

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI

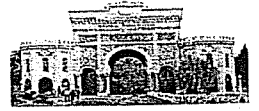
DOKTORA TEZİ

TÜRKİYE’DE UYGULANAN DÖVİZ KURU POLİTİKALARININ
TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ VE
İHRACATI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: AMPİRİK ANALİZ

MURAT USTAOĞLU
2502090198

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. AHMET İNCEKARA

İSTANBUL 2013



DOKTORA

TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı : MURAT USTAOĞLU Numarası : 2502090198

Anabilim/Bilim Dalı : İKTİSAT Danışman : PROF. DR. AHMET İNCEKARA

Tez Savunma Tarihi : 08.10.2013

Tez Savunma Saati :

Tez Başlığı : "TÜRKİYE'DE UYGULANAN DÖVÜZ KURU POLİTİKALARININ TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ VE İHRACATI ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: AMPİRİK ANALİZ"

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 50. Maddesi uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜ'NE OYBİRLİĞİ / ÖYÇÖKLÜĞÜYLE karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF. DR. AHMET İNCEKARA		Kabul
2-PROF. DR. MİTHAT ZEKİ DİNÇER		Kabul
3-PROF. DR. ZEKİ ÖZDEMİR		Kabul
4-PROF. DR. U. SELÇUK AKALIN		Kabul
5-DOÇ. DR. CEM SAATÇIOĞLU		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF. DR. AHMET YÖRÜK		
2-DOÇ. DR. HALİL TUNALI		

TÜRKİYE’DE UYGULANAN DÖVİZ KURU POLİTİKALARININ TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ VE İHRACATI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: AMPİRİK ANALİZ

ÖZ

Uluslararası ticaret teorilerinin genel çerçevesini, ekonomisi dış ticarete açık ülkelerin ulusal refahının daha fazla yükseleceği varsayımı oluşturur. Ulusal refahın yükselmesine paralel olarak toplam harcamaların yükselmesi, iktisadi büyümenin sürmesine olumlu katkıda bulunur. İhracata odaklanan üretici ve sektörlerin desteklemesi ve yerel ekonomide istikrarın sağlanması amacıyla, para politikası uygulayıcıları, küresel piyasalardaki gelişmeleri de dikkate alarak iktisat politikalarını oluşturmaya çalışırlar. Kısa vadeli çözümlere odaklanan tedbirlerin kalıcı çözümler üretmeyerek, uzun dönemde daha büyük problemlere yol açtığı görülür. Bu tür politikaların beklenenin aksine rekabet gücünü olumsuz etkileyerek, dış ticarete açık olan sektörlerin daha düşük verimlilik oranları ile üretim yapmasına sebep olur. Dış ticaret sektör ve firmalarını desteklemenin en sağlıklı yolu, yurtiçinde istikrarlı ve uzun vadeli para politikalarının uygulanmasıdır. Yurtiçi piyasalarında sağlanan istikrar yerli ve yabancı yatırımcıların uzun vadeli yatırım planları kolaylaştırır. Uzun dönemde döviz kurunun ihracat ve ithalat üzerindeki çift yönlü etkisi literatürde pek çok ampirik çalışmaya konu olmaktadır. Sektörel bazdaki rekabet gücü analizleri daha sağlıklı karşılaştırmalar yapılmasına olanak sağlamaktadır. Bu nedenle literatürdeki çalışmaların büyük kısmının sektörel bazda rekabet gücü ölçümüne yoğunlaştığı görülür.

1996’daki GB antlaşmasından sonra otomotiv sektörü, özellikle 2000’li yıllardaki politik istikrarın etkisi ile, ihracattın lokomotif sektörü haline gelmiştir. Yıllık üretim kapasitesi 1,5 milyon âdetin üzerindedir. Sektörün dış ticaret hacmi çift yönlü olarak yüksektir. İhracatta lider sektör konumunda olmasına rağmen, üretimin pek çok aşamasında yüksek ara malı ithalatına ihtiyaç duyulmasından ötürü ithalatı da yüksektir.

Son yıllarda sektörün ithalatı ile ihracatı arasındaki farkın giderek daralmakta olduğu gözlenmektedir. Sektörün uluslararası piyasalarda rekabet gücünü koruyabilmesi için verimliliği arttırıcı tedbirler alınmak zorundadır. Otomotiv ürünlerinde üreticilerin kar marjı giderek azalmaktadır. Küresel piyasaların giderek kızışan rekabet koşulları üreticileri daha yüksek katma değere sahip üretim teknikleri geliştirmeye zorlamaktadır. Sektör üreticilerinin ihracat performansları ülke ekonomisine pozitif katkıda bulunarak, sektörün ve ülkenin uluslararası piyasalarda rekabet gücünde oldukça etkilidir. Artan rekabet gücü ve ihracat, nihayetinde Türkiye ekonomisinin sürdürülebilir büyümesine katkı sağlayarak ulusal refahı yükseltecektir.

Anahtar Kelimeler: Döviz Kuru Politikaları, Türk Otomotiv Sektörü, İhracat

Murat USTAOĞLU

TURKEY’S EXCHANGE RATE POLICIES’ EFFECT ON TURKISH AUTOMOTIVE INDUSTRY’S COMPETITIVENESS AND EXPORTS: AN EMPIRICAL ANALISYS

ABSTRACT

International trade theory is based on the assumption that trade increases the national wealth of the countries. In parallel to the increased national wealth, expenditures also rise which contribute to the sustainability of the economic growth. It is also observed that the decision makers and government resort to different methods to support the manufacturers and the sectors focusing on exports. It is further seen that these short term and interim measures fail to offer lasting solutions in the long term, that they negatively affect the competitiveness and that they lead to low productivity in the sectors. The best way to support the sectors and companies active in foreign trade is to implement stable and long term monetary policies in domestic economy and to ensure that the foreign investors make long term investment plans. The impacts of the currency rates on imports and exports in the long term have been verified in a number of empirical studies. Automotive sector, a lead sector in exports in Turkey since 2000s, has been going through a process of structural transformation in the aftermath of the customs union agreement signed in 1996; it has become a sector where 1.5 million cars are produced per year over the time. It is observed that the difference between exports and imports in the sector has become narrower in recent years. There are some measures that need to be taken to ensure that the sector preserves its competitiveness in the markets. In case of the implementation of these measures, the problems in the sector will be resolved as the profit margin will be narrowed down and this will lead to manufacturing of the value-added cars. The sector’s increased competitiveness in the international markets will also increase the national wealth by contributing to the sustainable growth of Turkey’s national economy.

Key Words: Exchange Rate Policy, Turkish Automotive Industry, Export

Murat USTAOĞLU

ÖNSÖZ

Türkiye cumhuriyet tarihi boyunca ekonomisini dünyaya entegre edebilmek için çeşitli dönemlerde yapısal dönüşümler geçirmek zorunda kalmıştır. 24 Ocak 1980 kararları yapısal dönüşüm sürecini hızlandıran en radikal kararlar olarak kabul edilmektedir. Dışa açılmayı hedefleyen iktisat politikaları, zaman zaman ekonomik krizler ile sekteye uğrasa da, halen uygulanmaktadır. İmalat sanayii yerel ekonominin lider sektörüdür. Bu nedenle para politikası uygulayıcıları tarafından belirlenen döviz kuru politikalarında sektörün ihtiyaçları ve durumu dikkate alınmak zorundadır. Para politikası uygulayıcılarının kararları dış ticarete açık kuruluşları yakından ilgilendirir. Literatürde döviz kuru volatilitesi ile dış ticaret hacmi arasındaki ilişkiyi analiz eden çalışmaların büyük çoğunluğu, reel kurların dış ticarete açık sektörlerin rekabet gücünü etkilediği kanaatinde-dir.

Otomotiv sektörü kuruluşundan itibaren Türkiye ekonomisinin yapısal dönüşüm sürecinden en fazla etkilenen sektördür. Özellikle, GB'den sonraki yapısal dönüşüm, dış ticaretin en önemli sektörü haline getirmiştir. Buna rağmen sektörün halen pek çok yapısal problemi bulunmaktadır. Sürdürülebilir rekabet gücünün korunarak geliştirilmesi, yurtiçi ekonomisine istihdam, dış ticaret ve milli gelire yaptığı olumlu katkıdan dolayı tüm ülkeyi ilgilendirmektedir.

Dış ticarete açık olan tüm sektörler gibi, otomotiv sektörü de Türkiye ekonomisinin 1990'lı ve 2000'li yılların başında yaşadığı, döviz kurundan kaynaklanan iktisadi krizlerden olumsuz etkilenmiştir. Döviz kuru politikaları, sektörün küresel pazarlardaki sürdürülebilir rekabet gücünü etkilemektedir. Reel efektif döviz kuru volatilitesi, ihracatın tüm sektörlerinde olduğu gibi, otomotiv sektörünün dış ticaret hacmini çift yönlü etkiler. Bu çalışmada, otomotiv sektörünün dış ticaretteki sürdürülebilir rekabet gücü ile REDK volatilitesi ilişkisi ampirik olarak test edilmiştir.

Murat Ustaoglu

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	ii
ABSTRACT.....	iii
ÖNSÖZ.....	iv
İÇİNDEKİLER.....	v
TABLolar LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xi
GRAFİKLER LİSTESİ.....	xii
EK LİSTESİ.....	xiii
KISALTMALAR.....	xiv
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DÖVİZ KURU, DÖVİZ KURU SİSTEMLERİ VE DÖVİZ KURU POLİTİKALARI

1.1. DÖVİZ KURU.....	5
1.1.1. Uluslararası Ticaret Teorisi ve Döviz Kuru	5
1.1.2. Dış Ticaret Hacmi ve Döviz Kuru İlişkisi.....	8
1.1.3. Döviz Kuru Rejimlerinin Özellikleri, Kar Maksimizasyonu ve Kavramsal Çerçeve.....	11
1.1.4. Nominal Efektif Döviz Kuru ve Hesaplanması.....	16
1.1.5. Reel Efektif Döviz Kuru.....	17
1.1.5.1. Satınalma Gücü Paritesi Hipotezi.....	18
1.1.5.2. Samuelson Balassa Hipotezi.....	20
1.1.5.3. Reel Döviz Kurunun Hesaplanması.....	22

1.2. DÖVİZ KURU SİSTEMLERİ VE	
ULUSLARARASI PARA SİSTEMİ.....	28
1.2.1. Uluslararası Para Sistemi ve Döviz Kuru İlişkisi.....	28
1.2.2. Altın Standardı.....	29
1.2.3. Bretton Woods Sistemi.....	36
1.2.4. Bretton Woods Sisteminin Uygulanmasında	
Karşılaşılan Problemler.....	38
1.3. BAŞLICA DÖVİZ KURU SİSTEMLERİ VE	
SINIFLANDIRILMASI.....	40
1.3.1. Sabit Döviz Kuru Sistemi.....	40
1.3.2. Esnek Kur Sistemleri.....	44
1.3.3. Esnek Kur Sistemlerinin Avantajları ve	
Uygulandığı Ülkeler	47
1.3.4. Serbest Dalgalanma ve Gözetimli Dalgalanma.....	48
1.3.5. Uluslararası Para Fonu'na Göre Döviz Kuru	
Sistemlerinin Sınıflandırılması.....	50
1.4. DÖVİZ KURU POLİTİKALARI.....	52
1.4.1. Araç Olarak Döviz Kuru Politikaları.....	52
1.4.2. J Eğrisi.....	54
1.4.3. Marshall-Lerner Koşulu.....	56
1.4.4. Döviz Kuru Pass-Through.....	59
1.5. DÖVİZ KURU VOLATİLESİ VE TİCARET	
AKIŞKANLIĞI.....	61

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE UYGULANAN DÖVİZ KURU POLİTİKALARI VE TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜNE ETKİLERİ

2.1.TÜRKİYE’DE UYGULANAN DÖVİZ KURU

POLİTİKALARI.....66

2.1.1. 1980 Öncesi Döviz Kuru Politikaları.....67

2.1.2. 1980-2000 Dönemi Döviz Kuru Politikaları.....74

2.1.3. 2000’li Yıllar Sonrasında Uygulanan Döviz Kuru Politikaları.....79

2.2. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN KURULUMU VE

GELİŞİMİ.....82

2.2.1. Dünyada Otomotiv Sektörünün Kurulumu ve Gelişimi 83

2.2.2. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Kurulumu ve Gelişimi.....90

2.2.3. 1980 Sonrası Otomotiv Sektörünün Gelişimi.....94

2.2.4. Türk Otomotiv Sektörünün Mevcut Durumu.....97

2.2.5. Türk Otomotiv Sektörünün Yapısı ve Bölgesel İşbirliği.....98

2.2.6. Yıllara Göre Üretim, Üretim Kapasitesi ve Kapasite Kullanımı.....103

2.2.7. Otomotiv Sektöründe Ar-Ge Harcamaları.....106

2.2.8. Türk Otomotiv Sektöründe Yabancı Sermaye Payı.....110

2.3. REKABET GÜCÜ, REKABET GÜCÜNÜN ÖLÇÜLMESİ

VE TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜN REKABET

GÜCÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ.....111

2.3.1. Rekabet Gücünün Kavramsal Çerçevesi.....	111
2.3.2. Rekabet Gücünün Ölçümü.....	115
2.3.3. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler	
Endeksi.....	118
2.3.4. Türkiye'nin ve Otomotiv Sektörünün Rekabet Gücü	
Değerlendirmesi.....	120
2.3.5. Türkiye'nin ve Otomotiv Sektörünün 2007 Krizi	
Sonrası Durumu.....	123
2.3.6. AB'nin Değişen Dış Ticaret Politikalarının Sektörün	
Rekabet Gücüne Etkisi.....	125
2.3.7. Türk Otomotiv Sektörünün Rekabet Gücü ve Dış	
Ticaretteki Payı	131

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE UYGULANAN DÖVİZ KURU POLİTİKALARININ OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ VE İHRACATI ÜZERİNE ETKİSİ: AMPİRİK ANALİZ

3.1. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN İHRACATI.....	133
3.1.1. 1980-2009 Yılları Arasında Otomotiv Sektörünün	
İhracaatı.....	134
3.1.2. Otomotiv Sektöründe İhracatın Dağılımı	
Ve Sektörün Toplam İhracattaki Payı.....	137
3.1.3. Ana ve Yan Sanayi İhracatı.....	142
3.1.4. Gümrük Birliği'nin Otomotiv Sektörünün Dış Ticaretine	
Etkisi	147

3.1.5. Avrupa Birliği Tarafından İmzalanan Serbest Ticaret	
Antlaşmalarının Dış Ticaret Hacmine Etkisi.....	148
3.2. EKONOMETRİK YÖNTEM.....	150
3.2.1. Amaç.....	150
3.2.2. Modelin Metodolijisi.....	151
3.2.3. Lumsdaine-Papell Birim Kök Testi.....	151
3.2.4. Hatemi-J Eşbütünleşme Analizi.....	153
3.2.5. Hacker ve Hatemi-J Nedensellik Analizi.....	155
3.2.6. Modele Ait Verileri.....	158
3.2.7. Modelin Sonuçlarının Değerlendirilmesi.....	158
 SONUÇ.....	 163
KAYNAKÇA.....	169
 ÖZGEçMİş.....	 207
 EKLER	
Ek 1. Reel Döviz Kuru Tablosu (1987:01-2000:07).....	211
Ek 2. Türkiye’de TCMB Verilerine Göre REDK Endeksi (01:1996-12:2009).....	216
Ek 3. Otomotiv ve İmalat Sanayi Kapasite Kullanım Oranı (01:1996-12:2009).....	220
Ek 4. Türkiye’nin Toplam İhracatı, Toplam İthalatı, Otomotiv İhracat ve İthalat Tablosu (01:1996 -12:2009;USD).....	225

TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1. UPF'e Göre Döviz Kuru Uygulamaları (Nisan 2007).....	11
Tablo 2. OECD Ülkeleri-Türkiye Satınalma Gücü Paritesi Göstergeleri.....	19
Tablo 3. Ulusal Para birimlerinin ABD Dolarına Karşı Kümülatif Değişimleri.....	51
Tablo 4. G-7 Ülkelere İthalat ve İhracat Fiyat Elastikiyetleri (2000).....	58
Tablo 5. Döviz Kuru Düzenlemeleri 1930-2001.....	70
Tablo 6. Sektörlerin Dış Ticaretteki Payları.....	71
Tablo 7. 1980-2009 Yılları Arası Reel Efektif Döviz Kurları.....	75
Tablo 8. Dış Ticaret Hacminde Meydana Gelen Değişimler (2001-2008).....	81
Tablo 9. Dünya Motorlu Araç Üretimi (%).....	88
Tablo 10. Yıllara Göre Dünya Motorlu Araç Üretimi (x1000 Adet).....	89
Tablo 11. Türkiye'deki Başlıca Otomotiv Üreticileri ve Üretim Miktarları (2010)....	95
Tablo 12. Sektördeki Firmaların Üretim Kapasiteleri.....	101
Tablo 13. Taşıt Araçları Aksam ve Parçaları İthalatı.....	102
Tablo 14. Türk Otomotiv Sektöründe Ürün Kategorileri Bazında Üretim (Adet)....	104
Tablo 15. Kapasite Kullanım Oranları (%).....	106
Tablo 16. Otomotiv Sektöründeki Firmaların Üretim Kapasiteleri (2004).....	108
Tablo 17. 1995-2009 Yılları Arasında otomotiv Sektörüne Sağlanan Hibe Destekler	109
Tablo 18. Türkiye'nin Uluslararası Ticaret Rekabet Endeksi.....	118
Tablo 19. Türkiye-AB Ülkeleri Yıllara Göre AMÜ Endeksi (1990-2009).....	120
Tablo 20. Türkiye-AB Arasındaki Otomotiv Dış Ticareti (Milyon USD).....	126
Tablo 21. Otomotiv Sektörünün Dış Ticaret İndikatörleri (Milyon USD).....	127
Tablo 22. Türkiye'nin Seçilmiş Dönemlere Göre GCI Değerleri Tablosu.....	128
Tablo 23. Otomotiv Sektörü Rekabet Gücü Göstergeleri.....	129
Tablo 24. Türk Otomotiv Sektörünün Yıllara Göre İhracatı.....	134
Tablo 25. Ülkelere Göre Otomotiv Üretimi İşçilik Maliyeti (2004).....	137
Tablo 26. Taşıt Araçları İhracatı 2009-2011.....	137
Tablo 27. OSD Üyesi Üreticilerin Toplam İhracaatı (2009-2011).....	138
Tablo 28. Bölgeler ve Ülkeler Bazında Dünya Motorlu Araç Pazarı 2010/2011.....	139
Tablo 29. Bölgesel ve Ülkeler Bazında Dünya Motorlu Araç Üretimi 2010/2011....	140
Tablo 30. Otomotiv Sektörü Ülke ve Gruplarda Dış Ticaret Dengesi(2001-2003)....	141
Tablo 31. Türkiye'nin Toplam Otomotiv Pazarı (2001-2011).....	142
Tablo 32. Oto Yan Sanayi Üretimi.....	145
Tablo 33. Toplam Pazar (Otomobil + Ticari Araç).....	148
Tablo 34. Lumsdaine-Papel Birim Kök Testi Sonuç Tablosu.....	159
Tablo 35. Hatemi-J Eşbütünleşme Testi Sonuçları.....	161
Tablo 36. Hacker ve Hatemi-J Nedensellik Analiz Sonuçları Tablosu.....	162

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Döviz Kuru Piyasası Arz Talep Eğrileri.....	14
Şekil 2. Ticarete Konu Olmayan Malların Nispi Fiyatları ve Verim Farklılıkları.....	21
Şekil 3. Altın Standardında Arz Talep Eğrisi.....	32
Şekil 4. Altın Standardında Arz Talep.....	33
Şekil 5. İngiltere’deki Fiyat Volatilitesi 1885-1913.....	34
Şekil 6. ABD’deki Fiyat Volatilitesi, 1885-1913.....	34
Şekil 7. Sabit Kur Sisteminde Nominal Döviz Kuru Grafiği.....	42
Şekil 8. Sabit Kur Sistemleri Reel Döviz Kuru Grafiği.....	43
Şekil 9. Esnek Kur Sistemlerinde Nominal ve Reel Döviz Kuru.....	46
Şekil 10. Yabancı Para Miktarı.....	53
Şekil 11. J Eğrisi.....	55
Şekil 12. Uluslararası Fiyat Karşılaştırmasında Bazı Yaklaşımlar.....	60
Şekil 13. Otomotiv Sektörünün Ekonomiye Katkı Diyagramı.....	98
Şekil 14. 2010 Verilerine Göre Otomotiv Sektörü Rekabet Analizi.....	122

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. Reel Döviz Kuru $P^*=WPI$, $P=WPI$	26
Grafik 2. Reel Döviz Kuru $P^*=CPI$, $P=CPI$	27
Grafik 3. Türkiye'nin Büyüme Oranları (1994-2008).....	76
Grafik 4. Yıllara Göre Kapasite Kullanım Oranı (2001-2011).....	105
Grafik 5. Seçilmiş Yıllara Göre Otomotiv İthalat ve İhracatı (Milyon USD).....	146

EKLER LİSTESİ

Ek 1. Reel Döviz Kuru Tablosu	211
Ek 2. Türkiye'nin TCMB Verilerine Göre Reel Döviz Kuru Endeksi.....	216
Ek 3. Otomotiv ve İmalat Sanayi Kapasite Kullanım Oranı.....	220
Ek 4. Toplam İhracat ve İthalat, Otomotiv İhracat ve İthalatı.....	225

KISALTMALAR

AB:	Avrupa Birliği
ABD:	Amerika Birleşik Devletleri
ACFTA:	ASEAN-Çin Serbest Ticaret Bölgesi
AMÜ:	Açıklanmış Mukayeseli Üstünlük
AS:	Altın Standardı
DB:	Dünya Bankası
DKPT:	Döviz Kuru Pass-Through
EVDS:	TCMB Elektronik Veri Dağıtım Sistemi
FED:	Amerikan Merkez Bankası
GB:	Gümrük Birliği
GEGP:	Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı
GM:	General Motors
GSYİH:	Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
GTİP:	Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
İMB:	İngiltere Merkez Bankası
JA:	Jamaika Antlaşması
KDV:	Katma Değer Vergisi
KİT:	Kamu İktisadi Teşebbüsleri
KKO:	Kapasite Kullanım Oranı
KOBİ:	Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
LA:	Louvre Antlaşması
MB:	Merkez Bankası
ÇUS:	Çok Uluslu Şirketler
NEDK:	Nominal Efektif Döviz Kuru
OGT:	Topluluk Ortak Gümrük Tarifesi
OKK:	Ortaklık Konseyi Kararı
OTAM:	Otomotiv Teknoloji Ar-Ge Merkezi
OTEP:	Otomotiv Teknoloji Platformu
OSD:	Otomotiv Sanayicileri Derneği
ÖTV:	Özel Tüketim Vergisi
PMT:	Para Miktar Teorisi
REDK:	Reel Efektif Döviz Kuru
RK:	Rekabet Kurumu
SDR:	Özel Çekme Hakkı
SGP:	Satın Alma Gücü Paritesi
SSCB:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
STA:	Serbest Ticaret Antlaşması
UPF:	Uluslararası Para Fonu
UPS:	Uluslararası Para Sistemi
USD:	Amerika Birleşik Devletleri Doları
TAYSAD:	Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği
TCMB:	Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
TEFE:	Toptan Eşya Fiyat Endeksi
TEYDEB:	Teknoloji ve Yenilik Destek Programları Başkanlığı
TFE:	Tüketici Fiyat Endeksi
TL:	Türk Lirası
TOFAŞ:	Türkiye Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi

TOS: Türk Otomotiv Sektörü
TPKK: Türk Parasını Koruma Kanunu
WEF: World Economic Forum

EKLER

Ek 1. Reel Döviz Kuru Tablosu (1987:01-2000:07)

REEL EFEKTİF DÖVİZ KURU (1987=100)				
P*		TEFE	TFE	TEFE
Aylar	P	TEFE	TFE	TFE
				Üre. Fiyat.
87:01		100	94,1	94,2
87:02		98,4	95,7	95,8
87:03		97	96,5	96,5
87:04		95,4	99	98,8
87:05		93,2	98,8	98,8
87:06		100,5	101	101
87:07		103,7	103	103,2
87:08		103,4	102,3	102,5
87:09		102,9	104,3	104,2
87:10		103,4	103,5	103,5
87:11		104,2	101,9	101,9
87:12		97,8	99,6	99,7
88:01		97,6	92,9	92,9
88:02		97,3	94,9	94,4
88:03		95,4	94,4	94
88:04		95,5	92,8	92,6
88:05		97,6	92,7	92,7
88:06		99,9	94,6	94,9
88:07		100,2	95,7	96,1
88:08		101,8	98,4	98,1
88:09		103,6	99,1	99,1
88:10		108,5	103,1	103
88:11		105,1	100	99,9
88:12		105,6	101,7	102
89:01		100,7	97,2	97,8
89:02		100	95,6	96,1
89:03		100,2	96,3	96,9
89:04		99,2	94,6	95
89:05		94,6	91,3	92
89:06		92,8	90,9	91,2
89:07		90,8	90,9	91,1
89:08		89,6	89,1	89
89:09		89,3	86,2	86
89:10		90,3	84,5	84,3

89:11	88,8	83,1	82,7	86,3
89:12	86,8	83,2	82,9	86,2
90:01	85,5	82,5	82,1	85,2
90:02	83,6	81,3	80,5	85,4
90:03	82,2	79,4	78,3	84,8
90:04	82,2	76,3	75,2	84,3
90:05	83,4	76,1	75,1	84,4
90:06	84,1	77,2	75,8	85
90:07	85	80,2	78,5	85,1
90:08	84,4	80,6	79,5	84,4
90:09	81,9	75,7	75	82,6
90:10	80,9	72,9	72,6	82
90:11	80,5	71,2	70,7	81,2
90:12	80,4	72,2	71,1	81,2
91:01	80,1	71,7	70,6	81,4
91:02	80	72,3	70,4	83,3
91:03	82,4	75,3	72,7	85,7
91:04	81,7	73,9	71,3	85,3
91:05	83,1	74,9	72,4	85
91:06	85,7	76,3	73,3	86,5
91:07	86,8	78,4	75	86,7
91:08	86,4	78,7	75,2	87,8
91:09	86,4	77,5	74	87,8
91:10	87,2	76,4	72,7	88,3
91:11	87,6	76	71,9	89,5
91:12	86,9	75,8	71,4	89,3
92:01	82	72,9	68,4	87,7
92:02	82,4	73,5	68,8	90,6
92:03	84	74,7	69,7	93,6
92:04	87	76,2	71,2	95,4
92:05	91,2	79,6	74,6	96,4
92:06	95,2	82,8	77,6	96,9
92:07	96,7	84,9	79,3	96,3
92:08	95,4	84,7	79	95,5
92:09	92,3	81	75,6	93,1
92:10	90,2	77,8	72,4	91,2
92:11	90,1	77,1	71,4	91,1
92:12	89,4	77,3	71,5	90,4
93:01	88,1	76,6	70,3	89,5
93:02	86,5	76,4	69,8	89,2
93:03	85,7	75,8	69	89,5

93:04	86,5	75,2	68,6	90,1
93:05	87,8	74,9	68,4	90,1
93:06	88,9	76,4	69,9	90,5
93:07	88,9	76,6	69,5	91,6
93:08	89,2	78	70,5	92,1
93:09	89,3	77	69,6	92,1
93:10	90,7	75,8	68,4	93,3
93:11	89,5	74,9	67,5	92,6
93:12	90,9	75,9	68,1	93,9
94:01	92,9	78,2	70,2	95,9
94:02	98,8	86,6	77,5	100,7
94:03	107,4	97,1	86,8	108,6
94:04	126,2	121,6	108,7	127,3
94:05	123,3	117,9	105,2	120,7
94:06	114,4	110,5	98,6	111,4
94:07	113	108,4	96,6	109,4
94:08	113	109,2	97,2	109,3
94:09	115,2	109,5	97,5	112,1
94:10	111,9	103,9	92,5	109,5
94:11	109,3	99,6	88,9	106,9
94:12	103,1	95,6	85,5	103,2
95:01	104,1	97,6	87,6	104,1
95:02	100,6	95,5	85,7	103
95:03	99,9	96,7	86,5	104,5
95:04	98,7	93,2	83,5	103,6
95:05	97,8	91	81,8	101,4
95:06	97,3	89,9	80,7	99
95:07	98,3	90,4	81	98,2
95:08	98,3	89,8	80,3	97,1
95:09	95,4	84,6	75,7	95,4
95:10	97,3	83,7	74,7	97,9
95:11	97,7	83	74,2	99,1
95:12	100,9	86,2	77,1	101,9
96:01	98,8	85	75,7	101,2
96:02	98,9	86,8	76,9	103,2
96:03	98,5	88,2	78	104,6
96:04	96	87,2	77,3	104,4
96:05	96,8	87,2	77,4	103,6
96:06	98,4	89	78,8	104,3

96:07	100,6	92	81,2	105,4
96:08	100,7	90,9	80,3	105,4
96:09	99,1	88,8	78,4	104
96:10	98,3	86,4	76,2	103,6
96:11	98,6	86,7	76,5	103,9
96:12	99,8	88,9	78,7	104,9
97:01	100,5	89,4	79,2	105,7
97:02	98,3	88,3	77,5	104,4
97:03	96,7	87,1	76	104,4
97:04	96,1	84,6	73,7	104,7
97:05	95,9	85,2	74,4	103,6
97:06	97,1	87,2	76	103,7
97:07	96,1	87,1	75,6	102,5
97:08	95,5	86,8	75,4	101
97:09	95,1	85	73,9	100,7
97:10	93,8	81,6	71,1	100
97:11	94	80,9	70,4	101,4
97:12	93,6	81,5	70,5	101
98:01	92,1	80,3	69	100,9
98:02	93,2	81,2	69,4	102,9
98:03	94,2	82	70,1	103,8
98:04	95	81,6	69,5	104
98:05	95,2	82,1	69,9	103,5
98:06	96,7	83,7	71,1	103,9
98:07	97,2	83,4	70,7	103,2
98:08	96,5	82,3	69,4	101,9
98:09	94,1	78,8	66,4	101
98:10	93,4	76,3	64,2	100,6
98:11	94,1	76,4	64	101,7
98:12	95,3	77,3	64,5	103,2
99:01	96,3	77,5	64,4	104,6
99:02	97,1	78,7	65,2	105,4
99:03	97,3	79,2	65,5	106,7
99:04	97	79,2	65,6	107,4
99:05	97,1	79,8	66,4	107
99:06	98,3	80	66,7	106,9
99:07	97,4	80,1	66,8	105,7
99:08	97,4	79,5	66,6	105,7

99:09	96	77,9	65,5	105,3
99:10	95,3	76,2	64	105,1
99:11	95,5	76,7	64,5	105,6
99:12	94,1	76,5	64,3	105,5
20:01	92,9	76	63,9	103,8
20:02	91,7	75,1	63,4	103,3
20:03	91,7	75,1	63,4	103,5
20:04	91	74,6	63	103,1
20:05	91,1	74,2	62,7	102,4
20:06	92,3	75	63,4	102,3
20:07	93,2	74,9	63,3	102,4

Kaynak: (Kıpıcı & Kesriyeli, 1997, s. 10)

**Ek 2. Türkiye'nin TCMB Verilerine Göre Reel Döviz Kuru Endeksi
(01:1996-12:2009)**

Zaman Periyodu	Reel Döviz Kuru Endeksi (1995=100)
01-1997	100,80
02-1997	104,50
03-1997	107,00
04-1997	107,80
05-1997	107,40
06-1997	106,10
07-1997	107,10
08-1997	108,20
09-1997	108,40
10-1997	109,50
11-1997	109,10
12-1997	110,70
01-1998	113,40
02-1998	112,00
03-1998	111,00
04-1998	110,40
05-1998	110,00
06-1998	108,90
07-1998	109,00
08-1998	109,60
09-1998	110,90
10-1998	110,60
11-1998	110,30
12-1998	107,90
01-1999	107,20
02-1999	107,50
03-1999	108,00
04-1999	108,50
05-1999	107,90
06-1999	106,80
07-1999	107,40
08-1999	106,00
09-1999	107,40
10-1999	107,20
11-1999	107,20
12-1999	108,80
01-2000	110,40

02-2000	113,30
03-2000	114,30
04-2000	114,80
05-2000	116,20
06-2000	112,50
07-2000	111,90
08-2000	112,60
09-2000	114,10
10-2000	116,10
11-2000	118,00
12-2000	118,30
01-2001	118,10
02-2001	111,70
03-2001	95,30
04-2001	88,30
05-2001	101,10
06-2001	99,00
07-2001	94,30
08-2001	89,20
09-2001	88,50
10-2001	89,00
11-2001	97,90
12-2001	107,30
01-2002	119,00
02-2002	125,20
03-2002	128,40
04-2002	133,30
05-2002	123,60
06-2002	110,80
07-2002	101,30
08-2002	105,60
09-2002	107,90
10-2002	111,20
11-2002	114,30
12-2002	117,00
01-2003	113,60
02-2003	117,70
03-2003	118,40
04-2003	123,20
05-2003	128,20
06-2003	130,30

07-2003	134,40
08-2003	135,90
09-2003	137,50
10-2003	128,60
11-2003	126,30
12-2003	126,20
01-2004	134,00
02-2004	137,10
03-2004	143,30
04-2004	144,20
05-2004	129,90
06-2004	127,80
07-2004	128,00
08-2004	127,70
09-2004	126,90
10-2004	129,30
11-2004	129,30
12-2004	131,30
01-2005	136,00
02-2005	140,90
03-2005	140,70
04-2005	138,70
05-2005	139,60
06-2005	144,30
07-2005	146,90
08-2005	144,90
09-2005	145,30
10-2005	146,10
11-2005	147,10
12-2005	147,20
01-2006	148,30
02-2006	150,50
03-2006	150,90
04-2006	150,30
05-2006	139,50
06-2006	129,60
07-2006	133,50
08-2006	138,70
09-2006	138,70
10-2006	140,50
11-2006	140,00

12-2006	139,30
01-2007	141,80
02-2007	144,80
03-2007	142,80
04-2007	146,10
05-2007	148,40
06-2007	150,80
07-2007	152,30
08-2007	150,30
09-2007	154,70
10-2007	159,20
11-2007	156,60
12-2007	159,70
01-2008	158,30
02-2008	158,40
03-2008	149,90
04-2008	146,20
05-2008	154,90
06-2008	156,50
07-2008	156,60
08-2008	165,50
09-2008	162,00
10-2008	146,20
11-2008	143,70
12-2008	139,50
01-2009	138,10
02-2009	138,80
03-2009	135,30
04-2009	143,10
05-2009	143,40
06-2009	141,70
07-2009	143,20
08-2009	145,00
09-2009	143,40
10-2009	144,10
11-2009	142,90
12-2009	144,10

Kaynak: (TCMB, 2013)

Ek 3. Otomotiv ve İmalat Sanayi Kapasite Kullanım Oranı (01:1996-12:2009)

	KKO- Otomotiv Sektörü (ISIC Rev, 3)	KKO- Ülke Toplamı (ISIC Rev, 3)
Zaman Periyodu	(Aylık %)	(Aylık %)
01-1996	53,60	80,00
02-1996	47,80	78,20
03-1996	63,30	76,70
04-1996	51,70	77,60
05-1996	62,60	82,30
06-1996	54,50	81,70
07-1996	53,30	80,20
08-1996	70,20	79,20
09-1996	53,80	79,60
10-1996	44,50	81,10
11-1996	52,40	77,00
12-1996	52,10	79,70
01-1997	45,10	78,50
02-1997	47,50	78,00
03-1997	59,40	80,80
04-1997	57,80	77,50
05-1997	72,50	82,60
06-1997	68,80	81,10
07-1997	69,10	80,80
08-1997	34,90	82,10
09-1997	58,20	86,60
10-1997	72,30	79,80
11-1997	65,40	84,00
12-1997	63,50	78,80
01-1998	52,20	75,80
02-1998	63,70	78,10
03-1998	65,20	80,50
04-1998	66,60	77,40
05-1998	62,50	82,10
06-1998	64,30	78,70
07-1998	60,20	81,10
08-1998	47,20	79,40
09-1998	62,50	81,80
10-1998	57,40	80,00

11-1998	53,30	79,20
12-1998	53,30	79,20
01-1999	48,90	71,50
02-1999	53,20	71,20
03-1999	50,80	74,10
04-1999	59,60	77,90
05-1999	59,60	78,10
06-1999	54,40	76,40
07-1999	47,80	73,90
08-1999	40,20	69,90
09-1999	59,00	68,80
10-1999	60,40	71,30
11-1999	61,20	71,50
12-1999	57,00	74,10
01-2000	56,40	73,00
02-2000	75,50	74,00
03-2000	67,90	74,00
04-2000	62,20	77,20
05-2000	77,90	77,10
06-2000	79,60	76,70
07-2000	76,50	76,40
08-2000	61,70	75,80
09-2000	74,40	73,90
10-2000	80,50	81,30
11-2000	82,00	79,60
12-2000	45,50	74,50
01-2001	43,70	70,50
02-2001	46,40	70,90
03-2001	41,60	70,70
04-2001	50,10	68,50
05-2001	43,50	70,40
06-2001	48,60	71,30
07-2001	44,20	71,10
08-2001	33,70	71,70
09-2001	42,40	72,90
10-2001	44,10	74,00
11-2001	47,10	74,00
12-2001	39,40	73,30
01-2002	45,00	73,90
02-2002	38,60	71,00
03-2002	53,40	75,30

04-2002	49,70	73,80
05-2002	59,30	75,70
06-2002	56,30	76,40
07-2002	42,70	77,50
08-2002	30,30	76,40
09-2002	56,00	79,70
10-2002	59,80	80,40
11-2002	59,70	77,20
12-2002	49,20	76,50
01-2003	53,80	74,90
02-2003	46,80	71,90
03-2003	64,30	78,30
04-2003	60,70	75,90
05-2003	65,60	78,70
06-2003	69,70	80,10
07-2003	55,20	79,80
08-2003	35,00	79,30
09-2003	75,60	83,50
10-2003	79,30	80,50
11-2003	75,30	79,40
12-2003	84,10	79,40
01-2004	75,90	77,20
02-2004	66,90	73,50
03-2004	77,80	82,10
04-2004	83,50	76,50
05-2004	85,80	84,30
06-2004	90,60	85,30
07-2004	87,70	83,90
08-2004	60,60	81,40
09-2004	85,80	84,30
10-2004	74,10	82,40
11-2004	79,60	83,50
12-2004	79,30	84,00
01-2005	73,30	76,60
02-2005	81,30	77,10
03-2005	85,90	80,50
04-2005	86,70	79,80
05-2005	88,10	81,30
06-2005	86,10	81,40
07-2005	80,10	80,60
08-2005	75,30	79,80

09-2005	87,70	82,70
10-2005	86,10	82,30
11-2005	85,90	80,90
12-2005	86,40	80,70
01-2006	74,50	75,40
02-2006	80,30	77,20
03-2006	89,20	80,70
04-2006	88,70	82,30
05-2006	90,20	82,60
06-2006	91,70	83,10
07-2006	88,00	81,80
08-2006	70,50	79,40
09-2006	88,00	82,70
10-2006	86,60	82,40
11-2006	90,40	82,80
12-2006	86,10	81,70
01-2007	82,90	78,30
02-2007	86,90	80,10
03-2007	89,50	82,00
04-2007	88,90	81,70
05-2007	91,60	83,30
06-2007	91,90	83,50
07-2007	90,00	81,90
08-2007	73,50	80,30
09-2007	92,60	83,20
10-2007	90,20	83,10
11-2007	89,90	82,60
12-2007	90,60	81,10
01-2008	88,80	80,30
02-2008	89,90	79,30
03-2008	90,90	81,20
04-2008	89,10	81,70
05-2008	90,30	82,40
06-2008	89,40	82,30
07-2008	77,10	80,00
08-2008	49,90	76,20
09-2008	79,70	79,80
10-2008	75,30	76,70
11-2008	68,30	72,90
12-2008	44,70	64,70
01-2009	41,60	63,80

02-2009	47,50	63,80
03-2009	54,00	64,70
04-2009	58,40	66,80
05-2009	68,40	70,40
06-2009	70,30	72,70
07-2009	69,20	72,30
08-2009	51,20	69,70
09-2009	62,30	70,10
10-2009	67,00	71,80
11-2009	66,20	70,70
12-2009	68,50	69,70

Kaynak: (TCMB, 2013)

Ek 4. Türkiye'nin Toplam İhracatı, Toplam İthalatı, Otomotiv İhracat ve Otomotiv İthalat Tablosu (01:1996 -12:2009;USD)

Zaman Periyodu	Otomotiv İhracatı	Otomotiv İthalatı	Türkiye'nin Toplam İhracatı	Türkiye'nin Toplam İthalatı
01-1996	55030764	168387161	1752439100	3154532283
02-1996	65369577	123399057	1779856594	2860522730
03-1996	79773501	221466689	2009117052	3742739825
04-1996	88693925	201570143	1827513787	3663636470
05-1996	64010697	212102372	1623451760	3899734324
06-1996	58426343	209943670	1746574373	3421920834
07-1996	65072157	263700894	1914650684	3913323490
08-1996	63507952	191150187	1942213536	3521377325
09-1996	31766760	203056438	1896968386	3319728743
10-1996	40729959	252380954	2102349671	3604392782
11-1996	62913773	301051281	2229641802	3943692692
12-1996	136506223	344704556	2399688228	4581040998
01-1997	35480364	185302310	2044414588	3613582445
02-1997	53604537	204011191	1857090677	3100081258
03-1997	68184641	262052362	2176286443	3831445530
04-1997	61455341	263503363	2026329007	3503512365
05-1997	73779629	365952947	2191306002	4319075037
06-1997	56895261	331154845	2131615037	3872634841
07-1997	46049260	334751839	2150028414	4133727664
08-1997	44554527	322983293	2138342514	4158745249
09-1997	41819968	412250569	2223509543	4357571277
10-1997	51988821	419802315	2389807716	4373908420
11-1997	57958233	467541892	2523109454	4353278148
12-1997	84264578	535828945	2409232391	4941158439
01-1998	77909534	168752393	2193865432	3105602336
02-1998	62228109	294044130	2063852279	3875013810
03-1998	80210585	345658446	2477470707	4363698376
04-1998	69585974	293491932	1917281633	3633694185

05-1998	77779548	381728167	2417913230	4174760377
06-1998	58713878	374886810	2261732757	4167460561
07-1998	60698955	317377778	2209367704	4192462020
08-1998	54099360	300491035	2237388156	3729410359
09-1998	50121005	315235366	2208024867	3659811252
10-1998	71105914	313945451	2495375401	3637665831
11-1998	66500159	304954515	2252603224	3511683218
12-1998	68415676	317010136	2239076348	3870129882
01-1999	56543708	87832381	1883314975	2226510219
02-1999	87116075	165033862	2194475465	2788101731
03-1999	141694518	217005176	2402242965	3045149277
04-1999	138342539	243265826	1953003341	3334085577
05-1999	145551553	263607686	2225594958	3409307256
06-1999	141124446	293297001	2122323989	3586516943
07-1999	141797908	230131537	2254964701	3618067053
08-1999	65895605	215000806	1939836576	3178334915
09-1999	107962161	297529764	2273768776	3643738685
10-1999	150731888	308592160	2658570473	3559047825
11-1999	138534975	379571143	2447751656	3848185340
12-1999	158316753	393553826	2231377087	4434227210
01-2000	121354812	195432642	2123098037	3229066558
02-2000	153548355	284625157	2263418144	3931495487
03-2000	159779465	340854365	2316917083	4164052899
04-2000	140189088	405151783	2438601142	4491493939
05-2000	135953077	481837080	2338186692	4698033641
06-2000	118888941	515848978	2325800687	4964508582
07-2000	134822817	497049758	2288328392	4677509469
08-2000	84206937	522925171	2044083437	4879027603
09-2000	126219783	487655600	2403298148	4643519098
10-2000	115587509	647976732	2244783906	5024136228
11-2000	133866661	671819665	2499363496	5362479583
12-2000	168095912	415659706	2489026881	4437497416

01-2001	160503445	161184730	2236402088	4071580161
02-2001	204875159	180891500	2515771944	3594475642
03-2001	213750173	172462997	2546102432	3108974945
04-2001	229687917	130132095	2616050398	3037989208
05-2001	254924171	168839768	2884680500	3558810054
06-2001	187779733	202198051	2561640382	3298940752
07-2001	191071979	135846766	2483786641	3436567033
08-2001	119757262	105257835	2579467149	3502144416
09-2001	172255251	133907618	2595734892	3424976597
10-2001	206011152	111344555	2812545626	3364478598
11-2001	198651344	136729835	2841732310	3559437990
12-2001	196113885	188258570	2660301994	3440707557
01-2002	183673462	81974814	2607319661	3432188147
02-2002	197101097	84185319	2383772954	3038170509
03-2002	259518438	125107884	2918943521	3938696101
04-2002	239489120	163168080	2742857922	4212570927
05-2002	295212511	212474892	3000325243	4304487350
06-2002	253657110	183259401	2770693881	3936731156
07-2002	274589897	202834286	3103851862	4599927501
08-2002	179580919	190996937	2975888974	4418816547
09-2002	321242330	203153377	3218206861	4509887567
10-2002	344900035	250225160	3501128020	4830104042
11-2002	376700841	283047852	3593604896	4962304871
12-2002	378469195	352303917	3242495234	5369912610
01-2003	304077178	180084160	3533705582	4425556041
02-2003	303071168	196737686	2923460390	4186023107
03-2003	422929929	270743336	3908255991	5755548940
04-2003	450146345	338648077	3662183449	5211102092
05-2003	458253806	374448271	3860471300	5531854678
06-2003	484297806	414985188	3796113522	5727244155
07-2003	520840178	410776962	4236114264	6267433163
08-2003	329318900	389622999	3828726170	5974766858

09-2003	480702514	507405017	4114677523	6205528427
10-2003	510173406	682959021	4824388259	6575387520
11-2003	491162569	615003964	3969697458	5244962671
12-2003	517043338	1001980663	4595042394	8234284406
01-2004	555482758	495777891	4608117785	6292078985
02-2004	417750653	566752803	3663053541	6139419996
03-2004	637087502	973364795	5217226099	8451887708
04-2004	681031912	932437219	5070997836	7932034288
05-2004	695460554	1042999595	5167159802	7990553353
06-2004	731278544	1071841453	5280931668	8467764892
07-2004	858933712	904650332	5629034488	8728466074
08-2004	513199859	728779890	4694244210	7883361768
09-2004	778300499	785859367	5645108669	8486551697
10-2004	746592238	780268107	5854046660	8073901669
11-2004	723248149	893570719	5723566174	8556614047
12-2004	949968790	1060641906	6463402007	10338019336
01-2005	616654328	463606327	4997244621	7212636864
02-2005	830863288	600411301	5651739961	8323334425
03-2005	984558722	817843464	6591815659	10196170742
04-2005	859723782	785726409	6128131878	9595447744
05-2005	867817135	914953137	5977226217	9811620456
06-2005	835633430	942439233	6034485376	9866898366
07-2005	803634337	781981237	5763466353	9595702300
08-2005	476268634	1004077652	5552183081	10270456465
09-2005	838509995	954665838	6814168747	10361134328
10-2005	846243193	1020689973	6770522102	10067587258
11-2005	697781053	1005313970	5934546380	9645820050
12-2005	907224539	1255604454	7174336405	11590301616
01-2006	594817112	679538798	5133048881	8145534848
02-2006	829059961	802709179	6058251279	9796220249
03-2006	1059497338	1034769831	7411101659	11605026095
04-2006	981737863	1063715994	6456090261	11587101994

05-2006	1088633498	1209720617	7041543247	12694201568
06-2006	1180927422	1135631109	7815434622	12465724883
07-2006	1025315925	942821470	7067411479	11709384290
08-2006	691707579	847384471	6811202410	12276087577
09-2006	1078786751	838283115	7606551095	12152978653
10-2006	956439628	795030836	6888812549	11199556782
11-2006	1167379338	918994980	8641474556	12896574540
12-2006	1231789636	1139841025	8603753480	13047782669
01-2007	855898632	640640626	6564559793	10591885802
02-2007	1183378973	733095357	7656951608	11383177908
03-2007	1398473365	885944442	8957851621	13234192452
04-2007	1282218698	900316819	8313312005	12919281351
05-2007	1512336659	1024012671	9147620042	14935155041
06-2007	1397950167	1025813523	8980247437	14265946850
07-2007	1345999795	1003687315	8937741591	15214033523
08-2007	964493088	917151655	8736689092	14681667960
09-2007	1299047803	1030787577	9038743896	14459084061
10-2007	1429732854	1271800243	9895216622	15626532491
11-2007	1696683246	1408466644	11318798220	16631882814
12-2007	1537462107	1555577781	9724017977	16119874248
01-2008	1635150192	915737936	10632207041	16338588949
02-2008	1746300296	1081359223	11077899120	16026520648
03-2008	1883049636	1258842562	11428587234	16812088342
04-2008	1897945749	1247301529	11363963503	17889469623
05-2008	1914972350	1197867360	12477968700	19306133002
06-2008	1838367338	1331739294	11770634384	19476568081
07-2008	1893844023	1170201205	12595426863	20557428101
08-2008	1059784680	1058642730	11046830086	19251335340
09-2008	1638945074	994382509	12793148034	17884561792
10-2008	1101980411	863505023	9722708790	14942454486
11-2008	942082513	735868454	9395872897	12073504655
12-2008	774288547	934268950	7721948974	11404921090

01-2009	651889401	357186259	7884493524	9281137649
02-2009	789711243	412992230	8435115834	9074663754
03-2009	986812056	661067311	8155485081	10522038241
04-2009	851483112	715620032	7561696283	10120319396
05-2009	964528297	844639054	7346407528	10867698195
06-2009	1148378729	824909229	8329692783	12500590854
07-2009	1243939812	726190651	9055733671	12856285859
08-2009	699213628	744017767	7839908842	12811165960
09-2009	1158031267	970774905	8480708387	12485004285
10-2009	1348301035	745962236	10095768030	12772506117
11-2009	1116852379	774156246	8903010773	12617535430
12-2009	1292593124	1198347826	10054591867	15019475471

Kaynak: (TCMB, 2013)

GİRİŞ

Ülkelerin mutlak refah ve zenginliğini artırmak amacı ile birbirleri arasında ticarete konu olan mal ve hizmet değişimlerine kısaca uluslararası ticaret denir. Uluslararası ticaret teorileri ülkeler arasındaki ticari faaliyetlerin ulusal refahı artıracığı varsayımından yola çıkar ve tarihi ipek yoluna kadar uzanır. Ülkeler arasında üretim faktörü maliyetleri kıyaslandığında doğal olarak değişkenlik gösterir. Teorinin fikir babası olan Smith'in uluslararası ticaret teorisine göre, ticarete konu olan ülkeler diğer ülkelere göre mutlak üstünlüğe sahip olduğu sektörlerde mevcut durumdaki üstünlüğünü korumalı ya da bu sektörlerde uzmanlaşarak, ihracata yönelmelidir. Mutlak üstünlüğünün olmadığı sektörlerde ithalata yönelerek olası toplam faydayı azami seviyeye çıkarmak suretiyle ülkenin refah seviyesini artırma yoluna gitmesi, iktisat biliminin temel amacı olan kıt kaynaklardan maksimum fayda sağlama amacına uygun düşer. Bu temel ilkeye göre hareket edildiğinde kıt kaynaklar en ekonomik şekilde değerlendirilmiş olur. Uluslararası ticaretin temelini oluşturan teorilerden biri olarak kabul edilen, Karşılaştırmalı Üstünlük Teorisi, uluslararası uzmanlaşmanın ve işbölümünün yararlarını açık şekilde ortaya koyar.

Dış ticarete konu olan malların uluslararası pazarlar arasındaki geçişkenliği sınırlayıcı engellerin azaltılması, uzun vadede verimliliği artırır. Bu neden rekabet gücünü artıran faktörlerden biri olarak kabul edilmektedir.

Uluslararası ticaret, literatürdeki bazı karşıt görüşlere rağmen, ülkelerin refah seviyesinin yükselmesinde büyük öneme sahiptir (Karluk, 2013, s. 3). Dünya üzerindeki pek çok ülke yüksek büyüme rakamlarına ulaşabilmek ve daha rekabetçi üretim yapısına kavuşabilmek amacıyla gümrük birlikleri ve serbest ticaret antlaşmaları gibi ticaret serbestleştirici birliklerin parçası haline gelerek, küresel ekonomiye entegre olmaktadır. Küresel ekonomiye entegre olan ülkelerde rekabetçi firma sayısı doğal olarak artmaktadır. Rekabetteki artışa paralel olarak rekabet koşulları Çok Uluslu Şirket (ÇUŞ)'ler için giderek zorlaşmaktadır. İç ve dış pazarlarda

firmaların rekabet gücünü etkileyen Ar-Ge, teknoloji üretimi, inovasyon, doğal kaynaklar, emek maliyeti gibi pek çok farklı faktör mevcuttur.

Türkiye ekonomisi son yıllarda refah seviyesini yükseltmek ve küresel piyasalardaki rekabet gücünü artırmak için geçmişi uzun yıllara uzanan yapısal bir dönüşüm sürecini tecrübe etmektedir. 1970’li yıllarda ihracatın en önemli kalemi tarım ve alt sektör ürünlerinden oluşurken, 1980’li yılların sonundan itibaren tekstil sektörünün ihracatın lokomotif sektörü olduğu görülür. 2000’li yıllara gelindiğinde ise dış ticaret hacminde en büyük pay otomotiv sektörününündür.

Döviz kuru ile dış ticaret hacmi arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalarda, NEDK’da iç ve dış enflasyon dikkate almadığından dolayı, REDK tercih edilir. REDK volatilitesi dış ticaret hacmini çift yönlü etkiler. Finansal piyasalardaki istikrarsızlıklar dış ticarete açık sektörler olumsuz yansır. Apresiasyon ve depresiasyonun iç ve dış piyasalardaki talep dengesinde değişime yol açması, kur politikalarının önemini artırmaktadır. REDK ile ülkenin rekabet gücü ölçümü arasında güçlü bir ilişki vardır. Ülkelerin ve sektörlerin rekabet gücü ölçümlerinde, REDK, endeks olarak kabul edilebilmektedir.

Ekonomik kalkınma başarısının sürdürülebilir büyüme oranlarına bağlı olması, istikrarlı para ve maliye politikalarının kararlılıkla uygulanmasını zorunlu kılar. Kısa vadeli çözümlere odaklanan para ve döviz kuru politikaları ile giderek ağırlaşan küresel rekabet koşullarında dış ticaret hacmini artırmak pek mümkün değildir. Piyasalar kısa vadeli çözümlere kar marjına odaklanan anlık reaksiyonlar gösterirler. Bu tür politikalar ilerleyen dönemlerde daha ağır maliyeti olan radikal politikaların uygulanmasını gerektirir. Popülist ve kısa dönemli politikalar uzun vadede kamunun refah seviyesini olumsuz etkiler. Bu nedenle bir ülkede uygulanan döviz kuru politikaları yalnızca dış ticarete açık sektörler için değil, tüm ülke, hatta bazen diğer ülkeler açısından da, risk faktörünün asgari seviyelerde korunabilmesi açısından önemlidir. Üreticiler, küresel piyasalarda giderek azalan kar oranlarını koruyabilmek için farklı finansal yöntemlere başvurmalarını gerektirmeyen ekonomilerde daha

rekabetçi yapıya kavuşabilmektedir. Mikro bazda üreticilerin artan rekabet gücü, makro bazda ülkenin artan rekabet gücüdür ve sürdürülebilir ekonomik büyümenin gereksinimlerinden biridir.

Bu çalışmada Türk Otomotiv Sektörünün ihracatı ile reel döviz kurları arasındaki ilişki ampirik olarak analiz edilmiş ve sektörün küresel rekabet gücü bu ilişki çerçevesinde incelenmiştir. Çalışmanın birinci bölümünde döviz kuru, döviz kuru sistemleri ve uluslararası para sistemi, döviz kuru sistemleri ve sınıflandırılması, döviz kuru politikaları, döviz kuru volatilitesi ve dış ticaret akışkanlığı ana başlıkları altında; altın standartından günümüze kadar uzanan süreçte döviz kuru politikalarının tarihçesi, uluslararası ticarete katkısı, nominal ve reel efektif döviz kuru hesaplama yöntemleri ve döviz kuru politikaları ile dış ticaret akışkanlığı arasındaki teorik ilişki incelenmiştir. Döviz kurlarının tarihsel süreçte geçirdiği evrimsel dönüşüm açıklanarak, ihracata dayalı kalkıma politikaları vasıtasıyla ulusal refahı artırmayı hedefleyen ülkeler açısından önemi açıklanmaya çalışılmıştır. Dış ticaret hacmindeki olumsuz gelişmelerin yerel ekonominin pek çok sektörünü ve ülke genelindeki makro göstergeler üzerindeki olumsuzluğunu açıklayan teorik çerçeve çizilmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde Türkiye’de uygulanan döviz kuru politikaları, Türk otomotiv sektörünün kurulumu ve gelişimi, rekabet gücü ve rekabet gücünün ölçümü ve Türk otomotiv sektörünün rekabet gücünün değerlendirilmesi ana başlıkları altında, 1980 öncesi dönemden günümüze kadar Türkiye’de uygulanan döviz kuru politikalarının teorik çerçevesi çıkarılmıştır. Dış ticaretin en önemli ihracatçısı konumundaki otomotiv sektörünün kurulumu ve günümüzdeki mevcut yapısına uzanan tarihçesi araştırılarak, sektörün küresel piyasalardaki rekabet gücü ile reel efektif döviz kuru ilişkisi analiz edilmiştir. Sektörün iç ve dış pazarlardaki rekabet gücünü etkileyen, GB ve STA’lar gibi, pek çok farklı entegrasyon antlaşmasının sonuçları ve sektör üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise Türkiye'nin istatistik veri bankasındaki pek çok kaynaktan elde edilen veriler yardımı ile reel efektif döviz kuru ile otomotiv sektörünün ihracatı arasındaki ilişki ampirik olarak test edilmiş ve elde edilen bulgular ışığında sektörün rekabet gücünün artırılması için alınması gereken önlem ve tedbirler üzerinde durularak, sektörün geleceğine dair beklentiler analiz edilmiştir.

Çalışmanın sonuç kısmında elde edilen bulgulara bağlı olarak sektörün verimlilik seviyesinin yükseltilmesi, ihracatının artırılması ve küresel piyasalardaki rekabet gücünü artırması için alınması gerekli tedbirler yorumlanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DÖVİZ KURU, DÖVİZ KURU SİSTEMLERİ VE DÖVİZ KURU POLİTİKALARI

1.1.DÖVİZ KURU

Gelişmekte olan ülkelerin uluslararası ticarete giderek artan katkısı ile yükselen dış ticaret hacmi döviz talebini artırmaktadır. Döviz talebini ticareti yapılan mal ve hizmetler yaratır (Lyons, 2001, s. 7). Teoride döviz piyasaları tam rekabet piyasası koşullarına en fazla yaklaşan piyasalar olarak kabul edilir. Günümüzde döviz piyasalarının dünyada ulaştığı günlük işlem hacmi, menkul kıymetler borsalarının günlük işlem hacminin yaklaşık on katı büyüklüğündedir (Seyidoğlu, 2009, s. 311). Uluslararası ticaret uygulamalarında karşılaşılan en temel problem olan ülkeler arasındaki mal ve hizmet değişimindeki ölçüm problemi, döviz kurları yardımıyla çözülür.

1.1.1. Uluslararası Ticaret Teorisi ve Döviz Kuru

Adam Smith modern iktisat bilimi ve uluslararası ticaret teorisinin fikirbabası olarak kabul edilir. 1776'da kaleme aldığı *Ulusların Zenginliği* kitabındaki Mutlak Üstünlükler Teorisi uluslararası ticaret teorisinin çekirdeği olarak kabul edilir. Smith'e göre her ülke en basit ifade ile zenginleşmek ister. Ülkeler dış ticaret yolu ile diğer ülkelere göre mutlak olarak daha ucuza üretebildiği malları ihraç etmeli, mutlak üstünlüğünün olmadığı aksi durumlarda ithalata başvurmalıdır. Teori bu durumda ülkelerin zenginliğinin, dolayısıyla toplamda dünya zenginliğinin artacağını savunur. Ucuza üretebilen malların üretiminde uzmanlaşmanın, verimliliği yükselteceğini varsayar. Özetle, bir ülkenin bir malı daha ucuza üreterek ihracata yönelmesi, ülkeler arasında mal üretiminde uluslararası uzmanlaşmaya yol açacağını, bunda kıt kaynaklar olan üretim faktörlerinin mümkün olan en verimli şekilde kullanılarak dünya refahını artıracığını, sonuç olarak dış ticarete konu olan tüm ülkelerin toplam

refahının yükseleceğini savunur. Teori “*Ülkeler neden dış ticaret yapar*” sorusunun küçük bir bölümüne cevap niteliğindedir. Smith`in teoriyi, üretim faktörü maliyeti olarak homojen olduğunu varsaydığı emeğe dayandırması, kıyaslamayı sadece kapalı ekonominin dışı açık olma durumuna göre yapması, bir çok yönden eksik bırakmıştır. Bu nedenle David Ricardo, Eli Heckscher - Bertil Ohlin, J.S. Mill, Paul Krugman pek çok iktisatçı tarafından revize edilmiştir (Seyidoğlu, 2009).

19.yy`ın önde gelen iktisatçılarından Ricardo “*Karşılaştırmalı Üstünlükler*” teorisinde Smith`den farklı olarak bir ülkenin dış ticaret yapabilmesi için ilgili malda mutlak üstünlüğe sahip olmasının şart olmadığını, iki ülke arasındaki karşılaştırmalı üstünlüğün önem taşıdığını belirtir. Örneğin, Smith`e göre, bir ülkenin diğerine nazaran ürettiği bütün mallarda mutlak üstünlüğe sahip olması halinde dış ticaret oluşmaz. Ricardo ise ülkenin bu durumda yurtiçinde en yüksek mutlak üstünlüğe sahip olduğu mallarda uzmanlaşarak ihraç etmesini, diğer ülkeye nazaran mutlak üstünlüğünün mevcut olduğu fakat karşılaştırmalı üstünlüğünün düşük olduğu malı ithal ederek kendi toplam refahını artıracaklarını savunur. Bu senaryoda hiçbir malda mutlak üstünlüğü olmayan ülke bile, karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu malın üretiminde uzmanlaşarak ihraç etmesi halinde toplam refahını yükseltebilir. Ricardo`ya göre ülkeler arasındaki emek verimliliği farkı teknoloji seviyesi ve kullanımından kaynaklanır. Karşılaştırmalı üstünlüklerin bazı varsayımları bütün eleştirilere rağmen, günümüzde bile pek çok uluslararası ticaret teorisine temel olur. Dış ticaret teorisinde dış ticaretin temel nedeni, Ricardo modeli olarak bilinen ülkeler arasındaki teknolojik seviye farkının veya Heckscher-Ohlin modeli olarak bilinen ülkeler arasındaki faktör donanımı farkından kaynaklanan karşılaştırmalı üstünlüklerdir. Teoriye göre ülkeler arasındaki teknoloji seviyesi ve kullanımı aynı olduğunda, teknoloji seviyesi yerine ülkeler arasındaki faktör fiyatlarının farklılaşmasına yol açan maliyet farklarından dolayı rekabet derecesi değişim gösterir. Literatürdeki hiçbir teorisinin uluslararası ticareti tüm faktörleri ile analiz etme yeteneği yoktur. Bu nedenle uluslararası ticaretin günümüzde ulaştığı noktayı tek bir teori ile açıklamak mümkün değildir. İktisat literatüründe uluslararası ticareti teşvik eden görüşler ağırlıklı olmasına rağmen, özellikle son yıllarda yapılan ampirik

Çalışmalardan bazılarına göre, gelişmekte olan ülkelerin dış ticareti liberalleştirici politikalarından olumsuz etkilendiğini savunan karşıt görüşlerde mevcuttur.

Gümrük vergileri ve kotalar gibi dış ticareti engelleyici faktörlerin azaltılması, küresel ölçekte dış ticaret hacmini artırır (Dixit & Norman, 1980, s. 1). Zenginlik gerçekte ülkenin insan, sermaye ve doğal kaynaklarının kullanımındaki verimlilikten yaratılır. Klasik iktisadi düşünceye göre finansal araçların üretim fonksiyonu yoktur. Öte yandan finansal piyasaları yeterince gelişmemiş ülkelerde reel sektörün yatırımlar için ihtiyaç duyduğu fonların maliyeti yüksektir. İktisadi büyüme ve refah, ağırlıklı olarak reel ekonomide faaliyet gösteren sektörlerde üretildiğinden dolayı iktisadın mikro dalı ile yakından ilgilidir (Freyssenet, 2009, s. 8; Deloitte & EDAM, 2009, s. 4). Döviz kuru volatilitesi ile dış ticaret hacmi arasındaki ilişki ülkelerin refah seviyesine çift yönlü yansır (Bacchetta & Wincoop, 2000, s. 1093). Ekonomisi dışa açık olan ülkelerde refah seviyesini yükseltmek, ekonomisi dışa açık olmayan ülkelere kıyasla oldukça zordur.

Uluslararası ticaret hacmi ve döviz kurlarının dünya ülkeleri açısından önemi yalnızca refah seviyesi ve zenginlik gibi iktisadi faaliyetler ile sınırlı değildir. Aynı zamanda ülkelerarası siyasal, politik ve askeri ilişkilerde, gerektiğinde etkili birer politika aracı olabilmektedir. ABD'nin Ulusal İstihbarat rgt başkanı Blair ve Brezilya'nın Maliye Bakanı Mantega'ya göre, Uluslararası Para Fonu (UPF) başkanı Strauss-Kanh'ın karşıt görüşüne rağmen, dünya devletleri arasındaki politik, stratejik ve güvenlik politikaları için mücadele aracı olarak da kullanılmaktadır. Birkaç yıl önce Çin ile Japonya arasındaki kriz örnek olarak hatırlanabilir. 7 Eylül 2010'da Doğu Çin Deniz'i açıklarında Çin bandralı bir kuru yük gemisi kayalıklara çarparak, seyir yapamayacak hale geldiğinde, Japon Sahil Güvenliği tarafından yedeklenerek, gemiye el koyulur. Her iki ülke olayın kendi karasularında gerçekleştiğini idda eder. Çin, geminin tüm mürettebatı ile birlikte iadesini ve acilen diplomatik seviyede özür dilenmesi talebinde bulunur. Japonya her iki talebini de geri çevirir. Çin bunun zerine Japonya'ya özellikle tarım ürünleri ihracatını azaltır. Japonya'da en güçlü politik lobiye sahip olan tarım sektörü zor durumda kalır. Japonya 14 Eylül 2010'da karşı

hamlede bulunarak, uluslararası piyasalarda Japon Yen'inin değerini üç gün içinde Çin Yuan'ı karşısında % 3 oranında devalüe eder. Çin'in karşı hamlesi gecikmez ve Japonya'dan ithal edilen ürünlere ambargo uygulamaya başlar. Birkaç hafta içinde iki ülke arasında hızla büyüyen kriz Japonya'nın gemi mürettebatını serbest bırakıp, özür dilemesi ile sonlanır. Çin ve Japonya arasındaki kısa süreli mücadele, gerektiğinde uluslararası ticaret hacmi ve döviz kurlarının dünya devletleri tarafından politik ve askeri mücadele aracı olarak da kullanılabildiğini gösterir (Rickards, 2011, s. 77). Kısa süreli Çin-Japonya çekişmesinden de anlaşılabileceği gibi döviz kurlarını yalnızca finansal araç olarak değerlendirilmemelidir. Devletler arasında bazen politik mücadele aracı olarak kullanılmasına rağmen, döviz kurları öncelikle dış ticaret işlemleri açısından değerlendirilmelidir.

Günümüzde ulaşım ve iletişimin ulaştığı teknolojik seviye ve mobilite, ülkeler arasındaki mal ve hizmet değişimini geçmişe oranla oldukça kolaylaştırmaktadır. Neredeyse dünyadaki tüm ülkeler giderek artan oranda uluslararası ticarete yönelmektedir. Dış ticaret faaliyetlerinden yaratılan refah, yurtdışında, makro göstergelere pozitif katkıda bulunarak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin büyümesine katkıda bulunur. Bu nedenle gelişmekte olan ülkeler açısından dış ticaret hacmi önemlidir. Literatürde gelişmekte olan ülkelerin iktisadi başarısını ölçen ampirik çalışmaların genel çerçevesi incelendiğinde, kısa dönemde gerçekleşen iktisadi başarıların uzun döneme etkilerinin beklenenden daha düşük seviyede gerçekleştiği görülür. Bu nedenle ekonomik büyüme ile refah seviyesi arasındaki iktisadi ilişkinin başarılı kabul edilebilmesi için sürdürülebilir olması gerekir. Döviz kurları ile rekabet gücü arasındaki ilişki dış ticarete açık sektörlerdeki üreticiler tarafından yakından izlenir. Kurlardaki istikrarsızlık makro ve mikro bazda olumsuz neticelere yol açabilmektedir.

1.1.2. Dış Ticaret Hacmi ve Döviz Kuru İlişkisi

Dünyadaki pek çok ülke dış ticaretin önündeki engelleri azaltmayı hedeflemektedir. Günümüzün yüksek rekabetçi koşullarında küresel rekabet gücünü artıracak iktisat politikalarının üretilerek, kararlılıkla uygulanması oldukça güçtür ve

uzun soluklu bir süreci gerektirir. Gelişmekte olan ülkelerdeki pek çok iktisadi problem, politik riskin gelişmiş ülkelere kıyasla daha yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Politik riski yükselten faktörlerden bazıları güvenlik problemleri, hukuksal altyapı yetersizliği, yetersiz sermaye birikimi, teknolojik altyapı yetersizliği ve siyasal istikrarsızlıktır. Tüm bu olumsuzluklara rağmen, gelişmekte olan ülkelerin küresel ticaretteki payları son yıllarda kaydadeğer oranda yükselmiştir. Gelişmekte olan ülkelerin katkısı ile, dış ticaret hacmi artış oranı 1980’li yıllardan itibaren dünya ülkeleri arasındaki toplam mal ve hizmetlerin üretim artış oranından daha yüksek seviyede gerçekleşmiştir (EAF, 2011, s. 23). Bu oran uluslararası ticaretin ne kadar hızlı yaygınlaştığının göstergesidir. Giderek artan dış ticaret hacmine paralel olarak yerel ekonomilerin büyüme oranları yükselmektedir. 1980’li yıllardan itibaren ekonomisi dışa açılan Türkiye’de, 1990’lı yıllarda büyüme hızlarında azalma gözlemlense de, özellikle 2002-2008 yılları arasında dünya ortalamasının üzerinde büyüme oranlarına ulaşılmıştır.

1994 yılında 3,7 trilyon USD olan küresel ithalat hacmi, 2008 yılında 14,8 trilyon USD’ye yükselmiştir (EAF, 2011, s. 23). Uluslararası ticari ilişkilerin gelişerek büyüebilmesi için ticaret artırıcı iktisat politikalarının kararlılıkla uygulanması gerekir (Visser, 2004, s. 123). Bu nedenle son yıllarda AB, NAFTA, ASIAN, AFTA gibi dış ticaret hacmini artırmak amacı ile gümrük ve kotaların kaldırılmasını hedefleyen pek çok bölgesel birlik ve serbest ticaret bölgeleri oluşturulmuştur. Son yıllarda gelişmekte olan ülkelerin artan ağırlığına rağmen, 1950’li yıllardan itibaren uluslararası ticaretin büyük kısmını oluşturan ekonomik aktiviteler sanayileşmiş yedi ülke (G-7) arasında gerçekleşmektedir. Bu nedenle uluslararası ticari faaliyetlerde dominant para birimi olarak USD, Euro ve Japon Yeni kullanılır. USD en yüksek işlem hacmine sahip para birimidir. Bu nedenle, ABD dışındaki ülkeler, uluslararası ticari faaliyetlerini sürdürebilmek için ödemeler sistemine ihtiyaç duyarlar. Ödemeler sistemi dengesi ülkenin makro göstergeleri açısından büyük önem taşır. Döviz kurlarının tarihsel gelişim süreci incelendiğinde pek çok ülkede ödemeler sistemindeki dengesizliklerin giderilmesinde zaman zaman kur politikalarından yararlanıldığı görülür.

Para politikası uygulayıcılarının öncelikli hedeflerinden biri döviz kuru istikrarıdır. Döviz kuru volatilitesi zincirleme olarak pek çok ülke ekonomisini çift yönlü etkileyebilmektedir. Bu nedenle yerel ekonomilerin para politikası uygulayıcıları döviz kuru politikalarını belirlerken küresel piyasaların gerçeklerini dikkate almak zorundadır. Literatürde döviz kuru volatilitésinin ülkeler, bölgeler ve sektörler arasındaki dış ticaret hacmi ile uzun ve kısa dönemli ilişkisini ortaya koyan pek çok çalışma mevcuttur (Kellman, Roxo, & Shachmurove, 2003, s. 6). Dış ticarete açık olan sektörlerin rekabet gücü üzerindeki etkileri ve kurlardaki istikrarın sektörün üretim maliyetlerini inceleyen çalışmaların sayısı giderek artmaktadır. Döviz kurlarının günümüzdeki durumunu kavrayabilmek için öncelikle 19.yy başlarından itibaren günümüze kadar uzanan süreçte geçirdiği evrimi incelemek gerekir.

Akalin (2001) döviz kuru rejimlerini küresel ekonomik krizler ya da dünya savaşları ile belirlenen dört döneme ayırmaktadır. 1876-1914 döviz kurlarında istikrar dönemi; 1914-1944 istikrarsızlık dönemi; 1944-1973 istikrar dönemi ve son olarak 1973 ve sonrası istikrarsızlık dönemi. II. Dünya savaşının ardından Bretton Woods antlaşması ile temelleri atılan uluslararası iktisadi ve finansal sistem; pek çok kriz, resesyon, bölgesel ve küresel serbest ticaret antlaşmaları ile bölgesel para birliklerinin kurulması gibi oluşumlardan evrilerek günümüzdeki yapısına bürünmüştür. 1870’li yıllardan itibaren, yaklaşık 30’ar yıllık periyotlarda, döviz kurlarının istikrarlı dönemden istikrarsız dönemlere doğru geçişler yaptığı tespitinde bulunmaktadır.

Finansal sistemin temellerinin atıldığı savaş sonrasında, farklı döviz kuru politikaları benimseyen bazı ülkelerin, kur politikası tercihlerine uygun finansal stratejiler geliştirmeye çabaladıkları görülür (Kaya, 2009, s. 3). Bu nedenle günümüze dek uygulanan döviz kuru rejimleri ile ilgili pek çok farklı sınıflandırma çeşidi ve yöntemi mevcuttur. Literatürdeki sınıflandırma çeşitliliğinin fazla olmasına rağmen, döviz kuru uygulamalarında yaygın olarak Tablo 1’de gösterilen UPF’nin sınıflandırması kullanılmaktadır.

Tablo 1. UPF’e Göre Döviz Kuru Uygulamaları (Nisan 2007)

	Döviz Kuru Rejimi	Kullanan Ülke Sayısı	Toplam
Katı Rejimler	Dolarizasyon	10	23
	Para Kurulu	13	
Ara Rejimler	Geleneksel Sabit Kur	70	82
	Yatay Bant İçerisinde Çapa	5	
	Sürünen Çapa	6	
	Sürünen Bant	1	
Esnek Rejimler	Yönetilen Dalgalanma	48	83
	Serbest Dalgalanma	35	

Kaynak: IMF, 2007

UPF’in 2007 yılından itibaren katı rejimler, ara rejimler ve esnek rejimler olarak sınıflandırdığı döviz kuru rejimleri incelendiğinde, ara ve esnek rejimlerin daha fazla tercih edildiği görülmektedir.

1.1.3. Döviz Kuru Rejimlerinin Özellikleri, Kar Maksimizasyonu ve Kavramsal Çerçeve

Dış ticaret aktivitelerinin çekirdeğini ÇUŞ’lar arasındaki ticari faaliyetler oluşturur. Gelirler ile giderler arasındaki farktan *kar* (π) elde eden firmaların amacı, maliyetleri asgari seviyeye düşürerek veya üretim sürecinde katma değer oranını yükselterek, kar maksimizasyonu sağlamaktır (Carlton & Perloff, 2005). Bir firmanın *karı* en basit hali ile aşağıdaki eşitlik (1,1) ile ifade edilir (Barumwete, 2008, s. 34);

$$\pi = p \cdot f[L, K, X] - wL - rK - qX \quad (1,1)$$

π : kar,

p : fiyat,

L	:	işçilik,
K	:	sermaye,
X	:	diğer girdiler,
w	:	ücret,
r	:	faiz oranı,
q	:	diğer girdilerin maliyeti

Firmanın uluslararası ticari faaliyetlerde bulunması durumunda, üretilen mal ve hizmetlerin nihai satış bedelleri döviz kurlarından etkilenir. Döviz kuru ile ilgili tartışmalar yalnızca ÇUS'lerin ticari faaliyetleri ile sınırlandırılmaz. Döviz kuru rejimi yerel ekonomiden küresel ekonomiye, menkul kıymetler borsalarından, endüstrilerin rekabet gücüne ya da bir ülkenin siyasal konjonktürüne kadar geniş bir etki alanına sahiptir (Copeland, 2005, s. 1). Bu nedenle pek çok farklı disiplinin literatüründe araştırma konusu olabilmektedir.

Döviz kurunun ekonomi üzerindeki etkileri, aşağıda gösterilen dört ana başlık altında incelenebilir (Uslu, 2012, s. 5) ;

- Dış ticarete açık/kapalı sektör, sermaye malları ve işgücü, ihracat ve ithalat gibi makro değişkenlerin nispi fiyatları üzerindeki etkileri,
- Varlık fiyatı şeklinde görev yapmasından dolayı sermaye akımlarını belirlemesi,
- Maliyetler kanalıyla aynı zamanda parasal aktarım vektörü (mekanizması) olarak enflasyon oranları üzerindeki etkisi,
- Kısa ve uzun dönemde toplam talebin etkilenmesi,

Yukarıdaki maddelerden de anlaşılacağı gibi döviz kuru hedeflemesi, imalat sanayii ve reel ekonominin içinde bulunduğu dış ticarete açık olan sektörleri, sermaye malları ithalat-ihracatı, fiyatlar üzerindeki görece etkisi, parasal aktarım vektörü olarak enflasyon üzerindeki etkisi ve kısa-uzun dönemde toplam talep üzerindeki etkisinden ötürü, sektörlerin verimlilik oranlarında değişkenliğe yol açar. Verimlilik oranlarındaki değişkenliğin etkileri yalnızca dış piyasaları değil aynı zamanda iç piyasaları da etkiler. Bu nedenle dış ve iç piyasalardaki iktisadi gelişmeler yerel ekonominin para politikası uygulayıcıları tarafından dikkatle izlenir.

Yurtiçinde kur kaynaklı krizler ile karşılaşmamak için ülke koşullarının elverdiği en uygun döviz kuru sistemi tercih edilmelidir (Kansu, 2010, s. 19). Ülke koşullarına ve ekonomik gerçeklere uygun olmayan döviz kuru politikalarında ısrar edilmesi, uzun vadede piyasa gerçekleri ile çelişeceği için sürdürülebilir değildir. Sürdürülebilir olmayan iktisat politikaları çoğu zaman derin iktisadi krizler ile sonuçlanır. 1990'lı yıllarda Arjantin, Brezilya ve Türkiye gibi ülkelerdeki krizler bu duruma örnek teşkil eder. Döviz kuru rejimi politikalarının sonuçları yalnızca yerel ekonomi ile sınırlandırılmaz, diğer ülkelerin finansal ya da reel sektörlerindeki etkiler (Eun & Resnick, 2012). Bu nedenle dünyanın pek çok ülkesinde para politikası uygulayıcıları, döviz kuru politikalarının belirlenmesi ve planlanması sürecinde, pek çok farklı etkeni göz önünde bulundururlar. Döviz kuru rejimi planlamalarında genellikle beş hedef göz önünde bulundurulur (Chowdhury, 2011, s. 80);

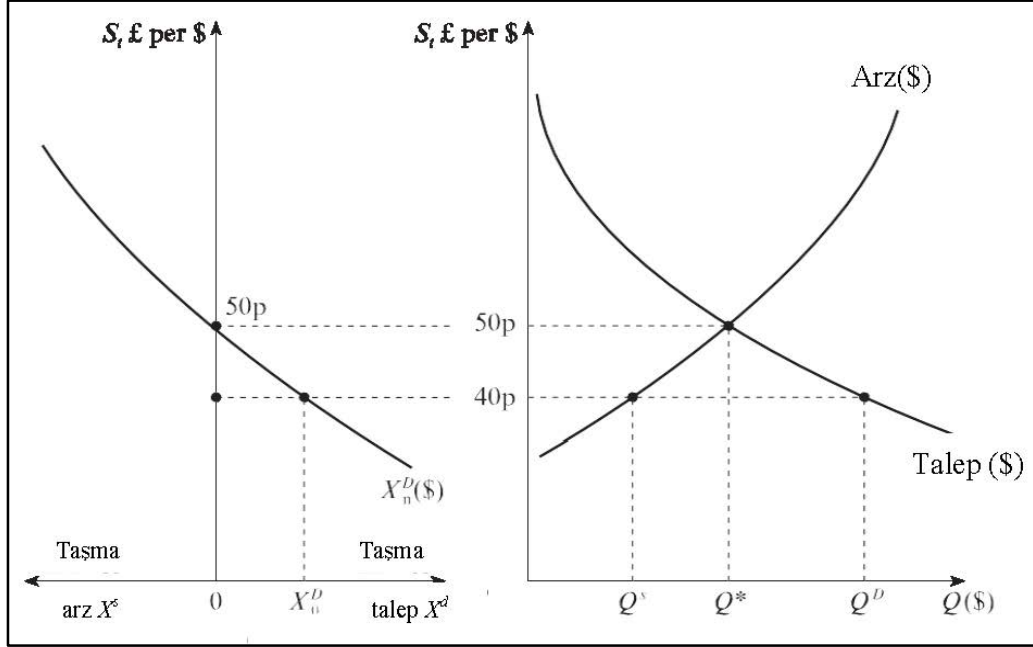
- İktisadi kaynakların dağılımı,
- İktisadi kalkınma,
- Finansal piyasalarda istikrarın sağlanması,
- Dış dengenin sağlanması
- Nominal çıpa olarak kullanılan enflasyonun kontrol altına alınması.

Döviz kurları finansal piyasa araçlarından biri olarak kabul edilir. Finansal piyasaların reel sektöre etkisi düşünüldüğünde, döviz kuru volatilitesi makro dengeleri değiştirebilmektedir. Literatürde kurlar ile makroekonomik göstergeler arasındaki

ilişkiyi inceleyen pek çok çalışma, kur politikalarının dış ticarete konu olan sektörlerin rekabet gücünü çift yönlü etkilediği sonucunda birleşmektedir (Mishkin, 2006, s. 437).

Örneğin, ulusal para biriminin reel olarak değerlendirilmesi, dış ticarete açık olan sektörlerin ürettiği mal ve hizmetlerin, dış piyasalardaki fiyatlarının yükselmesine sebep olur.

Şekil 1: Döviz Kuru Piyasası Arz Talep Eğrileri



Kaynak: Copeland, 2005, s. 11

Bir ülkedeki kur dengesi ve istikrarı, makro göstergelere olumlu katkı sağlayarak, dış ödemeler bilançosundaki dengesizliğin giderilmesinde faydalanılan önemli araçlardan biridir. (Visser, 2004, s. 123; Duygulu, 1998, s.107). En basit senaryoda; diğer ülkelerin para birimleri karşısında sürekli değer kazanan ulusal para, ihracatçı firmaların uluslararası piyasalarda rekabet gücünün azalmasına neden olarak, ithal mallara olan talebi artırır (Mishkin, 2006, s. 434). İthalat artışından kaynaklanan dış ticaret bilançosu dengesizliği, kısa vadede sıcak para ihtiyacını artırarak, faizlerin yükselmesine yol açar. Piyasalardaki fonlar, reel sektörün ihtiyaç duyduğu

yatırımlardan ziyade finansal piyasalardaki kısa vadeli türev ürünlere yönelir. Bu durumun sonucunda reel sektörün fon maliyeti yükselir.

Öte yandan sürekli değer kaybına uğrayan ulusal para, imalat sanayi ve hizmet sektörünün üretim sürecinde pek çok probleme sebep olur. Bunun gibi farklı nedenlerden ötürü ülke genelinde uygulanan para ve döviz kuru politikaları, yerel ekonominin sağlıklı büyümesinde önemli bir faktördür.

Döviz kuru için pek çok farklı tanım yapılabilir. En basit ifade ile döviz kuru bir *fiyattır* ve uluslararası ekonomik aktivitelerde kullanılan bütün yabancı ödeme araçlarını, spesifik olarak ise yurtdışında ödeme aracı olarak kullanılabilen her türlü yabancı para ve senetleri kapsayan ödeme biçimleridir (Karluk, 1991, s. 339; Copeland, 2005, s. 3). Bir para biriminin diğerinin yerine ödeme aracı olarak kullanılmasını sağlayan tüm finansal araç ve yöntemler, bu tanımlamaya dâhil edilebilir. 1981 yılında çıkarılan 81/8224 sayılı yasada ise “yabancı para ile ödemeyi sağlayan her türlü hesap, belge ve araç” olarak tanımlanmaktadır (Oksay, 2001, s. 3). Nakit yabancı para, yabancı firmaların ödemelerde kullandıkları ticari çekler, elektronik para transferleri ya da uluslararası firmalar tarafından gerçekleştirilen alım-satım kontratları da döviz kurunun bazı çeşitleri olarak kabul edilmektedir (Shim & Constas, 2001, s. 115). Daha sade bir ifade ile bir birim yabancı ülke parasının yerel para birimi cinsinden fiyatına ya da değerine iki taraflı nominal efektif döviz kuru (NEDK), diğer bir ifadeyle nominal döviz kuru denir (Ünsal, 2009, s. 114; Ertek, 2010, s. 348; Copeland, 2005, s. 5). Döviz kuru, gelişmekte olan ülkelerde ve dünya genelinde ağırlıklı olarak, ABD doları (USD) veya Euro baz alınarak hesaplanır. Bunun sebebi dünya ticaretinin ağırlıklı kısmının bu ülkeler arasında gerçekleşmesi ve II. Dünya savaşını takiben ABD’nin dünya ekonomisinde artan ağırlığıdır.

Örneğin, 2013 yılı için NEDK’nın Türk Lirasının (TL) ABD doları (USD) cinsinden değeri (1 TL= 0,5116 USD) veya ABD dolarının ulusal para olarak karşılığı (1 USD =1,92 TL) olarak hesaplanmaktadır. 2000 yılına kadar, Avrupa Birliği (AB) ortak para birimi olan Euro tedavüle girmeden önce, döviz kurları Danimarka Kronu,

Norveç Kronu, İsveç Kronu, Fransız Frangı, Belçika Frangı, İtalyan Lireti, Japon Yeni ve Meksika Pesosu gibi dokuz ülke para birimi sepeti ile hesaplanmaktaydı. AB'nin para birliğine geçmesinin ardından USD, Euro ve Japon Yeni yaygın olarak döviz kuru hesaplamalarında kullanılmaya başlanmıştır (Copeland, 2005, s. 7). Piyasalarda çapraz döviz kuru işlemlerinde NEDK kullanılır. NEDK, iki gün içinde alınıp satılabilen spot döviz kuru veya 30, 90 ve 180 günlük vadelerle ileriye dönük bugünden yapılan vadeli döviz kurlarını kapsayan kontratlardır. İleriye dönük vadeli döviz kuru kontratlarının çok küçük bir kısmı risk faktöründen ötürü, bir yılı aşan vadeye sahiptir (MacDonald, 2007, s. 3). Küresel piyasalardaki iktisadi gelişmelere karşı oldukça duyarlı olan döviz kuru volatilitesi, risk faktörünü artırarak uzun süreli kontratların yapılmasına engeldir. Kurlardaki risk faktörünü etkileyen bir diğer etken ise ülkelerin uyguladığı kur politikalarıdır. Her ülke kendi koşullarına en uygun kur politikasını benimsemeye çalışır.

Ülkelerin uyguladığı döviz kuru rejimi tercihleri *geleneksel* ve *modern* olarak iki ana başlık altında incelenebilir (Beker, 2006, s. 314). Literatürde her iki yaklaşımı açıklayan teorik çalışmalar mevcuttur. Her iki yaklaşımda farklı dönemlerde farklı ülkelerce uygulanmıştır ve bazı avantaj ve dezavantajlara sahiptir.

1.1.4. Nominal Efektif Döviz Kuru ve Hesaplanması

Ulusal para biriminin volatilité ölçümünde, genellikle üç büyükler olarak kabul edilen USD, Euro ve Japon Yeni kullanılsa da, bazı ülkelerde diğer para birimleri de tercih edilmektedir (Akalin, 2001, s. 27). Genellikle bu para birimleri baz alınarak yapılan çapraz kur ölçümlerinde nominal kur fiyatlarından yararlanılır. Nominal kurlar yerel para biriminin tüm para birimleri karşısında meydana gelen değişmelerin ağırlıklı ortalamasıdır. Fakat son yıllarda ağırlıklı ortalamının hesaplandığı kur sepetinde, USD ve Euro'nun ağırlık oranının diğerlerine nazaran daha yüksek olduğu görülmektedir. Ulusal paranın yabancı paralar karşısındaki değişimini gösteren endekse nominal ticaret ağırlıklı döviz kuru veya kısaca NEDK denir. 1973 yılı sonrası etkin monetarist görüşe göre ise bir paranın diğer bir paraya göre fiyatıdır. Değeri

siyasal iradeden bağımsız MB'lerin bulunduğu para piyasasında belirlenir ve REDK'yı etkilemez (Akalin, 2001, s. 26).

NEDK endeksi aşağıdaki formül (1,2) kullanılarak, ticaret ortağı ülkeler arasında cari yıl NEDK'sı temel alınan bir yılın NEDK'sına bölünmesi ile elde edilen değer, dış ticaretteki payı ile ağırlıklandırılarak hesaplanır (Ünsal, 2009, s. 115). Örneğin 1995 yılı baz alındığında formül kısaca aşağıdaki gibi yazılır (1,2):

$$NEDKE = 100 \times \sum_{\text{tüm ülkeler}} \left[\frac{\text{Cari yıl Nominal Döviz Kuru}}{\text{1995 Yılı Nominal Döviz Kuru}} \times 1995 \text{ Ticaret Payı} \right] \quad (1,2)$$

NEDK rekabet gücü ölçümünü konu alan ampirik araştırmalarda tercih edilmez. Onun yerine, genellikle ülkeler arasındaki nispi fiyat farklılıklarını gösteren ve makroekonomik analizlerde daha sağlıklı sonuçlar veren reel efektif döviz kuru (REDK) tercih edilir.

1.1.5. Reel Efektif Döviz Kuru

Döviz kuru denildiğinde genellikle iki ulusal paranın birbiri cinsinden karşılığı olan nominal döviz kuru anlaşılmaktadır. Nominal kurlar zamanla dış enflasyon oranı ve yurt içi enflasyon oranına göre ayarlanmak zorundadır. Kurlar arasında dengenin sağlanabilmesi için uygulanan döviz kuru rejimine göre, bazı ülkelerde farklılıklar görülse de, iç ve dış enflasyon oranları dikkate alınarak yapılan düzeltmelere ya da domestik mal ve hizmetlerin dış piyasalardaki mal ve hizmetlerin fiyatları ile olan ilişkilerine REDK denir (Copeland, 2005, s. 62; Seyidoğlu, 2009, s. 304).

Dornbusch'a (1997) göre; REDK, yurtdışında üretilen malların yurt içinde üretilen mallar cinsinden fiyatının gösterilerek, ülke ekonomisinin rekabet gücünün

ölçümünde kullanılan önemli bir göstergedir. Bir başka ifade ile iki ülkenin aynı para birimi cinsinden ifade edilen nispi fiyatlarına göre belirlendiğinde, uluslararası rekabet gücünün ölçülmesi olarak da düşünülebilir (Özkan, 2003, s. 1). İktisat politikası uygulayıcılarının kararlarının yerel ekonomideki üretim, tüketim ve harcama tercihleri üzerindeki etkisinden dolayı, REDK, cari işlemler dengesi üzerinde belirleyicidir (Braur, 2003). REDK hesaplamalarında, sektörlerin dış ticarete açık olan ve dış ticaret açık olmayan sektörler olarak sınıflandırılmasından dolayı, teorik çalışmalarda dış ticarete konu olan ve olmayan malların nispi fiyatı olarak kabul edilmektedir (Edwards, 1988, s. 2). Döviz kurlarında meydana gelen değişimler uluslararası ticarete konu olan mal ve hizmetlerin fiyatlarında değişimlere yol açar. Aynı zamanda REDK'daki artış ve düşüşler ülkenin dış ticaret bilançosuna ilişkin genel bilgiler verir. Genellikle REDK'daki düşüşler ticaret bilançosundaki olumsuz gelişmelere işaretir (Seyidoğlu, 2009, s. 305). REDK'daki yükselme, *c.p.* varsayımı altında ülkede üretilen malların rekabet gücünün, küresel piyasalarda yükseldiğine, tersi durumda ise, yani REDK'daki azalmada ise, ülkede üretilen malların rekabet gücünün azaldığına işaretir.

1.1.5.1. Satınalma Gücü Paritesi Hipotezi

TÜİK'e göre Satın Alma Gücü Paritesi (SGP) kısaca ülkeler arasındaki fiyat düzeyi farklılıklarını gidererek, uluslararası anlamda fiyat ve hacim karşılaştırmalarına yönelik olarak geliştirilen bir yöntemdir. Bir diğer ifadeyle farklı para birimlerinin satın alma gücünü eşitleyen bir değişim oranıdır. Bu oran kullanılarak ortak bir para birimine dönüştürülen harcamalar, satın alınan mal ve hizmet hacmindeki farklılıkları yansıtarak ülkeler arasında gerçek anlamda karşılaştırılabilir veriler sağlamaktadır. Hipotezinin temelini enflasyon oranları ile döviz kurları arasındaki ilişki oluşturur. Ülkenin dış ticareti üzerinde belirleyici etkilere sahip olan, SGP, para politikalarının belirlenmesinde önemlidir (Seyidoğlu, 2009, s. 305).

Ülkeler arasında kota ve gümrük vergisi gibi ticaret engelleyici yasakların kaldırılarak, ticaret mallarının homojen olarak tam rekabet koşulları altında üretildiği varsayıldığında nispi genel fiyat seviyesinin eşit olması beklentisine, iktisat

literatüründe kısaca *tek fiyat kanunu* denir. SGP hipotezine göre ülkelerin enflasyon oranları birbirleri ile ilişkilidir. Teoride enflasyon oranının uzun dönemde döviz kuru seviyesine benzer oranlarda yansıdığı varsayılır, fakat tarihsel süreç incelendiğinde, ülkeler arasındaki enflasyon ve kur farklılıklarının aynı oranda seyretmediği görülür. Literatürde hipotezin geçerliliğini test eden ampirik çalışmaların büyük çoğunluğu, nominal sürtünmelerin ve temel varsayımların realitede geçerli olmadığından ötürü SGP'nin muteber olmadığı kanısında birleşmektedir (Özkan, 2003, s. 2). Tablo 2'de OECD ülkeleri ve Türkiye'nin 2000-2011 yılları arasındaki SGP göstergeleri verilmektedir.

Tablo 2. OECD Ülkeleri-Türkiye Satınalma Gücü Paritesi Göstergeleri

Yıllar	Satınalma Gücü Paritesi (USD=1,00)	Fiyat Düzeyi Endeksi (OECD -Toplam=100)	Reel GSYH (Milyon USD)	Kişi Başına Reel GSYH (USD)
2000	0,28	45	589 414	9 172
2001	0,43	35	561 124	8 615
2002	0,61	40	572 094	8 667
2003	0,77	51	588 082	8 794
2004	0,81	57	688 334	10 164
2005	0,83	61	781 243	11 394
2006	0,85	59	893 986	12 883
2007	0,86	64	975 645	13 895
2008	0,89	64	1 067 944	15 021
2009	0,92	58	1 038 572	14 415
2010	0,95	62	1 151 653	15 775
2011	1,03	58	1 259 982	17 038

Kaynak: OECD, 2013

SGP varsayımına göre yurtiçi fiyatlar ile yurtdışı fiyatlar arasındaki değişim, reel kuru etkileyerek, uzun dönemde ekonominin yapısında meydana gelen değişimlere göre şekillenir (Copeland, 2005, s. 63; Yıldırım, 2007, s. 11).

Reel döviz kurlarını uzun dönemde etkileyen dört ana faktör kısaca nispi fiyat farklılıkları, yerli ve yabancı mallar arasındaki talep geçişkenliği, ticaret engelleyici faktörler ve verimlilik (Mishkin, 2006, s. 437). Bu faktörlerin en önemlisi olan ülkeler arasındaki verimlilik farkı sermaye hareketleri, piyasa yapıları, gümrük

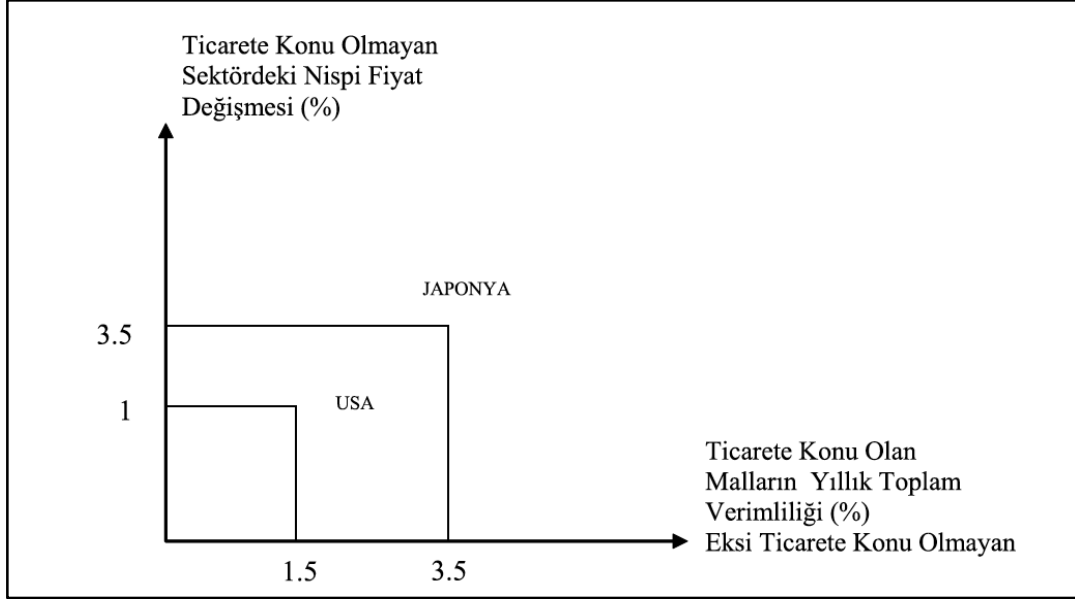
tarifeleri, ticaret engelleri, finansal serbestleşme gibi nedenlerden oluşur. Verimlilik farkının uzun ve kısa dönemde fiyatlar arasında farklılığa neden olarak REDK'ye yansması Samuelson-Balassa hipotezi ile açıklanır (Yıldırım, 2007, s. 10).

1.1.5.2. Samuelson-Balassa Hipotezi

Samuelson-Balassa hipotezi, REDK'nın uzun dönemde sektörler arası verimlilik farkından dolayı sabit bir seyir izleyemeyeceğini ileri sürer. Tek fiyat kanuna göre, piyasalarda tek bir fiyat mevcut iken, dış ticarete konu olan mallar ile dış ticarete konu olmayan malların üretim ve tüketim sürecindeki fiyat farklılıkları devam eder. Fiyatlar arasındaki bu farklılığın REDK'daki uzun dönemli değişimi Samuelson-Balassa hipotezi ile açıklanır. Hipoteze göre REDK'daki değişim, ülkeler arasındaki uzun dönemli ilişkide dış ticarete konu olan ve olmayan sektörler arasındaki verimlilik farkından meydana gelir. Sektörler arasındaki verimlilik farkı ülkelerin ulusal paralarının değer kazanması ya da kaybetmesine yol açar. Hipotezin geçerliliğinin kanıtlandığı dönem ve ülkelerde, SGP'nin geçerli olduğu ve döviz kurlarının yalnızca dış ticarete konu olan malların fiyatlarını eşitlediği varsayımlarından hareket edilmektedir (Yıldırım , 2007, s. 10-12).

Egert (2005), Türkiye'nin de dâhil olduğu AB üyelik sürecindeki ülkeleri ve yeni üye olmuş altı Doğu Avrupa ülkesini kapsayan çalışmada, hipotezin geçerliliğini test etmiştir. Pek çok ülkenin uzun dönemde ticarete konu olan mallarındaki verimlilik ve fiyat değişimlerinin dış ticarete konu olmayan mallardaki sektörleri de etkilediği sonucuna ulaşmıştır. Aynı zamanda hipotez, çalışmaya dâhil edilen ülkelerin enflasyon oranları ve bu oranların REDK üzerindeki etkisinin sınırlı olduğunu ortaya koymuştur. Yıldırım (2007) Egert'e (2005) göre daha güncel olan çalışmada, Türkiye'yi baz alarak ABD, Almanya, İngiltere ve Fransa'nın 1980-2003 dönemi yıllık verilerini kullanarak hipotezi test etmiştir. Ticarete konu olmayan mallarda tek fiyat kanununun geçerli olmadığı ve ülkeler arası verim farklılıklarının fiyatlara yansımadağı saptamasında bulunarak, hipotezin Türkiye için geçerli olmadığı kanısına varmıştır. Şekil 2'de ABD ve Japonya için ticarete konu olmayan malların nispi fiyatları ve verim farklılıkları gösterilmiştir.

Şekil 2. Ticarete Konu Olmayan Malların Nispi Fiyatları ve Verim Farklılıkları



Kaynak: Yıldırım A. , 2007, s. 12

Ticarete konu olmayan sektörlerde verimlilik artışı genellikle daha düşük seviyede gerçekleşmektedir. Bunun sebebi, ticarete konu olan sektörler ile kıyasla daha düşük seviyede standardize ve mekanize olmasından ötürü sektörel bazda sermaye kullanımının sınırlı kalmasıdır. Ayrıca bu sektörler çoğunlukla *hizmet sektörü* olup yerel ekonominin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde tasarlanarak üretim gerçekleştirirler. Hizmet sektörleri kültürel yaklaşımlar, coğrafi engeller ve tüketim alışkanlığı gibi farklılıklardan ötürü dış ticarete sıklıkla konu olan sektörler arasında gösterilmez. Dış ticarete açık olmayan sektörlerle yapılan yatırımlar dış ticarete açık olan sektörlerle yapılan yatırımlara nazaran oldukça düşüktür. Sermaye girişinin düşük olması bu sektörlerdeki teknoloji transferinin ve kullanımını sınırlayarak verimliliği düşürmektedir.

REDK, ülkelerin küresel piyasalardaki rekabet gücünden yola çıkarak, dış ticaret uygulamalarını konu alan araştırmalarda sıklıkla tercih edilen bir göstergedir. Bu nedenle sonraki bölümde REDK hesaplama yöntemleri açıklanacaktır.

1.1.5.3. Reel Döviz Kurunun Hesaplanması

REDK hesaplama yöntemlerini iki kategori altında incelemek mümkündür. İlki ticarete konu olan mallar ile ticarete konu olmayan malların üretimi, ikincisi ise küresel pazarlara sunumundaki verimlilik ve rekabet gücü gibi faktörler arasındaki değişimlerin değerlendirilmesidir. Her iki kategorinin bazı özel durumlarda çakıştığı görülsede, genellikle Ek.1'deki tabloda görüldüğü gibi, hesaplamaya dahil edilen ülkelerdeki enflasyon oranlarından kaynaklanan farklı sonuçları olabilmektedir. Aşağıdaki formülde (1,3) REDK hesaplamalarında kullanılan en basit yöntem gösterilmektedir. Nominal kurun (e), yabancı ülke fiyatlar genel seviyesinin bir diğer ifade ile enflasyon oranının (P^*), yurtiçi enflasyon oranına (P) bölünmesi ile REDK değeri elde edilir.

$$REDK = \frac{eP^*}{P} \quad (1,3)$$

SGP'ye göre ise REDK aşağıdaki gibi formülize (1,4) edilir (Kıpıcı & Kesriyeli, 1997, s. 2);

$$r_{SGP} = \frac{eP^*}{P} \quad (1,4)$$

r_{SGP} : reel döviz kuru (satın alma gücü paritesine göre),

- e : nominal döviz kuru,
- P^* : yurtdışı fiyat endeksi,
- P : yurtiçi fiyat endeksi.

Yukarıdaki formülde (1,4) kullanılan (eP^*) terimi yurtdışı fiyat düzeyinin ulusal para birimi cinsinden değerine eşittir. Ulusal para cinsinden yurtdışı ve yurtiçi fiyatlar arasındaki oranın ifadesine kısaca ulusal para birimi cinsinden *nispi fiyat* düzeyi denir (Ünsal, 2009, s. 116). Yurtdışı enflasyon oranı yurtiçi enflasyon oranından daha yüksek olarak gerçekleştiğinde ($P^*>P$), REDK yükselir. Bu durumda nispi fiyatlar artarak, ülkenin net ihracatında (*toplam ihracat - toplam ithalat*) rekabet avantajından dolayı yükselme meydana gelir. REDK düştüğünde ($P^*<P$) ise nispi fiyatlar azalarak yurtdışında üretilen mallar daha ucuz hale gelir ve net ihracat olumsuz etkilenecek azalır. REDK'daki değişimler yurtiçi ve yurtdışı fiyatlar genel seviyesindeki değişimleri yansıttığından dolayı, nominal kurlardaki meydana gelen değişimlerdeki yanıltıcı sonuçları engelleyerek ülkenin dış ticarete açık sektörlerinin rekabet avantajı ve gücüne dair daha sağlıklı değerlendirme yapılması imkanı sunar. Bu nedenle REDK değişimler dış ticarete açık sektörlerde daha dikkatle takip edilir.

Bu çalışmada kullanılan REDK verilerinin alındığı, TCMB'nin REDK endeksi hesaplamalarında, Türkiye'nin fiyat düzeyinin dış ticaret yapılan ülkelerinin fiyat düzeylerine oranının ağırlı geometrik ortalaması kullanılmaktadır. TCMB REDK hesaplamalarında Avrupa Merkez Bankası (ECB) ve Uluslararası Ödemeler Bankası (BIS) tarafından izlenen yöntemi benimsemiştir. Hesaplamaya Türkiye'nin en fazla dış ticaret yaptığı otuz altı ülke dahil edilerek, TÜFE ve ÜFE bazlı endekslere ek olarak birim iş gücü maliyeti verileri dahil edilmiştir. TCMB tarafından yapılan REDK hesaplamalarında, döneme göre, hesaplamaya dahil edilen ülke sayısı değişiklik gösterebilmektedir. Makroekonomik göstergelerdeki değişikliklere paralel olarak gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ayrı ayrı kategorilendirilerek dahil edildiği hesaplama yöntemleri de mevcuttur. TCMB'nin hesaplamalarında kullandığı yöntemin formülü (1,5) aşağıdaki gibidir (TCMB, 2009, s.3);

$$REDK = \prod_{i=1}^N \left[\frac{P_{TUR}}{P_i * e_{i,TUR}} \right]^{w_i} \quad (1,5)$$

w_i : i ülkesinin Türkiye'nin REDK endeksindeki ağırlığı,

P_{TUR} : Türkiye'nin fiyat endeksi,

P_i : i ülkesinin fiyat endeksi

$e_{i,TUR}$: TL cinsinden i ülkesi parasının kuru

N : analize dahil edilen ülke sayısı.

Türk mallarının yabancı mallar cinsinden fiyatının artması, REDK'nın yükselmesi yani TL'nin reel olarak değer kazandığını göstermektedir.

REDK hesaplamalarında kullanılan diğer bir yöntem ise, dış ticarete konu olan ve olmayan sektörlerin çıktılarının, ülkenin dış ticaret aktiviteleri ile rekabet gücü arasındaki ilişkinin kullanılarak yapıldığı hesaplama yöntemidir (Kıpıcı & Kesriyeli, 1997, s. 2). Dış ticarete açık olan malların fiyatlarındaki değişimler göreceli olarak, dış ticarete açık olmayan sektörlerdeki malların fiyatlar genel seviyesini uzun dönemde, sektörler arasındaki verimlilik farkında dolayı, etkileyebilmektedir. Aşağıdaki formülde (1,6), dış ticarete açık olan ve dış ticarete açık olmayan sektörlerdeki oranlama yapılarak kullanılan hesaplama yöntemi gösterilmektedir.

$$r_r = \frac{P_t}{P_n} = e \frac{P^*}{P_n} \quad (1,6)$$

r_r : reel döviz kuru,

P_t : dış ticarete açık olan malların yurtiçi fiyatlar seviyesi,

- P^* : dış ticarete açık olan malların yurtdışı fiyatlar seviyesi,
- P_n : dış ticarete açık olmayan mallar yurtiçi fiyatları,
- e : nominal döviz kuru.

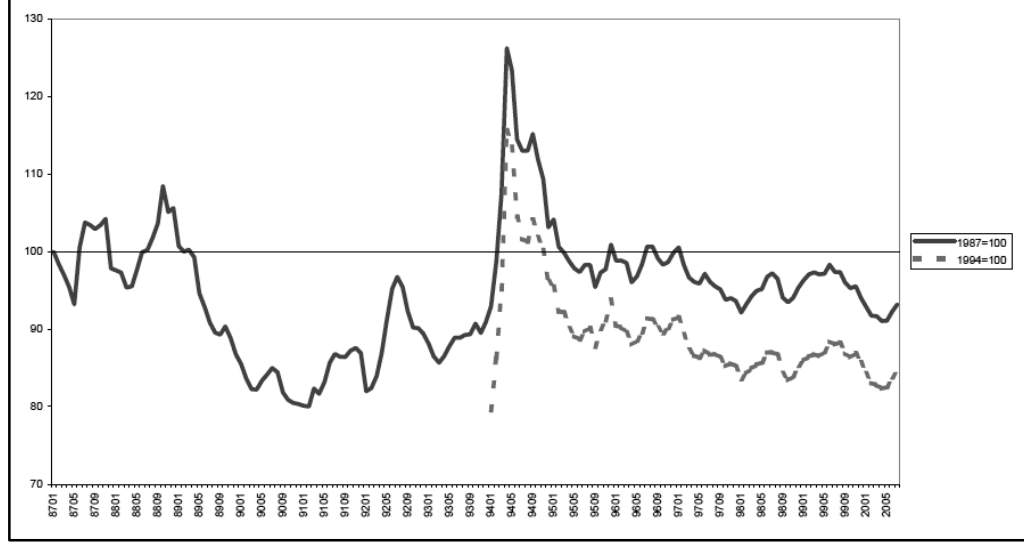
Yukarıdaki eşitlikte (1,6) r_r 'daki reel döviz kurunun düşmesi ulusal para biriminin reel olarak değer kazanması anlamına gelir. Dış ticarete açık olan malların yurt içi fiyatlar seviyesinin (P_i), dış ticarete açık olmayan yurtiçi fiyatlar seviyesine oranı (P_n), nominal kurlar (e) ile dış ticarete açık olan malların (P^*) dış ticarete açık olmayan mallar yurtiçi fiyatlar (P_n) seviyesinin oranına eşittir.

$$\frac{\Delta R}{R} = \frac{\Delta P^*}{P^*} + \frac{\Delta e}{e} - \frac{\Delta P}{P} \quad (1,7)$$

Denkleme (1,7) göre, yurtiçi enflasyon seviyesinin yurtdışı enflasyon seviyesinden büyük olduğu durumlarda, nominal döviz kurunun iç ve dış enflasyon hadleri arasındaki farktan daha fazla arttığı görülürse, reel döviz kuru yükselerek ülkenin küresel piyasalardaki rekabet gücünün artmasına yol açar (Ünsal, 2009, s.117).

Grafik 1'de farklı baz yıllarındaki (1987=100;1994=100) toptan eşya fiyatları, Grafik 2'de ise tüketici eşya fiyatları kullanılarak yapılan REDK hesaplamaları gösterilmektedir. Farklı baz yılları alınarak yapılan hesaplamalarda oranlar arasındaki paralellik görülebilir.

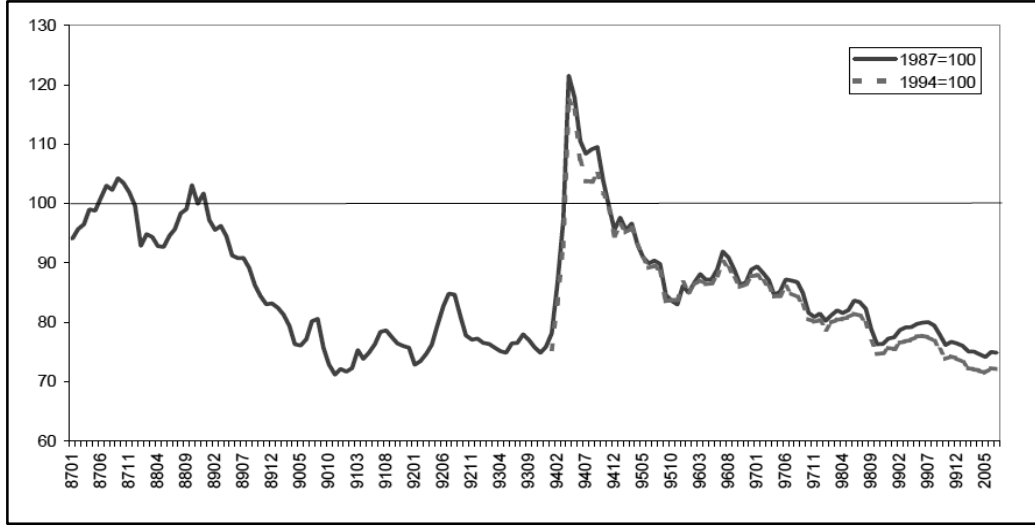
Grafik 1. Reel Döviz Kuru $P^*=TEFE$, $P=TEFE$



Kaynak: Kıpıcı & Kesriyeli, 1997, s. 7

Her iki grafikteki değişim trendi incelendiğinde, REDK volatiliteleri arasında paralellik gözlenmektedir. Ülke ekonomisindeki göreceli enflasyonun dış ülkelerdekinden daha yüksek olduğu durumlarda ($p_f > p$) reel döviz kurları nominal kurların altına düşer. Bu durum ulusal paranın yapay olarak aşırı değerlenmesine yol açar. Ulusal para biriminin aşırı değerlenmesi durumunda, ülkenin dış piyasalardaki reel sektör çıktısı olan ürünlerinin fiyatları artarak, rekabet gücü zayıflar (Seyidoğlu, 2009, s. 305). Bir diğer ifade ile yerel para biriminin aşırı değerlenmesi ülke üretilen malların dış pazarlardaki maliyetini yükseltir. Yükselen maliyetler dış talebi azaltır ve Gümrük Birliği ve kotalar gibi dış ticareti azaltıcı faktörlerinde eklenmesi ile üretim maliyetleri daha fazla artar ve rekabet koşulları güçleşir.

Grafik 2.Reel Döviz Kuru $P^*=TFE$, $P=TFE$



Kaynak: Kıpıcı & Kesriyeli, 1997, s. 7

Döviz kurlarındaki değişim, sadece ticaret yapan ülkeler arasındaki kur volatilitesi ile sınırlandırılmaz. Ülkeler arasındaki kur değişimleri dış ticarete konu olan malların girdi çıktı maliyetlerinde meydana getireceği değişikliklerden ötürü üreticilerinin kar oranlarını değiştirebilir. Bu nedenle dış ticarete yönelen ülkelerdeki sektörlerin kur farkından dolayı farklı ülkelere yönelmesi sonucunda dış ticaret bölgeleri arasında kaymalara yol açabilir. Azalan kar marjı üreticileri farklı pazarlara yönlendirerek pazarlar arasında geçişkenlik oluşturur.

Literatürde, farklı sanayi sektörleri ile farklı ürün grupları arasındaki ticari aktivitelerin, döviz kurundan kaynaklanan farklardan ötürü dış ticaret pazarları arası geçişkenliği araştıran çalışmalar mevcuttur. Örneğin; Kellman, Roxo ve Shachmurove (2003) Güney Afrika'nın bazı endüstri dallarını kapsayan ampirik çalışmada, USD ve Japon Yeni arasındaki dalgalanmanın Güney Afrika'nın ihracatında kar marjı değişikliğine yol açarak, ihracat yoğunluğunun ABD pazarında azaldığı, Japonya'ya daha fazla kar marjına oranlarına yükseleceğini düşünen ihracatçıların bu ülkeye yöneldiğini saptamasında bulunur. Güney Afrika'lı ihracatçılar, döviz kuru değişimlerinden ötürü, ABD pazarından Japonya'ya geçişkenlik göstermiştir.

1.2. DÖVİZ KURUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ VE ULUSLARARASI PARA SİSTEMİ

Ülkeler arasındaki dış ticaretten kaynaklanan dış ödemeler ile ilgili sorunların çözümlenmesi amacı ile oluşturulmuş kurallar, yöntemler, uygulamalar ve organizasyonlar bütününe kısaca uluslararası para sistemi (UPS) denir. Sistem uluslararası antlaşmalara belirlenen kurallar, ilkeler, öngörülen mekanizmalar ve oluşturulan mali kuruluşların politikaları doğrultusunda gelişimini sürdürür. Bu nedenle özündeki pek çok regülasyon ve para politikası uygulaması ülkeler arasındaki ticari, ekonomik ve siyasal ilişkilerden bağımsız değildir (Moosa, 2005, s. 143; Turan, 1979). Uluslararası ticaretin ana unsurlarından döviz kurları, sistemin işleminde en önemli araç ve temel olarak kabul edilmektedir. UPS günümüzdeki yapısına bürünene dek uzun bir gelişim süreci geçirmiştir.

1.2.1. Uluslararası Para Sistemi ve Döviz Kuru İlişkisi

Döviz kuru sistemlerinde son 150 yılda UPS'deki yeniliklere paralel olarak pek çok gelişme kaydedilmiştir. Doğrudan yatırımlar, sermaye hareketlerinde artan mobilite ile hızla birbirine bağlanan piyasa mekanizmasının işleyişi, döviz kurlarını UPS için en önemli fiyatlardan biri haline getirmiştir (Kaya, 2009, s. 3; Özdemir, 2005, s. 194). 1960'lardaki para sistemi incelendiğinde, para politikası uygulamalarında dünya ekonomisinde ağırlığı giderek artan ABD'nin altın fiyatlarına, dış ülkelerin ise USD'yi fiyatlandırmalarına öncelik verdiği görülür (Blejer & Skreb, 1999, s. 105). Bu nedenle döviz kuru piyasalarında USD'nin dominant etkisi giderek yükselmiştir. AB'nin para birliğine geçmesi, BRIC ve gelişmekte olan ülkelerin küresel ticarete paylarının son yıllarda giderek artması, USD'nin dış ticaret işlemlerinde kullanımını göreceli olarak azaltsa da, halen dış ticaret işlemlerinde en fazla tercih edilen para birimidir.

UPS, kamu ve özel olmak üzere iki temel bileşenden meydana gelmektedir. Kamu bileşenleri, bazı dünya devletleri tarafından kurulan UPF ve Dünya Bankası (DB) gibi uluslararası para yönetim ve fon organizasyonlarını kapsarken, özel bileşenler ise bankalar ve finansal kuruluşlardır (Moosa, 2005, s. 142). UPS ile döviz

kuru arasındaki lineer bağlantı, UPS'deki herhangi bir gelişme, döviz kurlarını doğrudan etkileyebilmektedir. Örneğin altın, gümüş ve diğer varlık rezervleri ve ticari mallarının fiyatları, döviz rezervlerini doğrudan ya da dolaylı olarak etkileyebilmektedir. Mevcut UPS ile döviz kuru sistemlerinin evrimi incelenerek, karşılaştırılması, aradaki ilişkinin daha kolay anlaşılabilmesine yardımcı olur.

1.2.2.Altın Standardı

İktisat tarihinde önemli bir yere sahip olan altın standardı (AS) 19. yüzyıldan itibaren ağırlıklı olarak İngiltere'nin öncülüğünde Fransa, Hollanda, Almanya ve ABD gibi dünya ekonomisinin çekirdeğini oluşturan sanayileşmiş ülkelerde kullanılmıştır (Chown, 2005). Kur politiklarındaki uygulamaları genellikle sabit döviz kuru politikaları ile sınırlıdır ve pek çok ülke tarafından kolaylıkla kabullenilmesinin en önemli sebebi dış ticarete kullanılan ekonomik malların farklı ülke para birimleri ile karşılaştırılmasına imkan tanıyarak (çapraz kur), fiyatların ölçümünü kolaylaştırmasıdır (Bagus, 2010, s. 14). Ölçüm problemini elimine etmesinden ötürü, pek çok iktisatçı tarafından dış ticaret hacmini yükseltici bir faktör olarak kabul edilmiştir. I. Dünya savaşı öncesi ve savaş sonrasında uygulanmıştır. 19.yy'da altın ihracat ve ithalatının serbest olması, sistemin uygulandığı ülkelerde başarılı olmasının en önemli sebebi olarak kabul edilmektedir. 1870'den itibaren I. Dünya savaşına kadar pek çok ülkede yaygın ve kesintisiz uygulanmıştır.

Her ülkenin parasının değerini belirli miktarda saf altın olarak ilan etmesine altın paritesi denir. İlan edilen parite fiyatından ülkelerin merkez bankaları ya da hazineleri altın alım ve satımını gerçekleştirir. Gerektiğinde taahhüt edilen değer üzerinden talep edilen miktarda işlem yapılır. Altının para birimleri değer ölçümünde uluslararası standart olarak kabul görmesi, uluslararası ticaretin önündeki en temel problem olan döviz kuru paritesi ölçüm problemine çözüm olmuştur.

Savaş sırasında yapılan harcamaların yarattığı enflasyonist baskıların makroekonomik dengeleri bozması, savaş sırasında pek çok ülkenin AS'yi terk ederek paritelerini serbest dalgalanmaya bırakmasına sebep olmuştur. Savaş sonunda ise

sistemi terk eden ülkelerin çoğunluğu AS'ye geri dönerek, savaş öncesi dönemin paritesini uygulamayı çalışmışlardır. Bu durum daha sonra ileride karşılamak pek çok iktisadi problemin tohumlarını atmıştır. 1880-1914 yılları arasında ABD gibi klasik AS uygulayan ülkelerde yıllık enflasyon ortalamasının % 0,1 gibi oldukça düşük oranda olması, sistemin sorunsuz işleminin en önemli sebebi olarak kabul edilir (Henderson, 1993, s. 360). Savaş öncesi dönemde dış ticaret politikaları oldukça liberal olduğu görülür. Savaş sonunda ise, hükümetlerin artan sosyal harcamalarına paralel olarak yükselen kamu harcamaları ve artan fon ihtiyacını gibi makroiktisadi nedenlerden ötürü, dış ticaret politikalarında dış ticareti engelleyici kısıtlamalar benimsenmeye başlanmıştır. Pek çok ülke gümrük vergileri ve kota gibi ticaret engelleyici yöntemlere başvurarak sistemi istikrarsızlaştırmıştır (Seyidoğlu, 2009, s. 525). AS para arzını kontrol altında tutarak fiyatlar genel seviyesindeki volatilitiyi engellemesine rağmen, dış ticareti kısıtlayıcı politikalar sistemin terkedilme sürecini hızlandırmıştır.

İktisat tarihçileri arasında AS'nin uygulanmaya başlandığı tarih ile ilgili görüş ayrılıkları mevcuttur. Bordo gibi bazı iktisatçılar, 1717 yılına işaret ederken, kimileri ise 1821 yılında İngiltere Merkez Bankasının (İMB) piyasaya sürdüğü banknotların değer karşılığının altın ve gümüş cinsinden belirtilmesinin yasal olarak zorunlu hale getirilmesi ile uygulanmaya başladığını ileri sürer (Moosa, 2005, s. 148). 19.yy'da İngiltere, dünya finans merkezinin Londra'da bulunması, sanayi üretimi, ham madde işlenme oranı ve tarım üretimi gibi sebeplerden ötürü dünya ekonomisinin lideri konumundadır. Bu yıllarda dünya ülkelerinin genellikle İngiltere'nin uygulamaya koyduğu ekonomik kararları izlediği görülür. Avrupa'nın diğer önde gelen ekonomilerinden Almanya'nın 1870'lerin ortalarında, Fransa'nın ise 1870'lerin sonlarına doğru bimetalizmi terk ederek AS'yi benimsediği görülür. ABD ise iç savaş sırasında terk ettiği AS'yi 1879 yılında tekrar uygulamaya başlamıştır. 1870 yılına gelindiğinde dünya genelinde sistem etrafında standartlaşmanın başladığı ve AS'nin yoğun olarak uygulandığı görülür. Başlangıç dönemi için literatürde genel kabul gören yaklaşım ise Rusya, Avusturya-Macaristan, Hindistan ve Japonya'nın sistemi benimsedikleri 1900'lü yıllardır.

AS'nin bu yıllarda dünyanın çekirdek ekonomileri tarafından uygulanmasına rağmen, diğer ülkeler tarafından tercih edilmediği görülür. İngiltere'nin önderliğindeki ülkeler ve Batı Avrupa'nın bir kaç küçük ülkesi tarafından tercih edilmiştir (Flandreau, Holtfrerich & James, 2003). Dış ticaret uygulamalarında değer ölçüm sorununu ortadan kaldırması sistemi benimseyen ülkelerin tercihlerindeki en önemli faktördür.

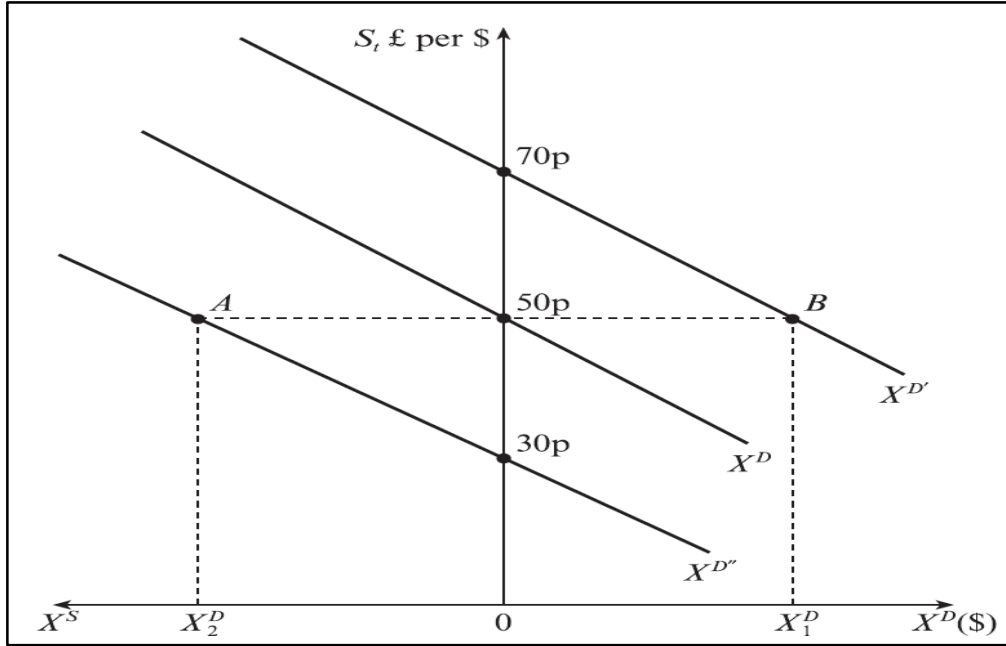
Sistemin sağlıklı işlemesi için ülkeler arasındaki enflasyon oranlarının oldukça düşük ve birbirine yakın olması gerekir. 1870-1914 döneminde fiyatlar genel seviyesi incelendiğinde, AS'yi benimseyen ülkeler arasında enflasyon oranlarında paralellik olduğu görülmektedir. AS'nin özellikleri dört madde halinde özetlenebilir (Moosa, 2005, s. 143-149; Bordo & Kydland, 1996, s. 311);

- AS'yi uygulayan ülkelerin para birimlerinin altın konvertibilitesi bu ülkelerin mali ve para politikalarının özünü oluşturur.
- Para politikası uygulayıcıları, altın fiyatını yerel para birimi ile kolaylıkla alınıp satılacak seviyeye ayarlayabilir.
- Sabit kur sistemlerinde görülen, iki para birimi arasında ayarlanmış olan bu duruma *darphane paritesi* denir.
- Uluslararası ticaret uygulamalarında, döviz kuru hesaplamalarını oldukça kolaylaştırmaktadır.

AS kullanan bir ülkenin; yurtiçi para arzı, harcamaları, fiyat değişikliği ve reel gelir seviyesindeki değişimler, diğer ülkelerin ekonomilerini kolaylıkla etkileyebilme gücüne sahiptir (Henderson, 1993, s. 361). Ödemeler dengesindeki ayarlamalar, genelde değerli metallerin fiyatları belirleme yönteminin yardımı ile yapılır. Mekanizmada altın tarafından yedeklenen para ve altın arzı *para miktar teorisine* dayanmaktadır (Seyidoğlu, 2009, s. 523). AS kullanıldığı dönemin ihtiyaçlarına genelde uygun olsa da, özellikle savaş sonrasında, problem yarattığı dönemler de mevcuttur. Örneğin 1850 yılında Kaliforniya ve Avustralya'da yeni keşfedilen altın madenleri, kısa dönemde fiyatlar genel seviyesinde distabilizasyona neden olmuştur (Henderson, 1993, s. 360). ABD'de yeni keşfedilen altın madenleri, altın arzını artırıp

USD'nin değer kaybetmesine yol açarak, sabit parite uygulamasından dolayı İngiliz mallarını daha pahalı hale getirmiştir. ABD'nin İngiltere'ye ihracatı artarken, İngiltere'nin ABD'ye olan ihracatında düşüş meydana gelmiştir (Henderson, 1993, s. 361). Şekil 3'te AS'deki arz talep eğrisi görülmektedir.

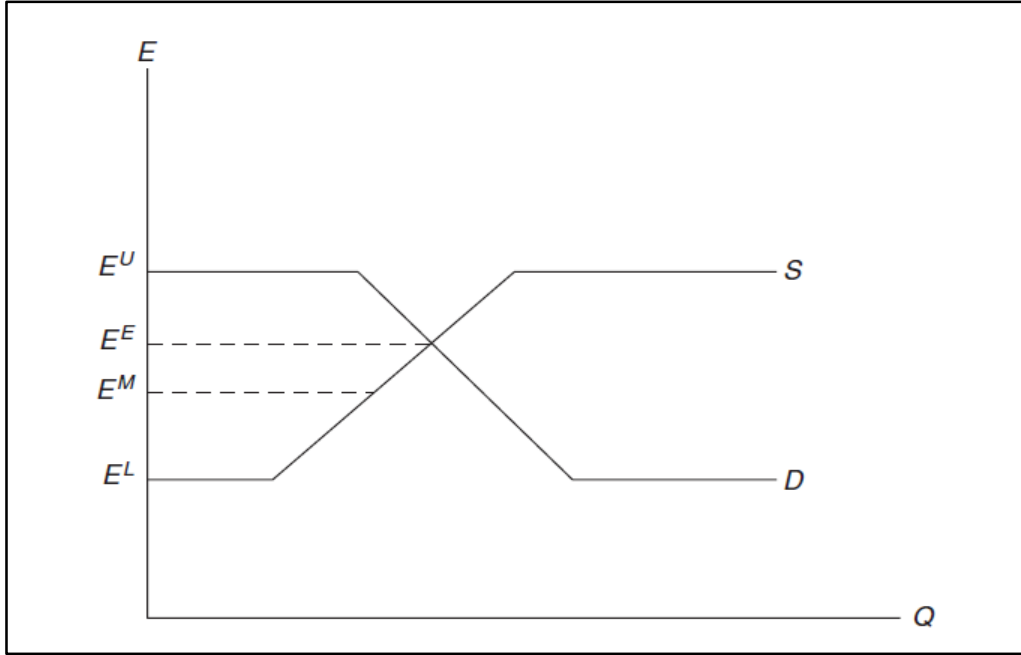
Şekil 3. Altın Standardında Arz Talep Eğrisi



Kaynak: Copeland, 2005, s. 14

AS'nin yoğun olarak uygulandığı dönemde dünya ticareti ve sermaye akımlarının yardımı ile uluslararası ticaretin ve küresel refahın artmasına yardımcı olduğu gözlenmektedir. Sistem, ihtiyaç duyulduğunda ödemeler dengesi düzenleme mekanizması fonksiyonunu yerine getirmek için aktif olarak kullanılmıştır. Sistemin öne çıkan bir başka özelliği ise avantajlarından dolayı oluşan pozitif atmosferin ticaret ortağı ülkeler arasında ticari anlaşmazlıkları asgariye çekmesidir.

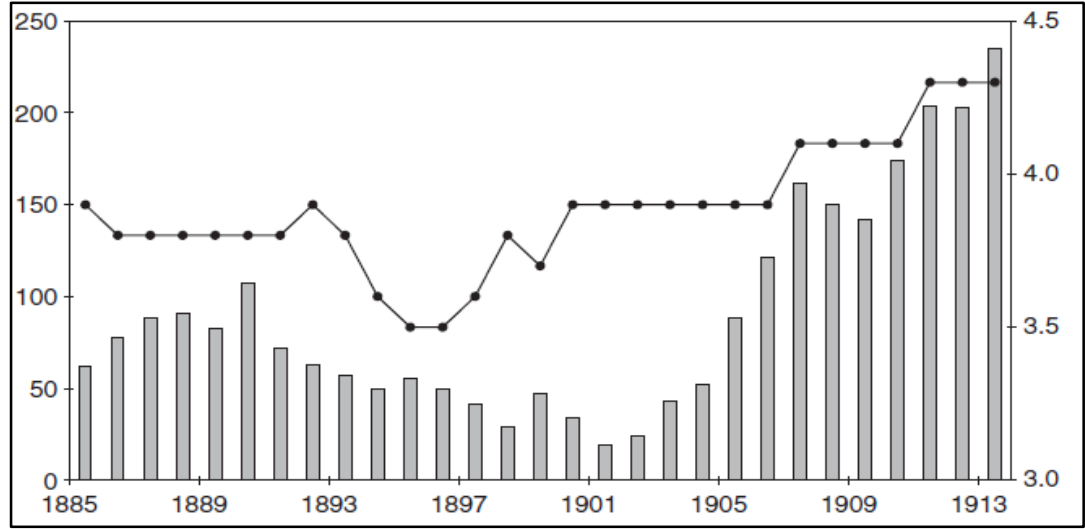
Şekil 4. Altın Standardında Arz Talep



Kaynak: Moosa, 2005, s. 146

AS'nin tam olarak uygulanabilmesi, iskonto oranlarının altın arzına göre ayarlanmalarını gerektirdiğinden dolayı MB'lerin tutumuna bağlıdır (Henderson, 1993, s. 361). İngiltere ve dönemin sanayileşmiş ülkelerinde, faiz oranları ödemeler dengesinin ayarlanmasında aktif olarak kullanılmıştır (Moosa, 2005, s. 149). Örneğin İMB, 1870-1914 yılları arasında ödemeler dengesi açığında altın rezervlerinde azalma görüldüğünde, piyasalara müdahale ederek iskonto oranını yükseltmiştir. Yükselen iskonto oranı, ülke genelinde faiz oranlarının yükselmesine sebep olarak, yatırım ve diğer harcamaların azalmasına yol açmıştır. Bu nedenle fiyatlar genel seviyesi yükselmemiştir (Henderson, 1993, s. 361). Aynı dönemde, Fransa ve Belçika iskonto oranlarında herhangi bir değişik yapmamış ve domestik fiyat seviyesinde herhangi bir artışa müsaade etmemiştir. AS'nin ampirik olarak yeterince test edilememesi eleştirilmesine rağmen, iktisatçılar tarafından başarılı kabul edilmesindeki en temel faktördür. Şekil 5'te 1885-1913 yılları arasında İngiltere'deki, Şekil 6'da ise ABD'deki fiyat volatilitesi görülmektedir.

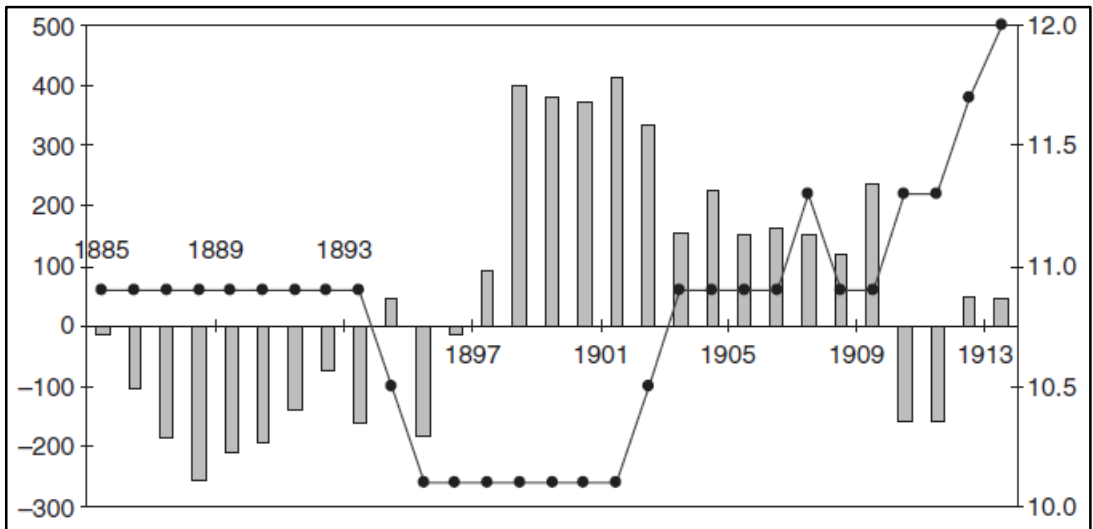
Şekil 5. İngiltere’deki Fiyat Volatilitesi 1885-1913



Kaynak: Moosa, 2005, s. 150

19. yüzyılın ikinci yarısı, kişisel ve politik özgürlüklerin artmasından dolayı kişi başı reel gelirin yükseldiği dönemdir. Bazı iktisatçılara göre, kişi başı reel gelirin yükselmesinde en az etkiye sahip olan faktör AS'dır. İkinci dünya savaşını takiben özellikle ABD'nin yüksek büyüme oranları ve refah artışı, sistemi eleştiren iktisatçıların tezlerinin temelini oluşturmaktadır. Tarihsel veriler incelendiğinde, 1870-1914 döneminde sanayileşmiş çekirdek ekonomiler arasındaki fiyat dalgalanmalarının aynı paralelde geliştiğini görülür.

Şekil 6. ABD’deki Fiyat Volatilitesi, 1885-1913



Kaynak: Moosa, 2005, s. 150

19.yy'ın sonlarından 20.yy'ın başlarına kadar, diğer ülkelerin parasal özgürlükleri bulunmadığı için, İMB, küresel para politikalarının ana belirleyicisi ve yön verici kurumu olarak kabul edilmektedir (Moosa, 2005, s. 150). Bu nedenle dönemin çekirdek ekonomilerinin İMB'nin uyguladığı para politikalarını baz aldığı görülmektedir. Bu durum bazı iktisatçılar tarafından küreselleşme sürecinin başlangıcı olarak kabul edilmektedir.

AS'nin sorgulanan bir diğer yanı, para ile fiyatlar arasındaki ilişkiyi sorgulayan para miktar teorisidir. Para miktar teorisini sorgulatan iki temel varsayım vardır. İlk varsayım her zaman tam istihdamın sağlanmak zorunda olunması, diğeri ise para miktarındaki artışın tam istihdam durumunda nominal harcamalar artacağı için, fiyat artışından daha az seviyede gerçekleşmesidir. Bu durumda piyasaları daraltıcı politikalar uygulandığında, nominal harcamalardaki düşüşün fiyat ve maliyetleri düşürmek yerine istihdam ve çıktıda azalmalara sebep olduğu görülür. Emek ücretleri piyasa koşullarından ziyade işçi sendikalarının tavırları ile belirlendiği için ücretlerde esneklik yoktur (Moosa, 2005, s. 151). Sistemi tıkayan diğer bir unsur ise demokratik ülkelerde politik gerekçelerden ötürü siyasal konjunktürün, hükümetlere para politikalarına yerinde müdahale olanağı sunmamasından ötürü, işsizlik oranlarının yüksek olmasıdır. Örneğin, ABD'de 1879-1913 yılları arasında ortalama işsizlik oranı % 6,8 iken, 1946-1990 yılları arasında % 5,6 civarındadır (Henderson, 1993, s. 362). Öte yandan geçici çalışanların ücretlerinde nadiren sınırlı oranda esneklik görülmektedir. Bu dönemde monopolistik uygulamalarda bile fiyat ayarlaması ve maliyet azaltıcı tedbirlere başvurulabilmenin oldukça zor olduğu görülmektedir (Moosa, 2005, s. 151).

I. Dünya savaşının başlaması ile birlikte savaşa katılan ülkeler altın paritesini askıya almıştır. Savaş boyunca kısa süre ara verilen AS uygulamasına savaş sonunda sistem revize edilerek tekrar dönmüştür. II. Dünya savaşının sonunda ABD gümrük politikalarındaki değişikliğe tepki olarak pek çok ülke sistemi terk etmiştir. ABD ise 1971 yılında alınan kararlar sonucunda, USD'nin altın konvertibilitesini tamamen kaldırmıştır.

1.2.3. Bretton Woods Sistemi

Savaş sonrasında AS giderek önemini yitirse de ABD hükümeti tarafından 1971 Smithsonian Kararları ile USD'nin altın konvertibilitesi kaldırılana dek uygulanmıştır. Pek çok ülkenin bilateral anlaşmalar yapmak zorunda kalması uluslararası ticaret hacminde önemli miktarda düşüşe neden olmuştur. I. Dünya savaşını takiben 1922 yılında toplanan Genova Konferansında, uluslararası ticaret hacminin artmasına katkı sağlayacağı düşünülerek, altın değişim standardına dönülmesini tavsiye eden kararlar alınmıştır. 1924-1927 yılları arasında ABD ve İngiltere'nin para birimleri rezerv para birimi olarak kabul edilmesi ile sistem tekrar uygulanmaya başlanmıştır (Bordo & McDonald, 2001, s. 11). I. Dünya savaşında, savaş harcamalarının yarattığı enflasyonist baskılar nedeniyle, ara verilen sistem savaşın son bulması ile tekrar uygulanmaya başlanmıştır.

ABD hükümetinin işsizliği düşürerek iç pazarı canlandırmak amacıyla gümrük tarifelerini % 50'ye yakın oranlarda artırması, ABD'ye ihracat yapan ülkelerin mallarının fiyatlarını yükselterek, bu ülkelerin rekabet gücünü olumsuz etkilemiştir. Bu duruma tepki olarak bazı ülkelerin 1930'lu yıllarda AS'yi terk etmeye başladığı görülmektedir.

II. Dünya savaşı insanlık tarihinin can kaybı ve maddi olarak, en yıkıcı savaşı olarak kabul edilmektedir. Savaş, Batı Avrupa ve Japonya'nın imalat sanayii tesislerini ağır tahribata uğratarak, dış ticarete ABD'ye önemli ekonomik avantajlar sağlamıştır. Bu dönemde dünya üretiminin, SSCB ve Doğu Bloğu ülkeleri hariç, neredeyse üçte ikisi ABD tarafından gerçekleştirilmiştir. II. Dünya Savaşını takiben uluslararası ekonominin ağırlık merkezi İngiltere'den ABD'ye geçmiştir (Bernholz, 2003). Savaş sonrasında Bretton Woods Konferansı'na katılan ülkeler, savaşın askeri, politik ve iktisadi dominant gücü ABD'nin siyasal baskısı neticesinde alınan kararları kabullenmek zorunda kalmıştır. Günümüzdeki mevcut UPS'nin temellerini oluşturan pek çok karar ve kuruluşun temelleri bu konfranstaki atılmıştır. Bu kararlardan en önemlisi, katılımcı ülkelerin ulusal paralarının altın konvertibilitesini USD'ye endekslenmeyi kabul etmeleridir (Shim & Constas, 2001, s. 145; Seyidoğlu, 2009, s.

525). USD altına konvertibile edilerek, 1 ons altının değeri 35 USD olarak belirlenmiş ve 1971 yılındaki devalüasyona kadar paritede herhangi bir düzeltmeye gidilmemiştir (Moosa, 2005, s. 145).

Konferansta kabul edilen bir diğer önemli karar ise, savaş öncesi dönemden farklı olarak, katılımcı ülkelerin AS'yi uygulamalarına rağmen parite karşılığında altın alım-satımı yapma zorunlulukları bulunmamasıdır. Yalnızca talep edildiğinde, ABD, dolar karşılığı altın satmakla yükümlü tutulmuştur. Katılımcı ülkelere ulusal paraları üzerinde döviz kuruna karşı % 1, devalüasyon gerektiren durumlarda ise % 10 oranında esneklik sağlanmış ve bu oranların dışına çıkılması UPF'in iznine bağlanmıştır (Shim & Constanas, 2001, s. 145).

Bretton Woods sistemi 1944 yılında 44 ülke delegasyonunun katılımı ile toplanan konferans sonundaki uzlaşmadan doğmuştur. Konferansta yeni dünya ekonomisine yön vermenin yanı sıra, 1930'lu yıllardaki Büyük Buhran (BB) ve sonrasında uygulanan korumacı dış ticaret ve döviz kuru politikalarından kaçınılması, uluslararası finansal sistemin istikrarlı işleyişi sağlanarak savaştan zarar gören ülkelerin kalkınmaları için gerekli finansal desteğin sağlanması maksadıyla, UPF ve DB'nin kurulması kararlaştırılmıştır (McKinnon & Schnabl, 2002, s. 53). UPF ve DB yeni UPS'nin temellerini oluşturan iki kuruluştur. UPF ile ödemeler dengesi açısından ötürü ihtiyaç duyan ülkelere finansal kredi sağlanması, DB ile Avrupa'nın kalkınmasına destek olacak yeniden yapılanma ve imar projeleri için ihtiyaç duyulan kredilerin sağlanması hedeflenmiştir. Literatürde savaş sonrası bu dönem Bretton Woods dönemi olarak kabul edilmektedir (Güran, 1987). McKinnon'a göre ise Avrupa ve Japonya'nın yeniden inşasına dayanan Marshall-Dodge Planı çerçevesinde *sabit oranlı dolar standardı* dönemidir (McKinnon, 1997; Akalın, 2001, s. 26).

Katılımcı ülkelerin konferansta öncelikli hedefi, sabit döviz kuru ve esnek döviz kuru sistemlerinin avantajlarını birleştirmektir. Görüşmelerin öncülüğünü yürüten İngiltere ile ABD heyetleri arasındaki bazı görüş ayrılıklarına rağmen, mutabık kalınan kararlardan biri sabit döviz kuru sisteminin ayarlanabilir hale

dönüştürülmesidir. USD altına peg yapılarak, parite \$35/ons olarak ayarlanmış ve ABD gerektiğinde bu fiyattan değerli metal satın almayı taahhüt etmiştir (Moosa, 2005, s. 155). Diğer katılımcı ülkeler ise ulusal paralarının konvertibilitesini altın ya da USD cinsinden belirleyerek, döviz piyasası işlemlerinde aktif olarak uygulamaya başlamıştır. Konferansta ayrıca, UPF'e üye ülkelere sistemin sağlıklı işletilmesi görev ve sorumluluğunun yüklenmesi kararlaştırılmıştır.

UPF'e üye ülkelere ihtiyaç halinde kullanmaları için, her üye ülkeye paralel kotalar ayrılarak, uluslararası sistemin ihtiyaç duyduğu yeterli para arzının sağlanması hedeflemiştir. Belirlenen kota miktarının % 25'lik ödemesinin altın ya da altına çevirilebilen bir para birimi ile yapılması zorunluluğu getirilmiştir. Borçlanma sınırının, herbiri % 20 eşitliğindeki beş kredi dilimine bölünerek kullanılması kararlaştırılmıştır. Kredi dilimlerinden ilkinin altın ya da karşılığı döviz rezervi olarak üye ülkeler tarafından direkt kullanılabilirken, geri kalan dört parçalık dilimin kullanımı diğer üye ülkelerin onayını gerektirmektedir. Kısa bir süre sonra UPF'in uluslararası likit havuzunun ihtiyacını karşılayamadığı ortaya çıkmıştır. Bu nedenle UPF, ödemeler dengesi açıklarını kapatmak için ABD tarafından fonlanmaya başlanmıştır.

Bretton Woods sisteminin küresel ekonomi ve uluslararası ticarete pozitif katkı sağlayan en önemli yönlerinden biri, tüm ülke para birimlerinin resmi kurlar üzerinden kolaylıkla birbirlerine çevrilebilmelerine olanak sağlayarak, uluslararası ticaretin ivme kazanması ve dışa açık ekonomilerin hızla birbirine entegre olmasıdır.

1.2.4. Bretton Woods Sisteminin Uygulamasında Karşılaşılan Problemler

Bretton Woods sistemi uygulamada karşılaşılan bazı problemlerden dolayı geçerliliğini yitirerek sorgulanmaya başlanmıştır. Triffen ikilemi savaş sonrası oluşturulan sistemin uzun süre ayakta kalmasının imkansız olduğu ve güven sorunu nedeniyle sistemin çökeceğini öngörmüştür. Bir diğer problemin ise düzenleme mekanizması uygulamalarıdır.

Çok yanlı ticaret uygulamalarının mevcut sisteme elverişli olmaması, bir süre sonra parite üzerinde ayarlamalar yapılması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bazı ülkeler ödemeler dengesinde ortaya çıkan eşitsizlikleri ortadan kaldırmak için nominal değer üzerinde kararlaştırılan seviyeden çok daha yüksek oranda ayarlamalar yapma ihtiyacı hissetmiştir. Ayarlanabilir peg sistemi stabilite, kesinlik ve otomatik AS üzerinde yetersiz kalarak, esneklik ve serbest dolaşımın önündeki en önemli engellerden biri haline gelmiştir.

Bu dönemde karşılaşılan diğer bir problem ise spekülasyondan kaynaklanan parite volatilitésinin ticari faaliyetler üzerinde istikrarsızlaştırıcı rol oynamasıdır. Piyasada ticari faaliyetlerde bulunan alıcıların pek çoğu, parite güçlü olduğunda daha fazla yükseleceğini düşünerek alım yapıp, paritenin zayıf olduğu durumlarda daha ise zayıflayacağını varsayarak yaptıkları satışlar sonucu, zarar ettiği görülür. Bu tür spekülasyon faaliyetleri mal ve hizmet üretimi yapan firma ve yatırımcılara zarar vererek, piyasaların rekabet koşullarının zayıflamasına yol açmıştır. Bir süre sonra sistem kendi içinde kısır döngüye düşerek para yaratma mekanizmasında kusurlu haller ortaya çıkmıştır. 1960 yılında küresel likidite açığı endişeleri artırarak resmi prosedürün dışında yeni para yaratma mekanizmalarının gündeme gelmesine sebep olmuştur. Bu probleme kısaca "*Triffin Paradoksu*" adı verilir (Çicek, 2006, s. 40). Likidite probleminin aşılması için çoğu zaman ABD'nin ödemeler dengesi açığı kullanılmıştır. Fakat bu durumun ödemeler dengesi açığının USD'nin stabilitesini olumsuz etkilemesinden çekinilmiştir. USD'ye karşı spekülasyonların azalması genellikle piyasalarda likit açığına sebep olmuştur. Bu problemin çözümü için 1968 yılında uluslararası para birimi olarak kabul edilen Özel Çekme Hakkı (SDR) yaratılmıştır. SDR yaratılması likidite açığının azalmasının sağlayarak, likidite açığı 1970-1972 yılları arasında azalarak, uluslararası rezervlerin hızla büyümesine yol açmıştır. Sonrasında özel sermaye hareketleri yayılarak UPF'ten borç alınan rezervlerde artış görülmüştür.

1.3. BAŞLICA DÖVİZ KURU SİSTEMLERİ VE DÖVİZ KURU SINIFLANDIRMALARI

1990'lı ve 2000'li yıllarda Meksika, Rusya, Brezilya, Arjantin ve Türkiye gibi gelişmekte olan ekonomilerde yaşanan ekonomik krizler bu ülkelerin *optimum kur rejimi* tercihleri ile ilgili tartışmalara neden olmuştur. Literatürde küresel piyasalarda dış ticaret hacmini artırarak daha rekabetçi yapıya kavuşmak isteyen gelişmekte olan ekonomilerin, ideal döviz kuru rejimi tercihlerini inceleyen farklı görüşte pek çok çalışma mevcuttur. Döviz kuru sistemleri sabit kur sistemi, esnek kur sistemi, serbest ve gözetimli dalgalanmalı döviz kuru sistemleri ana başlıkları altında incelenebilir.

1.3.1. Sabit Döviz Kuru Sistemi

Döviz kuru sistemlerini bir kaç farklı alt sistem altında incelemek mümkündür. Özünde kur sistemleri “tam sabit döviz kuru rejimleri” ile “müdahalesiz serbest kur rejimleri” arasında bir yere konumlandırılabilir. Ulusal paranın tamamen tedavülünden kaldırılarak yerine uluslararası piyasalarda kabul gören USD ve Euro gibi dövizlerin ülkenin resmi parası olarak benimsendiği *resmi dolarizasyondan*, döviz kuru paritesinin belirli bir oranda sabitlenmesine kadar uzanan yelpaze arasındaki sistemlerdir (Soloman, 2006, s. 671; Arat, 2003, s. 15). Sabit döviz kuru rejimlerinin gelişmekte olan ülkeler için avantajlı yönü enflasyonist baskının, enflasyonu düşük olan bir ülkenin para birimine sabitlenerek kontrol altına alınabilmesine olanak sağlamasıdır. Yüksek enflasyona sahip olan ülke, diğer ülkeden ithal ettiği parasal disiplin ve kredibilite sayesinde ekonomisinin enflasyonist baskısını nominal çapa yöntemi ile istikrara kavuşturabilir (Kaya, 2009, s. 5). Bölgesel döviz alanları, bazı iktisatçılar tarafından özellikle son dönemlerdeki uygulamalara paralel olarak, esnek kur sistemi veya sabit kur sistemi gibi farklı kategorilerin döviz kuru rejimleri olarak değerlendirilmektedir (Arat, 2003, s. 1).

AS ile özdeşleştirilen sabit döviz kuru sistemi tarihte uygulanan en eski döviz kuru politikası olarak kabul edilir. Temelini uluslararası ticaretin geliştirilmesi için yerel para birimlerinin değerini altın ve gümüş gibi değerli madenlere bağlanmasını öngören AS oluşturur. Dışa açık ekonomilerin para birimleri altına endekslenerek,

uluslararası ticari faaliyetlerde kullanılan para birimlerinin değer ölçüm problemi çözüme kavuşturulması ile dış ticaretin kolaylaştırılması amaçlanmıştır. Bretton Woods'ta, ABD dışındaki ülkeler para birimlerini dolara endeksleyerek, USD'nin altın konvertibilitesini 1 ons = \$35 olarak kabul etmiştir (Çağlar, 2003).

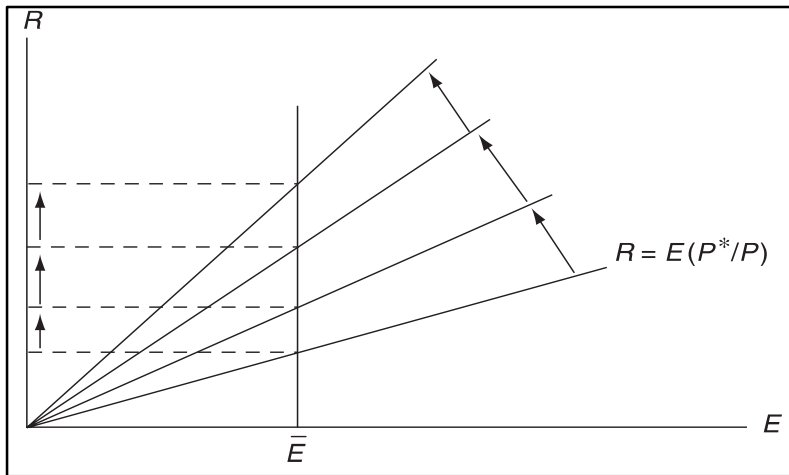
Sabit kur sistemlerinde ulusal paranın aşırı dalgalanmasına müsaade edilmez. Sistemin amacı piyasadaki arz ve talep dengesi hangi seviyede olursa olsun döviz kurunun belirli bir seviyede kalmasını sağlamaktır (Seyidoğlu, 2009, s. 363). Bu nedenle MB'ler, ulusal paradaki dalgalanmalara döviz rezervlerinin el verdiği ölçüde müdahale ederler. Döviz kurlarındaki yüksek volatilité; işsizlik, enflasyon, yabancı yatırımların düşmesi ve sanayinin rekabet gücünün azalması gibi nedenlerden ötürü ülke ekonomisini olumsuz etkileyebilmektedir.

MB'ler zaman zaman ulusal paranın değerini yüksek volatiliteden koruyarak paritenin dengeye gelebilmesi için, iç ve dış döviz piyasalarındaki aktörlerle birlikte, piyasalara döviz alım satımı yaparak müdahale eder (Krugman, Obstfeld, & Melitz, 2012, s. 469). Kur paritesine yapılan müdahaleler piyasalar piyasa gerçekleri ile çelişmediği ölçüde piyasalar tarafından satın alınır. Örneğin, AB ülkelerinde Türk mallarına olan talep arttıkça TL'nin değeri yükselir. Aynı senaryo tersinden gerçekleştiğinde ise, TL'nin değeri düşerken, MB'nin piyasalara yapacağı müdahaleler trende karşı politikalardan oluşursa uzun vadede beklenen sonuçları elde etmek mümkün değildir.

Literatürde sabit döviz kuru ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler açısından, ampirik olarak test eden pek çok çalışma mevcuttur. Wickham (2002), Bleany ve Francesco (2001), McKinnon ve Schnabl (2002) gibi iktisatçılar, Calvo ve Reinhart (2000) "*dalgalanmaktan korkma*" çalışmasını baz alarak, sabit kur sisteminin gelişmekte olan ülkelerin dış ticaretini olumlu etkilediği varsayımında bulunmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerin para politikaları, kur volatilitésinin dış ticaretteki olumsuz etkilerine karşı hassastır. Bu ülkelerde genellikle de jure politikalar serbest dalgalanan kur, de facto politikalar ise yönetilen dalgalanan kur rejimleridir. Kurlarındaki dalgalanmayı önlemek için piyasa koşullarına göre yüksek frekanslı ya da düşük frekanslı döviz sabitleme yöntemleri tercih edilir (McKinnon & Schnabl, 2002). MB'lerin kurlardaki günlük ve haftalık dalgalanmaları ortadan kaldırmayı hedeflemesine, *yüksek frekanslı döviz kuru sabitleme* yöntemi; aylık ve çeyrek dönemlik dalgalanmayı azaltma politikalarına ise, *düşük frekanslı döviz kuru sabitlemesi* denir (Arat, 2003, s. 9). Her iki yöntemin amacı dış ticarete açık sektörlerin rekabet gücünü koruyarak, dış ticaret faaliyetlerinin sağlıklı sürdürülebilmesidir. Dış ticaret firmalarının vadeli işlem piyasalarındaki vadeli ve spot işlem kontratları yüksek kur riski likiditesi sorunu yaratarak, dış ticarete açık sektörlerin verimli işleyişini engeller. MB'lerin vadeli işlem piyasalarına ya da spot piyasalara yapacağı düşük veya yüksek frekanslı müdahaleler çoğu zaman rezerv limitasyonundan ötürü işlevsizdir. 1994'te TCMB ve 1997'de Asya krizinde Tayland Merkez Bankası örneğinde olduğu gibi bu tür uygulamalar, uzun dönemde sürdürülebilirliği olmadığından, hedeflenen etkiyi yaratmaz. Liberal ekonomilerde dominant güç piyasalardır. Piyasa gerçeklerine aykırı politikalar uzun süre uygulanamaz. Gelişmekte olan ülkelerin serbest döviz kuru sistemlerine geçişleri çoğu zaman tercihten öte zorunluluktan kaynaklanmaktadır.

Şekil 7. Sabit Kur Sisteminde Nominal Döviz Kuru Grafiği



Kaynak: Moosa, 2005, s. 92

Döviz kuru paritesinin değeri merkez bankalarının emisyonu soktukları para miktarı ile belirlenir. PMT'ye göre para talebi en yalın hali ile şu şekilde formüle edilir;

$$M^d = kP*Y \quad (1,7)$$

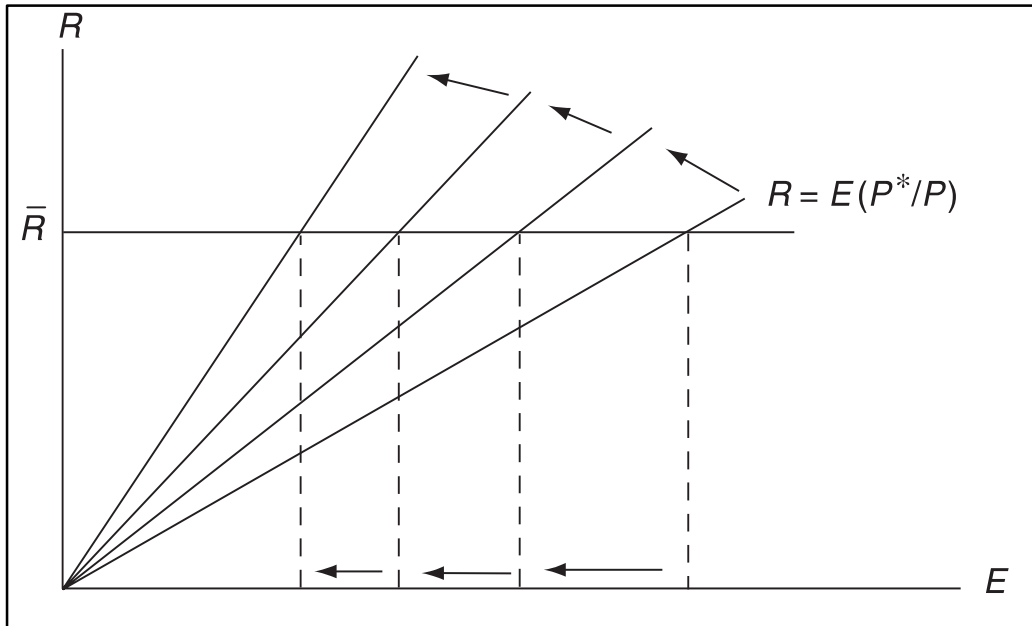
Y : Reel gelir,

M^d : Para talebi,

P : Fiyatlar genel seviyesi,

PMT'ye göre e , yalnızca m 'in etkisi ile belirlenmez ve para dışı faktörlerde e üzerinde etkilidir (Schmitt-Grohe & Uribe, 2008, s. 152). Dünya genelinde MB'lerin piyasalara müdahaleleri ve uyguladıkları para politikaları para miktarının belirlenmesinde öne çıkan bir diğer faktördür.

Şekil 8. Sabit Kur Sistemleri Reel Döviz Kuru Grafiği



Kaynak: Moosa, 2005, s. 92

MB'lerin -sanayileşmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde- hiç biri döviz kuru paritesini piyasa gerçeklerine aykırı olarak uzun süre istedikleri seviyede tutamazlar (Krugman, Obstfeld, & Melitz, 2012, s. 470). Sabit kur sistemini uygulayan ülkelerde,

piyasalara sık sık müdahalede bulunmak, piyasalarda beklenen olumlu etkinin oluşmasını güçleştirir. İmalat sanayisinin rekabet gücünü artırıcı yapısal dönüşüm tedbirleri alınmadığında, devalüasyon ve revalüasyonun dış ticaret hacmine uzun süreli pozitif katkısı mümkün değildir.

Para politikası uygulayıcılarının müdahaleleri sonucu, ulusal para biriminin yabancı para birimi karşısında değerinin düşürülmesine devalüasyon, ulusal para biriminin yabancı para birimi karşısında değerinin yükseltilmesine ise revalüasyon denir. Genellikle, MB'ler üzerinden yapılan bu tür müdahaleler cari açığın düşürülmesi, yabancı yatırımların artırılması veya piyasaların canlandırılması gibi farklı motivasyonlara sahiptir. Fiyatlar genel seviyesi, piyasalara müdahalelerin kısa vadeli sonuçlarından ziyade, uzun vadede piyasa gerçeklerinin satın alınacağı için piyasa gerçeklerine göre oluşur.

Sabit kur sistemi günümüzün giderek liberalleşen iktisadi dünyasında fazla uygulama alanı bulamamış, geçerliliğini yitirmiştir. 19. ve 20. yy'da dünyanın önde gelen ekonomileri tarafından dönemin koşullarına göre uygulansa da, günümüzde neredeyse tamamen terk edilmiş bir sistemdir. Sistemin avantajları kısaca, para politikası için nominal çıpa olması, ticaret ve yatırımı artıracak yönde güdülemesi ve rekabetçi değer düşüşünü önlemesi olarak sıralanabilir (Frankel, 2002, s. 8-12). Günümüzde ekonomisi dışa açık ülkelerin çoğunluğu esnek kur sistemlerini tercih etmektedir.

1.3.2. Esnek Kur Sistemleri

Esnek kur sistemleri, Bretton Woods sisteminin geçerliliğini yitirmesinin ardından, 1973 yılındaki petrol krizini takiben, dış ticaret hacmini geliştirmek için aktif olarak uygulanmaya başlamıştır. Uzun dönemde sabit döviz kuru rejimlerinin sürdürülebilirliği, serbest piyasa mekanizmasının gerçekleri ile çelişmektedir. 1990'lı ve 2000'li yıllarda sistemi uygulayan ülkelerin kurlarına karşı yapılan spekülasyon saldırıları sabit kur rejimlerinin terk edilme sürecini hızlandırmıştır (Arat, 2003, s. 10).

Sabit kur sistemlerine kıyasla dış ticaret işlemleri ve kur politikalarının daha serbest olduğu söylenebilir.

Esnek kur sistemlerinin başarıyla uygulanabilmesi için öncelikli olarak sistemi benimseyen ülkelerin döviz ve dış ticaret kontrollerini minimuma indirmesi gerekir. Sistem özünde döviz kurunun piyasa koşullarına göre esnekliğe sahip olduğunu varsayar. Kurlar piyasada arz ve talebe bağlı olarak belirlenir. Zaten MB'lerin döviz ihaleleri vasıtasıyla piyasalara yaptığı müdahalelerle, çoğu kez kur seviyelerinde uzun dönemde beklenen etkiyi yaratmaz (Arat, 2003, s. 6). Esnek kur sistemleri iki ana başlık altında incelenebilir;

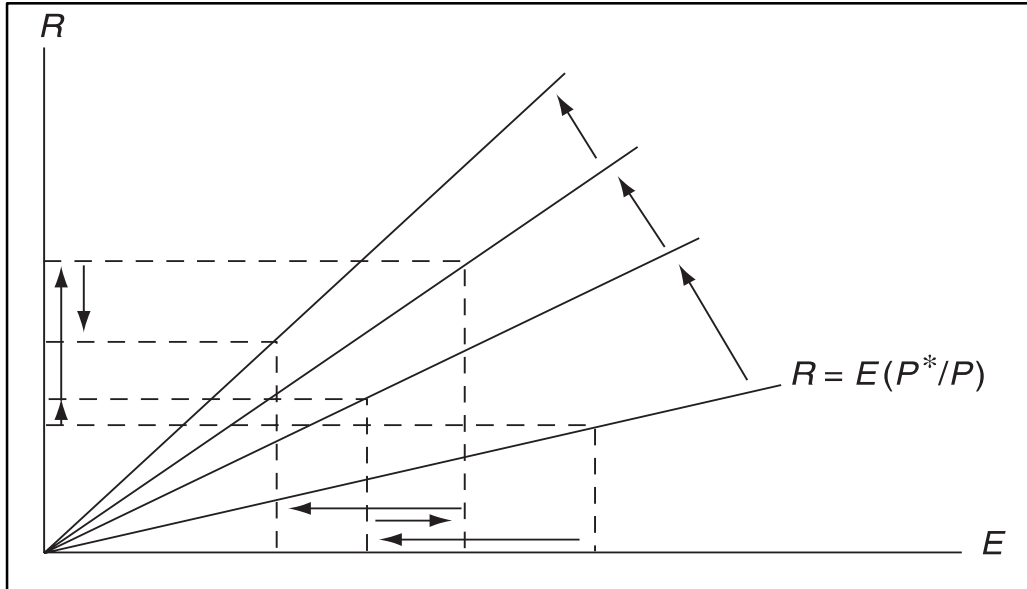
- Serbest dalgalanan kur rejimi,
- Yönetilen dalgalanan kur rejimi.

Liberal piyasa koşullarına rağmen, realitede dünyada tamamen MB müdahalesinden korunan bir kur sistemi mevcut değildir. Koşullar gerektirdiğinde tam serbest kur rejimlerinin uygulandığı ülkelerde bile piyasalara müdahale bulunmaktadır (Aybar, 2001, s. 94).

Literatürdeki tam esnek kur rejimlerini inceleyen çalışmalarda Benchmark olarak genellikle USD, Japon Yeni ve Euro tercih edilmektedir. Calvo ve Reinhart (2000) geliştirmekte olan ülkelerin, finansal gelişmişlik düzeyinin düşüklüğü ve dış borç yükünün fazla olması gibi sebeplerden ötürü kur volatilitelerinden çekinerek dalgalı kur rejimlerine sıcak bakmadıkları belirtir. Bu nedenle geliştirmekte olan ülkelerin kur rejimleri arasındaki geçişleri çoğu zaman mecburi tercihlerdir. Enflasyonda meydana gelen dalgalanmalara ve işsizlik oranlarındaki yükselişe müdahaleyi kolaylaştırmaları esnek kur sistemlerinin tercih edilmesinde önemli bir faktördür. Esnek kur sisteminde nominal döviz kurunu piyasa koşulları belirler. İç ve dış piyasalardaki para arzının oluşumunda, dünyanın önde gelen MB'lerinin uyguladıkları politikaların etkisi büyüktür. Örneğin, bir ülkede reel döviz kurunun düşmeye başlaması, dış ülke ürünleri sepetindeki malların fiyatlarındaki yükselişin, yerel ekonomideki mal sepeti ile olan

bağlantısını gösterir. Bunun dış ticaret hadlerindeki şokların ya da ithalatın önündeki engellerin kaldırılması gibi pek çok farklı sebebi olabilir. Bu durumda MB piyasadaki para arzını değiştirmezse, reel döviz kurlarındaki düşüş nominal döviz kurlarında artışa sebep olur (Schmitt-Grohe & Uribe, 2008, s. 154-156). Para arzındaki artışlar potansiyel dış açığa neden olarak döviz kurunu yükseltici bir etkiye sahiptir. Uyarılan gelir artışı, döviz kurunun daha fazla yükselmesine neden olur. Şekil 9’da, esnek kur sistemlerinde nominal ve reel döviz kuru eğrileri görülmektedir.

Şekil 9. Esnek Kur Sistemlerinde Nominal ve Reel Döviz Kuru



Kaynak: Moosa, 2005, s. 92

1980’li yıllarda sanayileşmiş ülkelerde, sabit kur politikalarının genelde kur sepetine dönüştürülerek, esnek kur sistemlerine geçişin kolaylaştırılmaya çalışıldığı görülür. Esnek kur sistemleri para politikası uygulayıcılarına dış ticaret dengesinde meydana gelen değişmelere daha fazla reaksiyon verme fırsatı sunar. Rogoff (2006) para politikası uygulayıcıları ve politikacıların genelde dış ticaret fazlası ya da açığının, REDK üzerindeki etkisinin yüksek olduğunu düşündüklerini, ancak tarihsel süreç incelendiğinde sanılanın aksine beklendiği kadar yüksek etkisi olmadığını belirtmektedir.

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde esnek kur sistemini uygulamak isteyen ülkelerin sayısında artış olduğu görülmektedir. 1991 yılında dünya ülkelerinin % 16'sı tam sabit kur, % 62'si yarı sabit kur ve % 22'si esnek kur sistemi uygularken; 1999'a gelindiğinde bu oranlar önemli ölçüde değişerek tam sabit kur sistemine geçiş yapan ülkelerin sayısı % 24'e, yarı sabit kur sistemini benimseyen ülkelerin oranı % 34'e düşmüştür. En yüksek artış esnek kur sistemini uygulayan ülkelerde olduğu görülerek % 42 seviyesine ulaşmıştır (Fisher, 2001).

1.3.3. Esnek Kur Sistemlerinin Avantajları ve Başlıca Ülke Uygulamaları

Bretton Woods'tan sonra esnek kur sistemlerini tercih eden ülkeler, 1976 yılında UPF üyeleri arasında imzalanan Jamaika Antlaşması'nın (JA) koşullarına uyarak, esnek kur sistemini benimsemeye başladılar. JA, üye ülkelere esnek döviz kuruna geçerek iç piyasalarda meydana gelen aşırı dalgalanmalara müdahalede bulunma hakkı tanımaktadır. Ayrıca üye ülkelere, gerektiğinde UPF hesaplarında bulunan altın rezervlerinin yarısını transfer ederek, iç piyasalarındaki problemlere müdahalede bulunarak rezervlerini kullanım hakkını sunmaktadır. JA ile UPF'in kurucu sözleşmesinde yapılan bu değişikliğin ardından, 1987 yılında Paris'teki G-7 ülkelerinin imzaladığı Louvre Antlaşması (LA), esnek kur sistemlerine geçişin son aşaması olarak kabul edilmektedir. LA'ya göre, üye ülkeler döviz kurlarında istikrar sağlamak için daha fazla işbirliği içinde olmayı taahhüt ederek, uygulanan politikaların başarılı olmasını hedeflediler. Döviz kuru politikaları, esnek kur sistemleri ile daha istikrarlı hale gelmiştir (Murray, 2003). Esnek kur sistemlerinin bir diğer avantajı dış piyasalardaki ekonomik gelişmelere ve şoklara duyarlı olarak dış ödemeler dengesindeki açıkların, uygulanan kur politikaları ile otomatik olarak dengelenmesine yardımcı olmasıdır (Visser, 2004, s. 149).

Artus ve Young (1979) sabit kur sistemleri ile kıyaslandığında esnek sistemlerin, uzun dönemde istihdam ve ücret artışlarına karşı ülkelere değiş tokuş imkanı sağladığını öne sürer. Aynı zamanda uzun dönemde dış faktörlerden kaynaklanan problemlerin tamamının, esnek kur sistemleri tarafından otomatik olarak

özölmesinin beklenmemesi gerektiği ifade eder. Murrey (2003) ise, sabit kur sisteminin, düşük dönüşüm maliyeti ve kur belirsizliğinden kaynaklanan hatalı karar riskleri gibi, bazı avantajlarının mikro bazda değeriendirilmesi gerektiğini düşünmektedir. Esnek kur sistemlerinin avantajları genel olarak şu şekilde sıralanabilir (Moosa, 2005, s. 72);

- Esnek kur sistemlerinde kurlar piyasa koşullarında belirlendiğinden ötürü distorsiyonsuzdurlar,
- Dış müdahaleler daha yumuşak gerçekleşir,
- Esnek kur sistemleri politika otonomisi sağlarlar,
- Ekonomik büyümeyi desteklerler,
- Gerektiğinde piyasada ani absorblayıcı olarak işlev görürler,
- Ve son olarak da, rekabet koşullarında enflasyon etkisini nötrilize edebilirler.

Esnek kur sistemleri, Bretton Woods sisteminin çöküşünün ardından, G-7 ülkelerince, AS ve sabit kur sistemlerinin yerine benimsenerek, özü itibari ile kurların tamamen piyasa koşullarında herhangi bir müdahale olmadan arz-talep dengesi ile oluşmasını hedefleyen kur politikalarıdır. Para politikası uygulayacılarına piyasa koşullarına göre belirli oranlarda müdahale imkanı tanımaktadır. Sistemin en önemli avantajı ise, dış ticaret açıklarının kur düzenlemeleri ile otomatik olarak kapatılmasına olanak sağladığı, varsayımdır.

1.3.4. Serbest Dalgalanma ve Gözetimli Dalgalanma

Laissez-Faire iktisadi düşüncesi, ekonominin tüm alanlarında olduğu gibi döviz piyasalarında da devlet müdahalesine karşı çıkar ve müdahalelerden piyasa ekonomisinin olumsuz etkileneceğini varsayar (Moosa, 2005, s. 72). Serbest dalgalanmalı döviz kuru sistemleri kur paritesinin piyasa koşullarında belirlendiği varsayımından hareket eder. Kurların piyasa koşullarında arz-talep ve çevresel bazı faktörlerin etkisi ile değeriini bulması olarak da tarif edilebilir.

Uzun dönemde piyasalarda meydana gelen gelişmelerden ötürü, faiz oranlarını sabitlemek ya da faiz oranlarına dair sağlıklı öngöründe bulunabilmek oldukça güçtür (Artus & Young, 1979, s. 4). Faiz oranlarındaki istikrarsızlık para politikası uygulayıcılarının kurlara müdahalesini gerektirir. MB gibi para politikası uygulayıcıları tarafından yapılan sınırlı müdahaleler genelde kur değerini belirlemeyi değil kurlardaki dalgalanmayı minimize etmeyi hedefler.

Serbest döviz kuru sistemlerinde dış şoklardan dolayı meydana gelen dalgalanmalar nominal kurlar tarafından emilerek, uzun dönemde piyasanın istikrarına katkı sağlar (Özdemir & Şahinbeyoğlu, 2000, s. 1). Serbest döviz kuru sistemleri sağladığı avantajlara rağmen para politikası uygulayıcıları ve piyasa faktörleri tarafından en iyi birinci seçenek olarak değil, en iyi ikinci seçenek olarak görülmektedir. Çünkü sistemin sağlıklı işlemesi, özellikle demokratik ülkelerde, siyasal gerekçelerden ötürü oldukça güçtür. Hatta bu nedenle pek çok iktisatçı sistemin işlevsiz olduğu düşünmektedir (Artus & Young, 1979, s. 5). Makro iktisadi dengeleri sağlamak için uygulanan para politikasının nominal çıpa özelliğinin kaybedildiği durumlarda, sistem enflasyona yol açabilmektedir. Dünyadaki pek çok merkez bankasının öncelikli görevi fiyat istikrarını sağlamaktır. Para politikası uygulayıcıları, piyasa koşullarının gerektirdiği hallerde, belirli kurallar dahilinde piyasalara beklenmeyen müdahalelerde bulunabilirler. Örneğin, FED 2008 küresel krizinin olumsuz etkilerini hafifleterek, enflasyonu % 2,5, işsizlik oranını ise % 6,5 seviyesinin altına indirmek maksadıyla, ilk olarak Kasım 2008’de, son olarak ise Aralık 2012’de parasal genişleme programını uygulamaya koymuştur. Piyasalara müdahale eden bu tür politikalarda ana hedef piyasalardaki belirsizliğin ve bazı risklerin azaltılmasıdır (Özdemir & Şahinbeyoğlu, 2000, s. 2). Gözetimli dalgalanmada genellikle yurtiçi piyasanın durumu göz önünde bulundurularak ekonomik indikatörler izlenerek piyasalara müdahaleler yapılır. Dünyanın önde gelen ekonomilerinin piyasalara yaptığı müdahaleler zaman zaman dış piyasalar üzerinde olumsuz etki yaratabilir. ABD ekonomisinin istikrarı için FED tarafından alınan bazı kararlar, dünyanın pek çok ülkesindeki ekonomik göstergeleri olumsuz etkileyebilmektedir.

1.3.5. Uluslararası Para Fonuna Göre Döviz Kuru Sistemlerinin Sınıflandırılması

Döviz kuru sistemleri tarihsel gelişim sürecinde, dönemin ve uygulanan ülkenin ihtiyaçlarına göre, farklı sınıflandırmalara tabi olmuştur. 1990'lı yıllarda ara rejimler tercih edilirken, son yıllarda radikal şekilde köşe çözümlerine yönelişin arttığı gözlenmektedir. Döviz kuru sistemlerinin sınıflandırılmasında karşılaşılan problemler, *de facto* ve *de jure* uygulamalar arasındaki politika farklılıklarından kaynaklanmaktadır. Döviz kuru sistemlerin sınıflandırılmasında da yaygın olarak UPF'nin yöntemi tercih edilir.

1999 yılından itibaren UPF, üye ülkelerin resmi otoritelerince uygulamaya konulan rejimlere göre sınıflandırmaya gitmektedir (Altay, 2007, s. 691-693). UPF'in sınıflandırması peg, limitli esneklik, gözetimli dalgalanma ve serbest dalgalanma olarak dört ana başlık altında toplanabilir (Mitsuo, 2007, s. 30). Toplamda sekiz başlık altında incelenen UPF döviz kuru sınıflandırması aşağıdaki gibidir (IMF, 2004, s. 11);

- Ulusal paranın olmadığı sabit kur uygulamaları
 - Dolarizasyon
 - Parasal birlik
- Para kurulu uygulamaları
- Diğer geleneksel sabit kur düzenlemeleri
- Yatay bantlar içinde dalgalanan sabit kur sistemi
- Sürünen parite sistemi
- Sürünen bantlar içinde değişken kur sistemi
- Kur değişimlerinin önceden belirlenmiş olduğu yönetimli dalgalanma
- Serbest dalgalanma

Yukarıdaki sınıflandırmanın, en katı rejim olan para kurulundan, serbest dalgalanmaya uzanan geniş bir yelpazeye yayıldığı görülmektedir (Altay, 2007, s.

693). Tablo 3'te bazı ülkelerin ulusal para birimlerinin USD karşısındaki kümülatif değişimleri görülmektedir.

Tablo 3. Ulusal Para birimlerinin ABD Dolarına Karşı Kümülatif Değişimleri

Ülkeler	Kümülatif Yüzdelik Değişim
Demokratik Kongo Cumhuriyeti	9924011976047800
Brezilya	124316767667574
Arjantin	2855714286430
Nikaragua	933784495428
Peru	9129198866
Bolivya	54040304
Türkiye	7500585
Şili	5636100
Meksika	77249
Malavi	9512
Endonezya	2798
Mısır	783
İtalya	480
Kore	312
Avustralya	104
Birleşik Krallık (İngiltere)	64
Kanada	39
Malezya	23
Panama	0
Suudi Arabistan	-16
Almanya	-54
Japonya	-59
İsviçre	-65

Kaynak: Reinhart & Rogoff, 2002, s. 43

Frankel (2002), Fisher (2001), Williamson (1998), Bofinger & Wollmershaeser (2001) gibi iktisatçıların farklı indikatörler kullanarak yaptıkları çalışmalar literatürde genel kabul görerek geniş yer tutmaktadır. Bu çalışmalarda kullanılan farklı metotlara rağmen uygulamada UPF sınıflandırması genel kabul görmektedir.

1.4. DÖVİZ KURU POLİTİKALARI

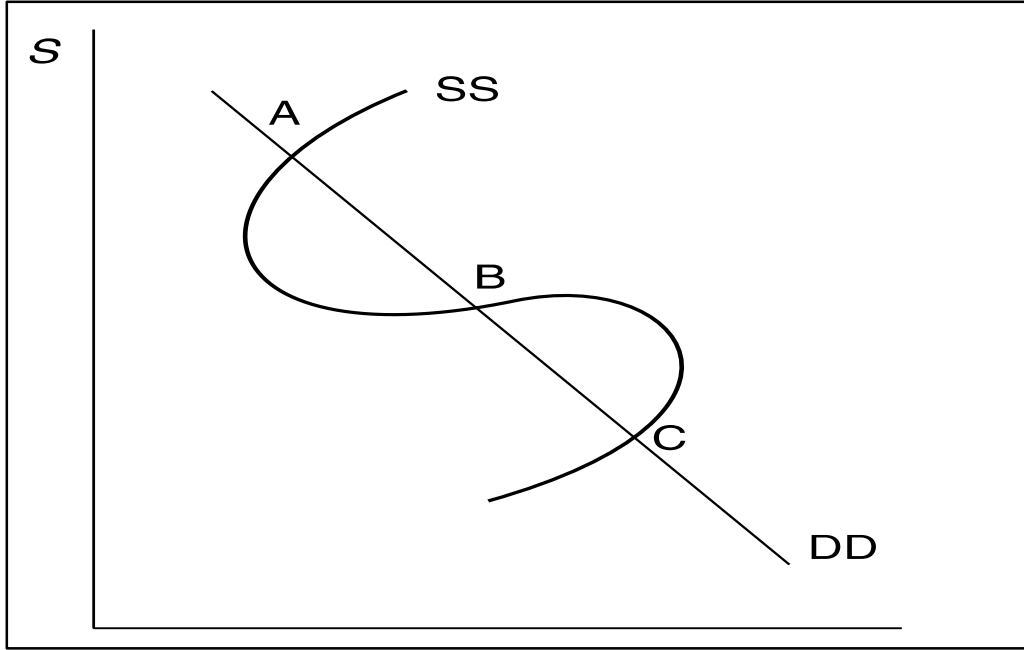
Uluslararası ödemelerin belirli bir düzen ve uyum içinde gerçekleştirilebilmesi ve dış ödemeler dengesine müdahale için hükümetler tarafından döviz kurlarına yönelik alınan tüm tedbir ve uygulamalara kısaca *döviz kuru politikası* denir. Döviz kuru politikaları UPS'deki değişim ve trendin etkilerine açıktır ve ülkelerin merkez bankası ve hazine gibi kurumlarınca küresel piyasalardaki gelişmelerde dikkate alınarak kendi koşullarına uygun olarak belirlenir.

1.4.1. Araç Olarak Döviz Kuru Politikaları

Araç olarak döviz kurları yurtiçi ekonomideki makro dengeleri gözetmek ve dış ticaret ile ilgili kısa ve uzun vadeli problemlere müdahale etmek için kullanılır. Literatürde döviz kuru rejimleri ile makroekonomik göstergeler arasındaki ilişkiyi inceleyen ampirik çalışmalar, kısa ve orta vadede müdahalelerin REDK'daki olumlu etkisinin zayıf olduğunu ortaya koymaktadır (Meese & Rogoff, 1983, s. 11; Cheung, Chinn, & Garcia, 2002). Dış ticaret dengesini sağlamak amacı ile makroekonomik göstergeler üzerinden yapılan müdahalelerde genellikle devalüasyon ya da revalüasyona başvurulur.

Devalüasyon, sabit kur uygulanan ekonomilerde domestik para biriminin değerinin para politikası uygulayıcıları tarafından genellikle siyasal iktidar ile birlikte, değerinin yabancı para birimleri karşısında düşürülmesidir (Karluk, 1991, s. 343; MacDonald, 2007, s. 11). Yerel ekonomide üretilen mal ve hizmetler iç pazarın tüketimi için ithal edilenlere oranlara daha ucuz hale gelerek, net ihracatın uluslararası pazarlardaki fiyat avantajından dolayı, rekabet gücünün artmasına yardımcı olur. İthal edilen mal ve hizmetlerin talep elastikiyetinin yüksek olması ithal malların maliyetlerine yansır ve yurtiçinde ithal mal talebinin daralacağı varsayılır.

Şekil 10. Yabancı Para Miktarı



Kaynak: MacDonald, 2007, s. 11

Teorideki dış ticareti teşvik edici olumlu beklentinin pratikte çoğu zaman umulan etkiyi oluşturmadığı görülür. Bu durumun sebebi olarak genellikle dış ticaret uygulamalarında kullanılan mevcut kontrat ve anlaşmaların geçerliliğinin *inelastik* sonuçlara yol açması gösterilir. Goldstein & Khan (1985) ampirik çalışmalarında; devalüasyonun kısa vadede cari işlemler hesabında olumsuz sonuçlara yol açtığını, uzun vadede ise beklenen olumlu etkilerinin oldukça yavaş gerçekleştiğini sonucuna ulaşmıştır (MacDonald, 2007, s. 12). Devalüasyon genellikle sabit kur rejimini benimseyen ülkelerde para politikası aracı olarak tercih edilir. Günümüzde gelişmiş ülkelerin pek çoğunun esnek döviz kuru politikalarını benimsemeleri sonucunda devalüasyon etkin bir para politikası aracı olmaktan çıkmıştır. Genellikle gelişmekte olan ülkelerde zaman zaman koşullara göre makro göstergeleri izleyerek başvurulmuş bir yöntemdir.

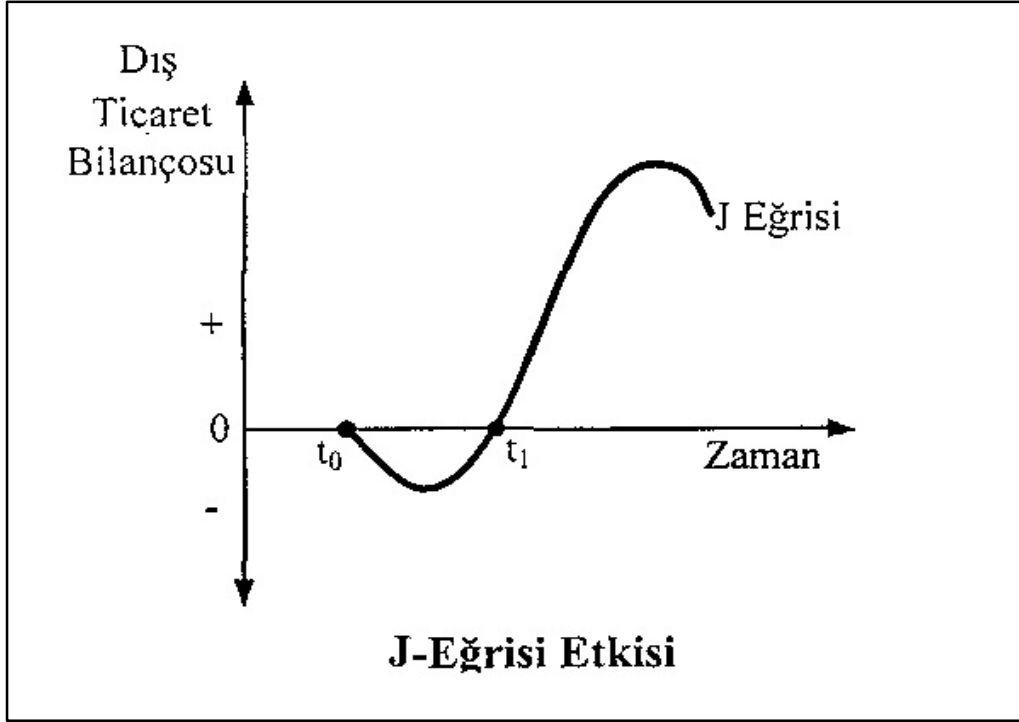
İktisadi gelişimini tamamlamış ülkeler nadiren de olsa ulusal paralarının değerini yükseltme ihtiyacı hissederler. Devalüasyonda olduğu gibi para politikası uygulayıcılarının genellikle siyasal iktidar ile birlikte ulusal paranın değerini yükseltme kararı almalarına, devalüasyonun tersi olarak bilinen, *revalüasyon* denir.

Dış ticaretin rekabet gücünü zayıflatıcı etkisinden dolayı sıklıkla başvurulmuş bir para politikası aracı değildir. Revalüasyonda karşılaşılan en temel problem, piyasaların mal ve hizmetlerdeki fiyat düşüşlerine fiyat artışlarına gösterdikleri oranda reaksiyon göstermemesinden dolayı, tüketicilerin harcamalarını artırmamasıdır. Bu nedenle revalüasyon uygulamalarının *talep elastikiyeti* beklenenden düşüktür. İktisat tarihi incelendiğinde revalüasyona başvuran ülke sayısının oldukça düşük olduğu gözlenmektedir. II. Dünya savaşını takip eden yıllarda Batı Avrupa'nın sanayileşmesini tamamlamış ülkelerinden, Batı Almanya'nın 1961 ve 1969'da, Hollanda'nın 1961'de, Avusturya'nın ise 1971 yılında revalüasyona uygulamasına gittiği görülür.

1.4.2. J Eğrisi

Devalüasyona başvuran ülkeler kısa dönemde genellikle arzu edilen olumlu sonuçları elde edemezler. Başlangıçta cari işlemler hesabını olumsuz etkilenerek kısa dönemde cari işlemler hesabı açığının arttığı görülür. Devalüasyon kararı dış ticaret işlemlerinin mevcut ve geçmişte yapılmış kontratlarını etkilemez. Geçmişte yapılan kontratların geçerliliğini koruması beklenen ihracat artışı ve ithalat talebini azaltıcı etkinin ilerleyen dönemlerde gerçekleşmesine neden olur. İlk etapta ,ithalat, önceki döneme göre daha yüksek bir maliyete ulaşırken, ihraç mallarından elde edilen reel gelir düşer. Ulusal paranın değerinin düşürülmesi ile cari işlemler hesabının olumlu etkilenmesi arasında geçen zaman aralığı *J eğrisi* ile açıklanır (Krugman, Obstfeld, & Melitz, 2012, s. 448). Devalüasyon etkisi bir süre sonra ihracat ve ithalat hacimlerinin değişmesiyle tersine döner. Dış ticaret hacmindeki değişime paralel olarak ucuzlayan fiyatlar nedeniyle ihraç mallarına dış talep artarken, iç talebin devalüasyon sonucu pahalılaştıran ithal mal ve hizmetlerden ucuzlayan yerel mal ve hizmetlere yöneldiği görülür. Şekil 11'de görüldüğü gibi cari işlemler hesabındaki olumlu değişimler J eğrisinin t_1 noktasında başlar.

Şekil 11. J Eğrisi



Kaynak: Krugman, Obstfeld, & Melitz, 2012, s. 448

J eğrisinin, spekülatif beklentilerden dolayı, döviz kurlarındaki yükselişe etkisi kurlarda tekrar düşme beklentisi oluşana kadar devam eder. Piyasaların içeride ve dışarıda yerel para birimine karşı vadeli döviz işlemleri ve hedging yapmaları, spot kurların tekrardan dalgalanmasına neden olur (Visser, 2004, s. 69). J eğrisi ilk kez Magee'nin (1973) ABD'de uzun dönemde devalüasyonun dış ticaret dengesini inceleyen çalışmasında ortaya atılmıştır. Bahmani-Oskooee (1985-1989) dış ticaret ile döviz kurları arasında uzun dönemde Yunanistan, Hindistan, Tayland ve Güney Kore'yi ampirik olarak incelemiş ve J eğrisinin Tayland için geçerli olduğu sonucuna varmıştır. Rosenweig & Koch (1989) ile Bahmani-Oskooee & Pourheyderian (1991) farklı yıllardaki çalışmalarında ABD için ertelenmiş J eğrisi etkisi olduğunu ileri sürerken, Noland (1989) Japonya'yı da kapsayan çalışmasında aynı kanıya varmıştır. Literatürdeki Türkiye'yi kapsayan çalışmalar, veri yetersizliğinden ötürü, pek az sayıdadır. Rose (1990), 1978-1988 döneminin verilerini kullandığı çalışmasında, döviz kuru oranlarının dış ticaret dengesine herhangi bir etkisi olmadığını savunmuştur.

Türkiye ekonomisinde aynı dönem de de facto olarak sabit kur sistemlerinin uygulandığı görülmektedir. 1980 yılından sonra finansal liberalizasyon politikalarının uygulanmaya başlamasına paralel olarak, TL'nin değerindeki volatilitenin yükseldiği görülür. TL'nin değerindeki dalgalanmalar J eğrisini analiz eden çalışmaların sonuçlarının sağlıklı değerlendirilmesini güçleştirmektedir. Akbostancı (2002), 1987-2000 yılı çeyrek dönemlik verilerle yaptığı çalışmada, J eğrisi hipotezinin kısa dönemde Türkiye için geçerli olmadığı kanısına varmıştır. Literatürdeki çalışmalar devalüasyonun daha çok gelişmekte olan ülkelerde başvurulan bir yöntem olduğu ve J eğrisinin bu ülkelerin büyük çoğunluğunda geçerli olmadığı kanaatinde birleşmektedir.

1.4.3. Marshall-Lerner Koşulu

Sabit döviz kuru rejimi uygulayan ülkelerde ulusal para biriminin yabancı paralar karşısında MB müdahalesi ile değerinin düşürülmesine devalüasyon, değer in yükseltilmesine ise revalüasyon denildiği daha önce açıklanmıştı. Serbest dalgalanan döviz kuru rejimlerinde ise piyasa koşullarında ulusal paranın yabancı para karşısında değer kaybetmesine depresiasyon, tersi durumda değer kazanmasına ise apresiasyon denir (Hepaktan, 2009, s. 41). Döviz kurlarındaki yüksek volatilitenin ülke ekonomileri üzerinde pek çok olumsuz etkileri vardır. Özellikle dış ticarete açık olan sektörlerde bu olumsuzluklar daha fazla hissedilir. Bu nedenle döviz kuru politikaları dış ticaret işlemleri açısından önemlidir. Türkiye'de ihracatın % 94'ü sanayi ürünlerinden oluşurken, ithalatın % 70'ini ise yoğunluklu olarak imalat sanayi üretim sürecinde kullanılan ara mallar ve enerji oluşturur (Hepaktan, 2009, s. 41). Devalüasyon ile yurtdışında üretilen mal ve hizmetlerin uluslararası piyasalarda daha rekabetçi hale gelmesi hedeflenir. İthal malların fiyatları iç pazarda yükselirken, ihraç edilen malların fiyatları dış pazarlarda ucuzladığında, rekabet gücünün artacağı varsayılır. Gelişmekte olan ülkelerin devalüasyondan beklentilerinin boşa çıkması genellikle ekonomideki yapısal dönüşüm tamamlanmadan düşük verimlilik ile yapılan üretimin uzun vadede dış piyasalarda rekabetçi olmamasına bağlanır.

İhraç malların daha ucuz hale gelmesi kısa dönemde dış piyasalarda bu mallara olan talebi artırsa da; arz, üretim eksikliğinden dolayı, yetersiz kalıyorsa beklenen olumlu etki sağlanamaz. Üretim sürecinde ihracatın yüksek oranda ara mal ve hammadde ithalatına bağlı olması, kısa dönemde aramalı ithalatının maliyetlerini yükseltir. Yükselen üretim maliyetleri verimliliğin düşmesine yol açar. Bu durumda beklenen ihracatı artırıcı olumlu etkinin gerçekleşmesi mümkün değildir. Bu ve benzeri nedenlerden ötürü dış ticaret dengesinde arzu olumlu etkinin gerçekleşmemesi, Marshall-Lerner koşulu ile açıklanır (Hepaktan, 2009, s. 42).

Döviz kurunda yapılan düzenlemelerin etkisinin ölçümü ve dış ticaret dengesi üzerindeki etkisi *kritik elastikiyetler* şartına bağlıdır. Kritik elastikiyetler şartı; bir ülkenin dış ticaret ortakları arasında, ticarete konu olan malların ithalat talepleri ile REDK elastikiyetinin toplamı 1’den büyük olduğunda, ulusal paranın reel değer kaybı dış ticaret dengesini pozitif yönde; küçük olduğunda negatif yönde; 1’e eşit olduğunda ise etkilemeyeceği varsayar. Bu alanda yapılan ilk çalışmada, Marshall (1897), döviz kuru elastikiyetinin 1’e eşit olduğu durumlarda istikrarlı olduğunu; daha sonra, Marshall (1923), istikrar için kritik elastikiyetin 1’den büyük olması gerektiğini savunur. Kritik elastikiyet kuramını daha sonra Lerner (1944) tam olarak açıklamıştır (Yücel, 2006, s. 55). Marshall-Lerner koşulu devalüasyon sonucunda ulusal paranın değerinin düşürülmesinin, çok kısa dönemde neden ödemeler dengesine etkisinin olmadığını açıklar (Davidson, 2009, s. 125). Dış ticaret dengesi başlangıçta 0 olarak kabul edilirse, ithalat için yabancı talep ve yurtiçi fiyat elastikiyetinin mutlak değerleri toplamı 1’den büyük olduğunda, deprikasyon cari işlem dengesini iyileştirir (Yücel, 2006, s. 55). Marshall-Lerner koşulu matematiksel olarak şu şekilde ifade edilebilir (Krugman, Obstfeld, & Melitz, 2012, s. 460; Ünsal, 2009, s. 357);

$$(e_x + e_m - 1) > 1 \text{ veya,} \quad (1,8)$$

$$(e_x + e_m) > 1 \quad (1,9)$$

e_m : ithalat talebinin fiyat esnekliği,

e_x : ihracat talebinin fiyat esnekliği,

REDK’da devalüasyon sonucu fiyatlar % 1 oranında yükseldiğinde, ithalatın maliyeti aynı oranda % 1 artar. İthal edilen mallar yurtiçinde pahalılaşarak ithalatı azaltır. İthalattaki azalmanın ölçüsü (e_m)’nin değerini yani ithalatın fiyat esneklik oranını gösterir. REDK’da % 1 oranında meydana gelen artış $e_m=0,5$ oranında azalmaya yol açtığından, devalüasyon sonucunda ithalat nihai olarak (e_m-1) kadar azalır. Bu durumda ihraç edilen malların fiyatları dış pazarlarda ucuzlayacağından, dış pazarlardaki talep (e_x)’in değerine bağlı olarak değişim gösterir. İhracat talebinin fiyat elastikiyeti, REDK’da meydana gelen değişimin ihracat üzerindeki değişiminin yüzdelik olarak ölçümüdür.

Tablo 4. G-7 Ülkeleri İthalat ve İhracat Fiyat Elastikiyetleri (2000)

Ülke	Kısa Dönem İhracat Fiyat Elastisitesi	Kısa Dönem İthalat Fiyat Elastisitesi	Uzun Dönem İhracat Fiyat Elastisitesi	Uzun Dönem İthalat Fiyat Elastisitesi
Kanada	-0,5	-0,1	-0,9	-0,9
Fransa	-0,1	-0,1	-0,2	-0,4
Almanya	-0,1	-0,2	-0,3	-0,06
İtalya	-0,3	0	-0,9	-0,4
Japonya	-0,5	-0,1	-1	-0,3
İngiltere	-0,2	0	-1,6	-0,6
ABD	-0,5	-0,6	-1,5	-0,3

Kaynak: Hooper, 2000, s. 9

Örneğin; $e_x=0,7$ olduğunda REDK’nın % 1 oranında artması, ihracatın % 0,7 oranında artmasına yol açar. Devalüasyonun net ihracatı artırması için, e_m ile e_x toplamının 1’den büyük olması, bir diğer ifade ile Marshall-Lerner koşulunun geçerli olması gerekir (Ünsal, 2009, s. 357).

Hooper (2000) G-7 ülkelerinin uzun ve kısa dönemde ithalat ve ihracat fiyat elastikiyetlerini tahmin ettiği çalışmada, Tablo 4’deki sonuçları elde etmiştir. Sonuçlar incelendiğinde elastikiyetin zamanla yükseldiği gözlemlenmektedir. Marshall-Lerner koşulunun uzun dönemde, Fransa ve Almanya dışındaki G-7 ülkelerinde geçerli olduğu görülürken, kısa dönemde elastikiyetin oldukça düşük olduğu ve Marshall-

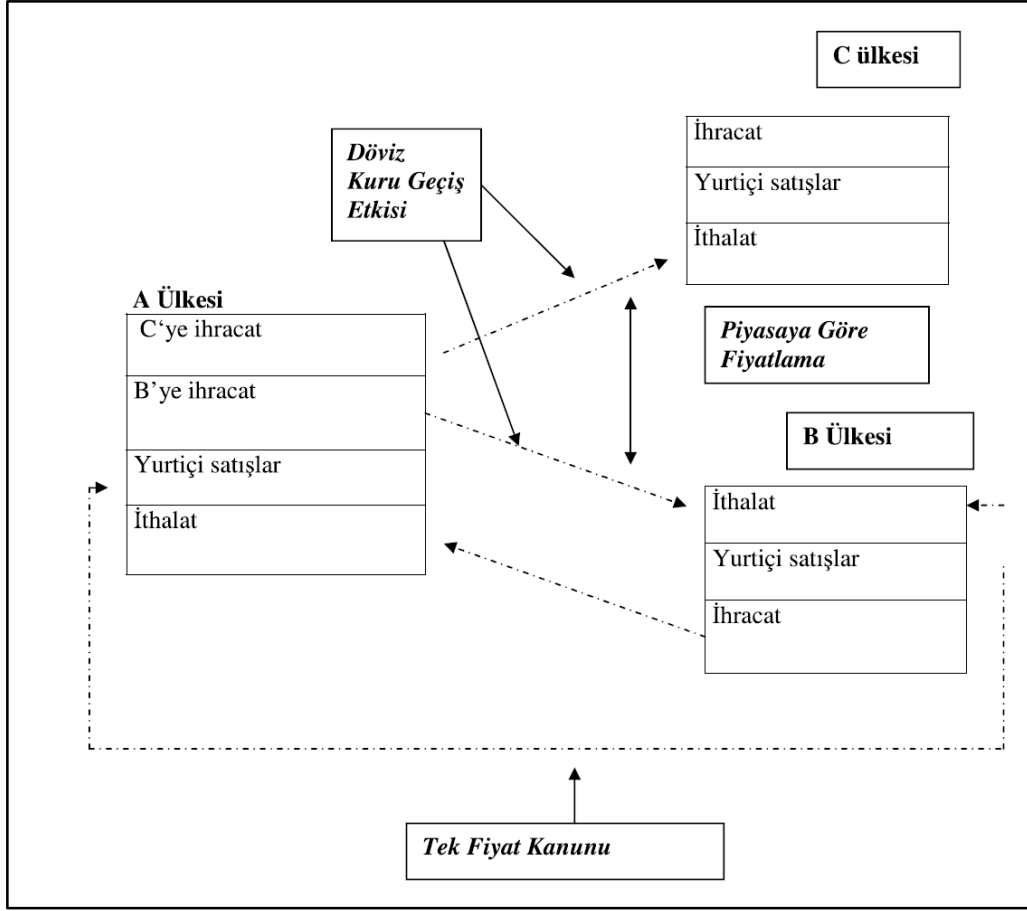
Lerner koşulunu sağlamadığı gözlenir. Kısa ve uzun dönemler arasındaki bu farklılığın sebebi *J-eğrisi*'nden kaynaklanır.

1.4.4. Döviz Kuru Pass-Through

Değeri serbest piyasalarda belirlenen, USD-Euro paritesi, muhtemelen dünyanın “en önemli” fiyatıdır (Klein & Shambaugh, 2010, s. 3). Döviz kurlarının değer kaybetmesi ülke içerisinde ticarete konu olan malların fiyatını doğrudan etkileyerek, ithal malların domestik mallara karşı nispi fiyatının değişmesine yol açar. Bu durum fiyatlar genel seviyesini etkiler (Arat, 2003, s. 70; Ito & Rose, 2008, s. 139). Döviz kuru paritesindeki volatilitenin tüketici fiyatlarına yansımaları, özellikle son yıllarda azalmasını, inceleyen ampirik çalışmalar yurtiçi tüketici fiyatları üzerindeki elastikiyetin azaldığını göstermektedir (Arat, 2003, s. 65; Tüzün, 2007). Döviz Kuru Pass-Through (DKPT) etkisini, sanayileşmiş ve gelişmekte olan ülkeler açısından, inceleyen ampirik çalışmalar son yirmi yılda literatürde yoğun olarak yer bulmaktadır.

Sanayileşmiş ülkeleri inceleyen çalışmaların başında Anderton (2003), Campa & Goldenberg (2004), Campa (2005), Gagnon & Ihrig (2004), Hahn (2003), Ihrig (2006), ve McCharty'nin (2000) yaptığı araştırmalar gelir. Sanayileşmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeleri kapsayan ampirik çalışmalar incelendiğinde, sanayileşmiş ülkelerde geçerli olan teorem ve hipotezler gelişmekte olan ülkelere uygulandığında çoğu zaman geçerli olmadığı görülür. Gelişmekte olan ülkeler ile sanayileşmiş ülkelerdeki sonuçlar birbirinden farklılık gösterebilmektedir. Gelişmekte olan ekonomileri kapsayan çalışmalar ise, Choudri & Hakura (2006), Frankel (2005) ve Mihaljek (2000)'nin çalışmaları olarak göze çarpmaktadır (Zorzi, Hahn, & Sanchez, 2007). Şekil 12'de uluslararası fiyat karşılaştırmalarında kullanılan bazı yaklaşımlar gösterilmiştir.

Şekil 12. Uluslararası Fiyat Karşılaştırmasında Bazı Yaklaşımlar



Kaynak: Brauer, 2003, s. 5; Tüzün, 2007, s. 45

Uluslararası ticarete konu olan mal ve hizmetler, üretim maliyetleri ve piyasanın talep dengesindeki değişimler dikkate alınarak fiyatlandırılır. Döviz kuru volatilitesinin dış ticaret üzerindeki etkisinin fiyatlara yansımaya ise DKPT etkisi denir (Tüzün, 2007, s. 44). Goldberg ve Knetler'e (1997) göre ise, DKPT döviz kurunda meydana gelen yüzdesel bir değişimin ulusal para cinsinden ithal fiyatlardaki değişimin yüzdesel karşılığı olarak tanımlanmaktadır.

Eichengreen (2002) DKPT'nin dışsal olmadığını ve uygulanan para politikasından bağımsız düşünülmemeyeceğini ifade eder. Dağıtım zinciri modelini kullanarak DKPT etkisini hesaplayan McCarthy (2000) ise fiyatların, ithalat fiyat endeksi, toptan eşya fiyat endeksi ve tüketici fiyat endeksleri gibi üç kanaldan etkilendiğini belirtir. Daha sonra McCarthy'nin modelini kullanan Leigh ve Rossi

(2002), Türkiye’deki DKPT etkisini hesaplayan çalışmalarında, beş değişkenli ardışık vektör otoregresyonu analizi yöntemini kullanarak, geçiş etkisinin büyük oranda ilk dört ayda tamamlandığını ve diğer ülkelere göre yüksek olduğu kanısına varmıştır (Arat, 2003, s. 69).

1.5. DÖVİZ KURU VOLATİLİTESİ VE DIŞ TİCARET AKIŞKANLIĞI

Döviz kuru ile dış ticaret hacmi arasındaki ilişkinin incelenmesi, dış ticaret bilançosundaki dengenin sağlanması için ihtiyaç duyulan politikaların belirlenmesi ve dizayn edilmesi açısından oldukça önemlidir (Arize, Osang, & Slottje, 2000, s. 10). De Grauwe (1988) sanayileşmiş ülkeler arasındaki ticaret hacminin döviz kurlarındaki dalgalanmalardan olumsuz etkilenerek, uluslararası ticaretin büyüme oranının hızla düştüğünü belirtir. Arize (1998) ise, döviz kuru volatilitesi ile ihracat arasında arasındaki ilişkiyi inceleyen ampirik çalışmaların büyük çoğunluğunun, istatistiki olarak negatif ilişkiyi ortaya koyduğunu ifade eder. Gelişmekte olan ülkelerde dış ticaret hacmindeki gelişmeleri etkileyen pek çok harici faktör bulunmasına rağmen, Rusya ve Asya krizlerinde görüldüğü gibi, resesyon ve krizlerin payı fazladır (Blejer & Skreb, 1999, s. 1). Bu nedenle resesyon ve kriz dönemlerinde uygulanan döviz kuru politikaları dış ticarete açık olan sektörler tarafından yakından takip edilir.

Döviz kurunun volatilitésinin yüksek olduğu gelişmekte olan ülkelerde, volatilitenin olumsuzluklarından korunmak için üreticilerin zaman zaman bazı maliyetlere katlanmaları gerekebilir. İhracatçı firmalar yerel para biriminin değer kazanmasından olumsuz yönde etkilenirken, ithalatçılar ise tam tersi bir durumla karşı karşıya kalır (Halaç & Gümüş, 2010, s. 66). Bu vb. pek çok nedenden ötürü, dış pazarlara yönelen ÇUS’ler, vadeli teslim döviz piyasalarındaki volatilité riskini elimine etmek için farklı yöntemlere başvurabilmektedir (Cushman, 1983; 1986). Literatürde üreticilerin bu gibi durumlardaki davranışlarını inceleyen çalışmalar mevcuttur.

Döviz kurları ile ticaret akışkanlığı arasındaki ilişkiyi ampirik olarak inceleyen Clark (1973), sadece tek bir ürün üreterek ve üretimini yalnızca dış pazara döviz ile satış yapan ihracatçı bir firmanın, toplam kar hesaplamalarında yüksek volatiliteli kurlar karşındaki üretim pozisyonlarında risk faktöründen ötürü değişikliğe gidebildiğini, fakat bu durumun genellikle toplam çıktıda herhangi bir değişikliğe yol açmadığını sonucuna ulaşmıştır. Hooper & Kolhagen (1978) ise, döviz kuru volatilitesi ile toplam dış ticaret hacmi arasında negatif bir ilişki olduğu görüşündedir. Ekanaye, Ledgerwood & D'Souza (2010) ABD ekonomisinde üretilen ve ihracat yapan petrol ürünleri, organik kimya, eczacılık, plastik, değerli taş ve metaller, makine, elektrikli makineler, yolcu araçları, gök ve uzay araçları ile optik ve tıbbi endüstri sektörlerinin ihracat performanslarının döviz kuru volatilitelerinden etkilenmesini inceleyerek, eşbütünleşme testi sonuçlarına göre uzun ve kısa dönemde en az altı sektörün yüksek volatiliteden olumsuz etkilendiği sonucuna ulaşmıştır. Mankin (1978) ise ÇUS'lerin ithalat ve ihracattan kaynaklanan dış ticaret faaliyetlerindeki volatiliteler riskinin, finansal piyasalardaki pek çok hedge opsiyonu ile minimuma indirilebileceği görüşündedir. Aynı şekilde Ethier (1973), Kawai & Zilcha (1986), Viaene & De Vries (1992) ampirik çalışmaların bulgularında gelişmiş ülkelerde vadeli işlem piyasalarının gelişmiş yapısından ötürü, öngörülemeyen gelecekteki döviz kuru volatilitesi riskine karşı, ÇUS'lerin farklı hedge opsiyon ve seçenekleri bulunduğunu öne sürerek, firmaların riskleri elimine etmek için bu seçenekleri kullanılabileceğini belirtmektedir (Clark, Tamirisa, Wei, Sadikov, & Zeng, 2004, s. 14). Litaretürdeki çalışmaların genellikle sanayileşmiş ülkelere odaklandığı görülür. Caballero & Corbo (1989), Koyck-type modelini kullanarak Şili, Kolombiya, Peru, Filipinler, Tayland ve Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeleri kapsayan çalışmada, döviz kuru belirsizlikleri ile ihracat arasında bu ülkelerde güçlü bir negatif ilişki olduğunu ortaya koymaktadır. Saatçioğlu & Karaca (2004) Türkiye açısından kur belirsizlikleri ile dış ticaret hacmi arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmada döviz kuru belirsizliğinin, uzun dönemde, dış ticaret hacmini olumsuz etkilediği sonucuna ulaşmıştır. Arize, Osang & Slottje (2000) ise, on üç gelişmekte olan ülkeyi kapsayan ampirik analizde, uzun dönemde ihracat ile döviz kuru volatilitesi arasında istatistiki olarak negatif bir ilişki olduğunu saptamıştır. İktisat politikası belirlenme sürecinde, dış ticaret bilançosundaki dengesizliği

gidermek için alınan tedbirlerin aradaki bu ilişkinin dikkate alınmasını tavsiye etmiştir.

Otomotiv sektörü ana sanayisinde faaliyet gösteren üreticilerin çoğunluğunu, sektörün Türkiye'deki yapısı gereği, ÇUS'ler oluşturmaktadır. Sektördeki üreticiler finansal piyasalardaki seçeneklerden ziyade, döviz kuru volatilitésinin etkisinden kaynaklanan riskleri ve ihracat yapılan pazardaki ulusal para birimindeki volatileden kaynaklanan amortisman giderlerini karşılamak amacıyla üretimde kullanılan girdilerin bazılarının ya da tamamının kar maksimizasyonunu dengelenmesi için dışarıdan ithal edebilmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerin otomotiv sektörünün nihai çıktısı olan araç üretiminde kullanılan pek çok ara malın üretim zinciri, tek bir ülkeden ziyade bölgesel üretim alanlarında yoğunlaşmaktadır. Emek maliyetinin düşüklüğü ve çevre koruma regülasyonlarının daha az olması gibi yatırımcılara avantaj sağlayan bazı faktörlerden dolayı yatırım yapılan ülkeler arasında geçişkenlik görülmektedir. Dünya genelinde sektörel bazda düşen kar oranları, ÇUS'leri daha düşük maliyetlerle üretim yapabilecekleri gelişmekte olan ülkelere yöneltmektedir. Pek çok üretici, dış piyasalarda rekabet gücünü artırmak ya da koruyabilmek için, üretimde kullanılan girdilerin belirli bir kısmını ya da tamamını ithal etmeyi tercih edebilmektedir. Döviz kuru volatilitésini pozitif yönde hareket ettiğinde, üretim faktörlerindeki tercihlerin değişmesi, üreticilere yeni kar fırsatları sunabilmektedir. Gelişmekte olan ülkelerdeki finansal piyasaların yapısı ve ürün yelpazesi, sanayileşmiş ülkelerdeki kadar gelişmiş ve geniş seçenekli değildir. Bu nedenle ÇUS'ler zaman zaman döviz kuru risklerini farklı ülkelerdeki finansal seçenekleri kullanarak değerlendirir (Clark, Tamirisa, Wei, Sadikov, & Zeng, 2004, s. 15).

ÇUS'lerin yüksek volatilitede dikkate almaları gereken diğer bir durum ise, dış piyasalarda daha yüksek seviyede olan *batık maliyetlerdir*. Batık maliyetlerin yüksekliği, ÇUS'lerin kısa vadeli döviz kuru dalgalanmalarına karşı daha az tepki vererek, *bekle ve gör* pozisyonu almalarına yol açar. McDonald & Segel (1986), Dixit

(1989) ve Krugman (1989)'a göre batık maliyetlerin etkisini azaltacak seçenekler gelişmiş ülkelerin finansal piyasalarında mevcuttur. Bu nedenle ÇUS'lerin *bekle ve gör* modelini tercihleri, kısa vadede dış piyasayı terkedip koşullar elverdiğinde aynı piyasaya yeniden girmeye çalışmalarından daha ucuz ve daha uygun bir seçenek olarak değerlendirilmektedir.

Literatürde döviz kurları ile dış ticaret hacmi arasında lineer bir ilişki olmadığını savunan görüşler de mevcuttur. Bacchetta & Van Wincoop (2000) iki ülkeden oluşan basit genel denge modelini kullandığı ampirik çalışmada; fiskal, para politikası ve teknolojik şokların yükseldiği varsayımı altında, ticaret hacmi ve refah seviyesinin sabit ve esnek döviz kuru politikalarına göre analiz ederek iki yargıya ulaşmıştır. İlki, dış ticaret hacmi ile döviz kuru düzenlemeleri arasındaki lineer net bir ilişkinin varlığının saptanamamasıdır. Diğeri ise, ticaret seviyesi ya da hacminin her iki ülkedeki refah seviyesi ile direkt lineer bağlantı olmadığı yargısıdır.

Rekabet gücünün ölçümünde pek çok farklı makro göstergeden faydalanılmaktadır. Değişik göstergeler kullanılarak yapılan ölçümler farklı sonuçların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu nedenle REDK ile rekabet gücü arasındaki ilişkiyi inceleyen araştırmalar sınırlı sayıdadır. Literatürdeki ilk çalışma Goldenberg'in (2004) Amerikan ekonomisinde faaliyet gösteren üreticilerin sektörel REDK'larını hesaplayarak, endeksin sektörel karlılıkla olan ilişkisini inceler. Ticaret ortağı olan üçüncü ülkelerin iç piyasalarındaki rekabet faktörü çalışmada dikkate alınmamıştır.

Alexandre, Baçao, Cerejeira & Portela (2009) ise sektörel REDK hesaplamasının önemli makroekonomik indikatörlerden olan istihdam oranı ile ilişkisini Portekiz için incelemiştir. Lee & Yi (2005), Güney Kore'yi kapsayan araştırmada sektörel REDK hesaplaması ile ihracat arasındaki ilişkiyi ampirik olarak inceleyerek, sektörel REDK kurlarının diğer makroekonomik göstergeler ile değerlendirildiğinde daha sağlıklı analiz imkanları sunduğu kanısına varmıştır. Blejer & Skeper (1999) REDK'daki, büyük sermaye girişi gibi benzer faktörlerden

kaynaklanan yükselmenin, ticaret dengesindeki yapısal dönüşümü olumsuz etkileyerek rekabet gücünde azalmaya yol açacağını savunmaktadır.

Sektörel REDK hesaplaması ile rekabet gücü ve dış ticaret arasındaki ilişkiyi, Türkiye açısından inceleyen Saygılı & Yılmaz (2011), rekabet gücü ve dış ticaret koşullarının sektörlere göre farklılaştığı tesbitinde bulunarak, sektörün genelini kapsayan çalışmalardan ziyade, spesifik sektörel REDK hesaplamalarının rekabet gücünün incelenmesinde daha sağlıklı sonuçlar verdiğini ileri sürmektedir. İmalat sanayii alt sektörleri ile REDK endekslerinin farklı politikalar izlediğini, sektörlerin NEDK'daki gelişmelerden farklı oranlarda etkilendiğini belirterek, sektörlerin rekabet gücü kazanımını hedefleyen politikaların sektörel bazda spesifik olarak tasarlanması gerektiğini ifade etmektedir. Rekabet gücüne ivme kazandırıcı yapısal politika setinin NEDK'daki göreceli fiyat değişimleri ile birlikte dikkate alınması gerektiği ayrıca vurgulanmaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN UYGULADIĞI DÖVİZ KURU POLİTİKALARI VE TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ

2.1.TÜRKİYE’NİN UYGULADIĞI DÖVİZ KURU POLİTİKALARI

Türkiye’nin iktisat tarihi incelendiğinde, sanayileşme ve ekonomik kalkınma için gösterilen çabaların Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönemlerine kadar uzanan uzun bir geçmişe sahip olduğu görülür. Cumhuriyetin ilk yıllarında şavaşın olumsuz etkilerinden dolayı dünyadaki ekonomik genişleme akımına rağmen, dış ticaret hacmi oldukça düşük seviyelerde seyreder. Bu nedenle ilk yıllardan itibaren iç ve dış politik konjunktürün el verdiği ölçüde ekonominin dışa açılması için farklı zamanlarda siyasi ve iktisadi yapısal dönüşümler uygulanmaya çalışılmıştır. Ülke yönetiminde politik istikrarın hakim olduğu dönemlerde, dışa açılmanın ivme kazandığı görülür. Zaman zaman karşılaşılan resesyon ve krizlerden çıkarılan derslerinde etkisi ile son yıllarda dış ticaret hacminin giderek arttığı görülür.

1990’lı yılların gelişmekte olan ekonomilerinden Türkiye, Meksika, Arjantin ve Rusya’nın 2000’li yıllarda yaşadıkları ağır döviz krizleri, bazı iktisatçılara göre, 1971’de ABD’de alınan kararlar ile başlayan istikrarsız dönemin sonucudur (Akalın, 2001, s. 25). Döviz kurlarındaki istikrarsızlık ülkenin makro iktisadi dengelerini pek çok açıdan olumsuz etkileyebilmektedir. Bu nedenle yurtiçinde, dış piyasalardaki olumsuz gelişmelerden de minmun oranda etkilecenecek, döviz kuru politikalarının tercih edilmesi gerekir. Buna rağmen dışa açık ekonomilerde dış piyasalardaki gelişmelerden etkilenmeyen bir kur politikası yoktur. Küresel piyasalardaki ekonomik gelişmeler tüm ülkeleri az yada çok etkilemektedir.

Günümüzde pek çok ülke sabit kur politikasından esnek kur politikasına kadar oldukça geniş bir alana yayılan döviz kuru sistemlerini uygulamaktadır. Döviz kuru politikaları yalnızca uygulanan para politikaları ile belirlenmez. Örneğin bir ülkede halen AS benimsenmesi o ülkenin yalnızca sabit kur sistemine bağlı olduğunu göstermez. Litaretürde *de jure* ve *de facto* döviz kuru politikalarını inceleyen, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeleri genellikle ayrı ayrı değerlendiren pek çok çalışma, farklı ampirik analiz yöntemleri yardımı ile kur politikalarını araştırmaktadır. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin geneli için sabit kur sistemini savunan Wickham (2002), Bleaney & Francesco (2001) gibi iktisatçılar, Calvo & Reinhart'ın (2000)'deki “*dalgalanmadan korkma*” adlı çalışmasını baz alarak, serbest kur rejimini uygulayan ülkelerin volatilitate hacmini kontrol ederek dalgalanmaları azaltmak için *yönetilen kur* rejimini uyguladıklarını belirtmektedir. McKinnon & Schnabl (2002) ise döviz kurlarındaki volatilitateyi azaltmak için bazı ülkelerin yüksek ya da düşük frekanslı döviz sabitleme sistemi arasında tercih yaptıklarını belirtmektedir.

2.1.1. 1980 Öncesi Döviz Kuru Sistemleri ve İhracat

1980'li yıllardan itibaren dış ticaret hacminde görülen artış, 2000'li yıllar ile birlikte ciddi bir ivme kazanmıştır (Taymaz, Voyvoda, & Yılmaz, 2011, s. 33). Tüm olumlu göstergelere rağmen ülke genelinde ekonomik kalkınmanın henüz istenilen seviyelere ulaşabildiğini söylemek güçtür. Türkiye'nin GSYİH'sı ABD ile oranlandığında 1970'li yılların başında % 11 dolaylarında iken, 43 yıl sonra bu oran ancak % 15'e yükselmiştir. Aynı dönem için Çin'de yaklaşık % 900, Güney Kore'de ise % 600 oranında artış gerçekleşmiştir. Türkiye'deki iktisadi gelişim süreci incelendiğinde, diğer gelişmekte olan ülkelere göre, daha yavaş büyüme olduğu görülür. Bu durumun en önemli sebebi kısa zaman aralıkları ile karşılaşılan ekonomik krizlerdir. Dış ticarete açık sektörlerdeki yapısal dönüşüm süreçleri, krizlerden etkilenecek daha yavaş ilerlemektedir. Ülke kısa tarihinde, pek çoğu politik gerekçelerden kaynaklanan, ekonomik kriz ve istikrarsızları tecrübe etmiştir.

I. Dünya savaşı sonrasında yeni kurulan devletin öncelikli hedefi, ülkedeki pek çok olumsuzluğa rağmen, ekonomik imara başlanmasıdır. Cumhuriyetin ilk

dönemlerinde, 1929 BB henüz yaşamamış olan batının telkinleri ile uygulanmak istenen liberal politikalar gereği, devletin ekonomideki ağırlığı azaltılmaya çalışılmıştır. Liberal, dışa açık iktisat politikalarının yurtiçi ekonomisinde zamanla bazı dezavantajları görülmüştür. Dışa açık ekonomilerin dezavantajlarından biri, dış dünya ile bütünleştikçe yurtiçi ekonomiye hükümetlerin müdahale araçlarının azalmasıdır. Bir diğeri ise küresel piyasalardaki istikrarsızlık ve durgunluğun iç piyasaları olumsuz etkilemesidir (Kazgan, 2012, s. 3). İlk yıllarda, savaştan yeni çıkmış ülkenin karşı karşıya olduğu pek çok problemden dolayı, yeni bir ekonomi inşa edilmesi pek kolay olmamıştır.

Osmanlı Devleti'nden kalan borçların ödenmeye başlanması ve BB'nin dünya ekonomisinde yarattığı ekonomik durgunluğun ardından, ekonomiyi güçlendirmeyi hedefleyen iktisat politikalarının pek çoğu revize edilmek zorunda kalmıştır (Şahinkaya, 1999, s. 105). Ülkenin iktisadi altyapısını oluşturmak için alınan kararlar kısa sürede uygulanmaya başlanmıştır.

MB'nin kurulmasını takiben Türk Parasını Koruma Kanunun (TPKK) meclisten geçirilerek uygulanmaya başlanması bu kararlara örnek olarak gösterilebilir. Bu yıllarda, sınai alt yapısı olmayan ülke ekonomisinin ihracatı ve yurtiçi ekonomisi, ağırlıklı olarak tarım ve tarım ürünlerinden oluşmaktadır (Başol, 2001). GSYİH'nın yarısının ve ihracatın % 80'ninin tarım ürünlerinin oluşturduğu iktisadi düzen, 1970'li yıllara kadar sürmüştür. Tarıma odaklı ekonominin verimliliğinin düşük olması, kötü hava koşulları gibi çevresel faktörlerden hassas bir şekilde etkilenmesine yol açmaktadır. İthalatın ağırlıklı kısmının, tarım ürünlerindeki verimliliğin artırılması için, dışarıdan satın alınan ara mallardan oluştuğu görülmektedir.

İlk yıllarda karşılaşılan ekonomik problemler aşağıdaki ana başlıklar altında toplanabilir (Kazgan, 2012, s. 3);

- Lozan antlaşmasına göre 1929 yılına kadar yurtdışından ithal edilen mallara gümrük vergisi uygulanamaması,

- İhracatın büyük çoğunluğunu tütün, pamuk, kuru üzüm ve incir gibi tarım ürünleri oluştururken, ithalatın çeşitlilik göstermesi ve pek çok tüketim malının ithal edilmek zorunda olunması,
- Osmanlı Devleti'nden kalan dış borç yükü TL'nin değerinin düşmesine yol açarak, zaten sınırlı olan yabancı sermaye çıkışını hızlandırarak ve yabancı sermaye girişini azaltması,
- BB'nın dünya piyasalarındaki olumsuz etkisinin yurtiçi ekonomiye yansımaları,
- Dış piyasalarda tarım ürünlerine olan talep daralmasının fiyatları düşürücü etkisinin ihracatı olumsuz etkilemesi,
- İktisat politikalarını belirleyerek uygulamaya koyacak kurumların oluşturulmamış olmasıdır.

Dönemin koşullarına göre ekonomiyi dışa açmayı planlayan devlet yönetiminin karşılaştığı engeller arasında, 1929 krizi sonucunda yaşanan bunalım-deflasyon süreci, ekonomiye egzojen etkenlerle ekonominin iç dinamiği ve ekonomi politikası uygulamalarının karşılıklı etkileşmesi sayılabilir. Uygulanmak istenen iktisat politikalarının genel çerçevesi, içeride ekonomiyi millileştirici politikaların benimsenerek, sermaye birikimini hızlandırıp, sanayileşmenin önünün açılmasıdır (Kazgan, 2012, s. 78). 1980'li yıllara kadar ithal ikameli sanayileşme politikaları benimsenmiş, sonrasında ise ekonomik istikrar tedbiri kararları ile ödemeler dengesi açığının azaltılması hedeflenmiştir. İstikrarlı büyüme rakamlarına ulaşabilmek için dış ticarete serbestleştirilme çalışmaları da bu dönemde uygulanmaya çalışılan politikalardan bazılarıdır. Tablo 5'te uygulanan döviz kuru politikaları incelendiğinde, liberalleşme çabalarına rağmen cumhuriyetin ilk yıllarının önemli bölümünde ana hatları ile sabit kur rejiminin ağırlıklı olarak uygulandığı görülmektedir (Arat, 2003, s. 36).

Tablo 5. Döviz Kuru Düzenlemeleri 1930-2001

Tarih	Sınıflandırma: Birinci/İkinci/Üçüncü	Yorumlar
Eylül 1930 – Ağustos1931	İngiliz Sterlinine Peg	
Eylül 1931 – Eylül26,1936	Fransız Frangına Peg	
26 Eylül 1936 – 28 Kasım 1939	İngiliz Sterlinine Peg	
28 Kasım1939 – Şubat1941	Paralel Market	Birden fazla döviz kuru mevcut.
Mart 1941 – Ağustos 1943	Serbest Düşme/ Paralel Market	Birden fazla döviz kuru mevcut.
Eylül1943 – 9 Eylül1946	Paralel Market	Birden fazla döviz kuru mevcut.
9 Eylül1946 – 3 Eylül1953	Defacto Kaygan Bant USD Dolar/Paralel Market	Resmi Kur oranı USD'ye sabitlenmiştir. Bant aralığı +/-5%.
3 Eylül1953 – 20 Ağustos 1960	Yönetimli Dalgalanma/Paralel Market	Birden fazla döviz kuru mevcut. Paralel market premiaları kalıcı olarak üç hanelidir ve Temmuz 1958'de %537 seviyesine ulaşarak zirve yapmıştır.
20 Ağustos1960 – 6 Haziran1961	USD Peg	
6 Haziran1961 – 9 Ağustos 1970	Defacto Kaygan Bant USD Dolar/İkili Kur Sistemi	Bant aralığı +/-5%.Paralel market premia%30-%60 arasında dalgalanmakta.
9 Ağustos1970 – 22 Aralık1971	USD Peg	
22 Aralık 1971 – Ağustos1976	Defacto Kaygan Bant USD Dolar/Paralel Market	Birden fazla döviz kuru mevcut. Bant aralığı +/-5%.Resmi kurlar sabitlenmiş fakat sık sık düzeltmeler yapılmakta. Yatay %4,5 bant aralığı mevcut.
Eylül 1976 – Mart1981	Serbest Düşme / De facto Kaygan Bant USD/Paralel Market	Birden fazla döviz kuru mevcut. Bant aralığı +/-5%.Resmi kurlar sabitlenmiş fakat sık sık düzeltmeler yapılmakta.
April1981 – 22 Mart1983	Yönetimli Dalgalanma/Paralel Market	Birden fazla döviz kuru mevcut. On Mayıs 1981 TL USD'ye bağlandı.
22 Mart1983 – April1984	Yönetimli Dalgalanma	1984'ten beri paralel market premia'sı çoğunlukla tek hanelidir.
Mayıs1984 – Ocak1998	Serbest Düşme / Yönetimli Dalgalanma	
Şubat1998 – 1 Ocak1999	Kaygan Bant Alman Markı / Serbest Düşme	Bant aralığı +/-5%. Sürünen bant yalnızca 24 aylık pencerede mevcut.
1 Ocak1999 – Ocak2001	Kaygan Bant Euro / Serbest Düşme	Bant aralığı +/-5%.
Şubat 2001-Ekim2001	Serbest Düşme / Serbest Dalgalanma	

Kaynak: Reinhart & Rogoff, 2002, s. 100

Sanayi üretiminde önemli bir paya sahip olan kamu iktisadi teşebbüslerinin (KİT) özelleştirilmesi gibi uygulamalar, devletin sanayi üretimindeki payının azaltılarak daha rekabetçi bir ekonomiye geçiş aşamasının başlangıcı olarak kabul edilir (Hic, 1985, s. 71). Özelleştirme politikalarının uygulanmasında bazı dönemlerde ivme görülse de, yargı kararları ve politik gelişmeler gibi pek çok farklı nedenden

ötürü, günümüze dek arzu edilen sonuçlar elde edilememiştir. KİT'lerin ekonomi içindeki payı giderek azalmaktadır. 2002 yılındaki genel seçimleri takiben ülke genelinde sağlanan politik istikrar, zaruri ekonomik tedbirlerin uygulanmasını kolaylaştırmıştır. Son yıllarda uygulanmaya çalışılan liberal politikaların etkisi ile dış ticaret hacminde birkaç yıl içinde % 500'ün üzerinde artış gerçekleşmiştir (Ustaoglu & Yıldız, 2011, s. 782). Dış ticaret hacmindeki bu artış özellikle imalat sanayindeki ülke ekonomisinde ağırlığının artmasından kaynaklanmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden itibaren sanayileşme politikaları uygulanmaya çalışılmıştır. Tablo 6'da, 2010 ve 2011 yılları için sektörlerin dış ticaretteki payları gösterilmektedir.

Tablo 6. Sektörlerin Dış Ticaretteki Payları

Sıra No	Sektörler	2010	2011	2011/2010 (%)	2010 (%) Pay
1	Otomotiv Endüstrisi	17.375.504	20.400.776	17,4	15,2
3	Kimyevi Maddeler ve Mamülleri	12.678.892	16.347.328	28,9	12,1
2	Hazırgiyim ve Konfeksiyon	14.622.591	16.186.566	10,7	12,0
4	Demir Çelik Ürünleri	12.291.854	16.353.615	24,9	11,4
5	Elektrik-Elektronik ve Makina	9.660.384	13.717.536	11,5	8,0
7	Makine ve Aksamları	6.331.222	8.399.568	32,7	6,2
6	Tekstil ve Hammaddeleri	6.822.737	7.953.651	21,9	5,9
8	Demir ve Demir Dışı Metaller	5.798.787	7.669.295	20,9	5,2
9	Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar	4.162.387	5.459.628	33,1	4,1
10	Madencilik Ürünleri	3.657.431	3.876.383	6,0	2,9
12	Ağaç Mamülleri, Orman Ürünleri	2.926.986	3.392.761	15,9	2,5
11	Çimento ve Toprak Ürünleri	3.212.867	3.226.567	0,2	2,4
13	Yaş Meyve ve Sebze	2.178.872	2.339.368	7,4	1,7
14	Fındık ve Mamülleri	1.547.328	1.762.755	13,9	1,3
16	Halı	1.285.639	1.629.537	26,8	1,2
19	Değerli Maden ve Mücevherat	1.261.256	1.474.587	22,8	1,1
17	Deri ve Deri Mamülleri	1.327.832	1.446.411	8,5	1,1
22	Canlı Hayvan, Su Ürünleri ve Mam.	962.266	1.421.426	47,7	1,1
18	Kuru Meyve ve Mamülleri	1.241.352	1.372.595	10,6	1,0
21	Gemi ve Yat	1.138.626	1.331.625	16,9	1,0
15	Diğerleri (Birikli Kaydı Zorunlu Olmayan Ürün)	1.747.229	1.269.862	-27,3	0,9
20	Meyve Sebze Mamülleri	1.118.877	1.264.788	7,7	0,9
23	Tütün	693.662	698.662	0,7	0,8
24	Zeytin ve Zeytinyağı	189.249	181.212	-4,2	0,1
26	Kesme Çiçek	66.189	76.322	35,8	0,1
28	Diğer Sanayi Ürünleri	59.932	73.587	22,8	0,1
TOPLAM		113.878.219	134.592.818	18,2	100,0

Kaynak: OSD, 2011, s. 17

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren Türkiye ekonomisi dünya ekonomisindeki gelişmelere paralel olarak farklı zamanlarda yapısal dönüşümler geçirmiştir (Çiçek, 2006). Sanayileşmenin öncelikli hedef olarak benimsenmesine rağmen, pek çok kez iktisadi ve siyasal krizler imalat sanayisinin gelişimini olumsuz etkilemiştir. Buna rağmen imalat sanayi sektörünün yerel ekonomideki payı

1980’de % 25’ten, 1990’da % 29,5’e yükselmiştir. 1980 yılından itibaren ihracatı teşvik politikalarının etkisi ile sektörün ihracattaki payı, 1980-1993 yılları arasında % 36’dan % 86’ya kadar yükselmiştir. Sektörün alt kategorileri incelendiğinde, en büyük payı imalat sanayii alırken, enerji ve madencilik sektörü de ihracatta önemli yer tutmaktadır. Dış ticaret hacmindeki özellikle ihracattaki artışın yurtdışı ekonomisi üzerinde pek çok olumlu yansıması vardır. Örneğin; sanayi sektörünün ihracatın önemli kalemlerinden biri haline gelmesi istihdamını olumlu etkiler.

Kambiyo rejimi politikalarının liberalleştirilmesi ve imalat sanayisinde rekabet gücünü artırıcı tedbirlerin alınması sonucunda, ihracat yapan sanayi sektörünün kapasite kullanım oranı (KKO), 1980 öncesindeki % 50 seviyesinden % 80’lere yükselmiştir. Yıllık bazda ortalama artış % 70 seviyelerindedir. 1980 sonrasında rekabet gücünü artıran liberalleşme politikalarına rağmen, imalat sanayisinin verimlilik oranı, sanayileşmiş ülkelere kıyasla oldukça düşüktür. Bu durum imalat sanayisinde faaliyet gösteren küçük ve orta ölçekli firmaların kurumsallaşmalarını tamamlayamamaları ve yetersiz sermaye birikimi gibi nedenlere bağlanmaktadır. İmalat sanayisinin gelişim sürecinde politik istikrarsızlıkların etkisi kadar, düşük verimlilik oranı ve yetersiz teknoloji kullanımı ve üretimi gibi problemler göze çarpmaktadır. 1980 öncesinde ihracatın düşük gerçekleşmesine neden olan bir diğer faktör, teknoloji kullanımının ve üretiminin düşük seviyede olmasından ötürü emek yoğun üretime odaklanılmasıdır (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 1990, s. 84; s. 136). 1980’li yıllardan itibaren uygulanan liberalleşme politikaları, bazen konjunktürel olarak kesintiye uğrasa da, 2000’li yıllardan itibaren artan özelleştirmeler ve dünya ekonomisine entegre olma çabalarının hızlanmasına paralel olarak yapılan yatırımların da etkisi ile, ülke ekonomisinin rekabet gücünün giderek arttığı görülmektedir.

Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinden başlayarak, I. ve II. Dünya savaşları sırasında farklı kambiyo rejimi uygulamalarının denenmesi, istikrarlı para politikalarının uygulanmasını güçleştirmiştir. Bazı dönemlerde TL’nin değerinin arz ve talep dalgalanmasına bırakılması gibi uygulamalar, serbest kur rejimlerine yakın politikaların uygulanmaya çalışıldığını göstermektedir. İktisadi kalkınmayı artırmak

için yapılması gerekli yatırımların ara mal ithalatını zorunlu kılması ve piyasada eksikliği hissedilen pek çok tüketim malının ithal edilmek zorunda kalınmasından dolayı, sık sık dış ticaret dengesinin açık vermesine neden olmuştur (Serin, 1975, s. 19; 1998). Gerçek anlamda ilk defa kambiyo denetimine, BB krizinin ardından ülke genelindeki spekülâtif hareketlerin önüne geçip dış borç ödemeleri ve bayındırlık çalışmalarından kaynaklanan dış ticaret dengesi açıklarının azaltılması için, 1447 sayılı Menkul Kıymetler ve Kambiyo Borsaları Kanunu çıkarılması ile başlanmıştır (Bener, 1967, s. 89). Sonraki yıllarda ülke ekonomisinin ihtiyaç duyduğu pek çok yasa değişikliğine gidilmiştir. 1447 sayılı yasa, döviz kuru piyasalarını düzenleyen para politikası ve finansal piyasaların regülasyonunu hedefleyen ilk yasa olması itibari ile önemlidir. Bu yasaya dayanılarak alınan bazı kararlar sonucunda ithalat ve ihracattaki takas ve kliring sistemleri ön plana çıkarılarak, dış ticarete kambiyo kontrolleri sıklaştırılmış, sermaye ve görünmeyen işlemlere tahdit uygulanmasına başlanmıştır (Bener, 1981, s. 89).

UPF ve DB'ye 1947 yılında üye olunmasının ardından, ayarlanabilir sabit kur politikası uygulanmaya başlanmıştır (Arat, 2003, s. 37). 1950 yılına kadar referans para olarak İngiliz Sterlini kullanılırken, II. Dünya Savaşı sonrasında Bretton Woods süreci ile birlikte tüm dünya ile paralel USD referans para olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1971 yılında ABD'nin Smithsonian kararlarını takiben, uluslararası kambiyo kurları ile gerekli uyumun sağlanması ve UPF tarafından konulan kurallara uygun tedbirlerin alınması için, 1974 yeni kur politikası uygulamalarına geçilmesi, Akalın (2001) ve Arat (2003) gibi iktisatçılara göre, ilerleyen yıllardaki pek çok devalüasyonun ve döviz krizlerinin temellerini oluşturmuştur. UPF'de kabul edilen kurallara göre ülkelerarası döviz kuru farkının % 2'yi aşmaması gerekir. Bu nedenle uluslararası piyasalardaki dalgalanmalara paralel olarak bazı dövizlerin değeri pek çok kez ayarlanmak durumunda kalmıştır. Kurlarda 1976 yılında 3 kez, 1977 yılında 2 kez, 1978 yılında 3 kez ve son olarak 1979 yılında 3 kez ayarlamaya gidilmek zorunda kalmıştır. 24 Ocak 1980 kararları ile döviz kuru politikasında değişikliğe gidilerek, sürünen parite sistemi uygulanmaya başlanmıştır. Kur politikasında değişiklik sonucunda 26,50 TL olan döviz kuru 70 TL'ye yükseltilmiştir. 1980 yılında alınan

ekonomik istikrar tedbiri kararları çerçevesinde döviz kurlarında aynı yıl içinde 16 kez ayarlamaya gidilmiştir.

2.1.2. 1980-2000 Dönemi Döviz Kuru Politikaları

Son yirmi yılda liberalleşme politikaları kapsamında dünya ticaretinin genişlemesine paralel olarak, uluslararası sermaye hareketlerinde geçişkenliğin yükseldiği görülür (Brejen & Skerep, 1999, s.3). Liberalleşme çabalarına paralel olarak, 1980’li yıllar Türkiye ekonomisinin dünya ekonomisine entegre olmaya çalıştığı yıllardır. Ülke gündeminde siyasal ve ekonomik problemler yoğun olarak tartışılrsa da, yapısal iktisadi sorunların temelini oluşturan siyasal belirsizlik ve istikrarsızlık ortamı 1980’li yıllardan 2000’li yıllara kadar sürer. 1980’li yılların başından itibaren ekonominin ihtiyaç duyduğu yapısal dönüşüm kararlarının alınmasında, 1983 yılında ülke genelinde yapılan genel seçimler sonrasındaki sekiz yıl süren tek parti iktidarının payı büyüktür. Bu dönemde ülke ekonomisinin dünyaya entegrasyonunu hızlandırmak için yoğun çaba harcanmıştır. Kalkınmayı hızlandıran pek çok iktisadi altyapı projesi uygulanmaya çalışılmıştır. Küresel piyasalarda rekabet edebilmek ve ekonomiyi dışa açık hale getirebilmek için ihtiyaç duyulan hukuki düzenlemelerin büyük çoğunluğunun yasalaştırılmasına rağmen, kurumsal altyapıdaki dönüşümün sağlanamaması, düşük verimlilik, yetersiz kalifiye eleman, Ar-Ge harcamalarına yeterli oranda yatırım yapılamaması ve yetersiz teknoloji transferi gibi pek çok nedenden ötürü, sonraki yıllarda 2001 krizi gibi krizlerle karşılaşmıştır (Acar, 2009, s. 30). Ekonomik krizler pek çok farklı sebepten kaynaklanır ve gelişmekte olan ülkelerin kalkınmasının önündeki en önemli engeldir. Bu nedenle yerel ekonomiyi daha sağlam bir yapıya büründürerek, dışa açık hale getirmek için kriz dönemlerinin ardından para politikalarında radikal değişiklere gidilmiştir.

REDK ilk kez 1980 yılında hesaplanmaya başlanmıştır. Aynı yıl TL % 76,4 oranında değerlenirken, 1981 yılı sonunda % 30 oranında değer kaybetmiştir. TL’nin değerlenmesi ihracatı olumsuz etkileyerek ithalatın yükselmesine yol açmıştır (Karagöz, 2009, s. 36). Döviz kuru, 1980’de 1 USD 89,2 TL iken, 1990 yılına gelindiğinde 2311 TL’ye kadar yükselmiştir. 2001 yılında ise serbest piyasada 1

milyon 439 TL'den işlem görmüştür. Tablo 7'de 1980-2009 Yılları Arası REDK'daki değişim görülmektedir.

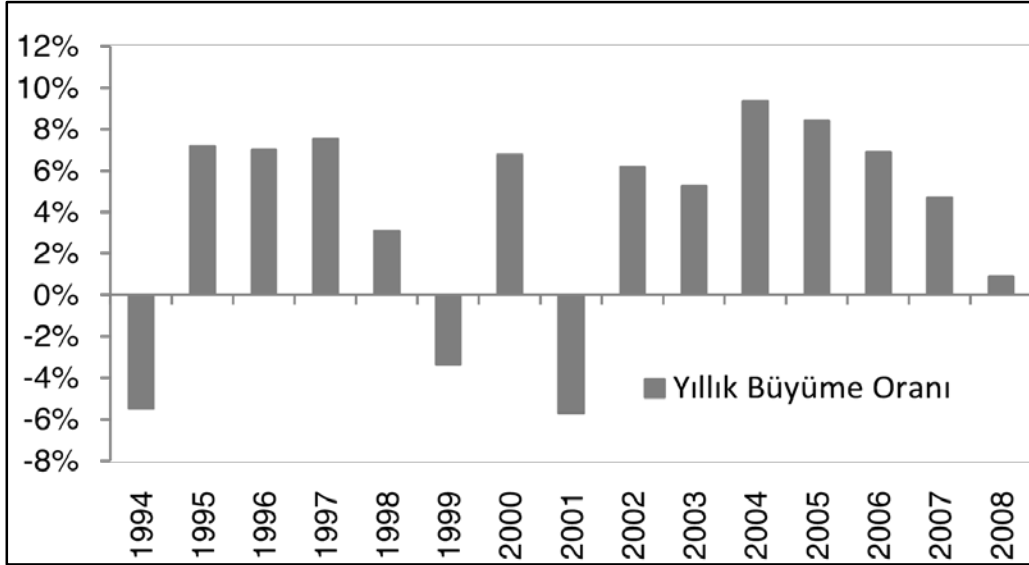
Tablo 7. 1980-2009 Yılları Arası Reel Efektif Döviz Kurları

Yıl	REDK	Yıl	REDK
1980	145,8	1995	100
1981	144,6	1996	102,6
1982	132,7	1997	109,4
1983	128	1998	118,5
1984	121,2	1999	123,1
1985	122,2	2000	136,5
1986	100,9	2001	112,5
1987	92,2	2002	125,3
1988	91	2003	136,5
1989	98,8	2004	143,5
1990	111,9	2005	160
1991	114,5	2006	160,6
1992	109,9	2007	175,9
1993	122,9	2008	180,2
1994	92,5	2009	164,4

Kaynak: Karagöz, 2009, s. 36

Yapısal problemlere müdahale edilmedikçe, para ve iktisat politikalarındaki değişikliklerin kalıcı çözümler sunması mümkün değildir. Dünya piyasalarında rekabet edebilmek için öncelikli olarak rekabetçi bir ekonomik yapı gerekir. Dış ticaret hacminde, ihracatın payının yükseltilebilmesi için katma değeri yüksek ürünlerin üretilmesi gerekir (Özdemir, 2005, s. 196). 1980'li yıllarda dünya ticaretinin % 70'inin ABD, AB ülkeleri ve Japonya gibi sanayileşmesini tamamlamış G-7 ülkeleri arasında gerçekleştiği görülmektedir. Bu dönem de soğuk savaşın yarattığı siyasal konjonktür, gelişmekte olan ülkeleri olumsuz etkilemiştir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler zaman zaman yaşanan ekonomik krizlere rağmen, yüksek büyüme oranlarına ulaşarak kalkınmaya çabalamaktadır. Grafik 3'te, 1994-2010 yılları arası Türkiye'nin yıllık büyüme oranları incelendiğinde ekonomik istikrarsızlık dönemleri kolaylıkla görülür.

Grafik 3. Türkiye'nin Büyüme Oranları (1994-2008)



Kaynak: Damar, 2010, s. 19

1980'li yıllarda Türkiye ekonomisi küresel ekonomiye entegre olabilmek için yapısal iktisadi reformlara yoğunlaşmıştır. 1 Mayıs 1981'de TCMB'nin kur politikasında değişikliğe gidilerek tek kur uygulamasına geçilmiş ve kurlar günlük olarak ilan edilmeye başlanmıştır (Arat, 2003, s. 37). Kurların her iş günü TCMB tarafından açıklanmaya başlanması ile, 1981 yılında 164 kez, 1982 yılında 245 kez ve 1983 yılında 246 kez kur ayarlaması yapılmak zorunda kalınmıştır. Döviz kuru politikalarındaki en radikal karar 1983 yılında alınmıştır. Bu kararlar Türkiye'de ikamet eden gerçek ve tüzel kişilerin döviz taşımalarına, ticari bankalarda döviz hesabı açabilmelerine, ülke dışındaki kişi ve kurumların Türk bankalarında hesap açarak ticari aktiviteler için TL ile tahsilat ve ödemelerde bulunabilmelerinin önü açılmıştır. Yasada yapılan diğer önemli değişiklik ise, Türkiye'de faaliyet gösteren ticari bankalara TCMB'den bağımsız olarak kendi kurlarını belirleyerek, bu kurlara göre işlem yapabilme hakkının tanınmasıdır. TPKK'da yapılan bu radikal değişiklikler sonucunda 2003 yılında ülke genelindeki döviz tevdiat hesabı 46 milyar USD'ye kadar yükselmiştir (Arat, 2003, s. 38).

Döviz kuru politikalarındaki bir diğer önemli değişiklik ise, 1989 yılında TPKK yapılan değişiklik ile tam konvertibiliteye geçiş kararının alınmasıdır. Kararla

birlikte, Türkiye’de faaliyet gösteren ticari bankalara, özel finans kurumlarına, tüzel ve özel kişilere istedikleri oranda döviz satın alabilme ve bu dövizleri yurtiçi ve yurtdışına istedikleri miktarda transfer edebilme izni verilmiştir. Türkiye’de ikamet eden yerleşik kişilerin yurtdışından her türlü kredi kullanımının önü açılarak piyasalar liberalleştirilmeye çalışılmıştır (Arat, 2003, s. 40). Döviz kuru politikalarındaki bu radikal değişiklik kararları sonucunda, 1991 yılında TL’nin reel değeri yükselmiş ve ülkeye yabancı sermaye girişi hızlanmıştır. Kısa bir zaman sonra Türkiye etrafında gelişen Körfez Savaşı gibi siyasal gelişmelerden ötürü döviz kurlarında dalgalanmalar meydana gelmiştir. 1990’lı yıllarda Türkiye’de pek çok bölgesel ve yerel politik gelişmeler yaşanmıştır. Yurtdışı kaynaklı politik gelişmelere ek olarak yurtiçinde politik istikrarsızlıklar artarak, 2003 yılına dek uyumsuz ve zayıf koalisyon hükümetleri ile yönetilmeye çalışılmıştır. Dönemin siyasal koşullarından dolayı koalisyon hükümetlerinin uygulamaya çalıştığı maliye ve para politikalarının genellikle çok kısa vadeli olduğu görülmektedir. İki, üç, hatta zaman zaman dört partinin yer aldığı zayıf koalisyon hükümetlerin politik kararları, çoğu kez ekonomik krizlere neden olmuştur. Politik istikrarsızlıklara ek olarak bu yıllarda TCMB’nin henüz özerk bir yapıda değildir.

Liberal politikalarla yönetilen ülkelerin MB’lerinin dahi tam anlamı ile özerk olduğunu söylemek güçtür (Cohen, 2010, s. 46). Piyasa gerçeklerine göre hareket etmesi gereken TCMB, özerk olmamasından dolayı çoğu zaman siyasal iktidarın tercihlerine göre politika belirlemek zorunda kalmıştır. Politik istikrarsızlık, yapısal reformlarda aksama, yüksek reel faizler ve hızla artan borç stoğu gibi problemlere rağmen kur politikasının önceliği faiz oranlarında ve finansal piyasalarda istikrarın korunarak, borcun çevirilebilirliğine odaklandığı görülmektedir (Usta, 2003). 1993 yılında hazinenin iç borçlanma ihalesini iptal etmesi, piyasadaki TL likiditesini artırarak döviz kurları üzerinde baskı oluşturmuştur (Arat, 2003, s. 40). TCMB’nin faiz oranlarını yükseltmesi kurlarda beklenen olumlu etkiyi yaratmamış ve sonrasında, 26 Ocak 1994’te TL’nin % 13,6 oranında devalüe edilmek zorunda kalmıştır. 1995 yılına gelindiğinde ise enflasyon % 125’e yükselmiştir (Damar, 2010, s. 20). Bir önceki yıl alınan ekonomik tedbir kararları çerçevesinde, UPF ile standby anlaşması

imzalanarak döviz kuru sepetinin, öngörülen aylık enflasyon oranı kadar artırılması kararlaştırılmıştır. Döviz kuru sepeti artışının yıllık enflasyon oranı olan % 64,9'un altında kaldığında, kurlar reel bazda değerlenmiş ve TCMB tarafından vadeli döviz işlemleri uygulamasına geçilmiştir.

REDK'daki dalgalanmayı azaltma çabaları 1996 yılında da sürmüştür. TCMB tarafından uygulanan para politikaları ile döviz kurunun uyumlu olmasına çalışılmıştır. Kümülatif kur sepeti % 77,3 oranında gerçekleşirken, enflasyon ise % 84,9 olarak gerçekleşmiştir. 1997 ve 1998 yıllarında aylık nominal devalüasyon oranının, enflasyon tahminleriyle uyumlu olması sağlanmaya çalışılmıştır (Arat, 2003, s. 42-43). Makro-istikrar politikaları ve siyasal iktidarın etkileri çerçevesinde TCMB'nin piyasalara müdahalesi devam etmiştir. Uluslararası piyasalarda meydana gelen finansal krizler, ülke piyasalarında dalgalanma yaratarak çoğu zaman TCMB'nin müdahalesini zorunlu hale getirmiş ve sık sık döviz piyasalarına döviz alım-satım ihaleleri ile müdehalede bulunulmuştur.

1990'lı yıllarda uluslararası piyasalardaki iktisadi gelişmeler ve paralelinde yurtiçindeki siyasal istikrarsızlık ülke ekonomisindeki finansal ve ekonomik krizlerin tetikleyicisi olmuştur. İktisadi problemlerin bazıları yerel ekonominin yapısal problemlerinden kaynaklanırken, bazılarıda Rusya ve Asya krizlerini sonrasında olduğu gibi dış konjonktürden kaynaklanmıştır. Türkiye'nin dış ticaret hacminin alınan tüm tedbirlere rağmen istenilen seviyede olmamasının temel sebebi olarak pek çok yapısal ekonomik dönüşüm programının kısa vadeli koalisyon hükümetleri tarafından uygulanamaması gösterilmektedir. Uzun ve orta vadeli tedbirlerin alınamaması, dünya ekonomisine entegre olmaya çalışan ülkenin rekabet gücünü zayıflatarak, dış ticaret bilançosunu olumsuz etkilemiştir. 1990'lar UPF ile yürütülen pek çok ekonomik kalkınma programının başarısızlıkla sonuçlandığı yıllar olarak hatırlanmaktadır.

2.1.3. 2000’li Yılların Sonrasında Uygulanan Döviz Kuru Politikaları

Dışa açık ekonomilerde yurtiçinde uygulanan para politikaları dış ticarete açık sektörleri etkilemektedir (Acar, 2009, s. 30). Bu nedenle MB tarafından uygulanan para politikaları ihracata odaklanan sektörleri yakından ilgilendirir.

2000’lerin başlarında iç piyasalardaki para politikalarının üzerinde, 1990’lı yıllardaki sürecin devamı olarak UPF’in etkinliği devam etmiştir. Yerel ekonominin problemleri, 1990’lı yıllardaki kısa vadeli popülist politikaların sonucu giderek derinleşmiş ve UPF ile yapılacak standby antlaşmalarına yenileri eklenmiştir. 1980’li yıllarda ülke ekonomisinin yapısal dönüşümü ve dışa açık hale gelmesi için alınması gereken pek çok karar siyasal sebeplerden ötürü esnetilmiş ya da uygulanamamıştır. Bu durum ilerleyen yıllarda problemlerin kronikleşerek büyümesine neden olmuştur. Örneğin, 2001 krizinin ardından alınan tüm tedbirlere rağmen enflasyon % 70’lere kadar yükselmiştir (Damar, 2010, s. 20).

2001 yılındaki krizin ardından uygulamaya konulan ekonomik programda ekonominin kurumsal altyapısındaki iyileştirmelere öncelik verilmiştir. Daha sonra ise kamu mali disiplininin sağlanması, MB’nın özerkliğinin tesis edilmesi, enflasyon hedeflemesi rejimine geçilmesi ve bankacılık reformunun gerçekleştirilmesi gibi uygulamalarla yapısal problemlere çözüm aranmıştır. Bu yıllarda pek çok gelişmekte olan ülke gibi döviz kuru rejiminde değişikliğe gidilmek zorunda kalınmıştır. Serbest dalgalanan kur rejimine planlı geçiş yapılamamış ve diğer gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi dövize yapılan spekülasyon atakları sonucunda zaruri bir geçiş gerçekleşmiştir (Arat, 2003, s. 48). Devletin en üst kademelerinde yaşanan siyasal çekişmeler, istikrarsızlık ve zayıf koalisyon hükümetlerine duyulan güvensizliğin, piyasalara yansması sonucunda TL’ye olan güven azalmıştır. Piyasaların sıklıkla artan döviz talebi, uygulanmaya çalışılan politikaları başarısızlıkla sonuçlandırmıştır. Piyasalarda güven ve istikrarı sağlamak için UPF ile yeni bir stand-by antlaşması imzalanmak zorunda kalınmıştır. 2000’li yıllarda yapılan UPF antlaşmaların içeriğinin genelde dört ana unsura yoğunlaştığı görülmektedir (Arat, 2003, s. 43);

- Sıkı maliye politikası uygulanarak faiz dışı fazlanın artırılması,
- Yapısal reformların gerçekleştirilmesi,
- Özelleştirmenin hızlandırılarak tamamlanması,
- Enflasyon hedefi ile uyumlu gelirler politikası uygulanması.

Orta ve uzun vadeli zaruri yapısal reformların uygulanabilmesinin önündeki en büyük engelin mevcut siyasal konjüktür olduğu görülmektedir. Zayıf koalisyon hükümetlerinin politik kararları piyasalardaki istikrarsızlık ve güvensizliği yükseltmiştir. Dönemin siyasal iktidarı tarafından beklenmeyen bir şekilde erken seçim kararı alınarak, ülke çapında genel seçimler yapılmıştır. 2003 yılından itibaren TCMB'nin bağımsızlığı artarak döviz kuru politikası yerine fiyat istikrarına yönelik politikaların benimsenmesini sağlamıştır. Sonucunda enflasyon önemli ölçüde düşmüştür.

2000'li yıllardaki döviz kuru politikalarındaki en radikal değişik; 1995-2000 arasında kur politikaları tahmin edilen enflasyon oranına göre belirlenirken, daha sonra hedeflenen enflasyon oranına göre yapılmasının kararlaştırılmasıdır (Arat, 2003, s. 43). TCMB edilgen kur uygulamasından etken kur uygulamasına geçerek, gerektiğinde ilan edilen sepet değerinden piyasalara müdahalede bulunacağı, döviz alım satım takvimini açıklamıştır. 2003 yılında siyasal iktidarın değişmesi ile birlikte Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı (GEGP) uygulanmaya başlamış ve aynı yıl çıkarılan yasa ile TCMB'nin özerkliği artırılmıştır. Kısa vadeli faiz oranları fiyat istikrarına göre belirlenerek, enflasyon oranına odaklı örtük enflasyon hedeflenmesine başlanmıştır (Karagöz, 2009, s. 37).

2003-2007 yılları arasında para politikalarının kararlılıkla uygulanması, dış ticaret sektörlerine olumlu yansarak, makro bazda yüksek büyüme oranlarına ulaşılmıştır. Yıllık büyüme oranları bazı yıllarda, dünyanın en hızlı büyüyen ekonomisi olan Çin'in ardından, ikinci sıraya yükselmiştir. 2005 yılına gelindiğinde TL'dan altı sıfır atılarak yeni nominal kur paritesi 1,343 TL'ye düşmüştür. 2007 küresel finansal kriz öncesinde nominal kurun 1,165 TL'ye kadar gerilemiştir.

2009'daki küresel finansal kriz ile birlikte domestik ekonomi durgunluk sürecine girerek, yılın son çeyreğinde % 6,2 oranında daralmıştır. 2009 yılında yıllık büyüme ortalama % 1,1 oranındadır. Sonraki yıl ise dış ticaret hacmindeki azalmanın etkisi ile % 13,8 oranında daralmıştır. Kamu sektöründe sabit sermaye yatırımları artarak devam ederken, özel sektörün sermaye yatırımlarındaki hızlı düşüşün daralma üzerindeki etkisi büyüktür (Karagöz, 2009, s. 37). 2000 yılı sonrasının olumlu göstergeleri; % 44 olan faiz oranının % 10'un altına düşmesi ve 47 milyar USD olan ihracatın 130 milyar USD'ye yükselmesi olarak göze çarpmaktadır (Ustaoglu & Yıldız, 2011, s. 755). İhracat oranındaki yükselişte otomotiv sektörünün payı büyüktür. İthalat ise aynı dönemde 50 milyar USD'den 200 milyar USD'ye yükselmiştir. Dış ticaret hacminde görülen artışta düşük döviz kurlarından dolayı artan ithalatın payı fazladır. Tablo 8'de 2000 yılı sonrasında dış ticaret hacminde meydana gelen değişimler görülmektedir.

Tablo 8. Dış Ticaret Hacminde Meydana Gelen Değişimler (2001-2008)

Yıllar	İhracat (000\$)	Değişim (%)	İthalat (000\$)	Değişim (%)	DışTicaret Dengesi	DışTicaret Hacmi
2001	31.334.216	12.8	41.399.083	-24	-10.064.867	72.733.299
2002	36.059.089	15.1	51.533.797	24.5	-15.494.708	87.612.886
2003	47.252.836	31	69.399.692	34.5	-22.086.856	116.592.528
2004	63.167.153	33.7	97.539.766	40.7	-34.372.613	160.706.919
2005	73.476.408	16.3	116.774.151	19.7	-43.297.743	190.250.559
2006	85.534.676	16.4	139.576.174	19.5	-54.041.498	225.110.850
2007	107.271.750	25.4	170.062.715	21.8	-62.790.965	227.334.464
2008	132.024.528	23.1	201.963.167	18.8	-69.938.639	333.987.695

Kaynak: Karagöz, 2009, s. 38

2000'li yılların sonlarına doğru yurtiçi piyasalarında uygulanan makro-iktisadi politikalar ile istikrarın tesis edilmesine paralel olarak Türkiye'nin küresel ekonomiye entegrasyonun hızlandığı görülmektedir. Son on yılda dış ticaret hacmindeki yüksek artış sonucunda 2008 yılında dış ticaret hacmi 333 milyar USD'ye yükselmiştir. İhracat 2002-2006 döneminde yıllık ortalama % 24 oranında artarken, ithalat ise % 27 oranında artmıştır (Acar, 2009, s. 31). Küresel finansal krizin etkisi ile dış ticaret

hacminde kısa süreli düşüş görölse de, krizin olumsuz etkilerinin azalması ile birlikte tekrar yükseliş trendine girilmiştir.

Sanayileşmiş ülkelerin uzun zaman önce gerçekleştirdiği üretim ve istihdamın yapısal dönüşümü, Türkiye ekonomisinde, 2001 yılındaki krizin ardından alınan ekonomik tedbirlerin de etkisi ile hızlanmıştır. Dış ticaret hacmindeki artışa paralel olarak tarım sektörünün ekonomideki payı azalırken, imalat sanayii ve hizmetler sektörünün payı artmıştır. 2006 yılında tarım sektörünün GSYİH'daki payı % 11'e düşerken, hizmet ve sanayii sektörünün payı sırasıyla % 60 ve % 29'a yükselmiştir. Üretimde yaşanan bu yapısal dönüşümün istihdama da yansıdığı gözlenmektedir. Bu dönemde sanayi ve hizmet sektörünün istihdamında önemli oranda net artışlar gerçekleşirken, tarım sektörünün istihdamında ciddi derece azalma görölmektedir. Sektörler arası istihdam başına üretilen katma değerler karşılaştırıldığında, sanayii sektöründeki istihdamın tarım sektöründen dört kat daha yüksek olduğu görölmektedir (Acar, 2009, s. 32). Yerel ekonomide diğer sektörler ile karşılaştırıldığında, istihdam ve üretimdeki en yüksek artış, dış ticaretin en önemli sektörü konumundaki, otomotiv ve alt sektörlerindedir.

2.2.TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN KURULUMU VE GELİŞİMİ

En sade tanımlama ile motorlu kara yolları taşıtları; yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik mevzuata göre üretilen dört veya daha fazla tekerlekli taşıtlara denir (Engin & Polat, 2010, s. 36; Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 3). Otomotiv sektörü ise genel olarak, karayolu taşıt araçlarını ve bu araçların üretiminde kullanılan parçaları imal eden sanayi dalı olarak tanımlanır. Otomotiv sanayisinin ana ürünleri başlıca 8701, 8702, 8703 ve 8704 GTİP kategorisindeki otomobil, otobüs, midibüs, minibüs, kamyon, kamyonet ve traktör gibi ürünlerdir. Otomotiv yan sanayinin ürün yelpazesini ise ana sanayii göre daha geniş olan 8708, 4011, 4012, 4013, 7007, 8482, 8483, 8484, 8507, 8511, 8512, 8706 ve 8707 GTİP kategorisindeki ürünler oluşturur (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 3-4). Türkiye'de otomotiv sektörünün kuruluş

öyküsü, gelişimi ve yapısı incelendiğinde sanayileşmiş ülkelerdekinden farklı olduğu görülür. Sektörün yapısı ve faaliyet alanı daha çok montaj sanayisini andırır. Otomotiv sektörünün dünya genelinde gelişim süreci incelendiğinde diğer sektörlerle kıyasla oldukça hızlı şekilde geliştiği görülür.

2.2.1. Dünyada Otomotiv Sektörünün Kurulumu ve Gelişimi

ABD'nin eski başkanlarından Woodrow Wilson, 1906 yılında otomotiv sektörünün önemini “Ülke genelindeki hiçbir şey sosyalist düşünceye olan sempatinin artmasında otomobil kadar etkili olamamıştır” sözleri ile ifade etmiştir (Luger, 2005, s.7). 19.yy'ın başlarındaki yüksek üretim ve kullanım maliyetlerinden ötürü yalnızca dönemin zenginleri tarafından satın alınabilen otomobillerin, toplum üzerindeki etkisini ve sonrasında artan üretim rakamlarına paralel olarak hızla yaygınlaşması bu ifade güzel özetler. Otomotiv sektörü kurulumundan günümüze kadar uzanan süreçte ekonomideki etkinliğini hiçbir zaman kaybetmemiştir. Bu nedenle dünya ekonomisindeki payı ve önemi her geçen yıl artmaktadır (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012, s. 12). Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin pek çoğunda ekonominin lokomotifleri olarak kabul edilmektedir.

100 yılı aşkın bir tarihçeye sahip olan sektör, Almanya ve Fransa'da doğup, gelişip güçlenmesini ABD'ye borçludur (Bedir A. , 2002, s. 2). Günümüzde pek çok ülkenin ekonomisinde önemli yer tutar. Özellikle son yüzyılda ülkeler arasında dış ticaret hacmi artışında sektör üreticilerinin payı ve katkısı fazladır. Modern iktisadi yapının oluşumuna emek süreci, şirket yapılanmaları, emek ilişkileri ve tüketici harcamalarındaki standart belirleyici pozisyonu ile katkı sağlamaktadır (Luger, 2005, s.7) . Sektör son yıllardaki bilgi teknoloji kuruluşlarının ekonomide artan ağırlığına rağmen halen yıllık 2,66 trilyon USD'lik ciro ile dünyanın en büyük altıncı ekonomisi konumundadır. Dünya genelindeki Ar-Ge harcamaları ve yatırım hacmi yıllık 110 milyar USD'yi geçerken, sektör ve yan ürünlerinin satışından toplanan vergi gelirleri 576 milyar USD'nin üzerindedir. Otomotiv üretiminde dünyanın ilk beş üreticisi sırasıyla General Motors (GM), Toyota, Ford, Volkswagen ve Daimler-Chrysler'dır. Kriz öncesinde 2005 yılında gerçekleştirilen 66,5 milyon adetlik küresel üretimin

yarısı bu firmalar tarafından yapılmaktadır (Görener & Görener, 2008, s. 1215). Tüm faaliyet alanları ile değerlendirildiğinde halen dünyanın en fazla yatırım yapılan sektörlerinin başında gelir. Yapılan yatırımlar sonucu oluşan istihdam pek çok ülkenin makroekonomik istikrarına olumlu yansımaktadır (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012, s. 5). Otomotiv sanayisinin istihdama katkısı oldukça fazladır ve gelişmiş ülkelerde yapılan araştırmalara göre otomotiv sektöründe çalışan her bir kişinin istihdamı, yan sanayiler ile birlikte toplam beş kişinin daha istihdam edilmesini sağlamaktadır (Bedir, 2000, s. 14). Yukarıda bazıları sayılan nedenlerden ötürü otomotiv sektörü halen gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin en önemli imalat sektörlerinin başında gelmektedir. Pek çok ülkede makro ekonomik istikrarın sağlanması ve sürdürülebilir büyüme rakamlarına ulaşılabilmesi için büyük önem arz eder (Freysenet, 2009, s.8). Günümüz ekonomisinde büyük önem arz eden otomobilin keşfi ve gelişim süreci ilginçtir.

Otomobilin hikayesi 1769 yılında Nicholas Josept Cugnot tarafından geliştirilen ve buhar gücü ile çalışan üç tekerlekli araç ile başlar. 1801 yılında İngiliz Richard Trevithick ve 1805 yılında Amerikan Oliver Evans ise çok yavaş olan aracın geliştirilmesi için çalışmalarda bulunmuştur. 1860 yılında Etienne Lenoir tarafından Paris'te içten yanmalı ilk motor geliştirilerek, 1864 yılında Almanya'daki Deutz fabrikalarında otomobil üretimine başlanmıştır. Günümüzdeki otomobil konseptine en fazla benzeyen modern otomobilin ilk üretimi 1886 yılında Daimler-Benz fabrikalarında yapılmıştır. Avrupa'da otomobil kullanımı bu süreçten sonra hızlı bir şekilde yaygınlaşmıştır (Bedir, 2002, s. 2). Avrupada'ki tüm bu gelişmelere rağmen, otomobilin gelişerek yaygınlaşmasında en büyük pay sahibi ülke ABD'dir. ABD'de ilk içten yanmalı motorlu otomobil üretimi Almanya'dan yaklaşık yirmi yıl sonra 1893 yılında yapılmıştır.

Otomobilin gelişerek yaygınlaşmasında, ABD ve AB ülkelerinin gerek arz gerekse talep açısından katkıları büyüktür. İlk yıllarda otomobil üreticisi ülkelerin üretim stratejisi ve modellerinin birbirinden oldukça farklı olduğu görülür. Otomobil kullanımının yaygınlaşmasının önündeki engel, üretim maliyetlerini yükselten

genellikle küçük atölyelerde emek yoğun işgücüne dayanılarak yapılan standart dışı üretimdir. Dünya genelinde otomotiv üretim trendindeki markalaşma süreci incelendiğinde, 1880’de sekiz olan üretici sayısının, 1885’te 50’ye, 1890’da ise 500’e yükseldiği görülür (Bloomfield, 1978, s. 16). İlk yıllarda otomobili meydana getiren parçaların büyük çoğunluğunun üretiminin ev atölyelerinde yapılmasının ve üretici sayısının fazla olmasının iki temel probleme neden olduğu görülür. Problemlerden ilki, piyasalardaki fazla sayıda üreticinin varlığının üretimde standartın oluşmasının önünde büyük engel teşkil etmesidir. Diğer problem ise çok fazla üreticinin rekabetine rağmen verimlilik seviyesinin oldukça düşük olmasından ötürü fiyatların yüksek seviyelerde seyretmesidir. Fiyatların yüksekliği üretim rakamlarını düşürerek otomobil kullanımının yaygınlaşmasını engellemektedir. Otomobilin yaygınlaşmasının önündeki en önemli engel olarak görülen yüksek fiyatların düşürülmesi seri üretim tekniklerinin geliştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur. Bu nedenle pek çok üretici maliyetleri yükselten mevcut üretim modellerinin alternatifini geliştirmeye odaklanmıştır.

20. yy’ın en önemli buluşlarından biri Henry Ford ve üretim müdürü Taylor tarafından geliştirilen ve ilk kez otomotiv üretiminde kullanılan seri üretim tekniği *kayan bant* sistemidir. Kayan bant sistemi o dönemde ağırlıklı olarak kullanılan ev atölyelerini, tek bir çatı altında toplayarak seri üretime dönüştürmüş ve sanayi üretimini yükseltmiştir. Bu nedenle kayan bant sistemi insanlık tarihinin en önemli buluşlarından biri olarak kabul edilmektedir. Model T seri üretim teknikleri kullanılarak üretilmiş ve yükselen verimliliğe paralel olarak pazar payı artmıştır. 1920 yılında ABD’de satılan araçların % 70’i, dünya genelinde satılan araçların % 50’si Ford Motor Fabrikalarında üretilen Model T’dir. I. ve II. Dünya savaşlarında Avrupa ve Japonya’nın üretim tesislerinin ağır hasar görmesi sonucunda, bu ülkelerin fiziki ve beşeri sermaye sıkıntısından dolayı, 1950 yılına gelindiğinde tüm dünyada üretilen motorlu araçların % 80’ni ABD’li otomobil üreticileri tarafından yapılmasına neden olmuştur. İlerleyen yıllarda savaşın olumsuz etkilerinden hızla kurtulan Almanya, Japonya ve Fransa dünya otomobil piyasasının önemli üreticileri arasındaki yerini almıştır. 1960 yılına gelindiğinde ABD’nin toplam otomotiv üretimindeki payı %

47,9'a gerilerken, Almanya'nın payı % 12,5'e, İngiltere'nin % 11'e, Fransa'nın payı ise % 8,3'e yükselmiştir. Japonya savaş sonrasında % 4,6 olan payını, 1980 yılında % 28,6'e çıkartmıştır. Japonya'nın küresel pazarlarda ABD'li üreticilere karşı pazar payının giderek artanmasına sağlayan en önemli faktör, ABD'li üreticilere kıyasla Japon üreticilerin üretim maliyetlerini araç başına % 30 oranında düşürmeyi başarmasıdır (Fuss & Waverman, 2006, s. 4). Japon üreticilerin emek maliyeti % 40, ham madde maliyeti % 30 ve sermaye maliyeti % 25 oranında ABD'li üreticilere göre daha düşüktür. Japon üreticilerin üretim modelinin ABD pazarındaki başarısı dönemin pek çok iktisatçısında ikinci bir sanayi devrimi beklentisi oluşturmuştur. ABD'nin önde gelen üreticilerinin Japon üreticilerin rekabeti karşısında, 1980 yılında 1921 yılından sonra ilk kez 4,2 milyar USD zarar açıklamıştır. 20.yy'ın en karlı firmaları, ABD tarihinin en büyük ekonomik krizi olan BB döneminde bile kar eden, GM'in zarar etmesi Japon üreticiler karşısındaki rekabet gücünün ne kadar zayıflandığını gösterir. ABD'li bir diğer önde gelen üretici Chrysler ise aynı yıl ABD hükümeti tarafından iflastan kurtarılmıştır (Luger, 2005, s. 34). Japonya'nın ABD pazarında rekabet gücünü artıran en önemli faktör yalın üretim modelidir. Ülkenin kültürel koşulları ve yetersiz iktisadi kaynakları yalın üretim modelinin ortaya çıkmasında belirleyici unsurlar olarak göze çarpar.

Japon üretim modeli olarak da bilinen yalın üretim modeli otomotiv sektöründe ABD, Fransa ve İtalya gibi önemli ülkelerin rekabet avantajının Uzak Doğulu ülkelere karşı azalması, MIT gibi üniversiteler tarafından karakterize edilmeye çalışılarak, bu ülkelere adapte edilemesinin yöntemlerinin araştırılmasına neden olmuştur. Mevcut durumda ABD pazarında iki ABD'li, iki Alman, ve yedi Japon üretici faaliyet göstermektedir (Luger, 2005, s.36). Üretim modeli transferini geliştirme yönündeki çabalarda istenen sonuçlar elde edilememiştir. Yalnızca Toyota, Honda ve Volkswagen gibi üç büyük üreticinin yalın üretim modelini başarı ile uygulamaktadır. Bu firmaların resesyon dönemlerinde bile karlılık oranlarını artırdıkları görülür. Dünyanın çeşitli bölgelerindeki pek çok farklı ülke ve üretici Toyota modelini üretimde tercih etmemektedir (Freyssenet, 2009, s. 8).

Giderek artan küresel rekabet sektör üreticisi ÇUŞ'ları farklı ortaklık modellerine zorlamaktadır. ABD ve Kanada'da rekabet kurulları tarafından çeşitli engellemelerle karşılaşmalarına rağmen, ÇUŞ'lar satın almada dahil olmak üzere farklı ortaklık modelleri geliştirerek maliyetleri azaltıp, verimlilik ve karlılık oranlarını yükseltme yöntemlerine yoğunlaşmaktadır. Örneğin, ABD'li üretici Ford İngiliz Aston Martin ve Jaguar'ın tamamını, GM İsveçli Saab'ın % 50'sini, Chrysler ise İtalyan Lamborghini'yi satın almıştır. GM'in ABD'de Toyota, Kanada'da Suzuki ile, Ford ABD'de Mazda, Chrysler'ın ise ABD'de Mitsubishi ile müşterek girişim ortaklıkları vardır (Luger, 2005, s.36). ABD, AB ve Japonya gibi gelişmiş ülkeler son yıllarda gelişmekte olan ülkelerin rekabetini daha yoğun hissetmekte ve bu ülkelerin pazar payları giderek azalmaktadır.

1980'li yılların ardından Güney Kore, Hindistan, Brezilya, Rusya ve Çin gibi gelişmekte olan ülkeler otomotiv sektöründeki üretim paylarını hızla artırarak dünyanın önemli otomotiv üreticileri arasına girmeyi başarmıştır. Türkiye ise son yıllarda sektörde gösterdiği gelişimlere rağmen, henüz küresel piyasaların önemli üreticilerin biri değildir. Bu durumun pek çok bölgesel ve küresel politik sebepleri vardır. Örneğin, 2010 yılında AB ülkeleri ile Güney Kore arasında imzalanan ve otomotiv sektörünü de kapsayan serbest ticaret antlaşması, Türk otomotiv sektörünün (TOS) ihracatını olumsuz etkilemiştir (İncekara & Ustaoglu, 2012, s. 466). Her iki ülkenin aynı segmentte uzmanlaşması ve Güney Kore'nin üretim kapasite ve rakamlarının Türkiye'nin üretim kapasite ve rakamlarından yaklaşık üç kat fazla olması bu ülkedeki üreticilere rekabet avantajı sağlamaktadır. Güney Kore'li sektör üreticilerinin dünyanın pek çok farklı ülkesindeki pazarlara ulaşabilmesi, üreticilerin üretim teknik ve teknolojilerinin artmasını sağlamaktadır. Bölgesel pazarlarda meydana gelen resesyon ve krizler diğer bölgelere ağırlık verilerek sektörün krizlere karşı olan yüksek elastisitesinin olumsuz etkilerinden korunmasına yardımcı olmaktadır. Türkiye'nin otomotiv ürünlerindeki dış pazarlardaki en büyük rakiplerinden biri olan Güney Kore'nin otomotiv sektörü pazar payını giderek yükseltmektedir. Bu nedenle TOS'un rekabet gücünü etkileyen yapısal dönüşüm ve reformların hızla hayata geçirilmesi gerekir.

20. yy otomotiv sektörünün gelişimi açısından pek çok gelişmeye sahne olmuştur. Otobüs ve kamyonet gibi ticari araç üretimine ağırlıklı olarak yüzyılın ikinci yarısında başlanmıştır. Tablo 9’da dünya motorlu araç üretiminin yüzdelik olarak tarihsel gelişimi görülmektedir.

Tablo 9. Dünya Motorlu Araç Üretimi (%)

	Almanya	Fransa	İtalya	İngiltere	ABD	Japonya	Diğer	Toplam
1900	24,2	31,6	0,0	0,0	44,2	0,0	0,0	100,0
1905	24,8	35,0	0,0	0,0	39,8	0,0	0,3	100,0
1910	5,1	14,9	0,0	5,5	73,4	0,0	1,1	100,0
1915	0,0	0,0	1,5	0,0	95,6	0,0	2,9	100,0
1920	0,0	1,7	0,9	0,0	93,5	0,0	4,0	100,0
1930	1,7	5,6	1,1	5,7	81,4	0,0	4,5	100,0
1940	1,5	0,0	0,0	2,7	91,3	1,0	3,5	100,0
1950	2,9	3,4	1,2	7,4	75,7	0,8	8,6	100,0
1960	12,5	8,3	3,9	11,0	47,9	4,9	11,5	100,0
1970	13,1	9,3	6,3	7,1	28,2	18,0	18,0	100,0
1980	10,1	8,8	4,2	3,4	20,8	28,6	24,2	100,0
1990	10,2	7,8	4,4	3,2	20,1	27,8	26,5	100,0
1991	10,7	7,7	4,0	3,1	18,8	28,2	27,5	100,0
1992	10,8	7,8	3,5	3,2	20,2	26,0	28,5	100,0
1993	8,6	6,7	2,7	3,4	23,3	24,0	31,3	100,0
1994	8,8	7,2	3,1	3,4	24,8	21,3	31,4	100,0
1995	9,3	7,0	3,3	3,5	24,0	20,4	32,5	100,0
1996	9,4	7,0	3,0	3,7	23,0	20,2	33,7	100,0
1997	9,1	4,7	3,3	3,5	22,1	20,0	37,3	100,0
1998	10,7	5,5	3,2	3,7	22,4	18,8	35,8	100,0
1999	10,1	5,6	3,0	3,5	23,0	17,7	37,1	100,0
2000	9,0	5,8	3,0	3,2	22,2	17,6	39,1	100,0
2001	10,1	6,4	2,8	3,0	20,3	17,3	40,1	100,0

Kaynak: Bedir, 2002, s. 4

Seri üretim tekniklerinin gelişmesi ve sürekli büyüyen talebin karşılanabilmesi için pek çok farklı üretim modeli geliştirilmiştir. 15 yıl gibi kısa bir süre içinde otomotiv üretimi 9500 adetten bir milyona adete yükselerek günümüze kadar sürekli artmıştır (Bedir A. , 2002, s. 3). 1900-1915 yılları arasında otomotiv üretimi, talep artışı ile birlikte yıllık ortalama % 37’lik büyüme oranına ulaşmıştır. Tablo 10’da yıllara göre dünya motorlu araç üretimi görülmektedir.

Tablo 10. Yıllara Göre Dünya Motorlu Araç Üretimi (x1000 Adet)

	Almanya	Fransa	İtalya	İngiltere	ABD	Japonya	Diğer	Toplam
1900	2	3	0	0	4	0	0	9
1905	16	22	0	0	25	0	0	63
1910	13	38	0	14	187	0	3	255
1915	0	0	15	0	970	0	30	1.015
1920	0	40	21	0	2.227	0	94	2.383
1930	71	230	46	237	3.363	1	186	4.133
1940	72	0	0	134	4.513	51	172	4.942
1950	306	358	128	784	8.006	82	914	10.577
1960	2.055	1.370	645	1.811	7.905	814	1.889	16.488
1970	3.842	2.750	1.854	2.099	8.284	5.289	5.301	29.419
1980	3.879	3.378	1.612	1.313	8.010	11.043	9.330	38.565
1990	4.977	3.769	2.121	1.566	9.783	13.487	12.852	48.554
1991	5.035	3.611	1.878	1.454	8.811	13.245	12.895	46.928
1992	5.194	3.768	1.687	1.540	9.702	12.499	13.699	48.088
1993	4.032	3.156	1.277	1.569	10.898	11.228	14.626	46.785
1994	4.356	3.558	1.535	1.695	12.263	10.554	15.540	49.500
1995	4.667	3.475	1.667	1.765	11.986	10.196	16.227	49.983
1996	4.843	3.589	1.545	1.924	11.799	10.346	17.286	51.332
1997	5.023	2.577	1.815	1.940	12.131	10.975	20.544	55.005
1998	5.727	2.954	1.693	1.981	12.003	10.050	19.191	53.599
1999	5.688	3.180	1.701	1.976	13.019	9.985	20.986	56.535
2000	5.198	3.351	1.738	1.817	12.810	10.145	22.479	57.539
2001	5.692	3.629	1.580	1.685	11.425	9.777	22.602	56.390

Kaynak: Bedir A. , 2002, s. 3

Otomotiv sektörü ülkelerin dış ticaret hacminde önemli yer tutar. Sektörün yan sanayinin pek çok dalının gelişimine katkıda bulunması, stratejik önemini giderek artırmaktadır (Fuss & Waverman, 2006, s.1). Bu nedenle gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler sektörün gelişimine büyük önem vermektedir. Sektörde karşılaşılan herhangi bir sıkıntı yan ve alt sektörleri zincirleme olarak etkilediğinden dolayı, merkezi ve yerel idareler tarafından ihtiyaç olduğunda sektöre büyük miktarda destek ve yardımlar yapılabilir. Örneğin, ABD otomotiv sektörüne federal hükümet tarafından pek çok kez yardım paketleri ile destek olunmaya çalışılmış, sektörün uluslararası ve iç pazarda kaybolan rekabet gücününün tekrar oluşturabilmesi için çözümler aranmıştır. Fakat dışarıdan yapılan bu müdahaleler genellikle piyasa gerçekleri ile uyuşmadığından ötürü uzun vadede hiçbir kalıcı olamamıştır.

Yukarıdaki Tablo 10’da görüldüğü gibi, hızla yükselen otomotiv üretimi sanayileşmiş ülkelerinin iktisadi kalkınmalarında büyük pay sahibidir. Bu nedenle Güney Kore, Türkiye, Brezilya ve Çin gibi gelişmekte olan ülkeler son yıllarda otomotiv sektörüne daha fazla önem vermektedir. Çin son bir kaç yılda ulaştığı üretim miktarı ile dünyanın en büyük üreticisi haline gelmiştir. Üretiminin büyük kısmını iç talebe yöneliktir. Bu nedenle Japonya halen en büyük otomotiv ihracatçısıdır. Japonya’nın otomotiv sektörü aynı zamanda dünyanın en gelişmiş üretim modellerinin kullanıldığı sektördür. Bu durum japon üreticilerin küresel piyasalardaki rekabet gücünü artırmaktadır. AB ülkeleri ise dünyanın en büyük otomobil pazarıdır. AB bünyesinde Almanya, Fransa, İtalya, İspanya ve İngiltere gibi otomotiv sektörü gelişmiş ülkeler bulunmasına rağmen son yıllarda üretim tesislerinin AB’ye yeni üye olmuş ucuz emek gücüne sahip ülkelere kaydığı görülmektedir. Bu ülkelerdeki ucuz emek gücü kısa dönemde üreticilerin rekabet gücünü artırmaktadır.

Otomotiv sektörünün gelişimi tedarikçi zincirinde bulunan pek çok alt sektörü yakından ilgilendirir. Bu nedenle yerel ekonominin gelişimine katkısı olumludur.

2.2.2. Türk Otomotiv Sektörünün Kurulumu ve Gelişimi

1980’li yıllardan itibaren uluslararası otomotiv üreticilerinin % 40’ından fazlası, gelişmekte olan ülkelerin bazı rekabetçi avantajlarının öne çıkmasından dolayı, üretim tesislerinin bir bölümünü ya da tamamını bu ülkelere kaydırmıştır. Pek çok uluslararası üreticinin son yıllarda Türkiye’deki yatırımları artmıştır. Artan yatırımlara paralel olarak sektörün ülke ekonomisindeki ve dış ticaretteki payı giderek yükselmektedir. TOS’un kurulum ve gelişim sürecinin incelenmesi günümüzdeki mevcut yapısının anlaşılmasını kolaylaştıracaktır.

TOS’un kurulum sürecinin Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönemlerine kadar uzanan bir girişimcilik öyküsü vardır (Çetiner, 1996, s. 7). İlk otomobil üretme girişimi, 1929 yılında Ford tarafından, İstanbul serbest bölgesinde denenmiştir. Fakat 1930 yılındaki ekonomik krizin tüm dünyayı olduğu gibi Türkiye’yi de olumsuz etkilemesinden ötürü başarısızlıkla sonuçlanmıştır (Emiroğlu, 2001, s. 444).

Uzun yıllar sonra Ford Motor Fabrikaları'nın 1950 yılında üretim lisansı alarak üretime başlaması sektörün kurulumu olarak kabul edilir. 1954 yılında Tuzla'da tarım sektörünün ve askeri ihtiyaçların karşılanması için Tuzla Jeep Fabrikası kurularak, Türk Willis Overland askeri jeep ve kamyonetleri üretilmeye başlanmıştır. Daha sonra 1955 yılında Federal Türk Kamyonları A.Ş. kurularak kamyon ve kamyonet montajı ve imalatına başlanmıştır. 1959 yılında Ford Motor ve Koç Holding ortaklığı ile Otosan fabrikası kurularak, günlük dört adet otomobil ve sekiz adet kamyonet üretimi ile otomobil üretimine başlanmıştır. 1961 yılına gelindiğinde ise dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in emri ile Adapazarı Vagon Fabrikasından alınan parçalarla tamamı yerli Devrim otomobilinin prototipinden, 135 gün gibi kısa bir zaman diliminde dört adet üretilmiştir (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 7). Dönemin koşullarından kaynaklanan olumsuzluklara ek olarak, kaynak yetersizliği gibi sebeplerden ötürü, gerekli yatırımların yapılamaması nedeniyle aracın seri üretimine geçilememiştir.

1966 yılında tasarımı bir İngiliz firmasına yaptırılan, bütün mekanik parçalarının Ford tarafından üretildiği, Anadol marka dört vitesli 1100cc motor hacimli, iki ve dört kapılı iki farklı modelde Koç Holding tesislerinde üretilmiştir. 1980'li yıllarda ise ülke genelinde başlatılan sanayileşme çabaları hafif ticari araç talebi artmış ve küçük esnafın ihtiyaçları doğrultusunda Otosan Anadol kamyonet üretimine başlamıştır (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 7). Anadol üretiminde elde edilen başarının ardından, 1968 yılında Türkiye Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi (TOFAŞ) faaliyete başlayarak, 1971 yılında İtalyan otomobil üreticisi FIAT'ın lisansı ile Murat 124 modelini üretmeye başlamıştır (Balcet & Enrietti, 2007, s. 79). Aynı yıl kurulan OYAK fabrikalarında, Fransız Renault'un lisansı ile 2000 yılına kadar üretimine devam edilen Renault 12 modelinin üretimine başlamıştır. Sonraki yıllarda ise TOE, MAN, Otoyol, Karsan, Otomarsan, Geneto, Chrysler, BMC gibi pek çok firma, TOS'daki yerlerini almıştır.

TOS'un model yenileme sürecinin sanayileşmiş ülkeler ile karşılaştırıldığında daha uzun olduğu görülür. 1985 yılına gelindiğinde Oyak-Renault fabrikaları Renault

9 modelini, Ford fabrikaları ise Taunus modelini piyasaya sürmüştür. 1987 yılında ise Türkiye’de üretilen ilk hatchback model otomobil Renault 11 piyasaya sürülmüştür. Otomotiv sektörünün kurulumundan bu yana kaydettiği aşamaları beş ana başlık altında değerlendirmek mümkündür (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2011, s. 7):

- 1960’lı yıllardaki *ithal ikamesine* dayalı traktör ve ticari araçların montaj üretimi,
- 1970’li yıllarda aksam ve parça üretimine yönelik *yerlileştirme ve otomobil üretimi* girişimleri,
- 1980’li yıllardaki *kapasite ve teknoloji* yatırımları,
- 1990’lı yıllardaki *küresel rekabet* için yeniden yapılanma ve küresel sanayi ile entegrasyon süreci,
- 2000’li yıllarda *daha yüksek katma değer yaratarak* dünya pazarına yönelik tasarım ve üretim için *sürdürülebilir küresel rekabet sürecine* giriş.

1990’lı yıllara gelindiğinde otomotiv sektöründe bazı yapısal dönüşümlerin hızlandığı görülür. Küçük ölçekli mağaza ve atölyelerde verilen servis ve satış sonrası hizmetlerinin, GB sonrasında otoplazalara dönüştüğü görülür. Otomotiv satış ve servis hizmetlerindeki dönüşüm sektörün gelişim sürecine dair ipuçları verir. İç talep ve üretimdeki artış, sektörel bazdaki gelişimi giderek dünya standartlarına yaklaştırarak küresel rekabet gücünü artırmıştır. Sektörün modernizasyon sürecinde önemli aşama, 2000’li yıllardan sonra üretimde ve işletme yönetiminde çağdaş kalite yönetim politikaları sonucu kısmen yalın üretim ve yalın yönetim alışkanlığının benimsenmiştir (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2011, s. 7). GB sonrası, Türkiye’ye uluslararası otomobil üreticilerinin ilgisi artmıştır. Opel, Toyota, Honda ve Hyundai gibi küresel üreticiler, Ege ve Marmara bölgelerine yatırım yaparak ana sanayii üretimine başlamıştır. Uluslararası üreticilerin yatırımlarına paralel, piyasadaki ürün ve model çeşitliliği artmış ve iç pazardaki rekabet yükselmiştir. Artan yatırımların sektöre sağladığı en önemli rekabet avantajı ise ana ve yan sanayiye teknoloji transferi hızlanmasıdır. Her iki sektörde üretim süreçleri, grup yoğunluklu iyileştirme

alışmaları, Ar-Ge faaliyetleri, pazarlama kanalları, satış ve satış sonrası hizmetlerinde yapısal dönüşüm yaşanmıştır. Ana sanayi üretiminde ise ilk kez Japon Otomotiv üreticisi Toyota tarafından geliştirilen yalın üretim modeli kısmen yaygınlaşmıştır (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 8). GB sonrasındaki hızlı dönüşüm sürecini sektörün yabancı sermaye ortaklığını artırmıştır. Halen pek çok otomotiv fabrikasında üretim ağırlıklı olarak lisanslı firmalar tarafından yapılmaktadır.

Son yıllarda yerli otomobil üretimi için bazı girişimler görölse de, henüz tamamen yerli marka yoktur. Siyasal iktidar tarafından sürekli gündemde tutulmaya çalışılan *yerli otomobil üretimi* fikri sektörde pek fazla rağbet görmemiştir. TOS'un mevcut durumu değerlendirildiğinde üretim ve pazarlamada "küresel entegrasyonun" büyük ölçüde tamamlandığı görülür. Dış pazardaki satış rakamları, üretimde *kalite yönetimi* ve *verimlilik yetkinliğinin* ulaştığı seviye açısından önemli bir gösterge olarak kabul edilir. Ürün ve hizmet kalitesine artmasına rağmen, ithalatın artması, Çin, Brezilya, Hindistan, Doğu Avrupa ülkeleri gibi gelişmekte olan ülkelerin son yıllarda otomotiv üretimine yaptıkları yatırımlardan kaynaklanmaktadır. Küresel pazarlardaki gelişmeler rekabet koşullarının giderek artmasına yol açmaktadır.

Son yıllarda artan ihracata rağmen sanayi üretiminin kar oranları, küresel ölçekte rekabet koşullarının ağırlaşmasından dolayı sınırlı seviyelerdedir. Türkiye'nin rekabet ettiği *alternatif ülke ve merkez* sayısı her geçen yıl artmaktadır (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2011, s. 7). Sektörün günümüze kadar gösterdiği gelişim ve yapısal dönüşüm süreci önemsenmelidir, fakat sektörde faaliyet gösteren ÇUŞ'ların üretim merkezleri ve yatırımlarındaki küresel geçişkenlik hızı dikkate alındığında, verimlilik ve rekabet gücünü artırıcı tedbirlere odaklanması gerekir.

2.2.3. 1980 Sonrası Otomotiv Sektörünün Gelişimi

Türkiye’de faaliyete, montaj sanayi olarak başlayan otomotiv sektörü, pek çok ekonomik krize rağmen gelişimini sürdürebilmeyi başarmıştır (BSTB, 2011). Özellikle 1980’li yıllardan sonra görülen ekonomide dışa açılma ve liberalleşme politikalarına paralel büyük gelişme kaydetmiştir. Liberal ekonomik politikalar uzun vadede sektörü dışa açık, rekabetçi ve ekonomik ölçeklerde üretim yapabilecek konuma getirmiştir. Çeşitli gerekçelerle uzun yıllar boyunca uygulanan korumacı politikalar, sektörün dış piyasalardaki rekabet gücünü azaltarak iç pazara yönelmesine neden olmuştur. İç pazardaki ürün çeşitliliği, model yenilemenin yüksek maliyeti ve iç talebin yetersizliği gibi sebeplerden ötürü, sınırlı kalmıştır. TOS’un daha çok montaj sanayisine benzeyen üretim modeli ile uluslararası pazarlarda rekabet etmek ve ihracatın arzu edilen seviyelere yükselmesi bu dönemde mümkün olmamıştır.

Otomotiv üretiminde iç talebinin rolü büyüktür. Bu nedenle sektöre yatırım yapmayı planlayan otomotiv üreticileri iç talep kapasitesini dikkate alarak yatırım planlarını oluşturur. Talep yetersizliği ve finansal istikrarsızlıkların sık karşılaşıldığı ülkelerde otomotiv üretimi risklidir ve bu nedenle yatırımcılar bu ülkelere yatırım yapmayı tercih etmezler. Yabancı yatırımların yetersiz olması sektörel gelişimin önündeki temel problemlerin başında gelir ve oligopolistik yapı oluşturur. Türkiye’de iç pazarın kontrolününün 1990’lı yıllara kadar, yüksek gümrük vergileri ve düşük iç talep gibi faktörlerden ötürü, iki ana sanayii üreticisinin elinde olması, sektörün gelişimini yavaşlatmıştır. İç talep elastikiyetinin kriz ve resesyonlara duyarlılığı yüksektir. Siyasal istikrarsızlıktan kaynaklanan döviz krizleri bu nedenle yabancı yatırımların azalmasına yol açar (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 19).

1990’lı ve 2000’li yıllarda dış ticaret bilançosundaki açıklar neticesinde artan döviz talebinin karşılanamaması, ülkeyi sık aralıklarla tekrarlanan krizlere sürüklemiştir. İç talepteki fiyat elastikiyeti, KKO’nını düşürerek üretim maliyetlerinin yükselmesine neden olmuştur. Kriz ve resesyon dönemlerini takip eden yıllarda KKO’da dramatik düşüşler göze çarpar. İç talebi olumsuz etkileyen diğer faktörler ise tüketicilerin ödediği yüksek vergiler, yakıt fiyatları, sigorta bedelleri ve bakım

masraflarıdır. Söz konusu problemlerin bazıları günümüz için halen geçerliliğini korumaktadır. Sektörün tepe yöneticileri, AB ülkeleri ile kıyaslandığında oldukça yüksek oranlarda olan bu tür maliyetlerin azaltılması için yasal düzenlemelere gidilmesi gereğini sıklıkla dillendirmektedir. Buna rağmen son yıllardaki milli gelir artışına bağlı zenginleşmenin etkisi ile iç talep artmaktadır.

Tablo 11. Türkiye’deki Başlıca Otomotiv Üreticileri ve Üretim Miktarları (2010)

Firmalar	Aidiyet	Ortak	Ürün	KapasiteAraç/Yıl
TOFAŞ/FIAT	JV	FIAT	Binek Araç	400.000
OYAK RENAULT	JV	RENAULT		360.000
TOYOTA	FDI	TOYOTA		150.000
HYUNDAI ASSAN	JV	HYUNDAI		100.000
HONDA	FDI	HONDA		50.000
Binek AraçToplamı				1.060.000
FORD OTOSAN	JV	FORD	CV	330.000
HYUNDAI ASSAN	JV	HYUNDAI		25.000
KARSAN	Lokal	PSA/RENAULT TRUCK/HYUNDAI		28.000
B.M.C.	Lokal	Lokal		20.000
M.BENZTÜRK	JV	MERCEDES-BNZ.		18.500
ANADOLU ISUZU	JV	ISUZU		13.155
TEMSA	Lokal	MITSUBISHI		10.500
OTOKAR	Lokal	LANDROVER		8.800
M.A.N.	FDI	MAN		1.700
CVToplam				455.655
Toplam				1.515.655

Kaynak: Özbudun, 2010, s. 6

2003 yılından itibaren sağlanan makroekonomik istikrar, otomotiv sektörü üretiminde KKO’nı yükseltmiştir. Üretimi yapılan pek çok otomotiv ürünü daha düşük maliyetlerde üretilerek rekabet gücünü artırmıştır. Tablo 11’de TOS’da faaliyet gösteren firmaların üretim rakamları ve ortaklık modelleri görülmektedir.

Japon otomotiv üreticilerinin yüksek rekabet gücünü açıklayan pek çok etken sayılabilir. Bunların başında hiç kuşkusuz üreticilerin yüksek verimliliğe odaklanması gelir. II. Dünya savaşında yerle bir olan endüstrinin günümüzde dünyanın en büyük ihracatçısı konumuna yükselmesini sağlayan en önemli sebep sektörel verimliliktir. Lieberman, Lau & Williams (1990), ABD’li altı büyük otomobil üreticisi ile üç büyük Japon üreticinin verimliliklerini araştırarak, Japon üreticilerin daha yüksek verimlilik oranları ile üretim yaptığı sonucuna ulaşmıştır. Üretim faktörlerinin her aşamasında japon üreticilerin özellikle ABD’li üreticilere kıyasla belirgin üstünlüğü vardır. Üretim maliyetlerinde ortalama % 30 oranındaki tasarruf miktarı üreticilerin küresel piyasalardaki satış performansını yükseltmektedir. TOS için de benzer tesbitte bulunulabilir. Son on yılda artan verimlilik, rekabet avantajı ile birlikte sektörü, ihracatın lokomotif sektörü haline getirmiştir. 1990’lı yılların ikici yarısından itibaren korumacı politikaların azaltılarak, yatırımların desteklenmesi ve AB ile yapılan Gümrük Birliği (GB) antlaşması, uzun dönemde sektörün uluslararası pazarlardaki rekabet gücünü artırmıştır. Yabancı yatırımların kolaylaştırılması, sektörde faaliyet gösteren pek çok üreticinin, yabancı sermaye ortaklığı ve yabancı üreticilerin lisansı altında üretim yapmasına olanak sağlamıştır. Ana sanayide yabancı yatırım oranının artması sektörün gelişiminde oldukça önemli olan yan sanayininde gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Günümüzde yeni bir marka ile dünya pazarlarına giriş yapmak oldukça maliyetli ve güçtür. Bu nedenle son yıllarda siyasal hükümet tarafından teşvik edilmeye çalışılan yerli otomobil markası yaratma fikri, sektörün üreticileri tarafından kabul görmemektedir. Sektör yöneticileri mevcut durumun ülke ekonomisine olumlu katkı sağladığını belirtmektedir. Yerli bir marka yaratmak için yapılması gereken yatırım miktarının yaklaşık 4 milyar USD civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu rakam başarısından şüphe duyulan bir yatırım için oldukça yüksek bir miktardır. Yan sanayi ile birlikte sektörde 1000’in üzerinde firma faaliyet göstermektedir. Bu firmaların 400’den fazlası ihracat yapabilme yeteneğine sahiptir (Bedir A. , 2002, s. 29). Gelişmekte olan ülkeler ile kıyaslandığında bu oran oldukça yüksektir.

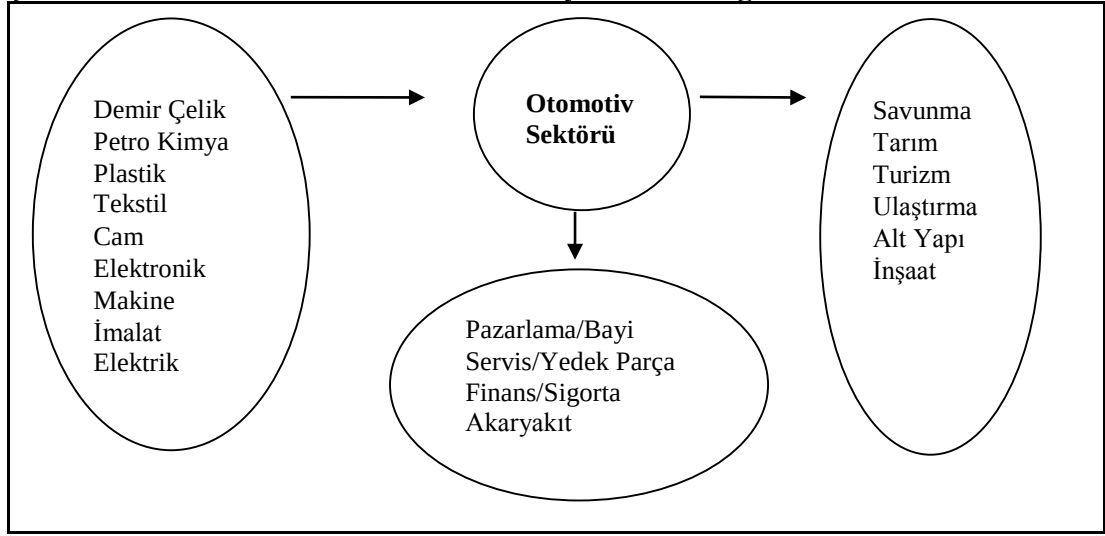
Üreticilerin neredeyse yarısının ihracata odaklanması sektörün rekabet gücüne olumlu yansımaktadır.

2.2.4. Türk Otomotiv Sektörünün Mevcut Durumu

Otomotiv sektörü ülke ekonomisine, yarattığı istihdam, vergi gelirleri ve dış ticaret hacmine yaptığı katkı giderek artmaktadır. Sektörün imalat sanayii toplam üretimi içindeki payı, imalat sanayii sektör ortalamasından fazladır. Sektör demir-çelik, hafif metaller, petro-kimya, lastik, plastik gibi temel sanayi dalları ürünlerinin ana tüketicisi konumundadır (Görener & Görener, 2010, s. 1214). Ana sanayisinin tedarikçisi olan pek çok alt sektörün gelişimine ve verimliliğine pozitif katkıda bulunur (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 4). Bu nedenle imalat sanayii yatırımlarındaki en büyük pay otomotiv sektörünüdür (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012, s. 5).

Motorlu taşıt üreticileri, nihai çıktısı otomobil ve taşıt araçları olan ana sanayii ve aksam, parça ve sistem üreticisi olan yan sanayiiden meydana gelir. Her iki sanayi dalının üretim süreci ve sonrasındaki fonksiyonları hayati derecede birbirine bağlıdır. Yan sanayisi gelişmemiş ülkelere, ana sanayii üreticileri tedarik zincirinde karşılaşılması muhtemel problemler ve üretim maliyetlerinden ötürü yatırım yapmazlar. Ana sanayisi olmayan ülkelerde ise yan sanayinin kurulup gelişebilmesi mümkün değildir, bu nedenle sektörel bazda zincirleme işbirliğinin geliştirilmesi son derece önemlidir. Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren tüm üreticiler bu nedenle hayati derecede birbirine bağımlıdır. Şekil 13'te otomotiv sektörünün ekonomiye katkı diyagramı gösterilmiştir.

Şekil 13. Otomotiv Sektörünün Ekonomiye Katkı Diagramı



Kaynak: Uçan, 2005, s. 126

Sektörün gelişimi ve yabancı yatırımların artması için iç talep hayati derecede önemlidir. 2003 yılında Türkiye’de her bin kişiye düşen araç sayısı 95 iken, son 10 yıldaki büyümeye paralel olarak, 2012 yılına gelindiğinde % 60 oranında artarak 151’e yükselmiştir (KPMG, 2013, s. 10). İç talepteki artış doğal olarak sektöre yapılan yatırımları artırmaktadır. Ana sanayide yerli ve yabancı toplam yirmi iki adet otomotiv üreticisi firma vardır. Kriz ve resesyon dönemlerinde düşen ana sanayinin KKO, 2010 yılında % 72 seviyesine çıkarak, sektörel bazda toplam üretim miktarı 1.561.155 adet olarak gerçekleşmiştir (Deloitte, 2010, s. 11). 2007 krizinin ardından, AB pazarında görülen talep daralması üretiminin % 70’ni ihraç eden üreticilerin üretim miktarını azaltmıştır. Üreticilere destek olmak için hükümet tarafından uygulanan kısa süreli vergi indirimi gibi geçici tedbirler sonucunda iç pazardaki satışlar artmıştır.

2.2.5. Türk Otomotiv Sektörünün Yapısı ve Bölgesel İşbirliği

Otomotiv üretimi dünyanın hiçbir yerinde, tüm aksamaları ile, tek bir ülkede yapılmaz. Üretimde kullanılan pek çok parça ve aksamı değişik ülkelerden ithal edilmek zorundadır. Küresel bazda sektörel bağlantıların çok gelişmiş ve kuvvetli olmasına rağmen, yinede tam anlamı ile *global* sektör olarak kabul edilmez. Mevcut hali ile *bölgesel işbirliği* daha gelişmiş ve sektörün yapısına daha uygundur (Sturgeon & Biesebroek, 2010, s. 2). Bu nedenle, dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi,

küresel ve bölgesel üreticilerle yoğun işbirliği sürekli geliştirilmek zorundadır. Türkiye’de üretimi yapılan bazı modellerin yerlilik oranı % 85-90 civarındadır. Bu oran, dünyanın pek çok ülkesine kıyasla oldukça yüksektir. Yan sanayinin gelişmişlik seviyesi, yabancı yatırımların sektöre olan ilgisini artırarak, uluslararası ortaklıkların yatırım kararını kolaylaştırır. Yan sanayisi gelişmiş olmayan ülkelerde ÇUŞ’ların sektöre yatırım yapmaları beklemek pek gerçekçi bir yaklaşım değildir. Bölgesel işbirliğinin yanında coğrafi faktörlerinde sektörel gelişime katkıları vardır. Örneğin, Türkiye’nin olumsuz yol koşullarının ve yetersiz raylı sistem ağının yan sanayinin gelişimine beklenenin aksine bazı olumlu katkıları olmuştur. Yolların, gerek coğrafi sebeplerden gerekse yetersiz bakım ve yatırımlardan dolayı, ülke genelinde gelişmiş ülkeler ile kıyaslandığında kötü olması, satış sonrasında tüketicilerin yedek parça ihtiyacını artırmıştır. Satış sonrası hizmetleri kapsayan yedek parça imalatında uzmanlaşmaya yol açarak, kalite ve satış miktarı artmıştır. Yan sanayinin üretim kalitesi artan talebe paralel olarak giderek yükselmiştir (Berzin, 2011, s.15). Sanayileşmiş ülkelerin çoğunda, sanayi üretimini destekleyen nakliye hizmetleri raylı sistemler vasıtası ile yapılır. Raylı sistemlerin nakliye hizmetlerindeki maliyeti kara taşımacılığı ile karşılaştırıldığında oldukça düşüktür. Türkiye gibi raylı sistemlerin yeterince gelişmediği ülkelerde, sanayii taşımacılığı ve toplu taşımanın büyük kısmı, kara taşıtları ile yapılır. Kişi başına düşen otomobil sayısının gelişmiş ülkelere kıyasla düşük olması, toplu taşımada araç ihtiyacını artırarak sektörel bazdaki uzmanlaşmaya katkı sağlamıştır. Raylı sistemlerin yeterince gelişmiş olmaması ve kişi başı araç sayısının düşük olması, kara taşımacılığının giderek yaygınlaşmasına ve ticari araçlara talebin artmasını sağlamıştır. Kara taşımacılığı, son yıllarda raylı sistemlere yapılan yatırımların artmasına rağmen, halen ülke genelinde en yüksek paya sahiptir. Ticari araçlara talebin artması, özellikle yan sanayi ve ticari araç segmentinin rekabet gücüne olumlu yansımıştır. Türkiye, ticari araç üretiminde AB’nin önde gelen ülkeleri arasındadır.

Türk otomotiv yan sanayisinin de faaliyet gösteren pek çok firma uluslararası kalite belgesine sahiptir. Ana sanayinin ihtiyaç duyduğu pek çok aksamın yan sanayide üretilmesi küresel rekabet gücünü yükseltmektedir.

Son yıllarda doymuş pazarlardaki müşteri talebinin, fiyat avantajından üstün güvenlik özelliklerine yönelmesi, yan sanayinin önemini artırmaktadır. Uluslararası üreticilerin yan sanayiye teknoloji transferi bu nedenle hızlanmaktadır. Üretimde yüksek teknoloji kullanım oranının artması, verimliliğinin küresel ve bölgesel pazarlarda rekabet edebilecek seviyeye yükselmesine yardımcı olmaktadır. Yan sanayinin başlıca ürettiği parça ve aksamlar şu şekilde sıralanabilir (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012, s. 13);

- Komple motor ve motor parçaları
- Aktarma organları
- Fren sistemleri ve parçaları
- Hidrolik ve pnömatik aksamlar
- Süspansiyon parçalar
- Emniyet aksamları
- Kauçuk ve lastik parçalar
- Şasi aksam ve parçaları
- Dövme ve döküm parçalar
- Elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri
- Akü
- Oto camları
- Koltuklar

Ana sanayinin ihtiyaç duyduğu pek çok aksam ve parçanın yan sanayide üretilmesine rağmen; motor-vites kutusu, diferansiyel kutusu ve elektrik-elektronik kontrol sistemleri gibi araç üretiminde kullanılan bazı aksamların üretimi oldukça düşük seviyededir. Üretimi henüz yapılamayan parça ve aksamların, katma değer oranının yüksek olması, yan sanayinin kar marjını olumsuz etkilemektedir. Üretimde katma değer oranını yükselmesi için yeni teknolojilerin üretilmesi ve geliştirilmesi gerekir. Yeni teknoloji üretimi Ar-Ge harcamalarının yükseltilmesi mümkündür. Bu nedenle ana ve yan sanayideki Ar-Ge projelerine destek verilmesi gerekir. Tablo 12’de sektörde faaliyet gösteren firmaların üretim kapasiteleri gösterilmiştir.

Tablo 12. Sektördeki Firmaların Üretim Kapasiteleri

Firmalar	Otomobil	%	Kamyon	%	Kamyonet	%	Otobüs	%	Minibüs- Midibüs	%	Traktör	%	TOPLAM
A.İsuzu	0	0	7.200	12	2.400	1	0	0	3.555	11	0	0	13.155
Askam	0	0	4.000	7	4.150	2	450	6	400	1	0	0	9.000
BMC	0	0	10.000	16	5.000	3	800	11	6.000	13	0	0	21.800
Ford Otosan	20.000	3	14.400	24	135.000	71	0	0	45.000	66	0	0	214.400
Honda Türkiye	30.000	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.000
Hyundai Assan	100.000	13	0	0	15.000	8	0	0	10.000	15	0	0	125.000
Karsan	0	0	0	0	15.000	8	0	0	10.000	15	0	0	25.000
Man	0	0	1.750	3	0	0	1.500	21	0	0	0	0	3.250
M.Benz	0	0	10.200	17	0	0	3.000	43	0	0	0	0	13.200
Otokar	0	0	0	0	3.600	2	0	0	4.200	10	0	0	7.800
Otoyol	0	0	6.500	11	2.500	1	0	0	3.500	9	0	0	12.500
Renault	226.000	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	226.000
Temsa	0	0	7.000	11	8.000	4	1.300	18	1.300	1	0	0	17.600
Tofaş	250.000	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	250.000
Toyota	150.000	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150.000
T.Traktör	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35.000	54	35.000
Uzel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.000	46	30.000
TOPLAM	776.000	66	61.050	5	190.650	16	7.050	1	83.955	7	65.000	5	1.183.705

Kaynak: Uçan, 2005, s. 119

Otomotiv sektörü dolaylı ya da direkt olarak inşaat, turizm, yapı malzemeleri, demir çelik vb. gibi pek çok sektörün büyümesine katkı sağlar. Stratejik önemi büyük olan savunma sanayinin gelişimine de katkı sunar. Son yıllarda sağlanan teknolojik gelişime paralel olarak savunma sanayisinin ihtiyacı olan pek çok projenin üretimi sektör tarafından yapılmaktadır. Bu nedenle savunma sanayisinin dışa bağımlılığını giderek azaltmaktadır.

Üretimindeki en büyük pay otomotiv üretimi olmasına rağmen uzmanlaştığı segment hafif ticari araçlardır. Otomotil üretim miktarında ABD, Japonya, Çin, AB ülkeleri ve Güney Kore'nin gerisindeyken, hafif ticari araç tasarım ve üretiminde Fransa ile aynı düzeyde, İtalya ve İngiltere'nin önüne geçerek AB'nin önemli üreticileri ile rekabet edebilecek düzeydedir. AB ülkeleri arasında en fazla hafif ticari araç üreten ülke İspanya'dır. AB'li üreticilerin son yıllarda hafif ticari araç üretiminde,

model tasarımı ve üretiminde uzmanlaşmış Türkiye'yi tercih etmektedir (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 46-48).

Tablo 13. Taşıt Araçları Aksam ve Parçaları İthalatı

YILLAR	İTHALAT (\$)		
	Taşıt Araçları	Aksam,Parça	Toplam
1992	536.147.000	2.068.749.179	2.604.896.179
1993	1.045.825.000	2.305.496.792	3.351.321.792
1994	308.585.000	1.015.400.631	1.323.985.631
1995	470.835.000	2.674.822.812	3.145.657.812
1996	1.433.069.000	2.927.970.638	4.361.039.638
1997	2.406.205.000	3.881.296.651	6.287.501.651
1998	2.104.750.000	4.544.528.628	6.649.278.628
1999	1.732.033.000	3.260.712.233	4.992.745.233
2000	3.442.076.000	4.833.854.780	8.275.930.780
2001	768.192.000	1.805.596.825	2.573.788.825
2002	1.153.186.000	2.755.034.371	3.908.220.371
2003	3.441.543.000	3.903.865.458	7.345.408.458

Kaynak: Uçan, 2005, s. 121

Sektörün tedarik zinciri ham madde-tüketici arasındaki tüm ilişkileri kapsar. Yan sanayii için öncelikli hedef *ana sanayi* üreticilerinin taleplerini rekabetçi ekonominin koşullarına uygun şekilde karşılamaktır (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012, s. 14). Tedarik zinciri ve ham madde üretimi, kalite, maliyet, lojistik, tasarım, üretim yönetiminin ortaklığını zorunlu kılar. Bu ortaklık sektör üreticileri arasında uzun dönemli stratejik işbirliğinin geliştirilmesini gerektirir (Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2011). Firmaların küresel pazarlardaki üreticilerle de uyumlu çalışması son derece önemlidir.

Üreticilerin büyük çoğunluğunun iletişim teknolojilerinin en yoğun kullanıldığı Doğu Marmara Bölgesinde konumlanması, teknoloji transferini kolaylaştıran önemli bir sebeptir. Ülkenin diğer bölgelerine kıyasla en gelişmiş iletişim ve ulaştırma ağına sahip olması, lojistik anlamda pek çok avantaj sağlamaktadır. Aynı zamanda ülke genelindeki en yoğun araç kullanım oranına

sahiptir. Yalnızca İstanbul'daki otomobil sayısı ülkenin geri kalanındaki toplam araç sayısından daha fazladır ve bu sayı giderek yükselmektedir (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 12). İç talebin ülke genelinde refah seviyesinin daha yüksek olduğu bölgelere yoğunlaştığı görülür. Bu nedenle bölgeler arasındaki refah seviyesi farklılıklarının giderilmesi, sektör açısından doymamış yeni pazarlar oluşturacaktır.

2.2.6. Yıllara Göre Üretim, Üretim Kapasitesi ve Kapasite Kullanımı

Yurtiçindeki iktisadi krizlerin olumsuz etkilerine rağmen 1950'lerden bu yana otomotiv sektörü hızlı bir gelişim göstermiştir. Özellikle, 2000'li yıllardaki ekonomik istikrara paralel büyüyerek ülkenin en önemli ihracat sektörü haline gelmiştir. 1990'lı yıllardaki pek çok ekonomik krize rağmen, ortalama % 25'lik talep artışı yerli ve yabancı yatırımların artmasındaki en temel faktördür. 2002 yılında 949 bin adete ulaşan üretim kapasitesi, 2005 yılında 1,1 milyona, 2011 yılı sonunda ise 1,5 milyon adeti geçmiştir (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012, s. 15). Tablo 14'te TOS'un ürün kategorileri bazındaki üretim miktarları görülmektedir.

KKO'da kriz dönemlerinde görülen hızla düşüşler, üretim maliyetlerini yükselterek, rekabet gücünü olumsuz etkiler. 1970'li yıllara kadar sınırlı sayıda üreticinin faaliyet gösterdiği sektör, Taylorist üretim modeli olarak bilinen kayan bant sistemi teknolojisi ile üretim yaparken, sonraki yıllarda kısmi olarak, Japon üreticiler tarafından geliştirilen *ekonomi* ve *esnekliği* birleştiren, yalın üretim teknolojisini kullanmaya başlamıştır. Yalın üretim modelinde temel amaç, üretimde sıfır hata ve sıfır stok motivasyonu ile israfın azaltılmasıdır. Üretim sürecinde karşılaşılan hatalara daha hızlı müdahale edilerek hatalı üretim miktarını azalması sağlanarak, hatalı üretimden sonucu karşılaşılabilecek pek çok aksalığın önüne geçerek, verimliliği ve rekabet gücünü yükseltmektedir. Kayan bant sisteminin yeteneksiz işçilik, yüksek model yenileme maliyeti ve çalışanların kurumsal yapıya düşük bağlılık seviyesi gibi bazı dezavantajları vardır (Özşahin, 2009, s. 12). Dünyadaki otomotiv üreticilerinin yalın üretim sistemini kısmen uygulamaya başlaması, Türkiye gibi lisans altında üretim yapan ülkelere teknoloji transferinin hızlanmasına sebep olmuştur. Yalın

üretim sisteminde problemlere anında ve hızla müdahale edilmesi, öncesinde yaygın olarak kullanılan diğer hantal üretim modelleri ile kıyaslandığında üreticilere önemli avantajlar sağlamaktadır. Yalın üretim modeli ile, yüksek verimlilikte, müşterilerin beklentilerini karşılayacak model çeşitliliğinde üretim yapılması mümkündür. Model çeşitliliği artarken, maliyetler düşer (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 12).

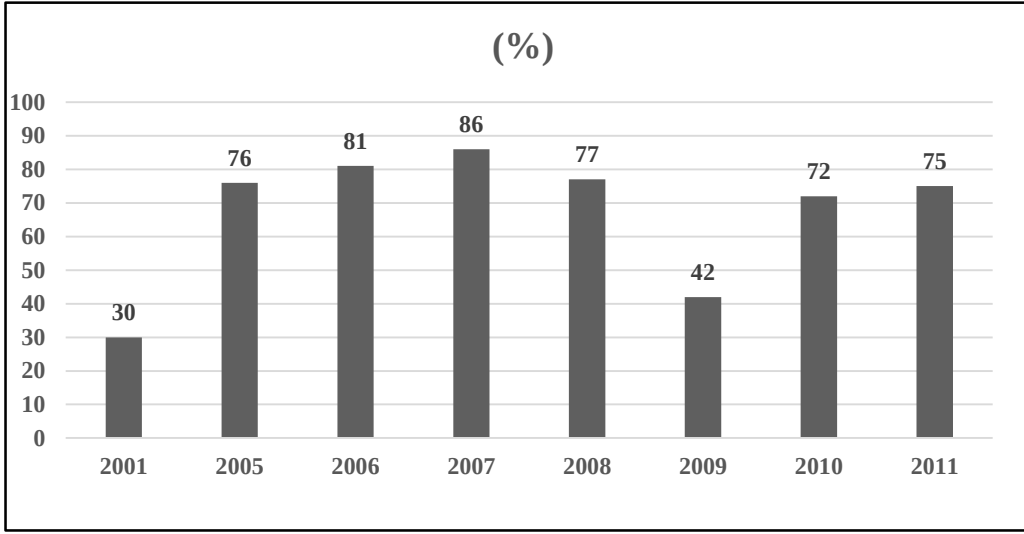
Tablo 14. Türk Otomotiv Sektöründe Ürün Kategorileri Bazında Üretim (Adet)

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Traktör	Toplam
1963	30	999	1.458	12	631	0	7.982	11.112
1970	3.660	6.041	4.395	806	1.099	4	7.518	23.523
1980	31.529	8.308	7.322	1.101	2.130	491	16.936	67.817
1990	167.556	16.933	10.553	1.689	7.898	4.288	30.098	239.015
1993	348.095	31.343	19.766	1.933	12.084	7.435	32.809	453.465
1994	212.651	12.108	9.602	1.034	4.924	2.855	25.169	268.343
1995	233.412	19.759	16.808	1.279	7.645	3.537	44.068	326.508
1996	207.757	29.432	21.032	2.499	10.171	5.856	52.590	329.337
1997	242.780	43.693	32.435	3.449	12.935	9.060	55.565	399.917
1998	239.937	31.823	45.517	3.040	13.910	10.275	60.500	405.002
1999	222.041	13.096	37.551	2.327	12.894	9.953	27.435	325.297
2000	297.476	28.348	68.807	4.213	20.597	11.506	37.434	468.381
2001	175.343	6.683	76.672	2.501	6.486	3.000	15.052	285.737
2002	204.198	12.295	116.872	2.684	6.139	4.377	10.652	357.217
2003	294.116	19.041	195.606	4.490	13.625	6.794	28.794	562.466
2004	447.152	31.790	301.563	4.839	26.972	9.903	38.627	860.846

Kaynak: Uçan, 2005, s. 121

GB sonrasında iç pazarda ithal otomobillere olan talebin artması yerel üreticilerin pazar paylarında önemli düşüşlere sebep olmuştur. 2000’li yıllara dek iç pazarın % 90’nını elinde tutan TOFAŞ ve RENAULT gibi üreticiler yalın üretim modelini kısmen uygulayarak, yabancı üreticilerle rekabet edebilmek için model sayısını ve ürün kalitesini yükseltmeye başlamıştır. Bu durum iç pazarda ürün çeşitliliğini artırmıştır. GB’ne en fazla karşı çıkan sektörlerin otomotiv ve beyaz eşya üreticileri olması, sonrasında ise antlaşmadan en fazla bu iki sektörün istifade etmesi ayrı bir ironidir. GB ile birlikte sektör üreticilerinin küresel rekabet gücü giderek artmıştır. Grafik 4’te otomotiv sektörünün 2001-2011 yılları arasındaki KKO oranları görülmektedir.

Grafik 4. Yıllara Göre Kapasite Kullanım Oranı (2001-2011)



Kaynak: Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012, s. 16

Otomotiv üretiminde maliyetlerini etkileyen en önemli faktör KKO'dır. KKO'nın düşmesi maliyetleri yükselterek rekabet gücünü azaltır ve sektörü olumsuz etkiler ve iç ve dış kaynaklı ekonomik krizlere duyarlılığı yüksektir. Sektörün tüm ürün grubu ve üretim segmentlerinde bu düşüşler kolaylıkla görülebilir. Ana sanayide meydana üretim miktarındaki azalma yan sanayii üreticilerinin de satışlarının düşmesine yol açar. 2001 yılında yerel ekonomideki krizlerin ardından % 30 seviyesine düşerken, 2005 yılına gelindiğinde ekonomideki büyümeye paralel olarak % 76'ya yükselmiştir. 2007 yılındaki ABD kaynaklı küresel ekonomik krizin, AB ülkeleri başta olmak üzere tüm dünya ekonomilerini derinden etkilemesi, ihracatın büyük kısmını AB ülkelerine yapan TOS'u dış satışlarını azaltmış ve KKO'nın tekrar % 42 seviyesine düşmesine neden olmuştur. Tablo 15'te 2000-2011 yılları arası KKO oranları üretim gruplarına göre gösterilmektedir. Kriz dönemlerinde % 16 seviyesine kadar inişler görülse de, krizlerin olumsuz etkilerinden çıkıldıkça KKO oranlarının istikrarlı bir şekilde yükseliş eğilimine girdiği kolaylıkla görülmektedir.

Tablo 15. Kapasite Kullanım Oranları (%)

Araçlar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Hafif Araçlar	50	31	38	54	75	78	89	91	80	59	74	76
Ağır T. Araçlar	56	16	24	38	56	62	41	56	73	37	44	66
Toplam Taşıt Araçları	50	30	36	53	74	77	81	86	77	42	72	69
T. Traktörleri	58	23	16	44	59	58	62	46	35	33	67	100

Kaynak: OSD, 2011, s. 11

2007 küresel krizinin ardından ülke genelinde ekonomik krizin etkilerini hafifletmek için devlet tarafından alınan tedbirler sonucunda otomotiv satışları iç pazarda tekrar canlanmıştır. 2009 yılı için NACE Rev.2 standartlarına göre hazırlanan satış verilerine göre, 33,5 milyar TL'ye yükselen üretimin toplam imalat sanayi içindeki payı % 8'dir. İşletme sübvansiyonları ve dolaylı vergiler dikkate alınarak hesaplanan, işletme faaliyetlerinden elde edilen gayri safi gelir olarak tanımlanan faktör maliyetiyle katma değer, 2009 yılı verilerine göre (NACE Rev.2 Kod 29 baz alındığında) 6,6 milyar TL olarak gerçekleşmiştir (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012, s. 18). 2001 yılındaki dönüşümün ardından hızla artan üretim miktarı ve istatistiki olarak ölçülemeyen üretim kalitesi sonucunda, 2015 yılında iki milyondan fazla üretim adedine ulaşacağı tahmin edilmektedir (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 14). Sektörün arzu edilen üretim miktarına ulaşması için ana faktör KKO'dır.

2.2.7. Otomotiv Sektöründe Ar-Ge Harcamaları

20.yy en önemli buluşlarından biri, Ford motor fabrikalarında geliştirilen, üretim verimliliği ve rekabet gücüne yükselten, kayan bant sistemidir. Model üretim çıktısını yükselterek, otomobili ve modeli benimseyen diğer endüstrilerde üretilen pek çok ürünün üretim maliyetlerini düşürürerek tüketimini yaygınlaştırmıştır. Kayan bant sisteminin yaklaşık bir asır sonra Toyota fabrikalarında geliştirilen yalın üretim modeli, otomotiv üretimindeki bir diğer dönüm noktasıdır. Otomobil üreticilerinin geliştirdikleri üretim modellerinin, üretim maliyetlerini azaltırken, üretim miktarını artırması, otomobilin yaygınlaşmasına ve günümüzün vazgeçilmez tüketim mallarından biri haline gelmesine yaptığı katkı büyüktür (Freyssenet, 2009, s. 1). Geliştirilen üretim model ve tekniklerinde yapılan yatırımların ve Ar-Ge harcamalarının payı büyüktür.

Ana sanayide faaliyet gösteren üreticilerin büyük çoğunluğu ÇUŞ'ların lisansı altında üretim yapmaktadır. Yabancı yatırımcıların artan yatırımlarının sektörün gelişimine sunduğu olumlu etkinin yanında bazı olumsuz sonuçları da mevcuttur. Örneğin, teknoloji transferini de hızlandırırken, gelişmekte olan ülkelerdeki üreticilerin Ar-Ge yatırımlarının azaltmasına neden olur. Ar-Ge yatırımlarını yükseltmeden yeni teknolojilerin geliştirilerek üretilmesi mümkün değildir. Üretim yapılan segmentin zaten düşük olan kar marjı, katma değeri yüksek olan aksamların teknoloji transferi ile üretimde kullanılması ile azalır. Üretim sırasında araçlara monte edilen yüksek teknoloji ürünlerin, sektörde üretilerek kullanılması teknoloji transferinden kaynaklanan olumsuzlukları azaltır.

Yeni teknoloji üretiminde kilit rol oynayan Ar-Ge harcamalarının düşük olmasına rağmen, hafif ticari araç üreten firmaların tasarım, bilgi birikimi ve kalifiye eleman sayısının yeterli seviyede olması, sektöre küresel ölçekte rekabet avantajı sağlamaktadır. Ar-Ge harcamaları hafif ve ağır ticari araç üretimine yoğunlaşmaktadır (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2011, s. 18). Otomotiv sektöründe Ar-Ge harcamalarının büyük kısmı genellikle üretim öncesi dönemi kapsamaktadır. Araştırmalar, teknolojik bilgi üretimi, üründe ve üretim süreçlerinde yenilik yapılması, ürün kalitesi ve standardının yükseltilmesi, verimliliğin artırılması, üretim maliyetlerinin düşürülmesi, teknolojik bilginin ticarileştirilmesi, rekabet öncesi işbirliğinin geliştirilmesi, teknoloji yoğun üretim, girişimcilik ve bu alanlara yönelik yatırımlar üzerine yoğunlaşmaktadır (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012, s. 19). Son yıllarda AB üyelik sürecindeki gelişmelerle artan Ar-Ge harcamalarına rağmen, sektörel bazda henüz küresel piyasalardaki üreticilerle kıyaslanacak seviyede olduğunu söylemek mümkün değildir. Özetle ifade etmek gerekirse, yeni teknoloji üretmek yerine, teknoloji transferine odaklanılması, sektörün üretim maliyetlerini yükselterek, rekabet gücünü olumsuz etkileyen bir faktördür.

AB üyelik sürecinde yapılan antlaşmalara göre, % 1'i özel sektör tarafından olmak üzere, GSYİH % 2'si Ar-Ge'ye harcanmak zorundadır. Bu nedenle son yıllarda devlet tarafından Ar-Ge harcamalarına ayrılan kaynak miktarı artırılmış ve ülkenin

önde gelen üniversiteleri ile sektör arasındaki işbirliğini geliştirmenin yolları aranmaktadır. Bu amaçla İTÜ ile OSD arasında 2003 yılında geliştirilen ortaklık modeli çerçevesinde *Otomotiv Teknoloji Ar-Ge Merkezi (OTAM)* kurulmuştur. Merkezde güvenlik testleri başta olmak üzere üniversiteler ve sektör üreticileri tarafından desteklenen pek çok proje yürütülmektedir. OTAM’da elde edilen olumlu sonuçlar neticesinde, üniversite ve kamu temsilcilerinden oluşan toplam 27 üyenin ortaklığı ile Otomotiv Teknoloji Platformunun (OTEP) kurulmuştur (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2011, s. 18). Tablo 16’da otomotiv sektörü ana sanayisinde faaliyet gösteren üreticilerinin kategorileri göre 2004 yılı üretim miktarı gösterilmektedir.

Tablo 16. Otomotiv Sektöründeki Firmaların Üretim Kapasiteleri (2004)

Firmalar	Otomobil	%	Kamyon	%	Kamyonet	%	Otobüs	%	Minibüs- Midibüs	%	Traktör	%	TOPLAM
A.İsuzu	0	0	7.200	12	2.400	1	0	0	3.555	11	0	0	13.155
Askam	0	0	4.000	7	4.150	2	450	6	400	1	0	0	9.000
BMC	0	0	10.000	16	5.000	3	800	11	6.000	13	0	0	21.800
Ford Otosan	20.000	3	14.400	24	135.000	71	0	0	45.000	66	0	0	214.400
Honda Türkiye	30.000	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.000
Hyundai Assan	100.000	13	0	0	15.000	8	0	0	10.000	15	0	0	125.000
Karsan	0	0	0	0	15.000	8	0	0	10.000	15	0	0	25.000
Man	0	0	1.750	3	0	0	1.500	21	0	0	0	0	3.250
M.Benz	0	0	10.200	17	0	0	3.000	43	0	0	0	0	13.200
Otokar	0	0	0	0	3.600	2	0	0	4.200	10	0	0	7.800
Otoyol	0	0	6.500	11	2.500	1	0	0	3.500	9	0	0	12.500
Renault	226.000	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	226.000
Temsa	0	0	7.000	11	8.000	4	1.300	18	1.300	1	0	0	17.600
Tofaş	250.000	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	250.000
Toyota	150.000	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150.000
T.Traktör	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35.000	54	35.000
Uzel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.000	46	30.000
TOPLAM	776.000	66	61.050	5	190.650	16	7.050	1	83.955	7	65.000	5	1.183.705

Kaynak: Uçan, 2005, s. 118

Teknoloji ve Yenilik Destek Programları Başkanlığı (TEYDEB) 1995 yılından bu yana sanayideki Ar-Ge faaliyetlerini izleme, değerlendirme ve destekleme görevini yürütmektedir. 1995-2009 yılları arasında TOS ana sanayisinde faaliyet gösteren firmalar 167, yan sanayisinde faaliyet gösteren firmalar ise 425 başvuru yaparak,

toplamda 592 Ar-Ge projesine destek sağlanmıştır. Tablo 17’te bu yıllarda sektöre sağlanan hibe ve destek miktarı görülmektedir.

Tablo 17. 1995-2009 Yılları Arasında Otomotiv Sektörüne Sağlanan Hibe Ve Destekler

	Ana Sanayi	Yan Sanayi	Otomotiv Sanayi	Genel Toplam İçindeki Payı (%)
Önerilen Proje Sayısı	190	613	803	8
Desteklenen Proje Sayısı	167	425	592	10
Desteklenen Projelerin Bütçesi	1.557,70	518,4	2.076,10	22
Sunulan Harcama Tutarı	749,74	690,46	1.440,20	32
Destek Kapsamına Alınan Harcama Tutarı	561,75	300,93	862,68	29
Verilen Destek Tutarı	310,91	169,66	480,57	30
Destek Oranı (%)	55	56	56	

Kaynak: Sanayi Genel Müdürlüğü, 2011, s. 19

Devlet tarafından Ar-Ge harcamalarına sağlanan hibe ve desteklerin artırılması için son yıllarda yasal mevzuat ve yönetmeliklerde değişikliğe gidilmiştir. 2008 yılında çıkarılan 5746 sayılı yasa ile sektörün Ar-Ge harcamalarına verilen desteğin 2023 yılına kadar artırılması kararlaştırılmıştır. Devlet tarafından sektörün gelişimine verilen destek önemlidir fakat yeterli değildir. Dünyanın önemli üretici ülkeleri incelendiğinde teknoloji geliştirme ve üretiminin büyük kısmının özel sektörde faaliyet gösteren üreticiler tarafından yapıldığı görülür. Bu nedenle özel sektör kuruluşlarının yatırımlarını artırması oldukça önemlidir. Literatürdeki pek çok araştırmanın sonuçlarına göre, Ar-Ge yatırımlarının artması, uzun vadede sektörel rekabet gücüne olumlu katkı sağlayacağını ortaya koymaktadır. Şu ana kadar özel sektör ve kamu tarafından yapılan yatırımlar yetersiz kalsa da, yapılan yasal düzenleme ve her yıl artan harcama miktarı geleceğe dair olumlu beklentileri artırmaktadır.

2.2.8. Türk Otomotiv Sektöründe Yabancı Sermaye Payı

TOS'un kuruluşundan günümüze uzanan gelişim sürecinde yabancı ortaklık ve yatırımların payı büyüktür. Montaj sektörü olarak faaliyete başlayan sektörün kurulumundan gelişimine dek tüm üretim aşamalarında, yabancı ortaklıklar ile işbirliğine gittiği görülmektedir. Direkt yabancı yatırımların artması, sektörün fon ihtiyacını azaltarak sermaye birikimini yükseltmekte ve artan Ar-Ge harcamaları teknolojik gelişimin önünü açarak ürün kalitesini artırmaktadır (Berzin, 2011, s.14). Son yıllardaki tüm olumlu gelişim ve ilerleme süreçlerine rağmen henüz yerli otomobil markası yoktur. Tarihçe incelendiğinde "Devrim" otomobili gibi yerli üretim denemeleri görülse de, yerli marka yaratmayı hedefleyen bu projelerin hiç biri, seri üretim için gerekli yatırımların yapılamamasından ötürü hayat geçirilememiştir.

Ana ve yan sanayinin küresel pazarlardaki diğer bir rekabet avantajı, artan teknoloji transferine paralel olarak, daha yüksek verimlilikte üretim yapmasıdır. Sık sık dillendirilen yerli otomobil üretim çabalarına rağmen, Türkiye'de üretilen otomobillerin tamamı hala yabancı yatırımcıların ortaklığı ya da lisansı altındadır. 1996 yılında imzalanan GB antlaşmasına kadar, Tofaş ve Renault'un iç pazarın % 90'nını elinde tuttuğu görülmektedir. GB antlaşmasından sonra, yabancı üreticilerin artan yatırımları, ekonomide tüm Türkiye ile birlikte TOS'un da yapısal dönüşümüne katkı sağlamıştır. Üretici sayısına paralel olarak iç pazarda rekabetin artması, üreticileri ihracata yoğunlaşmak zorunda bırakmıştır. Tofaş ve Renault gibi ana üreticilerin piyasaya yeni modeller sürmelerine rağmen pazar payları hızla azalmış, 2000 yılına gelindiğinde ise iç pazarda ki payları % 34'e kadar gerilemiştir.

TOS'un gelişimi pek çok ÇUŞ'un yatırım planlarında Türkiye'yi tercih etmesine yol açmaktadır. Otomotiv sektöründe dünyanın en hızlı büyüyen firmalarından olan ve ürettiği otomobiller 64 ülkede satılan Çin'li üretici Cherry, bazı modellerini Türkiye'de üretmek için yerli üreticilerle yatırım yapma hazırlığı içerisinde. Aynı şekilde dünyada işçilik kalitesi en iyi firma seçilen Alman üretici BMW, Premium segmentindeki bazı modellerini Türkiye'de üreterek dünya pazarına sunmayı planlamaktadır. İç pazarda en fazla talep gören ithal otomobil markası olan

Volkswagen ile distribütörü Doğuş Grubu arasında bazı modellerin Türkiye’de üretimini gerçekleştirmek için yapılan görüşmeler halen devam etmektedir. Oyak-Renault ise Symbol ve Clio gibi giriş seviyesi otomobil modellerinin üretiminin Türkiye’de yapılacağını açıklamıştır (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 55). Dünya’nın önde gelen üreticilerinin Türkiye’ye olan ilgisi giderek artmakta ve çeşitlenmektedir. Bu durum sektörün büyümesine ve gelişimine katkı sağlamaktadır.

2.3.REKABET GÜCÜ, REKABET GÜCÜNÜN ÖLÇÜLMESİ VE TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜN REKABET GÜCÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

Rekabet, bir ülkenin verimlilik düzeyini belirleyen kurumların, politikaların ve ilgili unsurların bütünü olarak tanımlanırken, rekabet gücü ise kısaca firma, sektör, ulusal ve uluslararası düzeyde piyasalarda ortaya çıkan iktisadi amaç ve hedeflerini gerçekleştirmek için adil koşullar altında sürdürülmesi gereken yarış olarak tanımlanabilir (Türkkan, 2001, s. 69; Ülengin, Önsel, Aktaş, & Kabak, 2010, s. 10). Rekabet gücünü etkileyen çok sayıda karmaşık unsur ve faktör mevcuttur. Bu nedenle rekabet gücünü ölçmek için farklı endeksler oluşturulmuştur.

2.3.1. Rekabet Gücünün Kavramsal Çerçevesi

Dış ticaret hacminin artırılması hedeflendiğinde, dış ticarete konu olan sektörler arasındaki rekabet gücü ölçülerek, zayıf olan sektörlerin desteklenip, rekabetçi yapılarını koruyabilmeleri için farklı ölçüm yöntemleri kullanılır. Bu ölçüm yöntemlerini açıklayabilmek için öncelikle *rekabet* kavramı iç hukuğa göre açıklığa kavuşturulmalıdır. 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun "Tanımlar" başlığı altında rekabeti, "mal ve hizmet piyasalarındaki teşebbüsler arasında özgürce ekonomik kararlar verilmesini sağlayan yarış" şeklinde açıklamıştır. 1968 yılında Alman Federal Mahkemesinin kararında “bir işletmenin pazar gücünü genişletmek amacıyla, diğer işletmelere göre daha kaliteli ve daha hesaplı mal ve hizmet üretme gayret ve mücadelesi” ifadesi iktisat literatüründeki kavramsal çerçeveye daha yakındır. Rekabet, üreticileri, mal ve hizmetlerin maliyetini mümkün olduğunca düşük seviyelerde tutmaya odaklayarak üretimin daha seri hale gelmesi, daha gelişmiş

teknolojilerin üretilerek kullanılması, üretim maliyetlerinin azaltılması ya da yeni ürünler ortaya konulmasını sağlar (Topçuoğlu, 2001, s. 6-7). İktisat literatüründe *rekabet gücü* kısaca mal ve hizmet piyasalarında rekabet edebilme yeteneği olarak kabul edilir. Fiyat avantajının yanı sıra kalite, Ar-Ge, sabit sermaye yatırımları, teknoloji gibi fiyat dışı üstünlükleri de kapsayan ölçülebilir durumları ifade eder (Black, 2002, s. 111; Çakmak, 2010, s. 51; Deloitte & EDAM, 2009, s. 3). Rekabet gücü, mikro bazda üreticilerin performanslarının değerlendirilmesi ile başlar. Aynı zamanda üreticilerin toplam talebi karşılayarak ihracat yaratma yeteneği ya da artan ihracatın rekabet gücünü artırması olarak da ifade edilmektedir (Özdamar & Albeni, 2011, s. 197). Rekabet gücü yüksek olan firmalar başarılıdır ve başarılı firmaların rekabet gücünün yüksek olduğu varsayılır. Bu nedenle mikro bazda faaliyet gösteren firmaların performansları sektörün diğer kategorilerini de etkileyebilmektedir.

Rekabet gücünü etkileyen faktörlerin başında verimlilik gelir. Verimliliği artırıcı mikro politikalar kararlılıkla uygulanmadıkça, ulusal refah seviyesinde de sürdürülebilir iyileşmelerin gerçekleşmesi mümkün değildir (Deloitte & EDAM, 2009, s. 4). Ulusal refahı yükseltmeyi hedefleyen devlet kurum ve politikalarından iktisadi faaliyette bulunan en küçük piyasa aktörüne kadar tüm faktörler rekabet gücüne odaklanmak zorundadır. Rekabet gücünü teorik ve kurumsal bazda ölçmeye çalışan endekslerden en fazla kabul göreni World Economic Forum (WEF) tarafından yıllık yayımlanan Küresel Rekabetçilik Raporundaki ülke analizleridir.

1979 yılından beri ülkelerin rekabet endeksini yayımlayan WEF'e göre rekabet gücü, bir ülkenin ürettiği mal ve hizmetlerin dünya pazarlarındaki payı değil, o ülkede sürdürülebilir büyümeyi sağlayacak olan kurumların, politikaların ve üretim faktörlerinin tümünü kapsayan verimlilik düzeyidir (World Economic Forum, 2013, s. 5). İktisat literatüründeki sihirli kelime sürdürülebilirliktir. Gerek makro gerek mikro çerçeveden değerlendirildiğinde sürdürülebilir olmayan iktisadi başarılar, başarı olarak kabul edilmemektedir (Deloitte & EDAM, 2009, s. 4). İktisadi başarının sürdürülebilir olması, kıt olan ülke kaynaklarının en verimli şekilde kullanılmasını sağlayacak orta ve uzun vadeli politikaların kararlılıkla uygulanmasına bağlıdır.

Dış ticaretin temelini oluşturan uluslararası ticaret teorisine göre dış ticaretin önündeki engellerin kaldırılarak teşvik edilmesi, dış ticaret hacmini artırarak ulusal refah seviyesine katkı sağlar. Gerçek ise teoride açıklandığı kadar basit değildir. Refah artışını yalnızca dış ticaret hacmi ile ilişkilendirmek doğru bir yaklaşım tarzı olmamakla birlikte, bir ülkenin refah seviyesinin ölçümünde küresel ekonomiye entegre olarak dış ticaret hacmini yükseltmesinin etkisi büyüktür (Deloitte & EDAM, 2009, s. 4; Karluk, 2013, s. 3). Literatürde her iki görüşü destekleyen çalışmalar olmasına rağmen, bu çalışmada genel kabul gören düşünce, kapalı ekonomiye sahip ülkelerin refah seviyelerini yükseltebilmelerinin, dışa açık ekonomilere kıyasla, pek mümkün olmadığı yönündedir.

Günümüzde dış ticaretin önündeki engelleri azaltmak için bölgesel ve uluslararası platformlarda dış ticareti teşvik edici pek çok ekonomik entegrasyon oluşturulmaktadır. Ekonomik entegrasyonlar, ülkeler arasındaki ticari ve politik ilişkileri artırarak, küresel ekonomiyi tam rekabet piyasası koşullarına yaklaştırmaktadır. Hızla yaygınlaşan teknolojik imkânların haberleşme ve iletişim araçlarının gelişimine yaptığı olumlu katkı uluslararası ticaretin önündeki engellerin azaltmaktadır. Bu çabalar sonucunda, ülkeler arasındaki ticari entegrasyonu artmaktadır. Dünyanın herhangi bir ülkesindeki tüketici, başka bir ülkede satılan mal ve hizmetlerin fiyatı ve kalitesi ile ilgili bilgilere hızlanan ve ucuzlayan iletişim olanaklarının yardımı ile kolayca ulaşabilmektedir. Son yıllardaki popüler ifade ile ekonomik çerçeveden bakıldığında dünya hızla küresel köye dönüşmektedir. Rekabet koşullarının giderek ağırlaştığı bu ortamda, iktisadi faaliyette bulunan piyasa aktörlerinin, uzun dönemde rekabetçi yapılarını koruyabilmeleri giderek güçleşmektedir. Bu nedenle literatürde küresel rekabet koşulları ve rekabet gücünü inceleyen araştırmaların sayısı artmaktadır.

Porter, Ketels & Delgado (2010) ulusal refahın artırılmasının klasik iktisatçıların görüşleri ile paralellik taşıdığını belirtir. Klasik düşünceye göre ulusların refahı yaratılır miras olarak kalmaz. Doğal kaynak donanımı, mevcut işgücü, faiz oranları ve paranın değerinden kaynaklanmaz. Mikro iktisada konu firmalar açısından

ihracatını artırmak isteyen ülkenin ulusal para biriminin reel ya da nominal değerindeki değişimler önemlidir. Ulusal paranın değer kazanması mal ve hizmetlerini dövizle satan üreticilerin karlılıklarının azalmasına yol açar (Halaç & Gümüş, 2010, s. 66). Doğru para politikalarının kararlılıkla uygulanması önemlidir, fakat tek başına yeterli değildir. Dış ticaret sektörlerinin beklentilerine cevap verecek politikaların uygulanmasında karşılaşılan aksaklıkların, sektörleri olumsuz etkilemesi kaçınılmazdır. Bu nedenle ülkelerin rekabet gücünü birkaç faktörle basitçe açıklamak mümkün değildir. Rekabet gücü endeksleri oluşturulmasında kullanılan veriler oldukça geniş bir alana yayılır ve rekabet gücünün ölçümü oldukça karmaşık bir süreçtir (Çakmak, 2010, s. 51).

Ülkeler veya bölgelerin uluslararası ticaretteki rekabet gücünü ölçmeye çalışan endeksler genellikle yıllık ve çeyrek dönemler halinde, pek çok farklı indikatörün değerlendirmeye dahil edilmesi ile hesaplanmaktadır. Literatürde bu alanda yapılmış pek çok çalışmanın bulunmasından dolayı rekabeti ölçen endeksler arasında genel kabul gören bir yaklaşım olduğunu söylemek güçtür. WEF'in kullandığı Global Rekabet Endeksi (GDI) diğerlerine nazaran daha fazla kabul görmektedir. Endeks aşağıda sıralanan on iki farklı indikatör yardımı ile hesaplanır (World Economic Forum, 2013);

- Kurumlar,
- Altyapı,
- Makroekonomik çevre,
- Sağlık,
- İlköğretim,
- Orta ve yükseköğretim,
- Mal piyasalarının verimliliği,
- İşgücü piyasası verimliliği,
- Finansal piyasaların gelişmişliği,
- Teknoloji yaygınlığı ve kullanımı
- Piyasa büyüklüğü

- Ticari sofistikasyon,
- İnovasyon.

Yukarıda sayılan tüm faktörlerin rekabet gücü üzerindeki etkisi vardır. Her bir indikatör ayrı ayrı değerlendirildiğinde dahi ülkenin rekabet gücünü açıklayan gösterge olarak değerlendirilebilir. 2007-2008 küresel rekabet endeksi sıralamasında, Türkiye, rekabet gücü performansı açısından önemli bir gelişme kaydederek 18 sıra birden yükselmiştir. AB üyesi olan Bulgaristan, Romanya, Yunanistan, Kıbrıs ve Malta ve BRIC üyesi olan Rusya ve Brezilya'nın önünde yer almıştır. 2010-2011 raporunda göre ise Türkiye'nin 61. sıradaki yerini koruduğu görülmektedir. Raporda yerel rekabet düzeyi yoğunluğunun, karayolu ve havayolu imkânlarının makul düzeyde olmasına karşın liman ve elektrik arzı başlıklarında altyapının iyileştirilmesi ihtiyacı vurgulanmaktadır. İlköğretim ve sağlık sisteminin geliştirilmesi için gerekli insan kaynaklarının iyileştirilmesi, işgücü piyasalarındaki etkinsizliklerin azaltılması ve kamu kurum ve kuruluşlarındaki etkinlik ve şeffaflık düzeyinin artırılması gereği vurgulanmıştır (Ülengin, Önsel, Aktaş, & Kabak, 2010, s. 10). Raporda kurumlar kategorisindeki hesaplamalarda, kamu ve özel sektöre ait yolsuzluk ve ticari ahlak gibi indikatörlerden de ayrıca faydalanılmaktadır. WEF raporlarının endeksin hazırlanması sırasında pek çok farklı indikatörü kullanması piyasa gerçeklerini minimum hata ile yansıttığını düşündürmektedir.

2.3.2. Rekabet Gücünün Ölçümü

Rekabet gücü, ülkelerin ekonomilerini ayakta tutarak sağlıklı büyümesini sağlayan temel etkenlerin başında gelir (Yapraklı, 2011, s. 374). Firmaların mal ve hizmetlerin üretim ve transferlerini gerçekleştiren kollektif performansları, sektörlerin ve ülkelerin ticari faaliyetlerinin çekirdeğini oluşturur (Sirikrai & Tang, 2006, s. 72). Devlet tarafından sağlanan herhangi bir sübvansiyon olmadan sektör firmalarının ürünlerini ihraç edebilme yeteneklerini ya da dış piyasalardaki rakipler karşısında üstünlüklerini sürdürülebilme başarı oranı, sektörel bazdaki rekabet gücü analizi olarak kabul edilir (Reinaud, 2005, s. 18; Özdamar & Albeni, 2011, s. 197). Literatürde rekabet gücü ölçümleri genelde makroekonomik yaklaşım,

mikroekonomik yaklaşım ve ticaret yaklaşımı olarak üç ana başlık altında incelenir. WEF’inde ülkelerin rekabet gücü ölçümlerinde kullandığı makroekonomik yaklaşımda, ülke ekonomileri bütün olarak ele alınmakta ve bazı kriterlere göre derecelendirme yapılmaktadır. Mikroekonomik yaklaşımda ise, ticarete giren sektörler ve alt dalları konu edilerek, göreceli fiyatlar, verimlilik, fiyat-maliyet marjları ve piyasa payları verileri kullanılarak rekabet gücü göstergeleri oluşturulur. Balassa hipotizinin temelini oluşturan, klasik dış ticaret teorilerine dayalı dış ticaret yaklaşımında ise, dış ticaret performansı incelenerek endeks oluşturulur (Vergil & Yıldırım, 2006, s. 4).

Ticaret yaklaşımında firmaların kolektif performanslarının öneminin yanı sıra sektörel bazda yapılan değerlendirmeler dış ticaret açısından daha sağlıklı sonuçlar vermektedir. Bir ülkenin ihracata dayalı rekabet gücü, ortak pazarlarda satılan benzer ürünlerin fiyatlarının diğer ülkelerle karşılaştırılarak dış ticaret hacminin ölçümü olarak kabul edilmektedir.

İhracat fiyatlarını ülkelerin coğrafi konumlarından ziyade double ağırlıklı modeller belirler. Örneğin k pazarındaki i ve I ülkelerinin ihracat-rekabet ölçümü, aşağıdaki eşitlik kullanılarak hesaplanır (Durand & Giorno, 2001, s. 156):

$$PCX_{ik} = \frac{S_{kk}}{1 - S_{ik}} \cdot P_k + \sum_{I \neq i, k} \frac{S_{ik}}{1 - S_{ik}} \cdot PX_I \quad (2,1)$$

PCX_{ik} : k pazarındaki i ’nin rekabet fiyatları,

P_k : k pazarındaki üretici fiyatı,

PX_I : I ülkesinin ihracat fiyatı,

S_{Ik} : k pazarında I ülkesinin toplam ihracatındaki ithalatın payı,

S_{kk} : k 'nin toplam arzındaki çıktı payı,

$S_{Ik}/(1-S_{Ik})$: k pazarındaki I 'nin arzının ithalatından i 'nin ithalatının çıkarılmış hali.

WEF gibi rekabet gücü analizleri yayımlayan bir diğer kuruluş ise OECD'dir. OECD'nin Ekonomi ve İstatistik dairesi genellikle üyesi olan yirmi üç ülke ve üyesi olmayan altı ülkeyi dâhil ettiği rekabet gücünü hesaplamalarında, Armington (1969) yaklaşımındaki genel analitik çerçeveyi kullanmaktadır (Durand & Giorno, 2001, s. 154). Uluslararası rekabet gücü ölçümüne dahil edilen başlıca faktörler; ithalat rekabet gücü, ihracat rekabet gücü, toplam rekabet gücü ve ihracat rekabet gücünün interlink modeline göre hesaplanmasıdır (OECD, 1992, s.9). OECD'nin endeksi genelde dünya, spesifik olarak ise üye ülkeler arasındaki dış ticaret trendi izler.

Bu iki kurumun yayımladığı endekslerin dışında literatürde sektörlerin ulusal ve uluslararası piyasalardaki rekabet gücünü yukarıdaki yaklaşımları kullanarak ölçmeye çalışan pek çok farklı endeks mevcuttur. Sektör bazında yapılan rekabet gücü ölçümleri, firma bazındaki ölçümlere göre makro ölçekte daha sağlıklı fikir vermektedir.

Saygılı ve Yılmaz (2013) sektörel bazda hesaplanan, REDK endeksinin ilgili sektörün rekabet gücü hakkında daha güvenilir bilgiler sunduğunu belirtmektedir. Sektörel bazda hesaplanan rekabet gücü endeksi, sektörlerin performansının değerlendirilmesini kolaylaştırmakta ve rekabet endekslerinin hata payını azaltmaktadır. Türkiye'de rekabet gücünü ölçmeye çalışan en önemli endeks Sabancı Üniversitesi ve TÜBİTAK işbirliği ile kurulan Rekabet Forumu tarafından Türkiye'yi de kapsayan çeşitli ülkelerin dahil edildiği Birleşmiş Milletler tarafından yayımlanan ondört farklı indikatör dahil edilerek hesaplanan sektörel bazdaki endekstir. Bu endekste Türkiye'nin rekabet gücü ile Export Sophistication Index (ESI), Lawrence Index (LI) ve Trade Specialization Index'e (TSI) göre yıllık veriler halinde

yayımlanmaktadır. Tablo 18’de Türkiye’nin 1990-2009 yılları arası rekabet gücü ESI, LI ve TSI modellerine göre gösterilmiştir.

Tablo 18. Türkiye’nin Uluslararası Ticaret Rekabet Endeksi

	ESI <i>(Export Sophistication Index)</i>	LI <i>(Lawrance Index)</i>	TSI <i>(Trade Specialization Index)</i>
1990	23177,75961	0,109765343	0,74094633514513
1991	22977,10859	0,107759559	0,73391292862620
1992	23717,25933	0,114695281	0,72669322352629
1993	23616,74913	0,100263301	0,74804475104604
1994	24266,81468	0,090072164	0,71145179303837
1995	24313,67168	0,119313958	0,71634012936921
1996	24423,63132	0,08855344	0,70782742909758
1997	24455,46574	0,069617161	0,69512923585302
1998	24951,13684	0,0756353	0,67296885347300
1999	25852,49806	0,08888665	0,64050796384146
2000	26509,01161	0,07157688	0,66403979490674
2001	26911,12966	0,080942747	0,62838417226189
2002	27230,32784	0,083932634	0,65026417665985
2003	27724,67818	0,061928634	0,62813393799100
2004	28600,58906	0,07801029	0,59383784519594
2005	28684,13851	0,06541516	0,60220973726235
2006	29173,87383	0,075356119	0,58608317210597
2007	29431,4546	0,057137828	0,57995567021925
2008	29332,26865	0,090664583	0,56562248296783
2009	28531,90064	0,104098872	0,58132808582879

Kaynak: TUSIAD-Sabancı University Competitiveness Forum, 2012

Klasik dış ticaret teorilerine göre rekabet gücünü ölçen endekslerin yaygın olarak tercih edilen bir başka modeli Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi (AMÜ) dir. AMÜ endeksinin temeli Balassa hipotezine dayanmaktadır.

2.3.3. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi

Sektörel bazda rekabet gücünü ölçen çalışmalarda kullanılan farklı yöntemler vardır. Bunların başında gelen Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi (AMÜ) aşağıdaki eşitlik yardımıyla hesaplanır;

$$RCA = \ln \left[\frac{XI / XT}{MI / MT} \right] \quad (2,2)$$

<i>XI</i>	:	Ele alınan sektörün ülke/bölgeye <i>i</i> sektörü ihracatı
<i>XT</i>	:	Ele alınan ülkenin toplam ihracatı
<i>MI</i>	:	Ele alınan ülkenin <i>i</i> sektörüne ithalatı
<i>MT</i>	:	Ele alınan ülkenin toplam ithalatı

Ballassa (1965) uluslararası ticarete uzmanlaşmayı sayısal olarak ölçen ve ülkenin dış ticarete açık sektörlerinin güçlü ve zayıf taraflarını analiz eden ilk çalışmayı yapmıştır (Hinloopen & Marrewijk, 2004, s. 1). Rekabet gücünü ölçmek için kullanılan AMÜ endeksi literatürde oldukça geniş kullanım alanı bulur. Yeats (1997), Richardson & Zhang (1999), Lohrmann (2000), Yue (2001), Yue & Hua (2002), Hinloopen & Marrewijk (2004), Khan (2005), Vergil & Yıldırım (2006) ve Sabonieni'nin (2011) çalışmalarında AMÜ modelini kullanmıştır.

AMÜ endeks değerinin 0'dan büyük olması, sektörün rekabetçi yapısının ithalata karşı ihracata daha elverişli olduğunu ifade eder. AMÜ endeks değeri yükseldikçe ilgili sektörün rekabet gücü yükselir. AMÜ değeri 1'den yüksek olduğunda sektörün rekabet gücünün çok yüksek olduğunu, aksi durumda -1'nin altına indiğinde ise, sektörün rekabet gücünün çok düşük olduğu anlamına gelir. Tablo 19'da, Türkiye ve AB ülkeleri arasındaki AMÜ endeksi sonuçları gösterilmektedir. Sonuçlar incelendiğinde 1990'lı yıllardan itibaren Türkiye'nin rekabet gücünün hızla yükseldiği görülür. 1990 yılında yaklaşık 0,16 düzeyinde olan AMÜ endeksinin, 2010 yılında gelindiğinde 0,76 seviyesine yükseldiği görülür. 1994, 2000, ve 2001 yılındaki krizlerde dahi düşmeyen endeks, 2007 küresel krizi sonrasında dış pazarlarda meydana gelen daralmaya paralel olarak 0,82 değerinden 0,76 değerine gerilediği görülür.

Tablo 19. Türkiye-AB Ülkeleri Yıllara Göre AMÜ Endeksi (1990-2009)

Yıllar	Türkiye	AB (27 Ülke) Ortalaması
1990	0.165663493822577	0.7804802677921
1991	0.186963308168337	0.75924560746043
1992	0.226511882682488	0.75203904242241
1993	0.216379834518934	0.78467397848222
1994	0.239292086392585	0.73636030878922
1995	0.279862247200191	0.75352019130771
1996	0.32074832734135	0.77064718739022
1997	0.317099361104653	0.7851108465863
1998	0.360182867739503	0.81294308668987
1999	0.447322753034724	0.80434624342376
2000	0.500420941878754	0.84662329541312
2001	0.564538173315473	0.86148338337431
2002	0.598181064609919	0.86757810468395
2003	0.664132366016974	0.88930712968972
2004	0.742277943350345	0.90161978106765
2005	0.767438487454644	0.9269663305446
2006	0.826382739589245	0.94467432439585
2007	0.862255763272562	0.94454121262288
2008	0.860057160964057	0.98013510862797
2009	0.820656507642954	0.97559654119906
2010	0.768416179894771	0.86312482572101

Kaynak: TUSIAD-Sabancı University Competitiveness Forum, 2012

2.3.4. Türkiye'nin ve Otomotiv Sektörünün Rekabet Gücü Değerlendirmesi

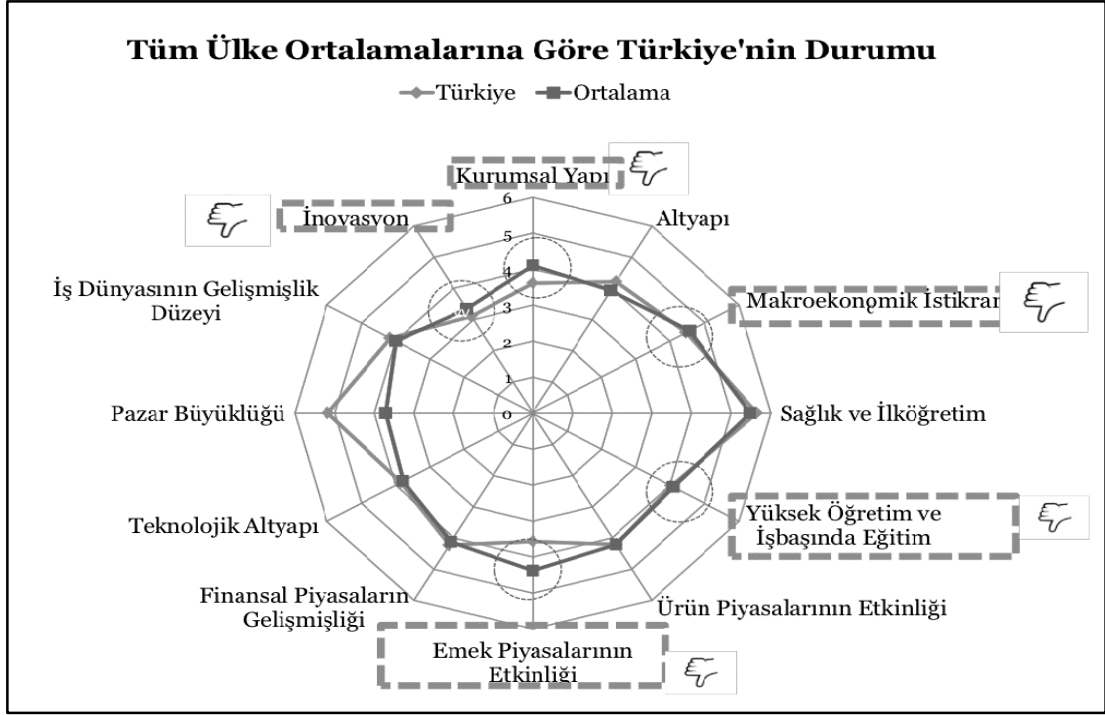
Sektörlerin iç ve dış piyasalardaki rakiplere kıyasla eşit veya daha yüksek bir verimlilik düzeyine erişerek bu düzeyi sürdürebilmesi ve rakiplerine oranla eşit ya da daha düşük maliyetle üretim yaparak satabilme yeteneğine sahip olmasına sektörel bazdaki rekabet gücü denir (Aktan & Vural, 2004, s. 13-15). Küresel rekabette teknolojik alt yapı, eğitim sistemi, kamu-özel sektör ilişkisi, ekonomi politikaları iç içedir. Bu nedenle küresel bazda rekabet gücünü artırmak isteyen piyasa aktörlerinin başarısı, değişimleri kısa vadede algılayarak uygulayabilme yeteneğine bağlıdır (Ülengin, Önsel, Aktaş, & Kabak, 2010, s. 11). TOS'un günümüzdeki rekabet gücü, geçmişte yapılan yerli ve yabancı yatırımların birikimden kaynaklanmaktadır (Berzin,

2011, s. 19). 1924'lere uzanan kurulum öyküsü sektörün tecrübe ve sermaye birikimini yükseltmiştir.

Sektörün küresel piyasalardaki rekabet gücünü zayıflatan faktörlerin başında, 1980'li yıllara kadar devlet tarafından uygulanan ithal ikameci politikalar gelir (Berzin, 2011, s.14). Son yıllarda Güney Kore, Doğu Avrupa ve BRIC ülkelerinin giderek Batı Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya gibi sektörde başı çeken ülkeleri zorladığı görülür (KPMG, 2013, s. 3). TOS'un son 10 yılda, artan ihracatı, üretim kapasitesi ve rekabet gücü, mevcut pek çok probleme rağmen gelecekte önemli bir üretici olacağına dair olumlu göstergelerdir. Uzun yılların birikimi olan üretim tecrübesi, sektörde faaliyet gösteren üreticilerin göreceli düşük üretim maliyetleri gibi avantajlarından ötürü, AB'ye yeni üye olan Doğu Bloku ülkelerine göre, yatırım açısından daha avantajlı konumdadır. Çin gibi ülkelerin yatırım tercihleri GB'nin sağladığı avantajlardan ötürü Doğu Bloğu ülkelerinden Türkiye'ye kaymaktadır (Berzin, 2011, s. 17).

Ülengin, Önsel, Aktaş & Kabak'ın (2010) hazırladığı sektörel bazda rekabet gücünü inceleyen en geniş kapsamlı ampirik çalışmada, 139 ekonominin 12 bileşene göre ortalamaları alınıp, Türkiye'nin durumu karşılaştırılmıştır. Analiz sonucunda 2010 verilerine göre Türkiye, kurumsal yapı, inovasyon, makroekonomik istikrar, yüksek öğretim-işbaşında eğitim ve emek piyasalarının etkinliği gibi beş bileşen açısından ortalamanın altında gözükmektedir.

Şekil 14. 2010 Verilerine Göre Otomotiv Sektörü Rekabet Analizi



Kaynak: Ülengin, Önsel, Aktaş, & Kabak, 2010, s. 11

Araştırmanın sonuç kısmında TOS'un rekabet gücünün büyük oranda; yerel tedarikçi kalitesi, vergilendirmenin kapsamı-etkisi, kredi erişim kolaylığı, inovasyon kapasitesi, şirket Ar-Ge harcamaları, son teknolojilerin yaygınlığı ve Ar-Ge'de üniversite-sanayi işbirliğinin artırılmasına bağlı olduğu tespit edilmiştir. Sektörün rekabet gücü ile yakından ilgili olan gelişmiş ve istikrarlı bir iç talebin varlığına vurgu yapılmıştır. İç talep büyük oranda kullanım maliyetleri ve makro göstergelerle ilgilidir.

Atıfta bulunulan diğer bir önemli husus ise devletin en önemli gelir kaynağı dolaylı vergilerdir. Dolaylı vergilerdeki en büyük pay, otomotiv sektörü ürünlerine aittir. Vergilerin yüksek ve dünya standartlarının üstünde seyretmesi, iç talebin önündeki en önemli engel olarak kabul edilmekte ve ÇUŞ'ların yatırım kararlarını da olumsuz etkilemektedir. İç talebi yeterli ve istikrarlı olmayan ülkelerde yabancı yatırımlar düşük seviyelerdedir. Sektör ürünlerine ve akaryakıt ürünlerine uygulanan yüksek orandaki vergiler, sektörün gelişimini olumsuz etkilemektedir.

2.3.5. Türkiye'nin ve Otomotiv Sektörünün 2007 Krizi Sonrası Durumu

1993 krizinin ardından iç talebin daralması sonucu TOS'un ihracata yöneldiği görülür. GB sonrasında yapısal dönüşüm sürecinin küresel piyasalara adaptasyonu kolaylaştırmıştır. 2000'li yıllardan itibaren ihracatın payının yirmibeş milyar USD'den 140 milyar USD'ye yükselmesinde sektörün payı büyüktür (Ustaoglu & Yıldız, 2011, s. 785). 2007 küresel krizi diğer imalat sanayii sektörleri gibi otomotiv üretimini de olumsuz etkilemiştir. 2010 yılı TİM aylık raporlarına göre sektörel bazda gıda, tekstil, deri ürünleri, kimyasal maddeler, plastik ürünleri, makine ve elektrikli araçlardaki üretim seviyesi, kriz öncesi dönemi Haziran 2008'in üzerinde gerçekleşse de, ana metal sanayi ve otomotiv sektörünün üretim miktarı kriz öncesi dönemin altındadır (Ülengin, Önsel, Aktaş, & Kabak, 2010, s. 19) . 2010 yılında 1 milyon 60 bin adedi otomobil olmak üzere toplam 1,5 milyon araç üretilmiştir. 2008 yılındaki toplam üretim ise 1 milyon 147 bin adettir. Türkiye aynı yıl, toplam üretimde AB genelinde % 5,3'lük pay ile altıncı, % 1,6'luk pay ile dünya sıralamasında 15. üretici konumundadır (Özdamar & Albeni, 2011, s. 196). Son yıllardaki olumlu göstergelere rağmen, ihracat performansı açısından kriz öncesi döneme göre değerlendirildiğinde, gelişmekte olan ülkelerden Çek Cumhuriyeti ve Polonya'nın ardından üçüncü sıradadır. Dünyada kriz öncesi döneme göre ihracatını yükseltebilmiş dört ülke sırası ile Hindistan, Romanya, Güney Afrika ve Tayvan'dır. Türkiye'nin 2010 yılı ihracatı kriz öncesi dönemin % 23 gerisindedir. İhracatın düşük olmasının başlıca sebepleri, ihracatının önemli bir kısmını oluşturan hafif ticari araçların AB tarafından teşvik kapsamı dışında tutulması ve AB'deki ekonomik durgunluğun ticari araç segmentini olumsuz etkilemesidir. Türkiye Otomotiv Sanayi Strateji Belgesi 2010 raporundaki SWOT analizinde yedi temel politika önceliği tespit edilmiştir (Ülengin, Önsel, Aktaş, & Kabak, 2010, s. 22);

- Ar-Ge altyapısının iyileştirilmesi,
- Şirketlerin tasarım, üretim, markalaşma beceri ve kapasitelerinin artırılması,
- Otomotiv sanayinde iç ve dış pazarların geliştirilmesi,

- Hukuki ve idari düzenlemeler iyileştirilmesi,
- Fiziki altyapının geliştirilmesi,
- İnsan Kaynaklarının geliştirilmesi,
- Gerekli ham maddelerin yerli kaynaklardan temin edilmesi için çalışmaların yapılması.

Küresel kriz ile birlikte ucuz işgücüne bağlı emek yoğun üretim yapan Asya ekonomileri ve sermaye yoğun üretim yapan Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Romanya ve Macaristan gibi ülkelerin rekabet gücündeki artış, TOS'un bu ülkelerdeki pazar payının gerilemesine yol açmıştır. Sektörün öncelikli sorunlarına zaman kaybetmeden çözüm üretilmesi, krizin olumsuz etkilerinin azalmasının ardından bu pazarlarda yeni fırsatlar sunacağı tahmin edilmektedir.

Tüm bu olumsuz gelişmelere rağmen, yerli ve yabancı yatırımların desteği ile sektörün dünya piyasalarında rekabet gücü her geçen yıl artırmaktadır. Sektörün önde gelen yöneticileri arasında yapılan araştırmanın sonuçlarına göre aşağıda sıralanan öngörüler yakın geleceğe dair önemli ipuçları vermektedir (KPMG, 2013, s. 6-8);

- Otomotiv vergilerinin yüksekliğinden dolayı yeniden düzenlenme ihtiyacı,
- Önümüzdeki beş yıllık dönem için en fazla % 50 oranında büyüme beklentisi,
- Vergi yüklerinin milli gelir artış hızının önüne geçerek sektörün büyümesini önündeki en temel problem haline gelmesi,
- BRIC ülkesi üreticilerinin AB'nin değişen dış ticaret politikalarından faydalanarak gelecek 6 yıl içinde AB pazarına girmeleri,
- Türkiye'nin Batı Avrupa'daki kapasite Fazlasından önümüzdeki beş yıl içinde olumsuz etkilenmesi,
- Sektörün gelişmesi için öncelikle ürün ve teknolojilerin gelişerek yenilenme ihtiyacı,
- Yan sanayi için Ar-Ge harcamalarının yetersiz oluşu.

Sektörün tepe yöneticilerine göre kısa vadede öncelikli hedef, üretim ve dağıtım merkezi pozisyonundan, yeni ürün ve tasarımların gerçekleştirildiği mükemmeliyet merkezi haline dönüşmesidir. Uzun yıllarda kazanılan tecrübe ve sermaye birikiminin hedefin gerçekleştirilmesini gerçekçi kılmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sektörünün kurulum çalışmaları ve yatırımları giderek artmaktadır (Berzin, 2011, s. 19). Bu durum yakın gelecekte küresel piyasalardaki rekabetin giderek kızışacağına göstergesi olarak kabul edilmektedir. Sektörün yapısı mevcut hali ile “üretim merkezi” olarak kabul edilmektedir. Bu pozisyonun devamı zaten düşük olan kar marjının artan rekabet koşullarına paralel daha fazla daralacağı tahmin edilmektedir. Sektörün tepe yöneticilerinin hedeflediği gibi “mükemmeliyet merkezine” dönüşmesi; yeni ürün tasarımı, dizayn ve teknolojilerinin geliştirilmesi sektörün büyümesi ve ihracattaki payının yükselmesi için uygulanması gerek stratejik bir karardır.

2.3.6. AB’nin Değişen Dış Ticaret Politikalarının Sektörün Rekabet Gücüne Etkisi

1990 yıllara kadar AB’nin dış ticaret politikalarının merkezinde GB antlaşmaları ağırlıktadır. TOS’un gelişim süreci açısından AB ile yapılan GB dönüm noktasıdır. 2000’li yıllarda ise AB’de dış ticaret politikalarının GB’den STA’lere yöneldiği görülmektedir. Politika değişikliği, Türkiye’nin dış ticaret sektörlerini pek çok açıdan olumsuz etkilemektedir.

AB mevcut durumda dünyanın en büyük otomotiv pazarı ve üreticisidir. GB sonrasında geçici olarak kısa vadeli korumacı tedbirler alınmak zorunda kalınsa da, uzun vadede küresel pazarlarda ve AB pazarındaki rekabet gücünün yükseldiği görülmektedir. Tablo 20’de görüldüğü gibi, 1996 yılında dört milyar USD olan otomotiv dış ticaret hacmi, 2004 yılına gelindiğinde 16,7 milyar USD’ye yükselmiştir.

Tablo 20. Türkiye-AB Arasındaki Otomotiv Dış Ticareti (Milyon USD)

Yıllar	İhracat	İthalat	(EX-IM)	(EX+IM)	(EX/IM)M)
1996	680,229	3410,113	-2.729.784	4090,242	0,20
1997	675,361	4639,206	-3963,845	5314,568	0,15
1998	823,214	4641,578	-3818,364	5464,793	0,18
1999	1289,829	3876,449	-2586,619	5166,279	0,33
2000	2146,318	6546,106	-4399,788	8692,425	0,33
2001	2395,204	2156,350	-239,169	4551,240	1,11
2002	2772,056	3258,762	-486,705	6030,819	0,85
2003	4019,637	6043,500	-2023,913	10063,188	0,67
2004	6771,411	10023,869	-3252,458	16795,281	0,68

Kaynak: Bekmez & Komut, 2006, s. 186

GB'nin TOS'a ticaret yaratıcı, ticaret saptırıcı ve rekabet etkisi olarak üç biçimde yansıdığı görülür. Ticaret yaratıcı etki, yüksek maliyetli üreticilerin GB ya da STA gibi ekonomik entegrasyon antlaşması sonrasında düşük maliyetli üreticilerle yer değiştirmesi ya da entegrasyon süreci sonrasında gümrük tarifeleri ve vergilerinin ortadan kalkması ile ucuzlayan hammadde ve üretimde kullanılan ara malların maliyetlerinin düşerek daha rekabetçi koşullarda üretim gerçekleştirilmesidir (Bekmez & Komut, 2006, s. 186). Düşen maliyet ve fiyatlara bağlı olarak birlik üyesi ülkelerdeki ticaret hacmi ve tüketim talebinin arttığı görülür.

Ticaret saptırıcı etki ise, GB ve STA'ların sonucunda oluşan bir başka etki türüdür. Kısaca ticaret yaratıcı etkinin tersidir, yani fiyat ve maliyetlerin ekonomik entegrasyon sonucu yükselmesidir. Antlaşma sonrasında üye ülkelerin daha düşük maliyetli üretim yapan, antlaşmaya taraf olmayan ülkelere yapacakları ithalat maliyetinin yükselen gümrük tarife ve vergilerinden dolayı artarak, fiyatların yükselmesi olarak da açıklanabilir.

Rekabet etkisi ise, ekonomik entegrasyon sonucu birliğe dâhil olan üye ülkelerin benzer sektörlerde karşılaştığı rekabettir. Bu nedenle monopolcü ve oligapolcü rekabetin önüne geçmek için Rekabet Kurumu (RK) oluşturulmuştur. Diğer pek çok sektörde olduğu gibi otomotiv sektöründe rekabet yalnızca fiyat avantajı ile sınırlandırılmaz. Rekabet kalitesi, zamanında üretim ve teslim, geniş servis ağı ve işçilik kalitesi gibi geniş bir yelpazeye yayılır (Bekmez & Komut, 2006, s. 184-187).

GB'den sonra TOS'ta faaliyet gösteren küçük ölçekli firmaların rekabet koşulları ağırlaşırken, orta ve büyük ölçekli üreticilerin verimlilik ve üretim seviyeleri yükselmiştir.

Tablo 21. Otomotiv Sektörünün Dış Ticaret İndikatörleri (Milyon USD)

Yıllar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
İTHALAT									
AB	3410	4639	4642	3876	6546	2156	3259	6044	10024
Uzak Doğu	648	1270	1270	726	1126	226	327	708	1698
NAFTA	143	165	165	100	105	36	86	106	156
Doğu Avrupa	62	66	66	78	19	45	70	179	83
İHRACAT									
AB	680	675	823	1290	2146	2395	2772	4020	6771
Uzak Doğu	5	5	7	4	8	7	5	11	17
NAFTA	51	35	68	57	107	82	109	112	252
Doğu Avrupa	62	97	72	64	173	215	348	584	472

Kaynak: Bekmez & Komut, 2006, s. 187

GB sonrasında otomotiv sektörünü analiz ederek rekabet gücünü ölçmeye çalışan araştırmalar yapılmıştır. Bekmez & Komut (2006) sektörün rekabet gücünü ölçmeye çalışarak, AB ile imzalanan GB anlaşması öncesinde ve sonrasındaki küresel rekabet koşullarını (AMÜ) ve En Küçük Kareler Regresyon (LSR) metotlarını kullanarak karşılaştırmıştır. TOS'un 2005 ve 2006'daki performansı önceki dönemlerle karşılaştırıldığında endeks değerinde düşüş görülmüştür. Çalışmadaki önemli tespitlerden biri TOS'un rekabet gücünün, bazı alanlarda iyileştirme ihtiyacına rağmen, entegrasyon sonrasında giderek yükselmesidir. Rekabet gücünün artması, artan yatırımlara paralel olarak yapılan teknoloji transferi ve endüstri genelinde yükselen cironun Ar-Ge harcamalarının payını artırması olarak iki sebebe bağlanmaktadır.

Tablo 22. Türkiye'nin Seçilmiş Dönemlere Göre GCI Değerleri Tablosu

	GCI Klasman	Alt-indeksler														
		Temel Gereklilikler					Verimlilik Geliştiricileri							İnovasyon ve Sofistikasyon Faktörleri		
		Sıra	Kurumlar	Altyapı	Makroekonomik çevre	Sağlık ve ilköğretim	Sıra	Yüksek Öğrenim ve Çalışma	Mal Piyasaları Verimliliği	İşgücü Piyasası Verimliliği	Finansal Piyasaların Gelişmişliği	Teknoloji Yaygınlığı ve Kullanımı	Piyasa Büyüklüğü	Sıra	Ticari Sofistikasyon	İnovasyon
2012-2011	59	64	80	51	69	75	52	74	47	133	55	55	17	58	58	69
2011-2010	61	68	88	56	83	72	55	71	59	127	61	56	16	57	52	67
2010-2009	61	69	96	62	64	74	54	73	56	120	80	54	15	58	52	69
2009-2008	63	72	80	66	79	78	59	72	55	125	76	58	15	63	60	66
2008-2007	53	63	55	59	83	77	51	60	43	126	61	53	18	48	41	53

Kaynak: World Economic Forum, 2013

Özdamar & Albeni (2011) ise AKÜ endeksi yardımıyla 1990-2008 dönemi için rekabet gücünü ölçerek, TOS'un binek otomobiller ürün grubunda, 2002 yılında itibaren dünya piyasalarında karşılaştırmalı üstünlüğe sahip hale geldiğini, buna rağmen rekabet katsayısının yeterince yüksek olmadığı kanaatine varmıştır. TOS'un kamyon-kamyonet ürün grubunda 2002, minibüs-midibüs-otobüs ürün grubunda ise 1990 sonrasında rekabet avantajının yükseldiği tespit edilmiştir.

Yapraklı (2011) Türkiye'nin imalat sanayisinin, uluslararası rekabet gücü ile bazı makro değişkenler arasındaki ilişkiyi, 1980-2010 dönemi için incelemiştir. AMÜ endeksi yardımıyla hesaplanan uluslararası rekabet gücü düzeyi ile işgücü maliyeti, reel döviz kuru, GSYİH ve dışa açıklık arasındaki ilişkileri çoklu eş-bütünleşme analizi ve hata düzeltme modeli kullanarak test etmiştir. Analiz sonuçları, kısa ve uzun dönemde uluslararası rekabet gücünün GSYİH ve dışa açıklıktan pozitif, işgücü maliyeti ve reel döviz kuru değişkenlerinden negatif olarak etkilendiğini göstermektedir. Çalışmada uluslararası rekabet gücü ile işgücü maliyeti ve GSYİH değişkenleri arasında iki yönlü, reel döviz kuru ve dışa açıklık oranından uluslararası rekabet gücüne doğru tek yönlü nedensellik olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Tablo 23'te TOS'un rekabet gücü göstergeleri yer almaktadır.

Tablo 23. Otomotiv Sektörü Rekabet Gücü Göstergeleri

	Açıklanmış Mukayeseli Üstünlükler	İthalat Sızma Oranı	Uzmanlaşma Katsayısı	Dış Rekabete Açıklık	İhracat/İthalat Oranı
1996	39,5	26,3	81,4	33	29,1
1997	30,1	35,6	68,8	40	12,6
1998	31	33,1	71,7	38	14,5
1999	54,8	41	80,1	57	51,6
2000	64,2	49,5	64,5	61	28,3
2001	77	52,4	160,7	86	215,9
2002	95,3	44,8	190,9	84	302,9
2003	11,8	57,3	115,5	84	127
2004	135	57,8	106,5	83	111,3
2005	188,2	55,9	114,4	83	125,8
2006	201,7	54	147,4	86	187,4
2007	205,1	53,9	171,9	88	233,4

Kaynak: Başkol, 2008, s. 31

Başkol (2008) ise TOS'un rekabet gücünü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler teorisi, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı, dış rekabete açıklık ve ihracat/ithalat göstergeleri ile analiz etmiştir. TOS'un kullanılan teknoloji, üretim miktarı, istihdam hacmi, ürün çeşitliliği ve dış ticaret hacmi bakımından küresel bir konuma geldiği kanaatine varmıştır. Yukarıda sayılan indikatörler kullanılarak oluşturulan endekse göre, TOS'un açıklanmış mukayeseli üstünlükler değerinin 2003'ten itibaren 100'ün üzerinde olması, rekabet gücünün arttığını göstermektedir.

Dışa açıklık oranı 2007 yılı için % 88'dir. 1996 yılına kıyasla bu oran sektör ortalamasının üzerindedir. İthalat sızma oranlarının, yurt içi toplam talepteki artışa bağlı olarak yükseldiği ve uzmanlaşma katsayısı açısından ana ve yan sanayideki uzmanlaşmanın arttığı görülmektedir. İhracatın ithalatı karşılama oranları ise yükseliş trendindedir. TOS'da faaliyet gösteren ÇUS'lerin dünya piyasalarında değişen talepleri karşılayarak, öncü ve yeni pazarlar bulmak ve emek maliyetinin ucuz olduğu ülkelere doğru yönelen bir eğilimde olduğu saptamasında bulunmuştur. Üreticilerin dünyanın farklı bölgelerinde Türkiye'ye alternatif olabilecek üretim merkezi arayışlarında olduğu düşüncesi giderek güçlenmektedir. TOS'un sürdürülebilir rekabet gücünü sağlamlaştırması için üretim etkinliğini güçlendirerek, teknoloji geliştirme ve Ar-Ge yatırımlarını artırması gerekir.

Farklı ölçüm metotları kullanılarak yapılan çalışmalar, TOS'un rekabet gücünün 2000'li yıllardan sonra uluslararası üreticilerin artan ilgi ve yatırımlarına paralel yükseldiğini ortaya koymaktadır. Güney Kore, Doğu Avrupa Ülkeleri, BRIC ve Çin gibi büyük çoğunluğu gelişmekte olan ülkelerin uluslararası piyasalarda ağırlığının artması, rekabet koşullarını giderek zorlaştırmaktadır. Günümüzde rekabet gücü yalnızca fiyatlar ile sınırlandırılmaz. İşçilik kalitesi, malzeme kalitesi ve güvenlik standartları, satış sonrası servis ve hizmetleri ile ileri teknoloji seviyesi vb. gibi unsurları da kapsayan geniş bir alana yayılır.

REDK ile ihracat arasındaki ilişkiyi inceleyen ampirik çalışmalar, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere ölçümlerin farklı sonuçları olabildiğini ortaya koymaktadır. Chit, Rizov ve Willenbockel (2008), yirmi beş yıllık veri seti (1982:Q1-2006:Q2) ile on üç gelişmiş ülke ve beş gelişmekte olan Doğu Asya ülkesinin, birim kök-eşbütünlük analizlerini kullanarak, uzun dönemde gelişmekte olan Doğu Asya ülkelerinin ihracatının REDK volatilitelerinden olumsuz etkilendiğine dair güçlü bir kanıya varmıştır.

Doğu Asya ülkelerinin ihracatını etkileyen bir diğer faktör de Çin'in küresel piyasalardaki yüksek rekabet gücüdür. Eichengreen (2007) Çin'in son tüketici ürünlerinde giderek yükselen ihracatının Doğu Asya ülkelerini olumsuz etkileyerek, REDK volatilitelerinin bu ülkelerin rekabet gücünü negatif etkilediğini belirtmektedir. Sonuçlar, ACFTA ülkelerinin REDK volatilitesi ile ihracat ilişkisini inceleyen Chit (2008) ile karşılaştırıldığında, REDK volatilitelerinin negatif etkisinin küresel piyasalarda bölgesel pazarlara kıyasla % 30 oranında daha fazla olduğunu ortaya koymaktadır. Kısa dönemde gelişmekte olan ülkelerin bölgesel para politikası ve REDK politikalarını adapte etmeye çalışmaktan ziyade, domestik REDK ya da para politikalarını benimsemelerinin daha fazla getiri sağlayacağı tavsiye etmektedir. Halen gelişmekte olan bir ülke olan Türkiye'nin aynı varsayımdan hareketle, sektörel bazda spesifik politikalar geliştirerek, imalat sanayinin ihracatçı kurumlarını destekleyen politikalar uygulamasının, kısa dönemde daha olumlu sonuç vereceği düşünülmektedir.

2.3.7. Türk Otomotiv Sektörünün Rekabet Gücü ve Dış Ticaretteki Payı

Makroekonomik göstergelerdeki sürdürülebilir büyüme oranları, mikro bazda faaliyet gösteren firmaların verimliliğine bağlıdır. Yerel ekonominin sürdürülebilir büyüme ve gelişmesinde, dış ticaret hacmindeki seviye ve trend takip edilir. Kanada, ABD, Japonya ve AB ülkelerinin ihracat ve ithalat gibi dış ticaret aktivitelerindeki en büyük paya sahip olan sektörlerden biri hiç kuşkusuz otomotiv sektörüdür (Fuss & Waverman, 2006, s.1). Gelişmekte olan ülkelerin otomotiv üretimine ve sektöre artan yatırımları küresel piyasalardaki rekabeti artırmaktadır.

Ülke ve bölgesel düzeyde rekabetçilik, katma değer yaratma imkanları ve bu imkânları oluşturan değişkenler ile mikro düzeyde verimlilikten kaynaklanan potansiyelin gerçekleşmesine bağlı iki kademeden oluşur (Deloitte & EDAM, 2009, s. 8). Firmaların verimlilik performansları, sektörün verimlilik performansı ile doğrudan ilişkilidir. Verimliliği düşük olan sektör firmalarının uzun dönemde rekabet gücünü koruyabilmeleri güçtür. Piyasalardaki iktisadi gelişmelere duyarlı olan sektörün mevcut yapısı ile gelecekte daha rekabetçi bir konuma yükselebilmesi mümkün değildir. Sektörde faaliyet gösteren pek çok ÇUŞ rekabet gücüne katkıda bulunmaktadır. Buna rağmen sektörün rekabet gücünün desteklenmesi ve gerekli yapısal dönüşümün kolaylaştırılması gerekmektedir (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2011, s. 4). Otomotiv endüstrisi küresel ekonomide en yoğun rekabetin yaşandığı sektörlerden biridir.

GB antlaşması ile dünyanın en büyük oto üreticilerinden biri olan AB ülkeleri ile arasındaki gümrük vergileri ve kotalar gibi dış ticareti azaltıcı etkenlerin hafifletilmesi ya da tamamen kaldırılması, sektörün ihtiyaç duyduğu yapısal dönüşüme ivme kazandırarak, rekabet gücüne olumlu yansımasıdır. 1990 yıllardan itibaren TOS'un dış ticaret hacmindeki payının giderek arttığı görülür. Dış ticaret payının artmasındaki başlıca etkenler; sektörün ana ve yan sanayisine yapılan teknoloji transferi, 2001 krizinin ardından alınan tedbirler sonucu sağlanan makroekonomik

istikrar, kaliteli işçilik, iç talep yükselmesi ve Ar-Ge yatırımlarındaki artışa paralel yükselen verimlilik oranlarının rekabet gücüne sağladığı olumlu katkılardır.

2000’li yıllardaki krizlerin ardından gelen makro göstergelerdeki istikrar sonucunda yükselen iç talep, yabancı yatırımların artarak, teknoloji transferinin hızlanmasına yol açmıştır. Sektörün rekabet gücü teknoloji transferine paralel artan verimlilik oranları sayesinde iç ve dış pazarlarda yükselmiştir. Dışa açılan sektörde, uzmanlaşmanın yükselmeye başlaması, yeni teknoloji ve tasarımların üretilmesine yol açarak ürün çeşitliliğini artırmıştır. Sektörde henüz yerli bir otomobil markası bulunmamasına rağmen özellikle hafif ticari araçlarda geliştirilen tasarım ve modeller dünyanın önde gelen üreticilerine satılmaya başlanmıştır. Hafif ticari araç üretiminde yerli üretim miktarı pek çok AB ülkesinden daha fazladır. TOS’da geliştirilip tasarlanan segment ürünleri ABD, AB ve BRIC ülkeleri gibi dünyanın pek çok ülkesine satılmaktadır. Sektör üreticileri arasında yapılan araştırmalarda önümüzdeki yıllarda bazı problemlerle karşılaşılrsa da sektörün büyüme hızını sürdüreceği kanaati hakimdir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE’DE UYGULANAN DÖVİZ KURU
POLİTİKALARININ TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN
REKABET GÜCÜ VE İHRACATI ÜZERİNE ETKİSİ:
AMPİRİK ANALİZ

3.1. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN İHRACATI

Otomotiv sektörü dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi dış ticaretin lokomotif sektörüdür. Sektörün küresel rekabet gücüne bağlı dış ticaret hacmindeki değişimler ekonomideki pek çok makro göstereyi etkileyebilmektedir. Dış ticaret hacminin alt sektörler üzerindeki çift yönlü zincirleme etkisinden dolayı dış ticaret politikalarında en fazla dikkate alınan sektördür. Bu nedenle ülkenin dışa açılması için yapılan ekonomik entegrasyon projelerinde diğer sektörlerle nazaran sektör üzerinde oluşacak etkiler daha hassas şekilde değerlendirilmektedir. 1993 yılındaki krizi takiben daralan iç talep, Otomotiv sektörünün ihracata yönelmesinde dönüm noktası olarak kabul edilir. İlk kez küresel pazarlara açılan sektör üreticilerinin rekabet gücünü artırıcı yapısal dönüşümleri uygulaması ise GB sonrasına rastlar. İhracata yönelen üreticiler, 1960’lı yıllarda ABD, Fransa ve İtalyan üreticilerin Yalın Üretim Modelini kendi ülkelerine transfer etmeye çalışırken karşılaştıkları problemlere, benzer süreçle karşılaştılar. Bu ülkelerde, Japonya’nın rekabet gücüne önemli katkıda bulunan model, otomasyon seviyesi ve adaptasyon sürecinde karşılan kültürel farklılıklar gibi nedenlerden ötürü, başarı ile uygulanamamıştır (Freysenet, 2009, s. 7). Günümüzde teknoloji transferinin çok daha kolay ve hızlı şekilde ihtiyaç duyulan sektörlerle adaptasyonu sağlanabilmektedir. TOS’un GB sonrasında geçirdiği yapısal dönüşüm bu duruma örnek olarak gösterilebilir.

3.1.1. 1980-2009 Yılları Arasında Otomotiv Sektörünün İhracatı

Tekstil sektörünün 1990'lı yıllarda ihracattaki liderliğini, 2000'li yıllarda artan üretim verimliliği ve yatırımlara bağlı olarak, otomotiv sektörü devralmıştır. Son yıllarda sektörel bazda azalan dış ticaret fazlasına rağmen, halen ülke ekonomisinin dış ticaret hacminde en büyük paya sahiptir. Çin hızla artan üretim kapasitesi ile dünyanın en büyük üreticisi konumundadır. Çin'in üretiminin büyük bölümünün iç talebine yönelik olmasından dolayı Japonya en büyük ihracatçı ülkedir. Türkiye'nin bölgesindeki en büyük üretici ise giderek artan iç talep ve yatırımlara paralel olarak Rusya'dır (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 44). Sektörün gelişimini etkileyen pek çok farklı küresel ve yerel faktör vardır.

Literatürdeki çalışmalar, ÇUS'lerin üretiminin, petrol fiyatları ve döviz kurları gibi makro iktisadi değişkenlerden etkilendiğini ortaya koymaktadır (Barumwete, 2008, s. 34). Ross (2005) firmaların hisse değerini makroekonomik olarak etkileyen başlıca faktörleri, enflasyon, GSYİH, yatırımcı güveni ve hareketleri olduğunu belirterek, firmanın getiri eğrisinin önem taşıdığını düşünmektedir. Bu nedenle sektörde faaliyet gösteren üreticilerin karlılığı makroekonomik göstergeler ile paralellik göstermektedir. Sektörün çıktı ve üretim faaliyetlerinin elastikiyeti, TOS'un piyasalardaki değişimlere olan hassasiyetinden dolayı yüksektir. Maliyetleri yükselten bir diğer faktör ise sektörel bazda ihracatın yüksek ara mal ithalatına bağlı olmasıdır. Bu nedenle iç ve dış piyasalarda meydana gelen dalgalanmalar, talep, fiyatlar ve tedarik zincirinde aksamalara yol açar. Örneğin, 2007 yılındaki küresel kriz, otomotiv ihracatının yoğunluklu yapıldığı AB ülkelerinde önemli oranda talep daralmasına sebep olmuştur. 2007, 2008 ve 2009 yıllarında yaklaşık 5 milyar USD olan sektörel bazda ticaret fazlası, 2011 yılında 17,2 milyar USD ithalata karşılık 15,8 milyar USD ihracat gerçekleştirerek, son 10 yıllık dönemde ilk kez sektörel bazda dış ticaret açığına neden olmuştur (Sanayi Genel Müdürlüğü, 2012, s. 19). Tablo 24'te TOS'un bazı yıllara göre üretim ve ihracat rakamları yer almaktadır.

Tablo 24. Türk Otomotiv Sektörünün Yıllara Göre İhracatı

Yıllar	Toplam Üretim (Adet)	Otomotiv İhracat (Adet)	İhracat / Üretim %
1993	453.465	9.179	2,02
1994	268.343	14.882	5,55
1995	326.508	36.041	11,04
1996	329.337	30.976	9,41
1997	399.917	25.991	6,50
1998	405.002	27.009	6,67
1999	325.297	85.904	26,41
2000	468.381	101.822	21,74
2001	285.737	201.145	70,40
2002	357.217	253.978	71,10
2003	562.466	354.742	63,07
2004	860.846	520.361	60,45

Kaynak: Uçan, 2005, s. 122

ÇUS'lerin, Türkiye'ye artan yatırımları sonucu yükselen üretim, TOS'un 1990'lı yılların ortasından itibaren ihracatını giderek yükseltmiştir. GB sonrasında yükselen rekabet gücü ve Ar-Ge harcamalarına paralel olarak ihracat/üretim oranında artış gözlenmiştir. 2007 küresel krizine kadar ülkenin dış ticaret bilançosuna pozitif katkı sağlayan sektör, krizin ardından AB pazarındaki daralmanın etkisi ile Kuzey Afrika, Orta Doğu ülkeleri gibi yeni pazarlara yönelerek, pazar portföyünü genişletme çalışmalarına başlamıştır (Berzin, 2011, s. 17). Bu ülkelere yapılan ihracat giderek yükselmektedir. 2007 sonrasında Türkiye ekonomisi hükümet tarafından alınan tedbirlerden dolayı, AB ülkelerine kıyasla, krizden daha az etkilenmiştir. Bu nedenle otomotiv sektörü için oldukça önemli olan iç talep daralması daha düşük seviyelerde gerçekleşmiştir.

AB ülkelerinin en büyük dış ticaret ortağı olması, avantajlarının yanında özellikle resesyon ve kriz dönemlerinde, bazı olumsuzlukları da beraberinde getirmektedir. Bu nedenle son yıllarda ülke çapında dış ticaret sektörleri ihracat pazarlarını daha geniş coğrafyaya yaymaya gayret etmektedir. 2009 yılında Ford ABD pazarında kullanılmak üzere hafif ticari kategorisindeki Transit-Van piyasaya

sürmüştür. 2010 yılında Detroit Otomobil Fuarında, Ford, tamamıyla Türkiye’de tasarlanıp üretilen ticari aracı ile Kuzey Amerika’nın En İyi Kamyoneti ödülünü almıştır. 2010 yılında Renault dünyada en yüksek satış yapan modellerinden biri olan Clio modelinin üretimini Türkiye’deki tesislerine kaydırmıştır. Öte yandan FIAT dizayn merkezi açarak, üretmeyi planladığı pek çok modelin dizaynının bu merkezde yapılacağını açıklamıştır (Berzin, 2011, s. 19). Ülke ekonomisinin hızla dışa açılarak küresel piyasalara adapte olması, sektör üreticilerini artan küresel rekabete rağmen olumlu etkilemektedir. Dış pazarlarda artan satış rakamlarına rağmen sektör için iç talep halen son derecede önemlidir.

Yüksek araç kullanım maliyeti, yabancı yatırımların artmasını ve sektörün gelişiminde çok önemli olan iç talebin yükselmesini engelleyen faktörlerin başında gelir. Kullanım maliyetlerini yükselten en önemli faktör ise uygulanan vergi oranları ve politikalarıdır. Yeni araç satışında uygulanan özel tüketim vergisi (ÖTV), katma değer vergisi (KDV) oranlarının yüksekliği ve yüksek yakıt maliyeti gibi nedenlerden ötürü kişi başına düşen araç sayısı AB ülkelerinin oldukça altındadır. AB ülkelerinde her 1000 kişiye düşen araç sayısı ortalama 500 civarında iken, bu rakam Türkiye’de halen 100’ün altındadır. İç pazarda satılan araçların üzerindeki toplam vergi yükü 1600 cc ve altı motor hacmindeki araçlarda yaklaşık % 60, 2000 cc ve üstü araçlarda ise bu oran % 100’e kadar çıkabilmektedir. Vergi politikalarının kaynaklanan maliyet artışı, iç talebi genelde motor hacmi küçük olan araçlara yoğunlaştırmaktadır (Deloitte, 2010, s. 10). Sektör üreticilerinin tepe yönetimi arasında yapılan araştırmaların ortak tespiti, sektörün gelişiminin önündeki en önemli engellerden birinin uygulanan vergi politikaları olduğunu sonucunda birleşmektedir.

Sektörün rekabet gücünü zayıflatan bir diğer faktör ise KKO düştüğünde yükselen üretim maliyetleridir. İç ve dış piyasalardaki volatiliteye bağlı olarak KKO oranının değişkenlik göstermesi, üretim maliyetlerini olumsuz etkileyerek, nihayi fiyatlarda artışa neden olmaktadır. Bundan dolayı iç ve dış talepte değişkenlik görülür. Sektörün, AB Euro bölgesi ülkelerine kıyasla önemli bir avantajı düşük emek maliyetidir. Rusya, Doğu Avrupa ülkeleri, Hindistan ve Çin ile kıyaslandığında düşük

emek maliyetinden kaynaklanan rekabet avantajını TOS'un koruyamadığı gözlemlenmektedir. Tablo 25'te bazı ülkelere göre 2004 yılı emek maliyetleri görülmektedir.

Tablo 25. Ülkelere Göre Otomotiv Üretimi İşçilik Maliyeti (2004)

Ülke	Maliyet/Saat, (USD)
Batı Avrupa	25.00
ABD	20.00
Güney Kore	12.00
Türkiye	8.00
Doğu Avrupa	6.00
Hindistan	1.50
Çin	1.00

Kaynak: Deloitte, 2010, s. 15

3.1.2. Otomotiv Sektöründe İhracatın Dağılımı ve Sektörün Toplam İhracattaki Payı

Otomotiv sektörünün 2000'li yılların ardından ihracata odaklandığı görülür. Ana sanayi üreticileri, üretimlerinin büyük kısmını iç talep yetersizliğinden ötürü ihraç etmek zorundadır.

Tablo 26. Taşıt Araçları İhracatı 2009-2011

SEKTÖR	2009	2010	2011	2011/2010 (%)
Otomobil	388.994	439.999	442.674	1
Ticari araçlar	239.976	314.470	348.292	11
*Kamyonet	231.260	306.902	339.468	11
*Minibüs	1.271	800	61	-92
*Kamyon	1.910	2.411	3.912	62
*Midibüs	1.065	807	647	-20
*Otobüs	4.470	3.550	4.204	18
Taşıt araçları	628.970	754.469	790.966	5
Traktör	8.885	9.201	10.146	10
TOPLAM	637.855	763.670	801.112	5

Kaynak: OSD, 2011, s. 14

ABD dışındaki hiç bir ülkenin iç talebi, toplam üretimi karşılayabilme potansiyeline sahip değildir. Bu nedenle sektöre yatırım yapmayı planlayan yabancı yatırımcılar iç talep kadar bölgesel pazarlardaki talep değişikliklerini de dikkate alırlar. İhracata dayalı kalkınma modelini benimseyen Türkiye’de, son yıllarda yerli ve yabancı üreticilerin artan yatırımlarının etkisi ile imalat sanayisinin küresel pazarlarda rekabet gücü artmaktadır. TOS’un son on yıldaki ihracatında büyük ölçüde artışlar görülür. Bu nedenle dış ticaretin en önemli sektörüdür. Türkiye ile AB arasında imzalanan GB, uzun dönemde sektörün gelişimine ve rekabet gücünün yükselmesine katkıda bulunmuştur. 2009 yılında, üretilen araçların % 73’ü ihraç edilirken, iç pazarda satılan araçların % 56’sı ithal edilmiştir. 2010 yılının ilk yarısında ise üretilen araçların % 76’sı ihraç edilmiştir (Deloitte, 2010, s. 7). Otomotiv ihracatının büyük bölümü, Türkiye’nin AB ülkeleri ile uzun yıllara dayanan dış ticaret ortaklığından dolayı AB’ye yapılmaktadır (Gülkaya, 1991). AB ülkelerinde 2007 yılındaki küresel krizin olumsuz sonuçlarına henüz kesin çözüm üretilmemesi, tüketicilerin -TOS’un yoğunluklu üretim segmenti olan- daha ekonomik araçlara olan talebinin artmasına vesile olmuştur. 2009 yılında AB ülkelerine yapılan ihracat 16,8 milyar USD iken, 2010 yılının ilk yarısında % 31 oranında artmıştır (Deloitte, 2010, s. 7). Küresel bazda 2007 yılındaki krizin ardından daralan otomotiv pazarı, 2010 yılında % 13 oranında artarak, 74,7 milyon adede ulaşmıştır (OSD, 2011, s. 4).

Tablo 27. OSD Üyesi Üreticilerin Toplam İhracatı (2009-2011)

Firmalar	2009 Değer \$			2010 Değer \$			2011 Değer \$		
	Taşıt Aracı	Aksam-Parça	Toplam	Taşıt Aracı	Aksam-Parça	Toplam	Taşıt Aracı	Aksam-Parça	Toplam
FORD OTOSAN	2.004.292.289	38.077.817	2.042.370.106	2.539.286.824	87.236.169	2.626.522.993	3.296.156.041	156.763.385	3.452.919.426
OYAK RENAULT	2.684.977.963	327.451.183	3.012.429.146	2.719.370.681	517.577.849	3.236.948.530	2.547.889.101	665.688.276	3.213.577.377
TOFAŞ	1.917.994.211	84.021.747	2.002.015.958	2.250.442.920	74.704.587	2.325.147.507	2.309.063.748	89.813.204	2.398.876.952
TOYOTA	1.312.697.698	19.028.652	1.331.726.350	1.290.701.973	21.385.043	1.312.087.016	1.497.452.658	24.843.879	1.522.296.537
HYUNDAI ASSAN	159.900.315	1.605.754	161.506.069	432.062.807	2.468.567	434.531.374	726.042.926	3.090.594	729.133.520
MERCEDES BENZ	493.681.799	20.486.261	514.168.060	474.443.993	5.321.577	479.765.570	539.995.826	3.960.000	543.955.826
MAN TÜRKİYE	289.629.987	9.963.960	299.593.947	204.248.923	9.793.319	214.042.242	294.440.400	8.068.910	302.509.310
TÜRK TRAKTÖR	171.121.132	33.768.167	204.889.299	170.285.472	43.469.783	213.755.255	190.584.979	50.083.554	240.668.533
TEMSA GLOBAL	165.399.415	8.028.845	173.428.260	113.320.699	12.544.774	125.865.473	151.538.226	8.351.463	159.889.689
KARSAN	66.238.409	534.429	66.772.838	163.020.729	354.457	163.375.186	147.780.450	640.838	148.421.288
HONDA TÜRKİYE	156.557.640	1.937.372	158.495.012	202.492.381	2.848.625	205.341.006	101.460.928	2.949.241	104.410.169
OTOKAR	87.927.551	12.358.921	100.286.472	44.751.993	1.498.622	46.250.615	94.527.355	2.130.673	96.658.028
BMC	53.328.047	3.383.953	56.712.000	45.373.471	6.843.892	52.217.363	44.036.519	7.525.516	51.562.035
ANADOLU ISUZU	36.287.990	3.411.381	39.699.371	25.779.953	3.943.186	29.723.139	25.912.558	4.702.223	30.614.781
HATTAT TARIM	2.549.906	0	2.549.906	5.758.495	168.937	5.927.432	15.276.181	176.822	15.453.003
TOPLAM	9.602.584.352	564.058.442	10.166.642.794	10.681.341.314	790.159.387	11.471.500.701	11.982.157.896	1.028.788.578	13.010.946.474

Kaynak: OSD, 2011, s. 17

En yüksek artış ise, % 33’lük oranla ticari araç satışında kaydedilirken, sektörün ana ürünü olan otomobilde % 11 oranında artış gerçekleşmiştir. Tablo 27’de,

OSD üyesi üreticilerin toplam ihracatı görülmektedir. Pazar hacmi incelendiğinde 2009 yılı itibari ile Doğu Avrupa’da % 16, Kuzey Amerika’da % 10 oranında talep artışı gözlemlenirken, Batı Avrupa’da ise % 4 oranında daralma meydana geldiği görülmektedir. AB ülkelerinde 2010 yılında % 6 oranında talep daralması olduğu göze çarpmaktadır. Tablo 28’de bölgeler ve ülkeler bazında son yıllardaki dünya otomobil pazarı görülmektedir.

Tablo 28. Bölgeler ve Ülkeler Bazında Dünya Motorlu Araç Pazarı (2010/2011)

Bölgeler	Araç Sınıfı	2010	2011	Değişim (2010/2011)	Ülkeler	Araç Sınıfı	2010	2011	Değişim (2010/2011)	
Kuzey Amerika	Otomobil	12.825	13.947	9	ABD	Otomobil	5.668	6.048	7	
	Hafif Ticari Araç	1.105	1.235	12		Hafif Ticari Araç	943	1.068	13	
	Ağır Ticari Araç	272	382	40		Ağır Ticari Araç	225	321	43	
	Toplam	14.202	15.564	10		Toplam	6.836	7.437	9	
Mercosur	Otomobil	3.186	3.330	5	Brezilya	Otomobil	2.661	2.667	0	
	Hafif Ticari Araç	856	979	14		Hafif Ticari Araç	702	793	13	
	Ağır Ticari Araç	212	214	1		Ağır Ticari Araç	193	188	-3	
	Toplam	4.254	4.523	6		Toplam	3.556	3.648	3	
Batı Avrupa	Otomobil	12.976	12.807	-1	Rusya	Otomobil	1.764	2.454	39	
	Hafif Ticari Araç	1.454	1.535	6		Hafif Ticari Araç	141	180	28	
	Ağır Ticari Araç	229	287	25		Ağır Ticari Araç	84	114	36	
	Toplam	14.659	14.629	0		Toplam	1.989	2.748	38	
Doğu Avrupa	Otomobil	3.357	4.113	23	Hindistan	Otomobil	2.183	2.229	2	
	Hafif Ticari Araç	498	566	14		Hafif Ticari Araç	529	625	18	
	Ağır Ticari Araç	177	235	33		Ağır Ticari Araç	398	449	13	
	Toplam	4.032	4.914	22		Toplam	3.110	3.303	6	
Asya/ Pasifik	Otomobil	21.566	22.214	3	Japonya	Otomobil	4.200	3.510	-16	
	Hafif Ticari Araç	7.322	7.028	-4		Hafif Ticari Araç	696	624	-10	
	Ağır Ticari Araç	2.363	2.102	-11		Ağır Ticari Araç	56	56	0	
	Toplam	31.251	31.344	0		Toplam	4.952	4.190	-15	
Diğerleri	Otomobil	6.222	6.543	5	Çin	Otomobil	11.935	13.083	10	
	Hafif Ticari Araç	754	779	3		Hafif Ticari Araç	5.280	4.921	-7	
	Ağır Ticari Araç	82	91	11		Ağır Ticari Araç	1.745	1.432	-18	
	Toplam	7.058	7.413	5		Toplam	18.960	19.436	3	
Dünya	Otomobil	60.132	62.954	5	Güney Kore	Otomobil	1.329	1.355	2	
	Hafif Ticari	11.989	12.122	1		Hafif Ticari Araç	180	186	3	
	Ağır Ticari	3.335	3.311	-1		Ağır Ticari Araç	30	33	10	
	Toplam	75.456	78.387	4		Toplam	1.539	1.574	2	
					BRIC	Otomobil	18.543	20.433	10	
						Hafif Ticari Araç	6.652	6.519	-2	
						Ağır Ticari Araç	2.420	2.183	-10	
						Toplam	27.615	29.135	6	

Kaynak: OSD, 2011, s. 5

Gelişmiş AB ülkelerindeki talep daralmasının küresel finansal krizin dışında farklı nedenleri de mevcuttur. Yerel hükümetler tarafından zaruri olarak uygulanmaya çalışılan ekonomik tedbirler, işsizlik oranlarındaki artış, dış ticaret dengesindeki cari açıkların yüksekliği, bu sebeplerden yalnızca birkaçıdır. Küreselleşme sürecinde dünya ekonomisine hızla entegre olarak, yeni üretim merkezi haline gelen Asya/Pasifik ülkeleri ile BRIC ülkeleri, doymamış pazarlar olarak kabul edilmektedir.

Bu ülkelerin refah seviyesi artan üretimden dolayı yükselmektedir. Otomotiv pazarının özellikle gelişmekte olan ülkelerde henüz doymamış olması, otomotiv ürünlerine olan talebi artırmaktadır. Örneğin, BRIC ülkelerinde talep artışı yıllık % 30 ile dünya ortalamasının üzerindedir. Gelişmekte olan ülkelerdeki talep artışına rağmen, AB ülkelerinde talep daralması görülür. Tablo 29’da bölgesel ve ülke bazında 2010-2011 yıllarındaki dünya motorlu araç üretimi görülmektedir.

Tablo 29. Bölgesel ve Ülkeler Bazında Dünya Motorlu Araç Üretimi (2010/2011)

Bölgeler	Araç Sınıfı	2010	2011	Değişim (2011/2010)	Ülkeler	Araç Sınıfı	2010	2011	Değişim (2011/2010)
Kuzey Amerika	Otomobil	5.081	5.607	10	ABD	Otomobil	2.729	2.963	9
	Hafif Ticari Araç	6.765	7.325	8		Hafif Ticari Araç	4.843	5.395	11
	Ağır Ticari Araç	281	430	53		Ağır Ticari Araç	182	286	57
	Toplam	12.127	13.362	10		Toplam	7.754	8.644	11
Mercosur	Otomobil	3.099	3.227	4	Brezilya	Otomobil	2.583	2.616	1
	Hafif Ticari Araç	773	868	12		Hafif Ticari Araç	572	628	10
	Ağır Ticari Araç	235	245	4		Ağır Ticari Araç	228	237	4
	Toplam	4.107	4.340	6		Toplam	3.383	3.481	3
Batı Avrupa	Otomobil	12.235	12.667	4	Rusya	Otomobil	1.208	1.696	40
	Hafif Ticari Araç	1.173	1.346	15		Hafif Ticari Araç	122	139	14
	Ağır Ticari Araç	347	418	20		Ağır Ticari Araç	142	171	20
	Toplam	13.755	14.431	5		Toplam	1.472	2.006	36
Doğu Avrupa	Otomobil	5.092	5.675	11	Hindistan	Otomobil	2.655	2.767	4
	Hafif Ticari Araç	712	777	9		Hafif Ticari Araç	585	695	19
	Ağır Ticari Araç	207	260	26		Ağır Ticari Araç	397	452	14
	Toplam	6.011	6.712	12		Toplam	3.637	3.914	8
Asya/Pasifik	Otomobil	28.330	28.401	0	Japonya	Otomobil	8.313	7.313	-12
	Hafif Ticari Araç	8.374	7.822	-7		Hafif Ticari Araç	993	918	-8
	Ağır Ticari Araç	2.646	2.252	-15		Ağır Ticari Araç	257	233	-9
	Toplam	39.350	38.475	-2		Toplam	9.563	8.464	-11
Diğerleri	Otomobil	2.254	2.527	12	Çin	Otomobil	11.415	12.089	6
	Hafif Ticari Araç	509	577	13		Hafif Ticari Araç	5.336	4.857	-9
	Ağır Ticari Araç	97	99	2		Ağır Ticari Araç	1.787	1.347	-25
	Toplam	2.860	3.203	12		Toplam	18.538	18.293	-1
Dünya	Otomobil	56.091	58.104	4	G.Kore	Otomobil	3.916	4.174	7
	Hafif Ticari Araç	18.306	18.715	2		Hafif Ticari Araç	285	299	5
	Ağır Ticari Araç	3.813	3.704	-3		Ağır Ticari Araç	44	52	18
	Toplam	78.210	80.523	3		Toplam	4.245	4.525	7
					BRIC	Otomobil	17.861	19.168	7
						Hafif Ticari Araç	6.615	6.319	-4
						Ağır Ticari Araç	2.554	2.207	-14
						Toplam	27.030	27.694	2

Kaynak: OSD, 2011, s. 6

Dünya otomotiv üretimi 2010’da önceki yıla göre % 24 oranında artarak, 77 milyon adet ile tüm zamanların en yüksek miktarına ulaşmıştır. Kuzey Amerika’da otomotiv üretimi % 38, MERCOSUR bölgesinde % 14, Doğu Avrupa bölgesinde % 22, Asya/Pasifik bölgesinde ise % 28’lik artış olmuştur. Aynı dönemde Çin’in üretiminde % 31, Hindistan’da ise % 37 oranında artış meydana gelmiştir (OSD, 2011, s. 5).

2009 yılında küresel ekonomide yaşanan resesyon nedeniyle otomotiv sektörü ürünlerine talep azalmıştır. 2010’da ise krizin olumsuz etkilerinin hafiflemesine paralel talep yükselme trendine girerek, üretim miktarlarında da artış görülmüştür. AB pazarına dair yapılan tahminler, krizin olumsuz etkilerinin bir süre daha devam edeceği yönündedir. Bu nedenle son birkaç yıldır ihracatta hedeflenen rakamlara ulaşılması mümkün olamamıştır.

Tablo 30. Otomotiv Sektörü Ülke ve Gruplarda Dış Ticaret Dengesi (2001-2003)

ÜLKE	2001 (\$)			2002 (\$)			2003 (\$)		
	İthalat	İhracat	Denge	İthalat	İhracat	Denge	İthalat	İhracat	Denge
Almanya	706.233.569	846.550.097	140.316.528	1.014.485.812	856.109.002	-158.376.810	2.035.279.382	1.061.217.153	-974.062.229
Avusturya	9.946.540	40.823.344	30.876.804	24.403.230	49.058.721	24.655.491	58.964.435	96.543.516	37.579.081
Belçika-Lüksemburg	50.716.003	92.865.521	42.149.518	89.951.530	82.992.410	-6.959.120	121.231.103	132.433.914	11.202.811
Danimarka	1.709.982	14.620.391	12.910.409	15.345.442	17.836.449	2.491.007	4.900.310	33.773.977	28.873.667
Finlandiya	799.021	3.262.942	2.463.921	8.156.097	40.563.658	32.407.561	6.317.963	91.722.551	85.404.588
Fransa	587.873.312	525.649.979	-62.223.333	760.703.548	564.711.714	-195.991.834	1.369.273.376	798.218.449	-571.054.927
Hollanda	37.011.514	28.968.773	-8.042.741	63.934.019	32.632.002	-31.302.017	186.670.190	102.702.370	-83.967.820
İngiltere	166.013.146	134.623.358	-31.389.788	459.997.739	227.753.954	-232.243.785	779.030.851	318.292.823	-460.738.028
İrlanda	82.786	9.088.973	9.006.187	520.329	42.600.035	42.079.706	998.055	64.842.659	63.844.604
İspanya	204.636.409	104.887.718	-99.748.691	268.310.612	127.901.054	-140.409.558	621.334.782	321.818.226	-299.516.556
İsveç	25.336.668	16.293.684	-9.042.984	43.351.297	29.968.628	-13.382.669	90.799.986	65.325.951	-25.474.035
İtalya	364.496.960	521.192.516	156.695.556	506.102.247	603.048.887	96.946.640	764.607.655	727.182.281	-37.425.374
Portekiz	1.086.104	33.053.058	31.966.954	2.990.554	36.131.273	33.140.719	3.632.756	58.941.820	55.309.064
Yunanistan	93.459	23.324.573	23.231.114	509.804	60.749.149	60.239.345	510.536	146.621.712	146.111.176
AB Toplam	2.156.035.473	2.395.204.927	239.169.454	3.258.762.260	2.772.056.936	-486.705.324	6.043.551.380	4.019.637.402	-2.023.913.978
İsviçre	1.079.619	13.676.839	12.597.220	2.396.179	20.157.105	17.760.926	3.781.840	31.447.246	27.665.406
Norveç	81.001	3.260.273	3.179.272	1.953.466	13.433.733	11.480.267	848.391	35.413.801	34.565.410
İzlanda	12.631	21.959	9.328	1.7	499.583	497.883	1.648	3.876.963	3.875.315
EFTA Toplam	1.173.251	16.959.071	15.776.492	4.351.345	34.090.421	29.241.193	4.631.879	70.738.010	62.230.816
AB+EFTA TOPLAM	2.157.208.724	2.412.163.998	254.955.274	3.263.113.605	2.806.147.357	-456.966.248	6.048.183.259	4.090.75.412	-1.957.807.847
Güney Kore	66.426.701	1.536.956	-64.889.745	97.736.125	1.755.076	-95.981.049	287.440.246	4.545.362	-282.894.884
Japonya	159.863.263	5.379.230	-154.484.033	229.470.247	3.152.167	-226.318.080	420.641.296	6.379.825	-414.261.471
U.DOĞU TOPLAM	226.289.964	6.916.186	-219.373.778	327.206.372	4.907.243	-322.299.129	708.081.542	10.925.187	-697.156.355
Amerika	34.470.519	68.055.704	33.585.185	82.724.965	71.493.638	-11.231.327	96.109.536	92.005.616	-4.103.920
Kanada	999.878	2.077.638	1.077.760	2.093.376	1.421.607	-671.769	5.707.588	1.275.610	-4.431.978
Meksika	826.015	11.647.691	10.821.676	700.085	35.758.562	35.058.477	3.745.619	18.586.417	14.840.798
NAFTA TOPLAM	36.296.412	81.781.033	45.484.621	85.518.426	108.673.807	23.155.381	105.562.743	111.867.643	6.304.900
BÖLGELER TOPLAM	2.464.946.360	2.715.756.716	250.810.356	3.746.161.375	3.267.431.377	-478.729.998	7.040.956.482	4.796.916.652	-2.244.039.830
Türkiye Toplam	2.573.788.825	3.475.090.251	901.301.426	3.908.220.371	4.319.298.558	411.078.187	7.345.408.458	6.095.219.893	-1.250.188.565
Bölge/Türkiye	95,8	78,1		95,9	75,6		95,9	78,7	

Kaynak: Uçan, 2005, s. 122

Dış pazarlardaki talep daralmasının olumsuz etkilerini hafifletmek amacı ile devletin sektöre destek için uyguladığı kısa süreli vergi indirimleri ve son on yılda yurtiçi makro göstergelerdeki iyileşme ve refah artışı, iç talebi artırmıştır. Küresel

krizin olumsuz etkilerinin hafiflemesine paralel olarak 2010 yılında satışların yükseldiği görülür.

Tablo 31. Türkiye'nin Toplam Otomotiv Pazarı 2001-2011

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Toplam	195.090	174.442	397.963	741.269	758.537	665.515	634.206	526.544	575.869	793.172	910.867
İthalat	93.887	83.027	222.984	430.204	436.033	382.460	355.752	306.087	313.921	465.408	538.532
İthalat (%)	48	48	56	58	57	57	56	58	55	59	59

Kaynak: OSD, 2011, s. 7

3.1.3. Ana ve Yan Sanayi İhracatı

Motorlu karayolları taşıtlarını üreten sanayi dalına kısaca “*ana sanayii*” ya da “*otomotiv ana sanayii*” denir (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 3). Bir motorlu taşıt, birbiri ile uyumlu ve belirli standartlara sahip kendine özgü yöntemlerle demir, çelik, hafif metaller, plastik, lastik, boya ve benzeri kimyasal maddeler ile cam gibi ham maddelerden oluşan yaklaşık 5000 adet parçanın montajından meydana gelir (Deniz, 2009, s. 20). Üretimde kullanılan bu parçaların büyük çoğunluğu yan sanayide üretilir. Yan sanayinin, üretim kalitesi ve tedarik zincirindeki fonksiyonu, ana sanayinin rekabet gücü üzerinde doğrudan etkilidir. Sektörde faaliyet gösteren pek çok ihracatçı firma ve kuruluş, dünyanın önde gelen kalite kontrol kuruluşları tarafından verilmiş pek çok ödül ve sertifikaya sahiptir (Berzin, 2011, s.18) . Yan sanayinin üretim kalitesi tedarik zincirindeki pek çok olumsuzluğu elimine etmektedir.

Otomotiv ana sanayisinin gelişimi yan sanayinin tedarik zincirindeki fonksiyonu ile dış ticaret hacmindeki talep elastikiyetine bağlıdır. Bu nedenle yan sanayi, otomotiv sanayinin rekabet gücü ve gelişiminde en az ana sanayi kadar önemlidir. Otomotiv sanayisinin gelişimi aynı zamanda savunma ve gemi sanayilerinin alt yapısını da destekler. Sektör stratejik öneme sahip pek çok sektörün gelişimine de olumlu katkı sağlar ve tedarikçi pek çok sektörün verimliliğini yükseltir (Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 4). Sektörün kurulumundan itibaren ana sanayideki en radikal yapısal dönüşüm, GB antlaşmasının ardından, 1990’lı yılların sonlarına doğru gerçekleşmiştir. 2000’li yıllardan itibaren sektörde faaliyet gösteren

firmalar daha rekabetçi kimlik kazanarak, “ihracata yönelik” üretim stratejilerine yönelmiştir (Başkol, 2008, s. 29).

Otomotiv “*yan sanayi*” kısaca kara taşımacılığındaki taşıt araçlarının üretiminde ve üretim sonrasında parktaki araçlarda kullanılmak üzere, teknik dokümanlara uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten KOBİ ağırlıklı sanayi topluluğu olarak tanımlanabilir (Deniz, 2009, s. 17; Karpuz, Silahçı, & Çalışkan, 2009, s. 3). 1960’lı yıllarda ana sanayide kullanılan pek çok aksam ve parçanın neredeyse tamamı, ana sanayi üreticileri bünyesinde üretilirken, günümüzde 1964 yılında çıkarılan yönetmeliğin ardından hızla gelişen yan sanayi tarafından üretilmektedir. Aynı yıllarda ana sanayide kullanılan yerli parça ve aksam oranı % 15’lerde iken, bugün pek çok modelde bu oran % 90’lara kadar yükselmiştir. TOS’daki -başta iki büyük ana üretici olmak üzere- tüm üreticilerin üretim tesisleri Marmara bölgesindedir. 2002 yılı itibari ile sektörde faaliyet gösteren 4715 firmanın büyük çoğunluğu, başta Bursa olmak üzere İstanbul, Kocaeli, Sakarya ve Manisa gibi illerde yayılmıştır. 1999 yılında, Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD) tarafından başlatılan proje ile yan sanayi üretiminin yoğunlaşacağı bir organize sanayi bölgesi kurulması hedeflenmiştir. Çalışmaların sonunda, günümüzde pek çok yerli ve yabancı üreticinin yatırımları ile desteklenen, 2000’den fazla kişinin çalıştığı on yedi adet fabrikadan oluşan, 1900 dönümlük arazi üzerine 192 firma ile yabancı sermaye ortaklığı bulunan tesisler kurulmuştur. TAYSAD üyesi 115 firma ISO 9000 serisi kalite belgesine sahiptir. Yan sanayide faaliyet gösteren firmaların pek çoğu 1990’lı yıllardan başlayarak Avrupa Kalite Ödülüne aday gösterilmiş ve farklı yıllarda pek çok ödül almıştır.

Yan sanayinin gelişimi ve dış ticarete katkısı global rekabet, üretim ölçeklerinin küçük olması ve maliyetlerin yüksekliği gibi nedenlerden ötürü, henüz arzu edilen seviyelerde değildir. Toplam cironun ancak % 5’lik kısmının yatırıma ayrılabilmesi, küresel rekabet gücünün artması için ihtiyaç duyulan teknolojilerin geliştirilmesi ve üretiminin önünde engeldir. Ar-Ge harcamaları, endüstriyel otomotiv üreticisi olan ülkeler de dahil olmak üzere dünyanın pek çok gelişmekte olan ülkesinde

ortaklık modellerinin yeterli seviyede uygulanamamasından dolayı, düşük seviyededir. Sektörde 130'un üzerinde firma ortak yatırımlar ve lisans almak suretiyle küresel üreticilerle işbirliğini artırmaya çalışmaktadır. Otomotiv yan sanayinin gelişmesi için yapılan pek çok girişim ve çalışma, üretim kalitesini artırır (Deniz, 2009, s. 17).

Otomotiv sektörünün imalat sanayii içindeki payı yıllar içinde, 1992'den 2006'ya 4,08 kat artarak, % 12,05 düzeyine yükselmiştir (Başkol, 2008, s. 29).

TOS'un yan sanayi ihracatı 1997 yılında yaklaşık 896 milyon USD iken, 2007 yılına gelindiğinde bu rakam artan yerli ve yabancı yatırımlara paralel olarak 6092 milyon USD'ye yükselmiştir. Sektörün ihracatında önemli yer tutan başlıca parçalar motor aksamı, dış ve iç lastikler, montaj karoseri aksamı, jantlar, kauçuk parçalar, transmisyon mili, frenlerden oluşan aksamlardır. İhraç edilen ürünlerin üretimi ağırlıklı olarak, sırasıyla Bursa, İstanbul, Kocaeli ve İzmir gibi illerdeki üretim tesislerinde gerçekleştirilirken, ihracatın yapıldığı ülkeler ise sırasıyla AB ülkeleri olan Almanya, İngiltere, İtalya, Fransa, Polonya, Belçika ve Romanya'dır (Deniz, 2009, s. 22). Sektörün dış ticaret hacmi ayaklarından biri olan ihracat, yüksek oranda ara mal ithalatı ile gerçekleştirilmektedir. Almanya, Fransa İngiltere, İtalya, İspanya gibi AB ülkelerinden yapılan yan sanayi ithalatı; 2004'te 6,4 milyar USD iken, 2007'ye gelindiğinde 10,9 milyar USD'ye yükselmiştir. AB ülkeleri dışında ise ağırlıklı olarak Japonya ve Güney Kore'den ithalat yapılmaktadır. İthalatı yapılan başlıca ara mallar, dizel ve yarı dizel motorlar, montaj karoseri aksamı, vites kutuları, motor aksam ve parçaları ile fren ve fren aksamlarıdır. Tablo 32'de oto yan sanayisinin 1998-2004 yılları üretim rakamları gösterilmiştir.

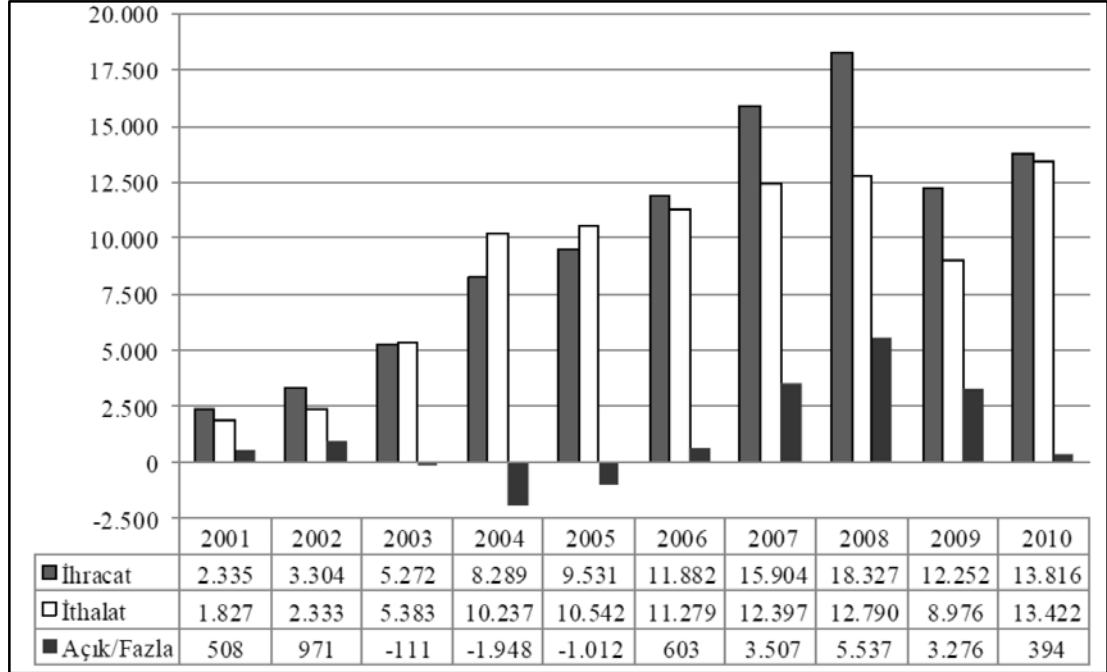
Tablo 32. Oto Yan Sanayi Üretimi

Yıllar	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Üretim	3178	2526	2735	2412	3167	4280	5300

Kaynak: Deniz, 2009, s. 18

TOS'un dış ticaretteki öncü sektörü ana sanayidir. 2001 yılındaki krizin ardından uygulanan istikrar politikalarının etkisi ile ülke genelinde yükselen refah seviyesi otomotiv iç talebini yükseltmiştir. Otomotiv sektörü yapısı itibari ile ekonomik krizlere karşı yüksek elastikiyete sahiptir. Kriz dönemlerinde dünya genelinde otomotiv ana sanayi ürünleri talebi hızla düşebilmektedir. 2007 küresel krizinden etkilenen AB ülkelerinde otomotiv talebinde hızlı düşüş görülmüştür. Krizin dünya finans piyasalarında meydana gelmesi ve kredi kullanımını daraltarak güçleştirilmesi, talebin büyük oranda kredilendirildiği sektörü olumsuz etkilemiştir. AB'de 2008 yılı sonunda taşıt araçları pazarı 2007'ye göre % 17 oranında azalarak 527 bin olarak gerçekleşirken, ithalat % 1 oranında artmıştır (Deniz, 2009, s. 10). 2008 yılında uygulanan para politikalarından dolayı Euro'nun nominal değer artışı enflasyon oranının altında gerçekleşmiştir. Bu nedenle yurtiçinde ithal otomobiller iç pazarda fiyat avantajını koruyarak, otomobil pazarının % 68'ine hâkim olmuştur. 2010 yılı verilerine göre, TOS üretiminin % 70'ni ihraç etmekte ve ihracatının % 90'nını AB ülkelerine gerçekleştirmektedir (OSD, 2011, s. 17). 1990'lı yıllara kadar yalnızca iç pazara yönelik üretim yapan sektörün toplam çıktısının % 70'ni ihraç edecek hale gelmesi, geçirdiği yapısal dönüşüm ve artan rekabet gücüne dair fikir vermektedir. Grafik 5'te seçilmiş yıllara göre milyon USD cinsinden otomotiv ithalat ve ihracatı gösterilmektedir.

Grafik 5. Seçilmiş Yıllara Göre Otomotiv İthalat ve İhracatı (Milyon USD)



Kaynak: Sanayi Genel Müdürlüğü, 2011, s. 12

EFTA, Avrupa Birliği'ne alternatif olarak 3 Mayıs 1960 tarihinde kurulan, Norveç, İsviçre, İzlanda ve Lihtenştayn'dan oluşan dört Avrupa ülkesinin üye olduğu bir uluslararası ticaret örgütüdür. 2007 krizinin ardından AB ve EFTA ülkelerine yapılan ihracatta önemli oranda düşüşler gözlemlenmiştir. 2008 yılı Ekim ayında % 14,5, Kasım ayında % 25,8, Aralık ayında ise % 17,8 oranında ihracatta azalma meydana gelmiştir. İhracattaki düşüş % 94,6 ile İzlanda, % 61,9 ile İrlanda, % 57,3 ile Letonya, % 49,9 ile İspanya, % 45,6 ile Estonya, % 41,5 ile Litvanya ve % 40,1 ile Bulgaristan gibi krizden etkilenen AB ülkelerinde daha fazladır. Ana sanayinin başlıca ihraç pazarları İtalya, Fransa, İngiltere, Almanya, İspanya, Romanya ve Rusya Federasyonu'dur. İhracatın değer bazında % 78,8'i, AB üyesi ülkelere gerçekleştirilmektedir (Deniz, 2009, s. 16). AB halen Türkiye'nin yalnızca otomotiv sektöründe değil dış ticaretini oluşturan diğer tüm kalemlerde de en büyük ticaret ortağıdır. Bu nedenle ülke genelindeki dış ticaret sektörlerinin, AB pazarındaki iktisadi ve politik süreçleri yakından izleyerek, gelişmelere göre rekabet stratejileri belirlemeleri gerekir.

3.1.4. Gümrük Birliği'nin Otomotiv Sektörünün Dış Ticaretine Etkisi

Uluslararası ticaretin gelişerek büyümesine ivme kazandıran etkenlerin başında, coğrafi bölgeler ve ülkeler arasında imzalanan serbest ticaret antlaşmaları (STA), gümrük tarifeleri ve vergilerini minimize etmeyi amaçlayan GB gibi bölgesel ve küresel oluşumlar gelir. Literatürdeki entegrasyonların ticaret yaratıcı etkisine sonucunda uluslararası ticaret hacminin yükselmesinin, birliğe dahil olan ülkelerin refah seviyesini yükselttiği görüşünde birleşmektedir (Albertin, 2008; Bhangwati, 1993; Magee & Lee, 1998; Rodrik, 1999; Berzin, 2011, s.16; İncekara & Ustaoglu, 2012). Genellikle birbirine yakın coğrafi bölgelerde meydana gelen serbest ticaret oluşumları bazen birbirinden çok uzakta bulunan ülkeler arasında da kurulabilmektedir. Cumhuriyet öncesinden başlayarak farklı dönemlerde Türkiye pek çok ticaret antlaşması imzalamıştır.

1996 yılında Türkiye ile AB arasında imzalanan GB en önemli ticaret antlaşması olarak kabul edilmektedir. GB Antlaşması, AB üyeliğine atılmış en büyük adım olarak kabul edilmesine rağmen, ilerleyen yıllarda üyelik müzakerelerinde dönem dönem iyileşmeler görülse de önemli bir gelişme kaydedilememiştir. Antlaşma gereğince birlik ülkeleri ile dış ticaretteki gümrük tarifeleri kaldırılarak, birlik dışı ülkelerle ortak gümrük tarifeleri uygulanmaya başlanmıştır (Taşkın, 2007, s. 107; Engin & Polat, 2010, s. 37). Otomotiv sektörü ürünlerinin kısa vadede olumsuz etkilenebileceği varsayılarak, ana sanayi ürünlerinin büyük çoğunluğu 2/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (OKK) gereği, hassas ürünler kapsamında sayılmış ve üçüncü ülkelerden beş yıl boyunca -2001 yılına kadar- Topluluk Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) dâhilinde geçici koruma kararı alınmıştır (Engin & Polat, 2010, s. 37). Sektörün AB pazarı ile rekabete hazırlanabilmesi için kullanılmış otomobil ithalatı yasaklanarak, farklı yıllarda % 10 ile % 25 arasında değişen oranlarda OGT uygulanmıştır. Antlaşmanın ülkedeki tüm imalat sektörleri üzerinde çift yönlü etkileri olmuştur. Sektörün 1993 yılında başlayan yapısal dönüşümü hızlanmıştır (Berzin, 2011, s.16). Antlaşma ile girilen entegrasyon süreci sonucunda, sektörün gelişimi için

büyük önem taşıyan, birlik bünyesi dışında kalan Çin ve Güney Kore gibi üçüncü ülke üreticileri ülke genelinde sektörel yatırımlarını artırmıştır.

Gümrük vergilerinin kaldırılması ile yurtiçinde AB ülkelerinden ithal edilen otomobil talebi yükselmiştir. Bunun en önemli sebebi, TOS üretiminin güvenlik, kalite, teknoloji ve model zenginliği gibi alanlarda AB ülkelerinde üretilen araçlarla rekabet edecek seviyede olmamasıdır. 1996 yılında % 28 olan ithalat oranı, sonraki yıllarda hızla artarak 2004 yılında % 58'e, 2008 yılında ise otomobilde % 68'e kadar yükselmiştir. Tablo 33'te Türkiye'nin bazı yıllardaki toplam pazar hacmi görülmektedir.

Tablo 33. Toplam Pazar (Otomobil + Ticari Araç)

(x1000)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Toplam	337	525	481	401	657	195	174	398	741	759	665	634	526	575
İthalat	93	210	183	175	342	93	83	223	430	436	382	355	306	313
İthalat (%)	28	40	38	44	52	48	48	56	58	57	57	56	58	55

Kaynak: Engin & Polat, 2010, s. 38

TOS, 2007 yılındaki krizden olumsuz etkilenmesine rağmen halen dış ticaretin en önemli sektörü konumundadır.

3.1.5. Avrupa Birliği Tarafından İmzalanan Serbest Ticaret

Antlaşmalarının Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkisi

2010 yılında AB ile Güney Kore arasından imzalanan Serbest Ticaret Antlaşması (STA) aynı segmentte üretim yapan TOS'un önündeki en önemli stratejik problem olarak gözükmemektedir. Güney Kore'nin yıllık otomobil üretimi 3,2 milyon adettir ve bu rakam Türkiye'nin toplam üretiminin iki katından daha fazladır. Güney Kore otomotiv sektörü ürünlerindeki ihracatını son yıllarda hızla artırarak dünyanın en büyük dördüncü ihracatçısı haline gelmiştir (Görener & Görener, 2008, s. 1217). TOS'un üretim maliyetlerini yükselten faktörlerin başında daha önce açıklandığı gibi KKO'nun düşük olması gelir. KKO'lardaki değişimin üretim maliyetleri üzerindeki negatif etkisi sektörün rekabet gücünü zayıflatmaktadır. GB'nin Türkiye açısından

riskli olan yanlarından biri, AB ülkelerinin üçüncü ülkelerle yaptığı ticaret antlaşmalarını uygulamakla yükümlü olmasıdır. Bu maddeye göre STA'nın koşulları çerçevesinde, Türkiye, pazarını Güney Kore'li üreticilere gümrüksüz olarak açmak zorundadır (İncekara & Ustaoglu, 2012). Tedbir alınmadığı takdirde, otomotiv sektöründe zaten yüksek seviyede olan ithalat sızın oranının daha da yükselmesi beklenmektedir.

Türkiye'nin AB tarafından imzalanacak her türlü ticaret antlaşmada -karar alma sürecine dahil edilmemesine rağmen-, alınan kararları uygulama yükümlülüğü bulunmaktadır. Otomotiv sektörü ile birlikte tüm dış ticaret sektörlerinin rekabet koşulları olumsuz etkilenmektedir. Maddeden kaynaklanan sorunların ilerleyen yıllarda giderek artması beklenmektedir. Türkiye'nin AB-Güney Kore arasında imzalanan antlaşmanın koşullarına uygulama yükümlülüğünden dolayı, STA'nın koşullarını müzakere etmek için bakanlık ve ilgili kurumlar düzeyinde Güney Kore makamlarına yaptığı resmi girişimler sonuçsuz kalmıştır. Güney Kore makamlarınca başvurulara uzun süre cevap verilmemiştir., Türkiye Cumhuriyeti başbakanının Güney Kore'ye diplomatik ziyareti sırasında sorunun çözümünde ilerleme sağlanabilmiştir. AB-Güney Kore arasında imzalanan STA'nın olumsuz etkilerinin azaltılması için yapılan siyasi girişimlerde henüz ilerleme sağlanabilmişken, yakın gelecekte imalat sanayisinin dış ticaretini olumsuz etkileyecek bir başka gelişme yaşanmıştır. ABD-AB arasında önümüzdeki birkaç yıl içinde STA imzalanması yönündeki girişimler hız kazanmıştır. Dünya ekonomisinin en büyük iki pazarı olan AB ve ABD arasında anlaşmaya varılması dış ticarete açık tüm imalat sektörlerini yakından ilgilendirmektedir. Dünyanın en büyük otomotiv üreticilerinden biri olan ABD'ye gümrük kapılarının tek taraflı açılmasının, bölgesel ve küresel rekabet koşullarını ağırlaştırması beklenmektedir.

Ekonomik entegrasyonlara yönelmede gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin motivasyonları farklıdır. Gelişmekte olan ülkeler entegrasyonu sanayileşmeyi başlatan bir araç olarak görürken, gelişmiş ülkeler sanayileşme hızlarını artırma maksadıyla entegrasyon politikalarını benimserler. Bu nedenle gelişmekte olan ülkeler

entegrasyonlardan olumsuz etkilenebilirler (İncekara, 1995, s. 87). AB'nin serbest ticaret ve entegrasyon politikaları incelendiğinde, 2000'li yıllardan sonra gümrük birliklerinden STA'lara yöneldiği görülür (İncekara & Ustaoglu, 2012, s. 469). AB-ABD arasında imzalanacak STA'nın, Türkiye'nin pek çok imalat sektöründe halen kırılgan olan rekabet gücünü olumsuz etkilemesi kaçınılmazdır. Türkiye-AB arasında, 1996 yılında, dönemin koşullarına göre imzalanan GB antlaşmasının pek çok maddesinin gözden geçirilerek taraflarca müzakere edilmesi, uzun vadede dış ticaret hacminde oluşabilecek pek çok olumsuzluğu engelleyebilir. Dış ticaretin hacminin yarıdan fazlasının gerçekleştirdiği AB'nin dış ticaret hacmindeki payı ve önemi büyüktür. AB'nin dış ticaret politikasındaki değişikliklerin ülke ekonomisini olumsuz etkileyeceğine dair görüşler, dış ticarete açık tüm sektörler için geçerlidir. AB'nin politika değişikliklerine karşı alınacak tedbirler, dış ticaret hacminde ilerleyen yıllarda karşılaşılması muhtemel olumsuzlukların asgariye indirilmesine yardımcı olacaktır. Bu nedenle yalnızca otomotiv sektörü için değil tüm dış ticarete açık olan sektörler üzerindeki olumsuz etkileri azaltıcı düzenleme ve tedbirlerin acilen alınarak yürürlüğe konulması son derece önemlidir.

3.2. EKONOMETRİK YÖNTEM

İktisadi olayların ampirik olarak yorumlanmasında, “ekonomik ölçüm” anlamına gelen ekonometrik modellere sıklıkla başvurulur. Ekonometrik modeller mevcut verilerin analiz edilerek, iktisadi yorumunu kolaylaştırmaktadır (Gujarati, 1999). Bu nedenle, son yıllarda iktisadi akademik çalışmalarda sıklıkla ekonometrik model ve analiz yöntemlerine başvurulur.

3.2.1. Amaç

Bu çalışmada Türkiye'nin en önemli ihracat kalemi olan otomotiv sektörünün dış ticaret göstergeleri ile rekabet gücünün ölçümünde faydalanan REDK arasındaki (01:1996-12:2012) uzun dönemli ilişkinin test edilmesi amaçlanmıştır. REDK ile otomotiv sektörünün dış ticaret verileri arasındaki uzun dönemli ilişkinin tespit edilebilmesi için eşbütünleşme analizleri kullanılmıştır.

3.2.2. Modelin Metodolojisi

Literatürde değişkenler arasındaki uzun dönemli çalışmaları inceleyen ve aynı zamanda uzun dönemde, değişkenlerin değişiklikler gösterebildiğini açıklayan pek çok farklı durum ve test mevcuttur. Dış ticaret işlemleri ile döviz kuru arasındaki nedensellik ilişkilerini araştıran ampirik literatür, genellikle Granger nedensellik testi veya Toda ve Yamamoto (1995) tarafından önerilen MWALD testi üzerine yoğunlaşmaktadır (Yıldırım & Kesikoğlu, 2012, s. 138). Yapısal değişikliklerin kaynağı zaman periyodunun uzunluğundan kaynaklanan, incelenen dönem içinde meydana gelen ekonomik krizler, teknolojik şoklar, politika değişiklikleri vb. gibi etkenlere bağlanmaktadır (Hatemi-J, 2008, s. 498).

Çalışmada kullanılan birim kök ve eşbütünleşme testlerinde uygun gecikme uzunluğu, genelden özele t anlamlılık testiyle bulunurken, nedensellik analizinde uygun gecikme uzunluğu, Hatemi-J bilgi kriteriyle belirlenmiştir.

3.2.3. Lumsdaine- Papell Birim Kök Testi

Lumsdaine-Papell (1997) yaptıkları çalışmada, zaman serilerinde iki yapısal kırılmaya izin veren ve kırılmaların içsel olarak belirlendiği bir test geliştirmiştir. Test AA, CA, CC olmak üzere üç modelden oluşmaktadır. Model AA düzeyde kırılmaları, Model CA eğimdeki kırılmaları, Model CC ise hem düzeyde hem de trenddeki kırılmaları göstermektedir. Literatürde yer alan çalışmalar, Model AA ve Model CC'nin daha tutarlı sonuçlar verdiğini doğruladığından, bu çalışmanın sonuçlarının analiz edilmesinde bu iki model tercih edilmiştir.

Lumsdaine-Papell (1997) testinin sıfır hipotezi, seri birim köklü ve “yapısal kırılma yok” şeklinde iken, birim hipotez seri iki yapısal kırılma ile birlikte “trend durağandır” önermesine karşı test edilmektedir.

Model AA,

$$\Delta y = \mu + \beta + \theta DU1_t + \omega DU2_t + \alpha y_{t-1} + \sum_{i=1}^k c_i \Delta y_{t-i} + \varepsilon_t \quad (3,1)$$

Model CC,

$$\Delta y = \mu + \beta + \theta DU1_t + \gamma DT1_t + \omega DU2_t + \psi DT2_t + \alpha y_{t-1} + \sum_{i=1}^k c_i \Delta y_{t-i} + \varepsilon_t \quad (3,2)$$

(3.1)'de $T=1.....T$ iken $DU1_t, DU2_t$, $TB1$ ve $TB2$ tarihlerindeki düzeyde kırılmaları gösteren gölge değişkenleri, (3,2)'de ise $DT1_t$ ve $DT2_t$ ise $TB1$ ve $TB2$ tarihlerindeki trendde kırılmaları gösteren kukla değişkenleri ifade etmektedir.

$$DU1_t = \begin{cases} 1 & t \geq TB1 \\ 0 & t < TB1 \end{cases} \quad \text{ve} \quad DU2_t = \begin{cases} 1 & t \geq TB2 \\ 0 & t < TB2 \end{cases} \quad (3,3)$$

$$DT1_t = \begin{cases} t - TB1 & t \geq TB1 \\ 0 & t < TB1 \end{cases} \quad \text{ve} \quad DT2_t = \begin{cases} t - TB2 & t \geq TB2 \\ 0 & t < TB2 \end{cases} \quad (3,4)$$

Yukarıda, kukla değişkenlerin hangi durumlarda 1 ve 0 değerini alacaklarını gösteren tablo yer almaktadır. Bu test Zivot Andrews (1992)'nin tek içsel kırılmaya izin veren birim kök testi ile de benzerlik göstermektedir.

3.2.4. Hatemi-J Eşbütünleşme Analizi

İki kırılmaya izin veren Lumsdaine-Papell birim kök testiyle her iki değişkenin durağanlığı incelenmiştir. % 1 ve % 5 düzeylerindeki sonuçlar her iki değişkenin de durağan olmadığını ortaya koymuştur. Bu nedenle, iki kırılmaya izin veren Hatemi-J eşbütünleşme testi yapılmıştır.

Banerjee (1992), Zivot & Andrews (1992), Perron (1989), Bai & Perron (1998), (2003) testleri birden fazla yapısal kırılmaları dikkate alarak değerlendirmeye dahil eder. Gregory & Hansen (1996) tarafından literatüre kazandırılan ve incelenen seriler arasında bir içsel kırılmaya izin veren eşbütünleşme testi Hatemi-J tarafından geliştirilerek, iki içsel kırılmayı ölçen eşbütünleşme testi olarak kullanılmaktadır. Hatemi-J (2008), hem kesmede hem de eğimdeki iki yapısal kırılmanın etkisini aşağıdaki modeli dikkate alarak açıklar (Yılcı & Öztürk, 2010, s. 267);

$$y_t = \alpha_0 + \sum_{i=1}^2 (\alpha_i D_{it} + \beta_i' D_{it} x_t) + \beta_0' x_t + u_t \quad (3,5)$$

α_0 : yapısal değişimler öncesi sabit terim,

α_1 : birinci yapısal kırılma sonucu sabit terim değişimi,

α_2 : ikinci yapısal kırılma sonucu sabit terim değişimi,

β_0 : yapısal değişim öncesi eğim parametresi,

β_1 : birinci yapısal değişimin eğim etkisi,

β_2 : ikinci yapısal değişimin eğim etkisi,

Yapısal değişimlerin, iki yapısal kırılmalı formülün etkilerine bağlı olan intercept ve iki rejimli hareketler, D_{1t} ve D_{2t} kukla değişkenlerin (3,6) ve (3,7)'teki formülleri gibi tanımlanır. $\tau_1 \in (0,1)$ ve $\tau_2 \in (0,1)$ ilgili rejim değişim noktasının zamanlamasını gösteren bilinmeyen parametreleri gösterirken, yapısal kırılmaların etkilerini modele dahil eden gölge değişkenler aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır:

$$D_{1t} = \begin{cases} 1 & t > [n\tau_1] \text{ iken,} \\ 0 & t \leq [n\tau_1]. \end{cases} \quad (3,7)$$

$$D_{2t} = \begin{cases} 1 & t > [n\tau_1] \text{ iken,} \\ 0 & t \leq [n\tau_1]. \end{cases} \quad (3,8)$$

ADF*, Z_α ve Z_t test istatistiklerinden, değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisi olmadığını gösteren temel hipotezi test etmek amacıyla faydalanılabilir. Z_α test istatistiği formülü (3,8)'deki şekilde hesaplanırken, ADF* istatistiği Model 2'den elde edilen kalıntılarla ADF birim kök test istatistiği yöntemiyle elde edilir (Yılancı & Öztürk, 2010);

$$Z_\alpha = n(\hat{\rho}^* - 1) \quad (3,9)$$

Yanlılığı-düzeltilmiş birinci dereceden otokorelasyon katsayısının tahminicisini gösteren $\hat{\rho}^{*3}$ terimini aşağıdaki formülü kullanarak hesaplamak mümkündür;

$$\hat{\rho}^* = \frac{\sum_{t=1}^{n-1} \left(\hat{u}_t \hat{u}_{t+1} - \sum_{j=1}^B w(j/B) \left(\frac{1}{n} \sum_{t=j+1}^T (\hat{u}_{t-j} - \hat{\rho} \hat{u}_{t-j-1}) (\hat{u}_t - \hat{\rho} \hat{u}_{t-1}) \right) \right)}{\sum_{t=1}^{n-1} \hat{u}_t^2} \quad (3,10)$$

Yukarıdaki formül ile elde ediliş şekli açıklanan $\hat{\rho}^*$ değerinden faydalanarak Z_t test istatistiğini aşağıdaki (3,11) gibi elde etmek mümkündür:

$$Z_t = \frac{(\hat{\rho}^* - 1)}{\left(\hat{\gamma}(0) + 2 \sum_{j=1}^B w(j/B) \hat{\gamma}(j) \right) / \sum_{t=1}^{n-1} \hat{u}_t^2} \quad (3,11)$$

Eşitliğin paydasında yer alan $\hat{\gamma}(0) + 2 \sum_{j=1}^B w(j/B) \hat{\gamma}(j)$ ifadesi $\hat{u}_t$ 'nin $\hat{u}_{t-1}$ üzerine kurulan regresyonundan elde edilen kalıntıların uzun dönemli varyans tahmincilerini göstermektedir (Yılancı & Öztürk, 2010, s. 279).

Her üç istatistikde standart olmayan dağılıma sahip olup, uygulamada $T=(0,15n;0,85n)$ iken $\tau_1 \in T_1 = (0,15 : 0,70)$ ve $\tau_2 \in T_2 = (0,15 + \tau_1 : 0,70)$ olmak üzere tüm τ_1, τ_2 çiftleri için hesaplanan test istatistiklerinin en küçük olanı kullanılır. Kritik değerler Hatemi-J (2008)'de tablolaştırılmıştır (Yılancı & Öztürk, 2010).

3.2.5. Hacker ve Hatemi-J Nedensellik Analizi

Modelde kullanılan verilerin nedensellik ilişkilerini incelemek için $\text{VAR}^{(p+d)}$ modelinden faydalanılmıştır;

$$y_t = \alpha_0 + \beta_1 y_{t-1} + \beta_2 y_{t-2} + \dots + \beta_p y_{t-p} + \dots + \beta_{p+d} y_{t-p-d} + e_t \quad (3,12)$$

Yukarıdaki eşitlikte y_t iki boyutlu vektör değişken, α_0 iki boyutlu intercept vektörü, ε_t bağımsız sıfır-ortalımalı iki boyutlu hata vektörü terimleri, β 2x2 matrix parametreleri, d değişkenlerin maksimum entegrasyonu asimtotik dağılım teorisinin kullanımını doğrulayan gösterimidir (Todo & Yamamoto, 1995). Hatemi-J bilgi kriteri çalışmasında açıklanan VAR gecikme sayısı p ile gösterilmiştir. Granger nedensellik sıfır hipotezi aşağıdaki gibi tanımlanabilir;

$$H_0: \text{satır } i, \text{ sütun } k \text{ elementi } i=1, \dots, p \text{ için } \beta = 0,$$

Wald test istatistikleri gösteren bu hipotezin test edilebilmesi için, $\text{VAR}(p+d)$ modeli şu şekilde olur;

$$Y = DW + \delta \quad (3,13)$$

sırasıyla,

$$Y := (y_1, y_2, \dots, y_T) \quad (k \times T) \text{ matrix}$$

$$D := (\alpha_0, \beta_1, \beta_2, \dots, \beta_p, \dots, \beta_{p+d}) \quad (k \times (1 + n(p+d))) \text{ matrix}$$

$$Z_t := \begin{bmatrix} 1 \\ y_t \\ y_{t-1} \\ \vdots \\ y_{t-p-d+1} \end{bmatrix} \quad ((1 + n(p+d)) \times 1) \text{ for } t = 1, \dots, T$$

$$Z := (Z_0, \dots, Z_{T-1}) \quad \text{a } ((1+n(p+d)) \times T) \text{ matrix}$$

$$\hat{\delta} := (\hat{\varepsilon}_1, \hat{\varepsilon}_2, \hat{\varepsilon}_3, \dots, \hat{\varepsilon}_T) \quad \text{an } (n \times T) \text{ matrix}$$

Todo & Yamamoto (1995) tarafından Granger nedensellik testinin geçersizliği aşağıdaki şekilde yazılır;

$$MW = (Q\hat{\beta})' \left[Q((Z'Z)^{-1} \otimes S_u) Q' \right]^{-1} (Q\hat{\beta}) \quad (3,14)$$

Burada;

$\otimes$; Kronecker ürünü,

$$S_u = \frac{\hat{\delta}_u' \hat{\delta}_u}{T} \text{ ise tahmini artıkların } (\hat{\delta}_u) \text{ varyans-kovaryans matrisi sınırsız}$$

regresyon denklemi,

$$\hat{\beta} = \text{vec}(\hat{D}); \text{ sütun istifleme operatorü,}$$

Q ise $p \times n(1+n(p+d))$ null hipotezi varsayımı altında, sıfır parametleridir.

Wald test istatistiğini kullanarak kısaca Granger nedensellik hipotezinin geçersizliği test edilebilir. Hata terimlerinin normal çıkmadığı durumlarda ise Wald test istatistiği hipotezi reddedilir. Bu problemi aşmak için Hacker & Hatemi-j (2008) kullanılır.

3.2.6. Modele Ait Veriler

Modeldeki testlerde kullanılan veriler sırası ile TCMB, United Nations Statistics, The World Bank ve OECD Statistics internet sayfalarından 2013 yılı Ocak ayı içinde indirilerek, öncelikli olarak toplanan veriler karşılaştırılmış, sonrasında mevsimsellikten arındırılarak düzenlenmiştir. Modelde kullanılan verilerin tamamı tablolar halinde (Ek 2.; Ek 3.; Ek 4.) çalışmanın sonuna eklenmiştir. REDK (01:1996-12:2009 dönemi aylık), Türkiye'nin Toplam İhracatı (01:1996-12:2009 dönemi aylık) ve Türkiye'nin Toplam İthalatı (01:1996-12:2009 dönemi aylık) verileri TCMB istatistiki bilgiler elektronik veri tabanı (EVDS) sistemleri internet sayfalarından; Türkiye'nin Otomotiv Sanayii İhracatı (01:1996-12:2009 dönemi aylık), Türkiye'nin Otomotiv Sanayii İthalatı (01:1996-12:2009 dönemi aylık) ve Otomotiv Sanayi KKO(01:1996-12:2009 dönemi aylık) verileri ise TCMB ve Otomotiv Sanayicileri Derneği (OSD) veri bankalarından derlenerek kullanılmıştır.

Modeldeki testlerde, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından yayımlanan verilerin düzensiz oluşu ve verilere sağlıklı ulaşımın mümkün olmadığından ötürü yer verilmemiştir. REDK verileri 1995 yılı baz alınarak (1995=100) 01:1996-12:2009 dönemi aylık periyodlar halinde, Türkiye'nin Toplam İhracatı, Türkiye'nin Toplam İthalatı, Türkiye'nin Otomotiv Sanayii İhracatı ve Türkiye'nin Otomotiv Sanayii İthalatı verileri ise (01:1996-12:2009) dönemi aylık periyodlar halinde USD karşılığı hesaplanıp gerekli kur düzeltmeleri yapıldıktan sonra kullanılmıştır.

3.2.7. Modelin Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Lumsdaine-Papell (1997) birim kök testi sonuçlarına baktığımızda % 1 ve % 5 anlamlılık seviyelerinde her iki değişkenin de yapısal kırılmalarla birlikte durağan olmadıkları görülmektedir. % 10 anlamlılık düzeyinde ise ihracat serisi yapısal kırılmalarla birlikte durağandır. Bu nedenle yapısal kırılmaların bulunduğu dönemlerdeki iktisadi konjonktürü analiz ederek değerlendirmek gerekir.

Tablo 34. Lumsdaine-Papel Birim Kök Testi Sonuç Tablosu

	Kırılma Noktası 1	Kırılma Noktası 2	Test istatistiği	k
Reel Döviz Kuru	2002-08	2007-09	-4.5193	2
İhracat	2001-01	2006-04	-6.6931	2

Kritik değerler % 1, % 5 ve % 10 seviyesinde sırasıyla -7.19, -6.75 ve -6.48'tir (Ben-David vd. 2003).

* Gecikme uzunlukları (k) t testi ile belirlenmiştir.

1999 yılındaki iki yıkıcı depremin Türkiye'ye maliyeti, o dönem için yüksek sayılan, 13 milyar USD'dir. Aynı yıl içinde meydana gelen her iki deprem, imalat sanayisi ve otomotiv sektörünün yoğunlaştığı Doğu Marmara Bölgesinde meydana gelmiştir. Deprem sırasında bölgenin yetişmiş ve kalifiye istihdamındaki ağır kayıplar ile birlikte, üretimde kullanılan pek çok sermaye malı da ağır hasar görmüştür (DPT, 2001). Yıkıcı depremlerin sonrasında enflasyon % 70'e yükselmiş ve ekonomik büyüme % -6.1 seviyesine düşmüştür. Deprem sonrasında politik istikrarsızlıklardan dolayı zaten kırılgan bir yapıya sahip olan ekonominin fon ihtiyacı artmıştır. Bu nedenle UPF ile yeni bir standby antlaşması imzalanarak deprem sonrasında oluşan zararlar hafifletilmeye çalışılmıştır.

Dönemin hükümeti tarafından ekonomiyi rayına oturtmak amacıyla bir dizi ekonomik tedbir kararları alınarak, yürürlüğe konmuştur. Para ve kur politikalarını kapsayan iktisadi yapısal düzenlemeler, Enflasyonu Düşürme Programı çerçevesinde döviz kuru nominal çapa olarak kullanılmıştır. 2000 yılından itibaren programın olumlu sonuçları görülmeye başlanmıştır. Yabancı sermaye girişlerinde artışlar gözlenmiştir. Programın bazı makro göstergelerdeki olumlu sonuçlarına rağmen enflasyondaki düşüş, beklentilerin altında gerçekleşmiştir. Bu nedenle reel kurlar değerlenme eğilimine girerek, ithalatın hızla artmasına ve dış ticaret açığının ülke aleyhine büyümesine yol açmıştır. Süreç 2001 yılında ülke tarihinin en ağır ekonomik krizine sebep olmuştur. Devlet üst yönetimindeki politik çekişmelerin kamuya açıklanması ile, panikleyen mali piyasalardaki yatırımcıların döviz talebi artmıştır. TCMB piyasalardaki paniği gidermek için beş milyar USD'lik döviz satış ihalesine yapmasına rağmen, piyasalardaki paniğin önüne geçilememiştir. Bankalar arası gecelik faiz % 6200'e kadar yükselmiştir. Ödemeler sistemindeki daralmanın

aşılabilmesi için, TL, yaklaşık % 40 oranında örtülü şekilde devalüe edilerek, döviz kuru karşısında dalgalanmaya bırakılmıştır. UPF ile yapılan standby antlaşması gereğince, özelleştirmeleri ve rekabet gücünü artırmayı hedefleyen GEGP uygulanmaya başlanarak, TBMM’de programı destekleyen pek çok yasal düzenleme yapılmıştır. Alınan tedbirlerin etkisi sonraki yıl görülmüş ve ihracat % 13 oranında artmıştır.

2001 yılındaki krizin finansal piyasalarla birlikte reel sektör üzerindeki etkileri yıkıcı olmuştur. Sektör yapısı gereği resesyon ve krizlere karşı oldukça duyarlıdır. İlk kez, 1993 yılındaki kriz sonrasında ihracata yönelen Otomotiv sektörünün, 2001 sonrasında ihracat üretim oranı % 21,74’ten % 70,4 e yükselmesine rağmen, üretim miktarı 468 bin adetten 285 bin adede gerilemiştir. Otomotiv sektörünün KKO 1993 yılında % 100 seviyesine ulaşarak tarihinin en yüksek rakamına erişirken, 2001 yılındaki makro dengelerdeki olumsuzluktan ötürü % 29’a gerilemiştir (Başkol, 2008, s. 27). İhracattaki kayda değer artışa rağmen, üretimde yaklaşık % 57 oranında düşüş meydana gelmiştir.

2006 Nisan ayındaki kırılmanın sebebi ise dünya ekonomisindeki olumsuz gelişmelerin Türkiye ekonomisindeki yansımalarına işaretidir. Enflasyonist baskılar karşısında ABD, AB ve Japonya’nın sıkı para politikalarını benimsemeleri, küresel piyasalarda dalgalanmalara neden olmuştur. Dünyadaki likiditedeki daralma endişesi, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin finansal piyasalarından fon çıkışlarını artırmıştır. Aynı dönemde, TCMB’nin yeni başkanın seçilmesi siyasal gerekçelerden ötürü gecikmesi ve banka yönetiminin dünya piyasalarında meydana gelen dalgalanmaya reaksiyon vermesini geciktirmiştir. Bu durum fiyat istikrarını olumsuz etkileyerek enflasyonu tekrar yükseltmiştir. 2006 yılında dış ticaret hacminin genişlemesinden dolayı dış ticaret açığı tekrar yapısal bir sorun haline gelmiştir. TOS’un 2005 yılında toplam ihracat içindeki payı % 15,7 iken, 2006 yılına gelindiğinde bu oran % 16,9 yükselmiştir. İthalat ise aynı yıl % 12,3’ten % 11,2 oranına gerilemiştir.

Modelin test sonuçlarından elde edilen farklı zaman dilimlerindeki yapısal kırılmalar Tablo 34’te görülmektedir.

Tablo 35. Hatemi-J Eşbütünleşme Testi Sonuçları

	Test İstatistiği	Kırılma 1	Kırılma 2
ADF	-11,517	1998-6	1998-11
Philips zt	-15,25	2001-6	2002-2
Philips za	-195,665	2001-6	2002-2

*Test için kritik değerler % 1, % 5 ve % 10 için Hatemi J (2008) makalesinden alınmıştır.

Her üç test istatistiği de % 1, % 5 ve % 10 anlamlılık seviyelerinde değişkenler arasında uzun dönemli bir ilişkinin varlığına işaret etmektedir. Diğer bir ifade ile çalışmaya konu olan REDK ile dış ticaret indikatörlerinden otomotiv sektörünün ihracatı arasında uzun dönemli bir ilişki söz konusudur. Bu nedenle uzun dönem elastikiyet değerleri şu şekilde elde edilir:

$$IHR = 12,3682 + 0,0576 (REDK)$$

Çalışmada FMLOS tekniğinden elde edilen ve anlamlı bulunan bulgulardan biri de, uzun dönem elastikiyetlerinin REDK’da meydana gelen % 1 oranındaki artışın, otomobil ihracatını % 0,0576 oranında yükselttiğini göstermektedir. Bu oran REDK’daki değişimlerin uzun dönemde TOS’un ihracatı üzerindeki etkisinin zayıf olduğunu göstermektedir. Teoride REDK’daki değerlenme ve artışların, TOS’un rekabet gücünü dolayısıyla ihracatı yükselteceği şeklinde yorumlanır. Sektörel bazda üretimde kullanılan aramalı ithalatının yüksek olması maliyetleride yükselten faktördür. Çalışmanın sonuçlarına göre REDK’daki artış TOS’un ihracatında çok küçük seviyede artışa sebep olmuştur. REDK’daki değerlenme teoriye uygun olarak ithalatın artmasına sebep olmuştur. Test sonuçlarına göre REDK ile TOS’un ihracatı arasında uzun dönemli bir ilişki mevcuttur.

Hacker ve Hatemi-J (2006)'nin nedensellik analiz sonuçları Tablo 36'te gösterilmiştir:

Tablo 36. Hacker ve Hatemi-J Nedensellik Analiz Sonuçları Tablosu:

		Kritik Değerler (10000 Bootstrap ile)		
Test İstatistiği	Gecikme Sayısı	1	5	10
0,48	3	9,673	6,109	4,727
0,092	3	10,456	6,238	4,78

* Uygun gecikme uzunlukları Hatemi-J (2006) bilgi kriterleri ile belirlenmiştir.

Modelin sonuçlarında görüldüğü gibi REDK ile otomobil ihracatı arasında uzun dönemde Granger-nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır.

SONUÇ

Türkiye ekonomisi cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren farklı dönemlerde yapısal dönüşümler geçirmiştir. I-II. Dünya savaşları sonrası ve 1974 Petrol Krizi yapısal dönüşüm çabalarının ivme kazandığı dönemlerdir. Ülkenin iktisadi tarihindeki dönüm noktası olarak 24 Ocak 1980 kararları kabul edilir. Bazı dönemlerde siyasi konjonktürden ötürü kesintiye uğrasa da, kararlarla birlikte küresel ekonomiye entegre olmak için ihracata dayalı sanayileşme politikaları benimsenerek pek çok radikal karar uygulamaya konulmuştur. 1983 yılındaki genel seçimlerin ardından sağlanan politik istikrar, kararların uygulanmasını kolaylaştırmıştır. 1990'lı yıllara gelindiğinde ise ülke yönetimindeki politik istikrar yerini istikrarsız koalisyon hükümetlerine bırakarak, ekonominin dışa açılma sürecini yavaşlatmıştır.

1990'lı yıllarda ihracatın lokomotifi tekstil sektörüdür. GB sonrasındaki yapısal dönüşümün etkisi ile ilerleyen yıllarda otomotiv sektörü dış ticaret hacminde lider konumuna yükselmiştir. TOS'un yapısal dönüşümünün rekabet gücünü artırması, sonraki yıllarda dış ticaret bilançosuna pozitif yansımıştır. GB antlaşmasına kadar yüksek gümrük vergilerinin korumacılığında büyüyüp gelişmeye çalışan sektör, yalın üretim modelinin bazı uygulamaları benimsenerek üretimde verimlilik oranı yükselmiştir. Yalın üretim modelinin avantajı sektördeki ürün çeşitliliğini artırmasıdır. gelişmiş ve daha yüksek teknolojiye sahip pek çok yeni modelin üretimi AB pazarına girmeyi kolaylaştırmıştır. Ürün çeşitliliği iç talebi de yükseltmiştir. Yükselen iç talebe paralel olarak yabancı yatırımcıların sektöre ilgisi giderek artarak, ana sanayii ve yan sanayinin gelişmesine katkı sağlamıştır. Ana sanayi üreticilerinin genişleyen model yelpazesi, yan sanayinin teknoloji transferini hızlandırmış ve sektörel bazda verimliliği ve rekabet gücünü artırmıştır. Üretiminin % 70'inden fazlasını dış pazarlar için yapan ana sanayinin gelişimini etkileyen faktörlerden biride yan sanayinin üretim kapasitesi ve verimliliğidir. Ana sanayinin tedarik zincirinde yaşanan sıkıntılar tüm sektörü olumsuz etkiler. ÇUŞ'lerin küresel piyasalardaki sermaye hareketleri incelendiğinde, yan sanayinin gelişmişlik seviyesine çok fazla önem verildiği görülür.

Ana sanayii üreticileri öncelikli olarak ihracata odaklanırken, yan sanayinin öncelikli pazarı yerel üreticilerin talepleridir.

TOS'un ana sanayii otomobil üretiminin iki segment üzerinde yoğunlaştığı görülür. Kar marjı üst segmentlerdeki ürünlere kıyasla daha düşük olan *giriş seviyesi yolcu araçları ve ticari araçlar*. Giriş seviyesi yolcu araçları segmentinde yüksek teknoloji üretim tekniklerine daha az ihtiyaç duyulduğundan ötürü emek-yoğun üretimin payı üst segmentlere oranla daha fazladır. 2000'li yılların ortalarına kadar Türkiye'deki emek maliyetlerinin AB-15 ülkeleri ile kıyaslandığında düşük olduğu görülür. Güney Kore, Hindistan, Brezilya, Çin ve AB'ye sonradan katılan Doğu Avrupa ülkeleri gibi düşük emek maliyetine sahip ülkelerin küresel piyasalarda artan pazar payları, özellikle 2007 krizi sonrasında, TOS'un ihracatının azalmasına sebep olmuştur. Rekabet gücüne pozitif yansıyan düşük emek maliyeti avantajının giderek azalması, sektörün verimliliği hakkında önemli bir gösterge olarak kabul edilmektedir. Sektörün maliyetlerini yükselterek, verimliliğini azaltan en önemli faktör düşük KKO'dır. Düşük KKO üretim maliyetini olumsuz etkiler. Ekonomik krizlere olan duyarlılık ve diğer gelişmekte olan ülkelerin artan üretim kapasitesi ve pazar payları sektörün rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir. KKO'dan kaynaklanan maliyet artışı Türkiye'nin rekabet gücünde zayıflamaya neden olurken, daha yüksek KKO'da üretim yapan diğer gelişmekte olan ülkelerdeki üreticilere küresel pazarlarda rekabet avantajı sağlamaktadır.

Dünyanın önde gelen otomotiv üreticileri ile sektör kıyaslandığında uzmanlaştığı segment hafif ticari araçlardır. Tamamen yerli teknoloji, tasarım, kalifiye işgücünden faydalanılarak üretilen tasarımlar, iç ve dış pazarlarda önemli satış rakamlarına ulaşmıştır. Türkiye'nin hafif ticari araç üretimi, dünyanın önde gelen birkaç üretici ülkesi ile birlikte pek çok AB ülkesini, geride bırakmıştır. Uzun yıllara yayılan üretimde tecrübe birikimi ve uzmanlaşma sonucu, tamamen yerli tasarım ve üretim olan modeller, dünyanın önde gelen pek çok otomotiv üreticisine satılmaktadır. Son yıllarda, AB'nin sübvansiyon politikalarındaki değişiklikten kaynaklanan ihracattaki düşüşe rağmen, halen sektördeki uzmanlaşmanın en yoğun olduğu

segmenttir. Opel, Citroen ve Peugeot gibi dünyanın önde gelen markaları bazı modellerdeki hafif ticari araç üretim ve tasarımını TOFAŞ gibi yerli firmalara yaptırmaktadır.

TOS'un ihracatı ile REDK arasındaki uzun dönemli ilişki, REDK'daki artışa paralel olarak, rekabet gücünün yükselmesini açıklar. Literatürde aradaki ilişkiyi inceleyen ampirik çalışmaların çift yönlü sonuçlar verdiği görülmektedir. Bu çalışmaların bazıları uzun ve kısa dönemde arada nedensellik ilişkisi olmadığı sonucunda birleşir. Bu çalışmanın sonuçlarına göre REDK'daki bir puanlık artış otomotiv sektörünün ihracatını 5/10000 oranında yükseltmektedir. Son yıllarda bölgesel ve küresel çapta imzalan serbest ticaret antlaşmaları sektörün ihtiyaç duyduğu yapısal dönüşümü hızlandırarak üretimdeki verimliliği artırmıştır. İhracatın büyük kısmının gerçekleştirildiği AB ülkeleri ile üçüncü ülkeler arasında yapılan STA'ların, TOS'un ihracatında ve rekabet gücünde düşüslere neden olduğu gözlenmektedir. İhracattaki düşüsler yalnızca STA ile açıklanamaz. Ekonomik kriz ve resesyonların üretim sürecinde maliyetleri yükseltici etkisi vardır. Öte yandan yükselen refah seviyesi, iç talebi -yoğunluklu olarak AB tarafından üretilen- daha üst segment ürünlerine kaydırmaktadır. Son birkaç yıldaki dış ticaret hacmi verileri incelendiğinde sektörel bazda ithalatın artış gösterdiği görülür.

Sektörün uzun yıllara uzanan geçmişi ve yatırım birikimi, gelişmekte olan ülkeler ile kıyaslandığında, sermaye birikiminden dolayı yabancı yatırımcıların ilgisini çekmektedir. Dış ticarete açık olan sektörlerin gelişip büyüebilmesi için doğrudan yabancı yatırımların sürmesi gerekir. Yabancı yatırımlar, Otomotiv üretiminde verimliliği yükseltmek için ihtiyaç duyulu ileri teknoloji transferini sağlar. 1990'lı ve 2000'li yıllarda ÇUS'lerin sektöre yatırımları teknoloji transferini hızlandırmıştır. Üretimde artan verimlilik oranlarına paralel olarak, ihracat oranları 2000'li yıllardan itibaren hızlı bir yükseliş trendine girmiştir. Teknoloji transferinin olumlu katkılarının yanı sıra ara mal ithalatının yükselmesi gibi bazı maliyetleride vardır. Üretimde kullanılan ileri teknoloji gerektiren pek çok aksam ithal edilmektedir. Bu durum

sektörün üretim segmentinin zaten düşük olan kar marjının daha da azalmasına yol açmaktadır.

Döviz kurlarındaki istikrarsızlık ve uzun dönemdeki belirsizlikler üreticilerin maliyet ve risklerinin artırır. Hafif ticari araç üretim ve tasarımıındaki uzmanlaşmaya rağmen sektörün ağırlıklı çıktısı olan otomobil üretiminde motor, vites kutusu, otomatik şanzıman gibi pek çok aksamın ithal edilmesi, kar marjının azalmasına yol açmaktadır. Bu nedenle kurlardaki istikrar dış ticarete açık olan tüm sektörlerde olduğu gibi otomotiv sektörü için son derece önemlidir.

Otomotiv sektörü döviz kuru kaynaklı finansal krizlere duyarlı bir sektördür. İç veya dış piyasalardaki resesyon ve krizler, sektörün üretim çıktıları ve talebi üzerinde yüksek elastikiyete sahiptir. KKO'nın düşmesine yol açan her türlü gelişme üretim maliyetlerini yükselterek küresel rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir. İstikrarlı bir ekonomi, sektörün büyüüp gelişmesi için hayati derecede önemlidir. 1990'lı yıllara dek daha çok iç talebe dönük üretim yapan üreticiler, GB antlaşması öncesinde yaşanan kriz sonrasında iç talepte meydana gelen daralmaya paralel olarak, ilk kez 1993 yılında ihracata yönelmiştir. 1996 yılında imzalanan GB antlaşması, sektörün gelişimi için gerekli yapısal dönüşüme ivme kazandırmıştır. 2000'li yılların başlarında yaşanan döviz kuru kaynaklı ekonomik krizler, KKO'nun düşmesine neden olarak, sektörün ihracata olan katkısını azaltmıştır. Ekonomik istikrar, sektörün dış ticaret hacmi ve rekabet gücünü belirleyen önemli bir faktördür. 2007 küresel ekonomik krizinden dolayı AB pazarında meydana gelen daralma sonrasında sektörün ihracatı azalmıştır. Bu durumun doğal sonucu olarak 2010 yılı üretim rakamlarının kriz öncesi dönemden daha az olduğu görülür.

TOS'un rekabet avantajı iki sebebe bağlı olarak giderek azalmaktadır. İlk sebep, kızışan küresel rekabet ortamından dolayı giderek azalan kar marjıdır. Sermaye yoğunluklu yüksek teknolojili üretiminden ziyade ucuz emek gücüne dayalı üretim yapılması, Çin, Hindistan, Brezilya ve Doğu Avrupa ülkeleri gibi daha ucuz emek maliyetine sahip ülkelerin küresel pazarlardaki paylarının artması, sektörün ihracatını

olumsuz etkilemektedir. Kriz döneminde bu ülkelerin pazar paylarını artırması, sektörel bazda ihracatının azalmasına neden olmuştur. İkinci neden ise, ihracatın yarıya yakınının gerçekleştirildiği AB'nin ticaret politikalarının GB'den serbest ticaret antlaşmalarına doğru değişmesidir. AB'nin, Güney Kore ve ABD gibi, üçüncü ülkelerle arasındaki gümrük vergilerini kaldırma çabalarının ilerleyen yıllarda AB pazarındaki rekabetin artmasına yol açacaktır. AB-Güney Kore arasında imzalanan STA'nın ardından başlatılan AB-ABD arasındaki STA görüşmeleri halen sürmektedir. Antlaşmanın 2015 yılına kadar hayata geçirilmesi planlanmaktadır ve imzalanması durumunda rekabet koşullarının ağırlaşması kaçınılmazdır. Bu nedenle sektör daha yüksek verimlilik oranlarında üretim yapacak tedbirleri bugünden almak zorundadır. Uzun vadede yüksek teknolojili üretim teknikleri ve kar marjı daha fazla olan yüksek katma değerli ürünlerin üretimine yoğunlaşılmalıdır. Kısa vadeli gümrük vergisi, vergi teşvikleri vb. yerel hükümetlerin aldığı korumacı tedbirler yardımıyla sektörlerin desteklemesini hedefleyen politikaların işlevsizliği, dünyanın pek çok ülkesinde defalarca kanıtlanmıştır. Geçici çözümler sunan kısa vadeli korumacı politikalar yerine, rekabet gücünü artırıcı uzun vadeli politikaların uygulanması daha kalıcı bir çözümdür. Sektörün büyüyerek, gelişmesi için ihtiyaç duyulan çözümler, diğer gelişmekte olan ülkelerdeki üreticilerin uygulamalarından farklı değildir. Uzun dönemde, Ar-Ge harcamalarının artırılması ve ileri teknoloji yatırımlarının yapılması, küresel piyasaların giderek kızışan rekabet ortamında sektörün geleceği açısından önemlidir.

TOS'un üretim ve yaratılan istihdam açısından yerel ekonomiye katkısı büyüktür. Bu nedenle sektörün gelişimini engelleyen vergi politikaları gözden geçirilmelidir. Mevcut vergi politikalarının, üretim ve satış sonrası kullanım maliyetlerini yükseltmesi iç talebi olumsuz etkilemektedir. İç talep yerli üreticiler kadar sektöre giren dış yatırımları da olumsuz etkilemektedir. İç talebin yeterli seviyede olmadığı ülkelerde yabancı yatırım oranı düşük seviyededir. Bu nedenle iç talep esnekliğinin vergi politikalarına bağlı olması yabancı yatırımları dolaylı olarak azaltmaktadır. Sektöre yapılacak hibe ve desteklerden ziyade vergi oranlarının AB ülkeleri ortalamasına çekilmesi, yabancı yatırımların önünü açarak, iç talebi

canlandıracaktır. Devletin Ar-Ge harcamalarına yaptığı katkı olumlu fakat yetersizdir. Özel sektörün Ar-Ge harcamalarını yükseltmesi teknoloji üretimini artıracaktır. Devlet tarafından verilen, hibe ve teşvik gibi desteklerin sektörün rekabet gücüne umulan oranda katkı sağlamadığı ve bu tür politikaların, dünya üzerinde pek çok ülkede olduğu gibi, başarısızlıkla sonuçlandığı bilinmektedir. Bu nedenle sektör üreticilerin piyasa koşullarını dikkate alarak rekabet gücünü artırıcı politikalara yönelmelerinin daha olumlu sonuçları olacaktır.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR;

- Başol, K.: **Türkiye Ekonomisi**, Anadolu Matbaası, İzmir, 2001
- Bagus, P: **The Tragedy of The Euro**, Ludwig Von Mises Institutue, Auburn, 2010.
- Bener, E.: **Türkiye’de Para ve Kambiyo Denetimi**, Ankara, Ajanstürk, 1967
- **Türkiye’de Kambiyo Denetiminin Tanımı, Tarihçesi, Kapsamı, ve Bugünkü Durumu**, Ankara,1981
- Bernholz, P.: **Monetary Regimes and Inflation**, Edward Elgar, Cheltenham, 2003.
- Bhangwati, J.: **Regionalism and Multiregionalism: An Overview**, New York, Cambridge University press, 1993

Bordo, M.:
Kydlan, F.: **Economic Perspectives on the Classical Gold Standard.** Cambridge University Press, New York, 1996

Bordo, M.,
McDonald, R.: **The Interwar Period Gold Exchange Standard:** NBER Working Papers, 10-11, 2001.

Black, J.: **A Dictionary of Economics,** Oxford, Oxford University Press, 2002

Blejer, M. I.:
Skreb, M. **Balance of Payments, Exchange Rates and Competitiveness in Transition Economies,** Massachusetts, USA, Kluwer Academic Publishers, 1999

Bloomfield, G.: **The World Automotive Industry,** Vermont, David & Charles, 1978

Bordo, M.,
Kydlan, F.: **Economic Perspectives on the Classical Gold Standard,** New York, Cambridge University Press, 1996

- Braur, H.: **The Real Exchange Rate and Prices of Traded Goods in OECD Countries**, New York, Springer Press, 2003
- Carlton, D. W.: **Modern Industrial Organization**, New York, Pearson Edition Wesley, 2005
- Perloff, J. M.:
- Case, K. E.: **Principles of Macroeconomics**. Pearson, New York, 2012.
- Fair, R. C.,
- Oster, S. M.
- Chown, J.F.: **A History of Money**, Taylor & Francis e-Library, New York, 2005.
- Cohen, B. J.: **The Future of Global Currency The Euro Versus the Dollar**, Routledge, New York, 2010.
- Copeland, L. S.: **Exchange Rates and International Finance**, (Fourth Edition b.). Pearson Education Limited, New York, 2005.
- Çağlar, Ü. : **Döviz Kurları Uluslararası Para Sistemi ve Ekonomik İstikrar**, Alfa Yayınları, İstanbul,2003.
- Çetiner, Y. : **Otomobilin Öyküsü: Türkiye’de Otomotiv Sanayi Nasıl Kuruldu?**, Milliyet Yayınları, İstanbul, Nisan 1996.

Davidson, P.: **The Keynes Solution: The Path to The Global Economic Prosperity**, ISBN 978-0-230-61920-3, New York, NY, USA, Palgrave Macmillan, 2009

Deloitte: **Turkish Automotive Industry Report**, Republic of Turkey prime Ministry Investment Support and Pomotion Agency of Turkey, Ağustos 2010

Deniz, E.: **Otomotiv Sektör Raporu**, Karadeniz, Enterprise Europe Network, İstanbul, 2009

Dixit, A.: **Entry and exit Decision of a Firm Under Fluctuating Exchange Rates**, Mimeo, New Jersey, Princeton University, 1987

Dixit, A.K.: **Thory of International Trade**, Cambridge University Press, Cambridge, UK, 1980

Norman, V.

Managing Currency Crises in Emerging Markets, The University of Chicago Press. Chicago, 2003.

Dooley, M. P.,

Frankel, J. A.:

The Folly, The Crashand Beyond Economic policies and Crisses: Anatomy

Dornbusch, R.: **of Emerging Market Crash**, Washington D.C., Carnigie Endowment For International Peace,1997

Dow, J.C.,
Saville, I. D.: **A Critique of Monetary Policy Theory and British Experience.** Oxford: Clerandon Press,1990.

EAF,: **Uluslararası Üretim Zincirlerinde Dönüşüm ve Türkiye'nin Konumu.** Koç Üniversitesi, TUSİAD, Yayın No EAF-RF/11-01, İstanbul, , 2011

Eichengreen, B.: **Globalizing Capital History of the International Moneytary System,** 2nd Edition, Princeton, NJ, Princeton University press, 2008

Ertek, T.: **Makroekonomiye Giriş,** 3. Baskı, İstanbul, Beta Yayınları, 2010

Eun, C. S.:

- Resnick, B. G. **International Financial Management.**
McGraw-Hill Irwin, New York, 2012.
- Flandreau, M.:
Holtfrerich, C.-L., **International Financial History in the**
James, H. **Twentieth Century,** Cambridge
University Press, Cambridge, 2003.
- Freyssenet, M.:

 The Second Automobile Revolution,
 Trajectories of the World Carmakers in
 the XXI Century, Palgrave MacMillan,
2009
- Fuss, M. A.:
Waverman, L. **Costs and Productivity in Automobile**
 Production, Cambridge University Press,
Cambridge, 2006.
- Goldstein, M.:
Khan, M. **Income and price Effects in Foreign**
 Trade, Handbook of Internatioal
Economics, 1985
- Grauwe, P. D.:

 Exchange Rate Economics: Where Do
 We Stand?, The MIT Press, Cambridge,
2005
- Grubel, H.:

 International Economics. Irwin,
Homewood, 1977

- Göktaş, A.: **Küresel Kriz ve Türkiye Küreselleşmenin Denetimi Türk Ekonomisinin Yeniden Yapılandırılması IMF ve Avrupa Birliği ile İlişkiler**, ÖzenYayıncılık, Ankara, 2000
- Gujarati, D. N.: **Temel Ekonometri, Çev: Ümit Şenesen & Gülay Günlük Şenesen**, Literatür Yayıncılık, İstanbul, 1999
- Gülkaya, M.: **Otomotiv Yan Sanayisinin Hedef Pazarlara İhraç İmkanları**, İGEME Yayınları, Ankara, 1991
- Güran, N.: **Döviz Kuru Sistemleri ve Ekonomik Denge**, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir, 1987
- Henderson, D. R.: **The Fortune Encyclopedia of Economics**. New York, NY, USA, Warner Books, 1993.
- Hepaktan, C. E.: **Yönetim ve Ekonomi**, İstanbul, 16, 45-55
- Hiç, S.: **Türkiye Ekonomisi II**, Menteş Kitabevi. İstanbul, 1985

İKV: **Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü,** İktisadi Kalkın Vakfı Yayınları, Yayın No:154, İstanbul, 1999

İncekara, A.: **Globalleşme ve Bölgeselleşme Sürecinde NAFTA ve Etkileri,** İTO Yayınları, İstanbul, 1995

Ito, T.: **International Financial Issues in the Pacific Rim Global Imbalances, Financial Liberalization, and Exchange Rate Policy .** The University of Chicago Press, Chicago, 2009

Kansu, Aydan: **Döviz Kuru Sistemleri, Döviz Krizleri, TÜRKİYE 1994 ve 2001 Krizleri,** Derin Yayınları, İstanbul, 2004

Karluk, S. R.: **Uluslararası Ekonomi: Teori-Politika,** Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 2013

Uluslararası Ekonomi, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., Eskişehir, 1995

- Kazgan, G.: **Türkiye Ekonomisinde Krizler (1929-2009) Ekonomi Politik Açısından Bir İrdeleme**, Genişletilmiş 3. Baskı, İstanbul, İstanbul Bilgi niversitesi yayınları, 2012
- Klein,M.: **Exchange Rate Regimes in the Modern Era**, Cambridge: The MIT Press, 2010.
- Shambaugh, J. C.
- Krugman, P.: **Exchange Rate- Instability**, Boston, MIT, 1989
- Krugman, P., Obstfeld, M., Melitz, M. J.: **International Economics Theory and Policy**, 9th Edition, New York, Addison-Wesley Pearson Inc.,2012
- Liker, J.K., Hoseus, M.: **Toyota Culture: The Hearth and Soul of the Toyota Way**, McGraw-Hill Companies, New York, 2007.
- Luger, S.: **Corporate Power, American Democracy, and the Automobile Industry**, Cambridge University Press, 2005

- Lyons, R. K.: **The Microstructure Approaches to Exchange Rates**, The MIT Press, Cambridge, 2001
- MacDonald, R.: **Exchange Rate Economics Theories and Evidence**, Routledge Publication, New York, 2007.
- McKinnon, R. I.: **The Rules of the Game: International Money and Exchange Rates**, Cambridge, 2nd Edition, 1997
- Mishkin, F.S.: **The Economics of Money, Banking and Financial Markets**. Pearson-Addison Wesley Publication, New York, 2006.
- Mitsuo, H. : **New Developments of the Exchange Rate Regimes in Developing Countries**, Palgrave Macmillan, New York, 2007.
- Moosa, I. A. : **Exchange Rate Regimes Fixed, Flexible or Something in-Between?**, Palgrave Macmillan, New York, 2005.

Murray, J.: **Why Canada Needs a Flexible Exchange Rate?**, Oxford, UK, Oxford University press, 2003

Oksay, S.: **Döviz Kuru ve Ödemeler Bilançosu Politikaları: Türkiye (1923-2000)**, İstanbul, Beta Basım A. Ş.,2001

OSD: **Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni**, OSD Rapor: 2005, Aralık, İstanbul, Aralık 2005.

_____ **2005 Değerlendirme Raporu**, OSD, İstanbul,2005

_____ **Otomobil ve Toplam Motorlu Araç Parkı Dünya ve Türkiye**, OSD Rapor: 2006/4,İstanbul, 2006

_____ **Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret (1992-2005) Yılları**, OSD Rapor: 2006/1, Mart, İstanbul, 2006

Rickards, J.: **Currency Wars**, New York, PORTFOLIO /PENGUIN, 2011

- Rodrik, D.: **The New Global Economy and Developing Countries: Making Openness Work**, Washington D. C., ODC, 1999
- Ross, S. A.: **Corporate Finance**, 7th Edition, New York, McGraw Hill International, 2005
- Sanayi Genel Müd.: **Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014**, T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü, Şubat 2011
- _____ **Otomotiv Sektörü Raporu**, T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi, 2011/1
- Schmitt-Grohe, S.: **International Macroeconomics**.
Uribe, M. University of Chicago, Chicago, 2008.
- Serin, V.: **İktisat Politikası Seçme Konular Para Politikası, Maliye Politikası, Uluslararası İktisat Politikası**, Alfa Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, Ekim 1998

Seyidoğlu, H.: **Uluslararası İktisat: Teori, Politika ve Uygulama**, Güzem Yayınları, İstanbul, 2009

Ekonomik Terimler: Ansiklopedik Sözlük: Güzem Yayınları, İstanbul, 1999

Shim, J.K.
Constas, M.: **Encyclopedic Dictionary of International Finance and Banking**. St. Luice Press., New York, 2001

Soloman, J. : **Economics 6th Edition**, Prentice Hall, New York, 2006.

Şahinkaya, S.: **Sanayileşme Süreçleri Kalkınma ve Yatırım Bankaları**, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Ankara, 1999.

Taşkın, F.: **Gümrük Birliği ve Türkiye Sanayisi Üzerine Etkileri. 2000’lerde Türk Otomotiv Sektörü**, s.103-120, Ankara, TEPAV, 2007

- The Deutsche Bundesbank: **Monetary Policy Over Fifty Years Experiences and Lessons,** Routledge, New York, 2009
- Topçuoğlu, M.: **Rekabeti Kısıtlayan Teşebbüsler Arası İşbirliği Davranışları ve Hukuki Sonuçları,** Rekabet Kurumu, İstanbul, 2001
- Turan, G. G.: **Uluslararası Para Sistemi: Dünü ve Bugünü,** Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Eylül 1979
- Türkkan, E.: **Rekabet Teorisi ve Endüstri İktisadı,** Turhan Kitapevi, Ankara, 2001
- United Nation: **The Global Economic Crisis: Systemic Failures and Multilateral Remedies,** United Nation Publication, New York, 2009
-
- The Global Economic and Financial Crisis: Regional Impacts, Responses and Solutions,** United Nations Publication, New York, 2009

- Ünsal, E.: **Makro İktisat**, 8. Baskı, Ankara, İmaj Yayıncılık, 2009
- Ünsal, N.: **Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik**, Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları:392, Ankara, 1989
- Visser, H. : **A Guide to International Monetary Economics, Third Edition Exchange Rate Theories, Systems and Policies**, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2004.
- WEF: **The Global Competitiveness Report 2012-2013**, New York, World Economic Forum, 2013

MAKALELER

Acar, O.: “Türkiye Ekonomisindeki Yapısal Dönüşümün Dinamikleri ”, **Uluslararası Ekonomik Sorunlar**, s.30-40, 2009

Akalın, G.,
Uçak, A.: “IMF Politikaları Üzerine Bir Kritik” **Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Cilt XXII, Sayı 1, 2007

“Ekonomik Krizlerde Kısa Vadeli Sermaye Hareketlerinin Rolü ve IMF'nin Kriz Yönetimi”
Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2007,7(28):255-262

Akalın, G. Ö.: “Döviz Kuru Rejimleri: Üç Büyükler ve Gelişen Piyasa Krizlerinden Çıkarılan Dersler Üzerine”,
Banka ve Ekonomik Yorum, s.23-42, 2001.

“Türkiye’de Uygulanmış Döviz Kuru Rejimleri ve Büyüme.”, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, s. 3-11,2002.

Akbostancı, E.: “Dinamics of the Trade Balance: The Turkish J-Curve”, **ERC Working Papers in Economics**, 01(05), 2002.

Aktan, C.,

- Vural, İ. Y.: “Rekabet Gücü ve Rekabet Stratejileri.”, **Rekabet Dizisi**, 254(2), 2004
- Albertin, G.: “Regionalism or Multilateralism? A Political Choice.”, **IMF Working Paper**, 2008
- Alexandre, F.:
Baçao, P.,
Cerejiera, J.
Portela, M. “Aggregate and Sector-specific Exchange Rate Indexes for the Portuguese Economy”, **Bank Of Portuguese Economic Notes 6/28**, 2009
- Allen, F.
Gale, D.: “Optimal Financial Crises” **The Journal of Finance**, Vol:III, No:4, August 1998, ss.178
- Altay, O.: “ Approches to Determines the Choice of Foreign Exchange Regime.”, **Ege Academic Review**, 2, s. 691-706, 2007
- Anderton, R.: “Extra-Euro Area Manufaturing Import Prices and Exchange Rate Pass-Thorough”, **ECB Working Paper No 219**, 2003
- Arat, K.: “Türkiye’de Optimum Döviz Kuru Seçimi ve Döviz Kurlarından Fiyatlara Geçiş Etkisinin İncelenmesi.”, **TCMB Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü**, 2003
- Arize, A.C.: “The Effects of the Exchange Rate Volatility on U.S. Imports: An Empirical Investigation”, **International Economic Journal**, Voume 12, Number 3, s.31-40, 1998

- Arize, C.A.: “Exchange-Rate Volatility and Foreign Trade: Evidence From Thirteen LDC’s”, **Journal of Business & Economic Statistics**, Vol 18. No 1, s.10-17, 2000
- Osang, T.,
Slottje, D.J.
- Artus, J. R.: “Fixed and Flexible Rates: A Renewal of the Debate, USA”, **NBER Working Paper no w0367**, 1979
- Young, J. H.
- Aybar, C. B.: “Yeni Kur Politikası: Ne Tür Bir Dalgalanma? ”, **İktisat, İşletme ve Finans Dergisi**, Sayı:181, Nisan 2001, ss.58
- Bacchetta, P.: “Does Exchange-Rate Stability Increase Trade and Welfare.”, **The American Economic Review (90)**5, 2000
- Wincoop, E. V.
- Balcet, G. “**Partnership and Global Production; FIAT’s Strategy in Turkey**, Actes du GERPISA n° 34, s.79-90, 2007
- Enrietti,A.:
- Bahmani-Oskooee, M.: “Devaluation and the J-Curve: Some Evidence from LDC’s.”, **The Review of the Economics and Statistics** 67, 500-504, 1985

-
- “Devaluation and the J-Curve: Some Evidence from LDC’s.”, **The Review of the Economics and Statistics** **71**, 553-564, 1989
- Bahmani-Oskooee, M.: “The Australian J-Curve: A Re-Examination”,
Pourheydarian, M. **International Economic Journal**, **5**, 49-58, 1991
- Bai, J.,:
Perron, P. “Estimating and Testing Linear Models with Multiple Structural Changes.”, **Econometrica**, 47-78, 1998
-
- “Computation and Analysis of Multiple Structural Change Models.”, **J Appl Econ** **18(1)**, 1-22, 2003
- Banerjee, A.:
Dolado, J.,
Hendry, D.,
Smith, G. “Exploring Equilibrium Relations in Econometrics Through static Models: Some Monte Carlo Evidence.”, **Oxf Bull Econ Stat** **48**, 253-277, 1986
- Barumwete, L. A.: “Exchange Rate Risk in Automobile Industry: An empirical study on Swedish, French and German Multinational Companies.”, Sweden, **USBE UMEA School of Business**, 2008
- Başkol, M. O.: “Türkiyede Otomotiv Sektörünün Rekabet Gücü Üzerine Bir Değerlendirme.” **Makine ve Mühendis Cilt** **51 Sayı 596**, 26-34, 2008

- Batra, A.:
Khan, Z. “Revealed Comparative Advantage: An Analysis for India and China”, **Indian Council for Research on International Economic Relations Working Paper Series**, 1-91, 2005
- Bedir, A.: “Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi.”, **DPT 2260**, 2002
- Beker, E.: “Exchange Rate Regime Choice”, **Panoeconomics**, 313-334, 2006
- Bekmez, S.:
Komut, M. “Competitiveness of The Turkish Automotive Industry: A Comparison with European Union Countries.”, **International Conference on Human and Economic Resources**, İzmir, 2006
- Berzin, C.J.: “Turkey’s Automotive Industry: Driven to Grow”, **Martindale Center**, s. 13-22, 2011
- BSTB: “Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı”, **Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı**, 2011
- Bofinger P.:
Wollmershaeser, T. “Managed Floating: Understanding The New International Monetary Order”, **Center for Economic Policy Research**, 2001

- Bordo, M. :
McDonald, R. “The Interwar Period Gold Exchange Standard: Credibility and Monetary Independence.”, **NBER Working Papers**, 2001, ss.10-11
- Caballero, R.J.:
Corbo, V. “The Effect of Real Exchange Rate Uncertainty on Exports: Empirical Evidence, “, **The World Bank Economic Review**, 3, s.263-278, 1989
- Calvo, G.:
Carmen, R. M. “Fear of Floating”, **NBER Working Paper Series**, 7993, 2000
- Campa, J.:
Goldenberg, L. “Exchange Rate Pass-Through into Import Prices”, **CEPR Discussion Paper No 4391**, 2004
- _____ “Exchange Rate Pass-Through into Import Prices Euro Area”, **FED NY Staff Paper No 219** , 2005
- Cheung, Y.:
Chinn, M.
Garcia, A. P. “Empirical Exchange Rate Models of the Nineties: Are Any Fit to Survive?”, **NBER Working Paper No: 9393**, 2002
- Chowdhury, K.: “Modelling the Balassa-Samuelson Effect in Australia”, **Australasian Accounting Business and Finance Journal** 5(1), 78-91, 2011

- Chit, M.: “Exchange Rate Volatility and Exports: Evidence from the ASEAN-China Free Trade Area.”, **Journal of Chinese Economics and Business Studies**, 2011
- Chit, M.M.: “Exchange Rate Volatility and Exports: New Empirical
Rizov, M., Evidence from the Emerging East Asian Economies.”,
Willenbockel, D. **Munich Personal RePEc Archive**, 2008
- Clark, P. T.: “Uncertainty, Exchange Risk and Level of International Trade”, **Western Economic Journal**, s.302-313, 1973
- Clark, P.: “Exchange Rate Volatility and Trade Flows-Some New
Tamirasa, N., Evidence”, **IMF**, 2004
Wei, S.,
Sadikov, A.,
Zeng, L.
- Cushman, D.T.: “The Effects of the Real Exchange Rate Risk on International Trade”, **Journal of the International Economics**, s.43-63, 1983
- _____ “Has Exchange Risk Depressed International Trade: The Impact of Third-country Exchange Risk”, **Journal of the International Economics**, s.361-379, 1986

- Çakmak, Ö. A.: “Türk Sanayisinin Avrupa Birliği Piyasasında İhracatta Rekabet Gücü”, **Ankara Sanayi Odası Yayın Organı**, 2010
- Damar, A. O.: “Türkiye’de Döviz Kurundan Fiyatlara Geçiş Etkisinin İncelenmesi”, **TCMB Piyasalar Genel Müdürlüğü**, s.3-44, 2010
- De Grauwe, P.: “Exchange Rate Variability and Slowdown in Growth of International Trade.”, **IMF Staff Papers**, s. 63-84, 1988
- Deloitte & EDAM: “Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi”. **İstanbul: Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi**,2009
- DPT: “1999 Marmara Bölgesindeki Deprem Etkileri”. **Devlet Planlama Teşkilatı**, 2001
- Durand, M.: “Indicators of International Competitiveness: Conceptional Aspects And Evalution”.**OECD**, s.147-182, 2001
- Giorno, C.
- Duygulu, A.A. : “Döviz Kurlarının Ekonomik İstikrar Açısından Değerlendirilmesi”, **Dokuz Eylül Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Cilt:13, Sayı 1, 1998
- Edwards, S.:

- “Exchange Rate Misalignment in Developing Countries.”, **World Bank Occasional Papers No 2**, 1988
- Ekanayake, E.M.:
Ledgerwood, J.R.,
D’Souza, S. “The Real Exchange Rate Volatility and U.S. Exports: An Empirical Investigation”, **The International Journal of Business and Finance Research, Volume 4, Number 1**, s.23-36, 2010
- Engin, C.
Polat, E. : “Türk Otomotiv Sektörü ve Küresel Finansal krizin Sektöre Etkileri (1996-2009)”, **Ekonomi Bilimler Dergisi**, Cilt 2, Sayı 1, 2010.
- Egert, B.: “Balassa-Samuelson Meets South Eastern Europe, The CIS and Turkey: A Close Encounter Of The Third Kind?”, **William Davidson Institute Working Paper Number 796**, s.1-23, 2005.
- Engin, C.,
Polat, E.: “Türk Otomotiv Sektörü Ve Küresel Finansal Krizin Sektöre Etkileri”. **Ekonomi Bilimleri Dergisi**, s.35-43, 2010.
- Ethier, W.: “International Trade And The Forward Exchange Market”, **American Economic Review**, s.494-503, 1973.

- Fisher, S.: “Exchange Rate Regime: Is Bipolar View Correct? “, **NY: IMF Report**, 2001.
- Frankel, J. A.: “Experiences of and Lessons from Exchange Rate Regimes in Emerging Economies”. **Study an Monetary and Financial Cooperation in East Asia**, 2002.
- Gagnon, J.: “Moneytary Policy and Exchange Rate Pass-Through”, **Journal of Finance and Economics 9**, s.315-338, 2004.
- Ihrig, J.
- Goldenberg, L.: “Industry-specific Exchange Rates for the Unites States.”, **FRBNY Economics Policy Review 10(1)**, s. 1-16, 2004
- Goldberg, P.: “Goods Prices and Exchange Rates: What Have We Learned?”, **NBER Working Paper No:5862**, 5., 1997
- Koetter, M.
- Goldstein, M.: “Income and Price Effects in Foreign Trade”, **Handbook of International Economics**, 1985.
- Khan, M.:
- Görener, A.: “Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler”, **Journal of Yasar University**, 2008
- Görener, Ö.

- Grauwe, P. D.: “Exchange Rate Economics: Where Do We Stand?”, **Cambridge: The MIT Press**, 2005
- Gregory, A. W.: “Residual-Based Tests for Cointegration in Models with Regime Shifts”, **Journal of Economics** **70(1)**, s.99-126, 1996.
- Hansen, B. J.
- Görener, A.: “Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler”, **Journal of Yaşar University**, Cilt 3, Sayı 10, s. 1213-1232, 2010
- Görener, C.
- Hahn, E.: “Pass-Through of External Shocks to Euro Area Inflation, **European Central Bank Working Paper No: 11199**, 2003.
- Halaç, U.,: “Hisse Senedi Piyasası ve Döviz Kuru İlişkisinin Eşbütünleşme Analizi: Yapısal Kırılmaların Önemi”, **Finans Politik ve Ekonomik Yorumlar**, s. 65-76, 2010.
- Gümüş, G. K.
- Hatemi-J, A.: “Tests for Cointegration with Two Unknown Regime Shifts with an Application to Financial Market Integration”, **Empirical Economics**, s.497-505, 2008.

“Tests for Cointegration with Two Unknown Regime Shifts with an Application to Financial Market Integration”, **Empirical Economics**; **35(3)**, s.497-505, 2008.

Hepaktan, C. E.:

“Türkiye’nin marshall-lerner koşuluna İlişkin Parçalı Eşbütünleşme Analizi”, **Yönetim ve Ekonomi**, **16(1)**, s.40-55, 2009.

Hic, S.:

“Türkiye Ekonomisi II”, **İstanbul, Mentis Kitapevi**, 1985.

Hinlopen, J.:

Marrewijk, C.

“Dynamics of Chinese Comparative Advantage”. **Tinbergen Institute Discussion Paper No:2004-034/2**, s.1-35, 2004.

Hooper, P.:

“Trade Elasticities for The G-7 Countries”, **Princeton Studies in International Economics**, **87(1)**, s.8-9, 2000.

Hooper, P.:

Kohlhagen, S.

“The Effect of Exchange Rate Uncertainty on The Prices and Volume of International Trade”, **Journal of International Economics**, s. 483-511, 1978.

Ihrig, J.:

Marazzi, M.,

Rothenberg, A.:

“Exchange Rate Pass -Through in G-7 Countries”, **International Finance Discussion Paper No:851**, 2006

IMF:

“Classification of Exchange Rate Arrangements and Monetary Policy Frameworks”, **IMF**, 2004

İncekara, A., :

Ustaoğlu, M.

“European Unions’s Multilaterelism on Trade Policies, Custom Unions and Free Trade Aggrements; Comparative Swot Analyses of Turkey and South Korea’s Automotive Industries”, **Procedia Social and Behavioral Sciences** **58.**, s.464-478, 2012.

Karagöz, H.:

“Döviz Kuru Dış Ticaret İlişkisi”, **Konya Ticaret Odası Etüd Araştırma Servisi**, 2009.

Karpuz, F:

Silahçı, A.

Çalışkan, E.

“Otomotiv Sektör Raporu”, **İstanbul Ticaret Odası, İstanbul**, 2009

Kaya, E:

“Döviz Kuru Rejimlerinin Euro’ya Geçişteki Rolü”, **Ankara: TCMB İletişim ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü**, 2009.

Kellman, M.:

Roxo, T.,

Shachmurove, Y.

“South Africa’s International Competiveness A Product Level Analysis”, **PIER Working Paper 03-020**, 2003.

Kıpıcı, A. N.:

Kesriyeli, M.:

“The Real Exchange Rate Definitions and Calculations”, **Central Bank of The Republic of Turkey, Research Department: Ankara Publication No:97/1**. 1997.

- KPMG: “Türkiye Otomotiv Sektörünün Geleceğe Yolculuğu: 2017 Öngörüler”, **KPMG**, 2013
- Lee, J.: “Industry Level Real Effective Exchange Rates for
Yi, B.C. Korea”, **Bank of Korea**, 2005
- Lee,J.: “Minimum LM Unit Root Test with One Structural
Strazizich, M.C. Break.”, **Appalachian State University Working Papers**, s.4-17, 2004
- Leigh, D., : “Exchange Rate Pass-Through in Turkey”, **IMF**
Rossi, M. **Working Paper WP:02/204**, 2002.
- Lieberman, M. B.: “Firm-Level Productivity and Management Influence:
Lau, L. J., A Compraison of U.S. and Japanese Automobile
Williams, M. D. Producers”, **Management Science Vol.36 No:10**,
1990
- Lohrman, A.: “Development Effects of the Custom Union between
Turkey And The European Union Catching Up-or The
Heckscher Ohlin-Trap”, **Russian And East European
Finance And Trade, Vol:36 No:4**, s. 26-44, 2000.
- Lumsdaine, L.R.: “Multiple Trend Breaks and The Unit Root
Papell, D. H. Hypothesis.” **The Review of Economics and
Statistics**, **79**, s. 212-218, 1997

- Magee, S.: “Currency Contracts, Pass Through and Devaluation”, **Brooking Papers on Economic Activity 1** , s. 303-325, 1973.
- Magee, S. P.: “Endogenous Tariff Creation and Tariff Diversion in A
Lee, H.: Custom Union”, **European Economic Review**, s.495-518, 1998
- Mankin, J.H.: “Portfolio Theory and The Problem of Foreign Exchange Risk”, **Journal of Finance**, s. 517-534, 1978.
- McCharty, J.: “Pass,Through of Exchange Rate And Import Prices to Domestic Inflation in Some Industrialized Economics”, **Federal Reserve Bank of New York Staff Report No:111**, 2000
- McDonald, R. L.: “The Value of Waiting to Invest”, **Journal of Economics**, s.707-727, 1986.
Siegel, D.
- Mckinnon, R.: “The East Asian Dollar Standart, Fear of Floating and Original Sin”, **Stanford University Working Paper**, 2002.
Schnabl, G.
- Meese, R.: “Emprical Exchange Rate Models of The Seventies: Do They Fit out of Sample?”, **Journal of International Economics**, s.3-24, 1983.
Rogoff, K.

- Noland, M.: “Japanese Trade Elasticities and J-Curve”, **Review of Economics and Statistics**, s.71-179.,1989
- Özbudun, H.: “The Automotive Industry in Turkey”, Gebze, **2010 Technology Foresight Training Programme Technology Foresight Workshop on the Future of the Automotive Industry in Post-Carbon Economy**, 2010
- Özdamar, G.: “Türk Otomotiv Sanayisi Dış Ticaret Rekabet Gücü Üzerine Bir İnceleme”, **Journal of Suleyman Demirel University Institute of Social Sciences**, Number 13., s. 193-215, 2011
- Albeni, M.
- Özdemir, K. A. : “Alternatif Döviz Kuru Sistemleri”,Ankara, **TCMB**, 2000
- Şahinbeyoğlu, G.
- Özdemir, Z.: “Dış Ticaret Finansman Tekniklerinden Faktöring ve Forfaiting İşlemleri.”, **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Kocaeli, (10) 2005/2, s.194-224, 2005
- Özkan, F.: “Denge Reel Kur Hesaplama Yöntemleri ve Reel Kur Dengesizliğinin Ölçülmesi: Türk Lirası Üzerine Bir Çalışma”, **TCMB**, Ankara, 2003
- Özşahin, M.: “Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Kendini Örgütleyen Haritalar ile Finansal Analizi”, **Çukurova Üniversitesi**, 2009

- Perron, P.: “The Great Crash, The Oil Price Shock and The Unit Root Hypothesis”, **Econometrica** 57,s.1361-1401, 1989
- Porte, M.: “The Microeconomics Foundations of Prosperity: Finding From the Business Competitiveness Index”,
Ketels, C.,
Delgado, M. **WEF Global Competitiveness Report 2007-2009**, s.51, 2010
- Reinaud, J.: “Industrial Competitiveness Under the European Union Emissions Trading Scheme”, **IEA Information Paper**, 2005
- Reinhart, C. M.: “The Modern History of Exchange Rate Arrangements: A Reinterpretation”, **NBER Working Paper (8963)**, s.1-105, 2002
Rogoff, K.S.
- Richardson, D. J.: “Revealing Comparative Advantage: Chaotic or Coherent Patterns Across Time and Sector and U.S Trading Partner?”,**NBER Working Papers**, s.1-43,1999
Zhang, C.
- Rogoff, K.: “Rethinking Exchange Rate Competitiveness.” **The Global Competitiveness Report**,s. 99-105., 2006
- Rosensweig, J.A.: “The US Dolar and the Delayed J-Curve”, **Economic Review**, 7(8),1988
Koch, P.D.

- Saboniene, A.: “The Changes of Lithuanian Export Competitiveness in The Context of Economic Crisis.”, **Economics and Management**, s.302-308.,2011
- Sanayi Genel
Müdürlüğü:
- “Otomotiv Sektörü Strateji Eylem Planı 2011-2014”,
Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi, Şubat 2011
- _____
- “Otomotiv Sektörü Raporu”, **Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi 2012-1**, s. 1., 2012
- Saatcioğlu, C.:
Karaca, O.
- “Döviz Kuru Belirsizliğinin İhracata Etkisi: Türkiye Örneği.”, **Doğuş Üniversitesi Dergisi**, (5),2, 2004
- Saygılı, H.:
Yılmaz, G.
- “Türk İmalat Sanayi Sektörel Reel Efektif Döviz Kuru Endeksleri”, **TCMB**, 2011
- Saygılı, H.:
Yılmaz, G.,
Filazioğlu, S.,
Toprak, H.
- “Sektörel Reel Efektif Döviz Kuru Endeksleri: Türkiye Uygulaması . **TCMB: Çalışma Tebliği No: 12/13**, 2012
- Serin, N.:
- “Dış Ticaret ve Dış Ticaret Politikası:1923-1973.”, Ankara, Turkey: **A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.**, 1975
- Sirikrai, S. B.:

- Tang, J. “Industrial Competitiveness Analysis; Using the Analitic Hierarchy Process”. **Journal of High Technology Management Research**, 17, s.71-83., 2006
- Sturgeon, T. J:
Biesebroeck, J.V. “Effect of the Crisis on the Automotive Industry in Developing Countries; A Global Value Chain Perspective.” **The World Bank Policiy Research working Paper 5330**, 2010
- Taymaz, E.:
Voyvoda, E.,
Yılmaz, K. “Uluslararası Üretim Zincirlerinde Dönüşüm ve Türkiye'nin Konumu.”, **İstanbul: Ekonomik Araştırma Forumu**, 2011
- TCMB: “Reel Efektif Döviz Kuru Endekslerine İlişkin Yöntemsel Açıklama.”, **TCMB İstatistik Genel Müdürlüğü**, 2009
- TOBB: “Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği İktisadi Rapor,”, **TOBB**, İstanbul, 1990.
- Todo, H. Y.:
Yamamoto, T. “Statistical Inference in Vector Autoregression With Possibly Integrated Processes.” **Journal of Econometrics** 66, s. 225-250.,1995

- TUSIAD: “International Trade Competitiveness Database.” 2 6, 2012 tarihinde **REF Rekabet Forumu**: <http://ref.sabanciuniv.edu/databases/turkeys-export-compentitiveness> adresinden alındı, 2012
- Uçan, O.: “The Development of Foreign Trade of Automotive Sector in Turkey. (A. B. Yereli, Dü.) **Sosyo Ekonomi**, **1(2)**, s.115-132., 2005
- Usta, B.: “Enflasyon Hedeflemesi: Gelişmekte Olan Ülkelere Uygulanabilirliği ve Türkiye Örneği.” **TCMB**, 2003
- Ülengin, F.:
Önsel, Ş.,
Aktaş, E.,
Kabak, Ö. “Otomotiv Sektörü Rekabet Gücü Raporu 2012”, **Sektörel Rekabet Gücü Raporları Dizisi**, SEDEFED-REF, Kasım 2010
- Ustaoğlu, M.:
Yıldız, B. “Information Technology's Effect on Turkey's Foreign Trade: An Investigation for the Last Decade.”, **Procedia - Social and Behavioral Sciences; Volume 24**, s.781–789.,2011
- Vergil, H.:
Yıldırım, E. “AB-Türkiye Gümrük Birliğinin Türkiye’nin Rekabet Gücü Üzerindeki Etkileri.”, **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 26.,2006
- Viaene, J. M.:
De Vries, C.G. “International Trade and Exchange Rate Volatility.”, **European Economic Review**, s.1311-1321,1992

- Wickham, P.: “Do Flexible Exchange Rates of Developing Countries Behave Like The Floating Exchange Rate of Industrialized Countries.”, **IMF Working Papers Series**, 82(WP), 2002
- Williamson, J.: “Crawling Bands or Monitoring Bands: How to Manage Exchange Rate in a World of Capital Mobility.”, **International Finance**, 1998
- Yapraklı, S.: “Uluslararası Rekabet Gücünü Etkileyen Makroekonomik Faktörler; Türk İmalat Sanayi Üzerine Bir Uygulama.” **SÜ İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, s.373-401., 2011
- Yavan, N.: “Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Bölgesel Dağılışı”, **Coğrafi Bilimler Dergisi**, Cilt 1, Sayı 1, 2003, s.s.19-42
- Kara, H.
- Yılancı, V.: “Türkiye ile En Büyük Beş Ticaret Ortağının Hisse Senedi Piyasaları Arasındaki Entegrasyon İlişkisinin Analizi: Yapısal Kırılmalı Birim Kök Eşbütünleşme Analizi.”, **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 36, s.261-279, 2010
- Öztürk, Z.A.,

- Yıldırım, A.: “Samuelson-Balassa Hipotezi ve Reel Döviz Kuru; Türkiye, ABD, İngiltere, Fransa ve Almanya İçin Sınanması.” **Finans Politik & Ekonomik Yorumlar**, 44(509), 9., 2007
- Yıldırım, E.: “Dependence of Import-Export-Exchange Rate: Application of Bootstrap-Corrected Causality Test.”, **EGE Academic Review**, s. 137-148., 2012
- Kesikoğlu, F.
- Yue, C.: “Comparative Advantage, Exchange Rate and Exports in China.”, **The International Conference on Chinese Economy**, s. 1-45, France: CERDI, 2001
- Yücel, F.: “Dış Ticaretin Belirleyicileri Üzerine Teorik Bir Yaklaşım.”, **Sosyo Ekonomi**, 2(4), s.47-68, 2006
- Zivot, E.: “Further Evidence on the Great Crash, The Oil Shock, and The Unit-root Hypothesis.”, **J Bus Econ Stat**, s.251-270,1992
- Andrews, D.
- Zorzi, M. C.: “Exchange Rate Pass-Through in Emerging Markets.”, **European Central Bank Working Paper Series No:739.**, 2007
- Hahn, E.,
- Sanchez, M.

TEZLER

- Arat, K. : **Türkiye’de Optimum Döviz Kuru Rejimi Seçimi ve Döviz Kurlarından Fiyatlara Geçiş Etkisinin İncelenmesi**, *Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü Uzmanlık Yeterlilik Tezi*, Ankara, Temmuz, 2003
- Çiçek, S.: **Türkiye’de Uygulanan Döviz Kuru Sistemleri ve Politikalarının İhracata Etkileri (1980-2004)**, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi* . İzmir, 2006.
- Tüzün, C.Ö.: **Döviz Kurunun Yurtiçi Fiyatlara Geçiş Etkisi:Türkiye Örneği**, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.*, İzmir, 2007

ÖZGEÇMİŞ

Murat USTAOĞLU

İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi
İktisat Politikası ABD
Beyazıd/ İstanbul/34452

ustaoglu@istanbul.edu.tr
0-530-348-09 08

PROFİL:

İstanbul Üniversitesi'nde İktisat Fakültesi İktisat Politikası Anabilim Dalı'nda Araştırma Görevliliği görevi sürdürülmektedir. Uluslararası ticaret uygulamaları, Uluslararası ticaret politikaları, Türk otomotiv sanayi, Döviz kuru politikaları, İnovasyon, Yeşil teknoloji, İslam Finansal Uygulamaları ve Kalkınma Bankaları alanlarında çalışmalar yürütmekte olup; yürütülen çalışmaların sonuçlarını uluslararası kongrelerde prezentasyonları gerçekleştirerek, yayımlamaktadır. “Türkiye’de uygulanan döviz kuru politikalarının Türk otomotiv sektörünün rekabet gücü ve ihracatına etkileri: Ampirik analiz” konulu doktora tez çalışması Prof. Dr. Ahmet İncekara’nın danışmanlığında yürütülmektedir.

EĞİTİM:

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
Doktora Tez Aşaması, *İktisat*

İstanbul,TÜRKİYE
Temmuz 2013

THE CITY UNIVERSITY OF NEW YORK
Yüksek Lisans, *Ekonomi*
ANO: 3.11/4.0

New York, NY,ABD
Haziran 2007

RAMAPO COLLEGE OF NEW JERSEY
Lisans, *Uluslararası İşletme*
ANO: 2.75/4.0

Mahwah, NJ,ABD
Ocak 2006

YAYINLAR

KİTAP:

“İslam: A Worldwide Encyclopedia” Bölümler: Islamic Economics, Islamic Development Bank, *Editör: Cenap Cakmak*, ABC-CLIO INC., Santa Barbara, California, USA, 2013

“Mikro İktisadi Analiz” Ortak yazarlar, Zekai Özdemir, Erşan Sever, Birol Mercan
(Der Yayınları, İstanbul, 2012)

MAKALE:

“European Union’s multilateralism on trade policies, custom unions and free trade agreements; A comparative SWOT analyses of Turkey and South Korea’s automotive industries” Ortak yazar, Ahmet İncekara
(Procedia Social and Behavioral Sciences, 2012)

“Validity of Fisher effect for Turkish economy: Cointegration analysis”

Ortak yazar, Ahmet İncekara & Selim Demez

(Procedia Social and Behavioral Sciences, 2012)

“Relationship between real oil price and real exchange rate: the case of Turkey”

Ortak yazar, Seyhun Doğan and Selim Semez

(Procedia Social and Behavioral Sciences, 2012)

“Optimal production model for EVs manufacturing process in Turkey: A comparable case of EMQ/JIT production models for EVs’ battery”

Ortak yazar, Bilgehan Yıldız

(Procedia Social and Behavioral Sciences, 2012)

“How related are politics and trade? Impact of deterioration in bilateral political ties upon economic relations between Turkey and Israel”

Ortak yazar, Cenap Cakmak

(Library & Archive Canada:

Link:http://epe.lacbac.gc.ca/100/201/300/annual_conference_economic/v02.pdf

The Second Annual Conference of Economic Forum of Entrepreneurship & International January 2012, Toronto, ON, Canada)

“Innovative Green Technology in Turkey: Electric Vehicles’ Future and Forecasting Market Share”

Ortak yazar, Bilgehan Yıldız

(Procedia Social and Behavioral Sciences, 2011)

“Exchange-Rate Volatility’s Impact on Turkey’s Exports: An Empirical Analyze for 1992-2010”

Ortak yazar, Selim Demez

(Procedia Social and Behavioral Sciences, 2011)

“Information Technology’s Effect on Turkey’s Foreign Trade: An Investigation for the Last Decade.”

Ortak yazar, Bilgehan Yıldız

(Procedia Social and Behavioral Sciences, 2011, Volume 24, Pages 781-789)

“Teknoloji ve İnovasyonun Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkileri: Türkiye için Bazı Çıkarımlar”

Ortak yazarlar, Cüneyt Kılıç and Burcu Kılıç-Savrul

(3rd International Summit of Istanbul Economists October 2011, İstanbul, Turkey)

RAPOR:

“Türk Bankacılık Sektörü Performans Analizi; Halka Açık Bankaların 2009 Yılı Değerlemesi, Araştırma Raporu 1”, OKFRAM, Okan Üniversitesi Finansal Riskleri Araştırma ve Uygulama Merkezi, Haziran 2010; İstanbul

**HAKEMLİK VE
EDİTORYAL
İNCELEMELER:**

DERGİLER:

“Applied Mathematical Modelling”, Elsevier Publishing Inc.
<http://ees.elsevier.com/apm/default.asp>
İletişim: amm@swansea.ac.uk, İngiltere

“Chinese Journal of Population, Resources and Environment”,
ScholarOne Manuscripts
<http://mc03.manuscriptcentral.com/cjpre>
İletişim: wenwj@sdnu.edu.cn, Çin

“Scientific Research and Essays”, Academic Journals
<http://www.academicjournals.org> ,
İletişim: service@academicjournals.org, Nijerya

**MESLEKİ
TECRÜBELER:**

8/2010 – 8/2011

İstanbul Üniversitesi

İstanbul, Türkiye

İktisat Fakültesi İktisat Politikası Anabilim Dalı’nda araştırma görevliliği görevi sürdürülmektedir. Fakülte,bölüm ve anabilim dalı tarafından tebliğ edilen görevlere ek olarak Uluslararası ticaret uygulamaları, Uluslararası ticaret politikaları, Türk otomotiv sanayindeki (doğrudan yabancı sermaye akımları, rekabet gücü, ihracat kapasitesi), Döviz kuru politikaları, İnovasyon, Yeşil teknoloji ve enerji uygulamaları alanlarında çalışmalar yürütmekte olup; yürütülen çalışmaların sonuçlarını Uluslararası bilimsel toplantı ve kongrelerde prezentasyonları gerçekleştirmektedir.

1/2010 – 8/2010

Okan Üniversitesi

İstanbul, Türkiye

Finansal Riskleri Araştırma ve Uygulama Merkezi’nde, küresel ve domestik ekonomilerdeki finansal riskler araştırılarak düzenli periyodlar halinde araştırmaların sonucunda elde edilen veriler www.okfram.okan.edu.tr adresinde yayımlanmıştır. Fakülte bünyesinde düzenlenen bilimsel çalışmaları doğrudan katkı sağlanarak , OKFRAM’ın gerekli teknik ve bilimsel yapısı oluşturulmuştur. Yayımlanan çalışmalar ulusal ve yerel medyada görsel ve yazılı olarak yayımlanmıştır.

1/2006 – 2/2008

JP Morgan Chase Bank, NA

Totowa, NJ, ABD

Banka hedeflerine uygun olarak yeni müşteri kazandırma, mevcut müşterilerin problemlerini çözerek banka ile olan ilişkilerini artırma, çalışanlardan kaynaklanan problemleri asgari düzeyde tutarak şubenin performansını yükselterek kurum ve ABD Bankalar Birliği tarafından uygulanması zorunlu olan yönetmelik ve regülasyonların eksiksiz olarak uygulanması sağlama görevi yerine getirilmiştir.

1/2003- 1/2006

Bank of New York, NA

Jersey City, NJ, ABD

JP Morgan Chase Bankası ile Mart 2007 tarihinde gerçekleştirilen finansal birleşme sırasında her iki banka personelinin banka system ve yönetmelerindeki farklılıklara uyumunu sağlamak amacı ile verilen eğitimlerde uzman eğitmen olarak görev yapılmıştır. Birleşme sırasında ortaya çıkan regülasyon uyumsuzluklarını New Jersey eyaletinin finansal regülasyonlarına göre düzenlenmesini sağlayarak ve işe yeni başlayan personelin kurum kültürüne adaptasyonunu artırıcı tedbirler almak.

ALINAN DERSLER:

Money and Banking, Politics and Policies of Global Capitalism, Corporate Finance, Intermediate Corporate Finance, Managerial Accounting, Financial Accounting, Business Statistics, International Economics, Comparison of Economic Systems, Strategic Management, Professional Management.

**BİLGİSAYAR
YETENEĞİ:**

MS Word, Excel, PowerPoint, Windows OS, Mac OSX, Adobe Photoshop, Professional Computer Hardware, Webpage Design

ÜYELİKLER:

International Studies Association, Omicron Delta Epsilon Beta of NY Chapter of the Alpha Kappa Delta International Honor Society Economists of City College, Society of Human Resource, The Alumni Association of The City College of New York. The Alumni Association of the Ramapo College of New Jersey, Hasta Hakları Aktivistleri, Gıda Güvenliği Hareketi.

YABANCI DİL:

İngilizce