

Qantara.de - İslam dünyasıyla diyalog

Türkiye ve mali kriz

Bursa'da ekonomik krizin ayak sesleri

Türkiye, 2001 yılında hayata geçirilen reformlarla birlikte, emin adımlarla, bir iktisadi güç olma yolunda ilerliyordu. Bugün yaşanmakta olan krize karşı başışıklık geliştirildiği zannediliyordu. Otomotivin kalbi Bursa'yı ziyaret eden Daniela Schröder, Türkiye'nin Avrupa ekonomisi ile ne denli iç içe geçtiğini anlatıyor.

Erhan Sever son günlerde hep aynı kaygıyla yaşıyor. Sabahları çok erken uyanıp, saat dört gibi evinden çıkan Sever, her zamanki gibi Fiat marka eski arabasıyla kentin diğer ucundaki fabrikaya giriş yapıyor, dinlenme odasında koyu şekerli çayını içtikten sonra tulumunu giyiyor. Koruyucu gözlüklerini takıp, kaynak makinesini çalıştırmaya başladığında, aklından içini kemiren tek bir düşünce geçiyor: "Belki bugün son kez buradayım."

Erhan Sever'in işine devam edebilmesi pamuk ipliğine bağlı. Birçok meslektaşının işine son verildi. İşvereni; Türkiye'nin en büyük üçüncü otomobil üreticisi Tofaş, Kasım ayında üretimde çalışan 5 bin 200 işçiden 700'ünü, geçici olarak işten çıkardı. Tofaş'ın, finansal kriz nedeniyle adeta şoka giren Avrupa Birliği'ndeki müşterileri ardı ardına siparişleri iptal ederken, Bursa'daki fabrikada üretimin yarından fazlası durduruldu.

Tofaş'ta özellikle gençler işten ayrılmak zorunda kaldı ve birçoğu yerine getirmekle yükümlü oldukları askerlik görevlerini aradan çıkartıyor. Ancak askerlik sonrası ne yapacakları belirsiz. Belirsizlik, 42 yaşındaki Sever ve iş arkadaşları için de geçerli. Her ne kadar onları nasıl bir sürecin beklediğini tahmin etseler de bunu dile getirmek, hatta düşünmek dahi istemiyorlar. Bir işçi, "İnsanlar ne olursa olsun otomobil kullanmaya devam etmek zorunda" diyor.

Bursa, 2.439.876 binlik nüfusuyla Türkiye'nin en büyük dördüncü şehri ve otomotiv sanayisinin can damarı, kalbi konumunda. Ülkede otomobillerin yüzde 60'tan fazlası bu şehirde üretiliyor ve sanayi devlerinin adı Fiat ile Renault. Diğer yandan Bosch, Daimler, otobüs ve TIR üreticisi MAN gibi tedarikçi şirketler de yeşil örtüyle kaplı Marmara denizi kıyısında üretim yapıyor.

İhracata ağır darbe

Fiat ve Koç Holding ortaklığıyla 40 yıl önce kurulan Tofaş, ilk gün itibarıyla Fiat firmasının modellerini şirketin lisansı ile üretiyor. Günümüzde Tofaş işçileri Linea, yüksek tavanlı Doblo ve dünya otomotiv pazarı için geliştirilen küçük otomobil Palio'yu üretiyorlar. Fabrikada 1971 yılında 8 bin otomobil üretildi. Geçtiğimiz yıl üretilen araç sayısı ise 197 bin. Üretim Müdürü Erkan Polat, büyük bir mutlulukla, "Biz İtalya dışındaki en başarılı Fiat fabrikası olmak istiyoruz" diyor. Tofaş 2008 yılı hedefi için, 324 bin otomobil üretilmesini öngörmüştü.

Ancak bu hedefe ulaşılması en azından şimdilik, mümkün değil. Çünkü mali piyasalarda yaşanan kriz şimdi Türkiye'yi ve özellikle ihracat sektörünü etkiliyor.

Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) Genel Sekreteri haftalar önce "tsunami dalgası her geçen gün biraz daha yaklaşıyor" sözleriyle uyarılmıştı. Başarılarla şımarmış bir sektör için akla hayale sığmayan bir senaryo bu. Otomotiv üreticileri ve taseron firmalar, bu yılın ilk dokuz ayında, üretimi yüzde 25 oranında artırmayı sağlamıştı. Hatta ihracat gelirleri yüzde 31 artarak 20,7 milyar dolara ulaştı. Ancak Ekim ayında ihracat aniden yüzde 27,5 oranında geriledi ve üretim yüzde 20'nin üzerinde bir oranla azaldı. OSD'nin 2009 yılı öngörüsü, üretimde yüzde 15 oranında daha azalmaya gidileceği yönünde.

AB ile birlikte Türkiye de acı çekiyor

Otomotiv sanayisindeki bu çarpıcı rakamlar Türkiye ekonomisi için ağır bir darbe niteliğinde. İhracat gelirlerindeki yüzde 31'lik payıyla otomotiv sanayisi ülkenin en önemli döviz sağlayan sektörü konumunda. Her on otomobilden sekizi yurtdışına satılıyor. İhracatın yüzde 90'ı da Avrupa Birliği'ne yapılıyor. Avrupa ülkelerinde yaşanan sıkıntı doğrudan Türkiye'ye yansıyor. Yurtdışıyla ticarette yaşanan ani durgunluk, ülkenin zaten bir hayli eksilerde seyreden cari işlemler bilançosunu daha da aşağılara itecektir. Bu Türk ekonomisi açısından en büyük risk faktörü.

Yabancı yatırımlarda da büyük gerileme var. Geçtiğimiz yıl Türkiye'ye 22 milyar dolar tutarında yabancı sermaye girişi gözlemlenirken, 2008 yılında bu oran ancak 12 ila 14 milyar dolarla sınırlı kalacak. Özel sektörün ağır borç yükü de ülke ekonomisini daha da çok gölgeliyor.

Liraya uygulanan yüksek faiz oranları nedeniyle birçok şirket geçtiğimiz yıllarda yabancı para birimleri üzerinden borçlandılar. Yaz aylarında da kendilerini, yurt dışına 193 milyar dolar tutarındaki borç batağının içinde buldular. Şimdi Türkler, İrânın değer kaybetmesinin bedelini çok pahalıya ödeyecekler.

2001 krizi ve akıllıca yapılan yapısal reformlar

Türkiye'de mali krizin, büyük hatalar yapmayanları da etkilediği görülüyor. Zira 2001 yılında Türkler, ülkeyi mali çöküş tehdidiyle burun buruna getiren kendi banka krizlerini yaşadılar. Ancak Uluslararası Para Fonu (IMF), toplam 40 milyar dolarlık bir krediyle ülkenin iflasını önledi. IMF'in yardım garantisi bir reform sürecinin itici gücünü oluşturdu, katı bankacılık kuralları yürürlüğe sokuldu ve kamu maliyesi konsolide edildi. İstikrarın sağlanması yabancı yatırımcıları sakinleştirdi ve yapısal reformlardan bu yana ülke ekonomisi büyüme yolunda ilerledi.

IMF ile stand-by anlaşmasının süresi Mayıs ayında sona erdi. Başbakan Erdoğan ve ekibi ilk dönemlerde yeni kredi almamak için çaba gösterirken, şimdilerde ekonominin baskılarına boyun eğmek zorunda kaldıkları gözlemlenebiliyor. Bugüne kadar Ankara, "Bizim krize karşı başışıklığımız var" görüşünü savundu. Fatih Özatay ise "siyasetçiler küresel bir krizle karşı karşıya olduğunu ve geçtiğimiz yıllarda yürürlüğe sokulan reformlara rağmen Türkiye'nin krize karşı başışıklığı olamayacağını anlayamadı" diyor. İstanbullu finans uzmanına göre, ancak IMF ile yeni bir anlaşma yoluyla yabancı yatırımcıların ülkeye güveni yeniden tesis edilebilir.

Godot'yu beklerken

İktisatçı Korkut Boratav ise IMF yardımının çözüm olamayacağını ve Türkiye'de ekonomi alanında yeniden yapılandırmaya gidilmesi gerektiğini savunuyor. İstanbul Bilgi Üniversitesi'nden Erol Katircioğlu da, "Siyaset ve düşünce kalıplarında radikal değişim gerek" diyor. Katircioğlu'na göre Erdoğan hükümeti, çok az fikir geliştirebildi ve "oturmuş, Godot'yu bekliyor."

Oysaki iddialı bir hedef belirlenmişti: Türkiye Cumhuriyeti'nin 100'üncü kuruluş yıldönümünün kutlanacağı 2023 yılında Türkiye'nin dünyanın önde gelen on sanayi ülkesi arasında yer alması hedefleniyordu. Peki bu artık ütöpik bir hedefe mi dönüştü? Katircioğlu, bu soruya, "Belki de dönüşmedi" yanıtını veriyor. Ancak İstanbul Bilgi Üniversitesi öğretim üyesi Katircioğlu, bu hedefe ulaşmak için ekonomi dünyasıyla toplumun siyasi karar alma süreçlerine çok daha güçlü bir şekilde dâhil edilmesi gerektiği görüşünde.

Katircioğlu, "Türkiye AB'den bu konu hakkında birçok şey öğrenebilir. AB'nin yardımından faydalanabilir" diyor. Genel politikalar yerine her bölgenin ihtiyaçlarına dönük politikalar geliştirilmesini savunan Katircioğlu, tarımdan geçinen doğu ile güneydoğunun, sanayileşmiş batılı

metropollerin çok gerisinde olduğuna dikkat çekiyor.

Bursa'daki ticaret odası dinamik bölgelerini,"Türkiye'nin Detroit'i" olarak tanıtıyor. Bugüne kadar bu sözde özgüvenli bir tını vardı. Ancak son dönemlerde bu benzetme uğursuz bir anlam kazandı. Tofaş işçisi Erhan Sever, çay molası sırasında Amerika'daki otomotiv metropolünü kurtarma planlarıyla ilgili haberleri okuyor. Gölcük'teki Ford tesislerinde üretimini durduğunu da gazeteden öğreniyor. Hükümetinin belirlenen büyüme tahminine sıkı sıkıya bağlı kaldığını ve Türkiye'deki işsizlik oranının hızla arttığını da okuyor. Sever bu haberleri okurken ne mi düşünüyor?

İşte bu soruya Sever yanıt vermek istemiyor. Koruma gözlüklerini yeniden takıyor ve iş arkadaşlarıyla birlikte kaynak makinesinin başına geçiyor. Belki çay molasını yaptığı odayla kaynak makinesi arasındaki kısa mesafeyi günlerce, aylarca ya da yıllarca gidecek. Ama belki de bu sonuncusu.

Daniela Schröder

© Qantara.de 2008

Almancadan çeviren Değer Akal

Qantara.de

Türkiye'nin Avrupa Birliği üyelik müzakereleri

[Boşa geçen bir yıl](#)

Avrupa Birliği, Türkiye'nin Avrupa Birliği yolundaki duraksama sürecinden rahatsız. Ankara da, zorlu müzakere yolunda yorgun ve bıkkın bir görüntü sergiliyor. Gerçekten, her iki taraf da şu an içinde bulunulan durumdan memnun değil. Brüksel ve Ankara'da hakim olan sıkıntılı havayı, Daniela Schröder özetliyor.

Metnin adresi: http://tr.qantara.de/webcom/show_article.php?wc_c=670&wc_id=337