

İKTİSADİ MİLLİYETÇİLİK VE ARTAN KORUMACILIK EĞİLİMLERİ: ABD OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE KORUMACILIĞIN EKONOMİ POLİTİĞİ

ECONOMIC NATIONALISM AND INCREASING PROTECTIONISM: POLITICAL ECONOMY OF PORTECTIONISM in US AUTOMOTIVE INDUSTRY

Kaan YİĞENOĞLU¹

ÖZ

1990'ların başından itibaren küreselleşme sürecine bağlı olarak yaşanan hızlı değişimler ticaret ve iktisat politikalarını etkilemektedir. Serbest ticaret ve liberal ekonomi politikaları 2008 kriziyle birlikte sorgulanmaya başlanmıştır. Korumacılık ve iktisadi milliyetçilik uygulamalarının çok eskilerde kaldığını düşünen birçok araştırmacı için bu sürpriz olmuştur. Çünkü çoğu araştırmacı savaş sonrası dönemde en iyi ticaret sisteminin serbest ticaret olduğunu düşünüyordu. Ancak ekonomi sahasındaki gelişmeler bunun mutlak doğru olmadığını bir kez daha gösterdi. Özellikle 2008 krizi bu sürprizin yaşanmasında çok etkili olmuştur. Çünkü ABD'nin bazı otomotiv devlerini kurtarması bir dönüm noktasıdır. Önümüzdeki yıllar serbest ticarete yönelik sorgulamaların artacağını göstermektedir. Bu çalışmada bu sorgulamaların temeline yönelik bazı değerlendirmeler yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler : İktisadi Milliyetçilik, Korumacılık, Otomotiv Sektörü

ABSTRACT

The sudden changes according to process of globalization since the beginning of 1990s have been affecting the trade ve economic policies. Free trade and liberal economy politics started to be questioned with the 2008 crisis. It was surprised for many researches who believe that protectionism and economic nationalism has been so long ago. Because most of them believe that free trade is the best trade system after post-war period. However, developments in the economic field has demonstrated once again that this is not an absolute right. In particular, 2008 crisis which is being big surprise has been very effective. Recovery of USA's automotive giants is a turning point. It shows that inquires about free

¹ Arş. Gör., Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, yigenoglu2@hotmail.com

trade will increase next years. In this study is conducted basis of some reviews about this question.

Keywords : Economic Nationalism, Protectionism, Automotive Industry

1. GİRİŞ

Geleneksel ticaret teorisinin sorgulanmaya başlanması ve ticaretin bir dış politika aracı olarak kullanılması da korumacılık ve iktisadi milliyetçiliğe olan olumsuz bakışın ters dönmesini sağlamıştır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin açık ticaret ve düşük tarife oranları ile sanayileşmiş ülkeler karşısında başarısız olmalarının da bunda payı vardır. 1970 ve 1980'ler boyunca makroekonomik performanstaki kötüye gidişin de etkisiyle artan korumacılık eğilimleri Japonya ve ABD'nin otomotiv piyasasında hakimiyet kurma çabalarına kadar gitmiştir. Sonuçta ABD kendi piyasasını korumak üzere bazı önlemler almaya başlamış ve bu durum ABD'de korumacılık eğilimlerinin arttığı şeklinde yorumlanmıştır. ABD'nin Japonya'dan gönüllü ihracat kısıtlamasına gitmeyi istemesi gelen bu eleştirileri biraz da olsa azaltmıştır. Ancak şu bir kez daha görülmüştür ki dünya ekonomisinde bir durgunlaşma döneminde sanayileşmiş ülkeler ticareti birbirlerine karşı kullanmanın yollarını aramaktadırlar.

Japonya ve ABD arasındaki bu gerilim yapılan müzakereler ve anlaşmalar yoluyla atlatılsa da bu kez ABD hükümetinin kendi firmalarını destekleyici politikaları anlaşmazlığa neden oldu. Ancak ABD Başkanı Obama'nın söz konusu firmaların ayakta durması ve başarısının ABD ekonomisinin canlılığı ile yakından bağlantılı olduğunu açıklaması Keynes'in devlet müdahaleciliği ile ilgili görüşlerinin gündeme gelmesine neden olmuştur.

Bu kapsamda çalışmada öncelikle iktisadi milliyetçiliğe ilişkin bir teorik çerçeveyi ortaya koymak gerektiği düşünülerek bu konuda bazı görüşler incelenmiştir. Sonrasında iktisadi milliyetçiliğin tanımı ve tarihsel gelişimi konusunda değerlendirmelerde bulunulmuştur. Uluslararası ekonomi politikanın realizm akımıyla bağlantılı olan iktisadi milliyetçilik bu bağlamda realizm ile ilişkilendirilerek analiz edilmeye çalışılmıştır.

Sonrasında ticaret politikalarının ekonomi politikası üzerinde durulmuştur. Bu kapsamda geleneksel ticaret teorisi sorgulanarak korumacılık teorilerine yer verilmiştir. Korumacılığın gerekçeleri ve ticaretin dış politika aracı olarak kullanılması da çalışma kapsamına alınmıştır. Sonrasında savaş sonrası dünya ticaret sisteminin yeniden yapılanması bağlamında savaş sonrası ticaret rejimi, Uruguay Round (Uruguay

Görüşmeleri), Dünya Ticaret Örgütü incelenerek serbest ticarete yönelik tehditler başlığı altında özellikle ABD'de çevrecilerin itirazları değerlendirilmiştir.

ABD ticaret politikasının ekonomi politigi ile ilgili kısımda ABD otomotiv sektörü örneği ele alınmıştır. Bu kapsamda ABD'nin otomotiv korumacılığının tarihsel gelişimi ve küresel kriz ile birlikte artan korumacılık eğilimlerinin ABD otomotiv piyasası üzerindeki etkilerine yer verilmiştir. Son dönemlerde artan korumacılık söylemleri de ABD otomotiv sektöründe iktisadi milliyetçilik başlığı altında değerlendirilmiştir.

2. İKTİSADİ MİLLİYETÇİLİĞE İLİŞKİ TEORİK BİR ÇERÇEVE

İktisadi milliyetçilik çok eski zamanlardaki politikaları tanımlayan bir terimdir. 17. ve 18. yüzyıllarda merkantilizm veya merkantilist sistem karşılığı olarak kullanılan bu terim 19. yüzyılda serbest ticaretin karşısı "korumacılık" olarak ifade edilmiştir. Bu terimin ilk olarak Leo Pasvolsky'nin 1928 yılında yayımlanan bir kitabında kullanıldığı tahmin edilmektedir. Büyük Bunalımla birlikte dünya ekonomisinin yeniden yapılanması durunca iktisadi milliyetçilik terimi yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır (Heilperin, 1960:16).

Günümüzde dünya ticaret hacminde en fazla ağırlığı olan ve serbest ticaret mekanizmasını ileri düzeyde işleten ABD, kuruluş yıllarından sonra bugünün tam tersi şekilde korumacılık politikası uygulamıştır. O tarihlerde ABD'nin izlediği korumacılık politikasının amacı ekonomik gelişmesini sağlamaktır. Gümrük tarifeleri ve kotalar ile ithalatı sınırlandırarak yerli endüstrisini korumayı ve geliştirmeyi başaran ABD korumacılık politikasını uzun yıllar uygulamıştır.

Korumacılık geçmişi ABD tarihinde adeta unutulmuştur. ABD'nin bugünkü gelişmişlik düzeyine gelmesinde korumacılık politikalarının önemli rolü vardır. ABD korumacılık politikasının temelinde sanayileşme yoluyla gelişme mantığı vardır. Özellikle Sanayi Devriminden sonra ekonomik gelişmenin sanayileşme ile sağlanacağı fikri yaygınlaşmıştır. Bu amaçla ABD de yerli sanayiini koruma yoluna gitmiştir.

O dönemde ABD'nin ilk Hazine Bakanı olan Alexander Hamilton'un korumacılığa dair görüşleri ABD'nin dış ticaret politikasını şekillendirmiştir. Hamilton'un 1791'de Temsilciler Meclisi'ne sunduğu "İmalat Üzerine Rapor" başlıklı çalışması modern dönem iktisadi milliyetçiliğın entelektüel kaynağı olarak kabul edilmektedir. Raporda Hamilton, ABD'nin bağımsızlığını ve güvenliğini sağlamada ekonomik gelişmesinin gerekli

olduğunu ve bunun da sanayileşme, devlet müdahalesi ve korumacılık ile mümkün olduğunu savunmaktadır. Özellikle sanayileşmenin bu süreçte önemi raporda vurgulanmaktadır. Raporda ayrıca ABD kolonilerinin Britanya'nın sanayideki üstünlüğünü kırmak için tarife ve kotalarla yeni gelişen ABD endüstrilerinin gelişmesinin sağlanması gerektiği belirtilmiştir (Cohn, 2012:59).

Korumacılık konusunda bir diğer önemli isim Alman politik ekonomisti Friedrich List'dir. List, Hamilton'un fikirlerinden etkilenmiştir ve onun gibi ekonomik kalkınmada sanayileşmenin önemini vurgulamıştır. Almanya ve ABD'nin ancak bebek endüstrilerini koruyarak Britanya'nın ekonomik gelişmişliğini yakalayacağını belirten List, İngiltere'nin de bu seviyeye korumacı politikalar uygulayarak geldiğini belirtmiştir (Cohn, 2012:60).

Korumacılığın ekonomik gerekçesi hakkında literatürde genç endüstriler tezi ortaya atılmıştır. Bu tez üretimin ilk dönemlerinde yeni kurulan firma veya sanayi dalının içsel veya dışsal ölçek ekonomilerinden yararlanması için geçici bir süre dış rekabete karşı korunmasını ifade eder. Bu korumanın belirli bir süre ve sürekli aynı seviyede olması korunan firma veya sanayi dalının maliyetlerinde düşüş sağlanamaz ve istenen sonuca ulaşamaz (Karluk, 2003:190). Genç endüstriler tezi dinamik karşılaştırmalı üstünlüklere dayanmaktadır ve ihracata yönelik kalkınma modellerine uygundur. Bu tez, ithal ikamesi stratejisi ile karıştırılmamalıdır. İthal ikamesi stratejisi bir bütün olarak ülkedeki tüm endüstrilerin korunmasını ifade eder. Genç endüstriler tezi ise sadece gelişme potansiyeline sahip yani ileride karşılaştırmalı üstünlük elde edebilecek endüstrilerin korunması söz konusudur (Seyidoğlu, 2003:125).

İktisadi milliyetçilik, dünyanın pek çok yerinde görülen korumacılığın modern şeklidir. Korumacılık, mal, hizmetler, sermaye ve emeğin serbest dolaşımına karşı olarak düşünülebilir. İktisadi milliyetçiler de serbest ticareti ve ulusların iktisadi, sosyal ve kültürel pek çok probleme yakalanmasından sorumlu gördükleri küreselleşmeyi eleştirirler (Cooper, 2007:4).

2.1. İktisadi Milliyetçilik: Tanımı ve Tarihsel Gelişimi

İktisadi milliyetçiliğin tarihi ile ilgili iki görüş bulunmaktadır. Bazıları iktisadi milliyetçilik ile siyasi ve kültürel milliyetçilik arasında bağ kurarak bu üçünü yaşıtlı kabul eder. Diğer grup ise iktisadi milliyetçiliği çok eskilere dayandırmaz. Örneğin Louis L. Snyder'e göre iktisadi milliyetçilik tarihi, siyasi ve kültürel milliyetçilik ile paralel geçmişe sahiptir.

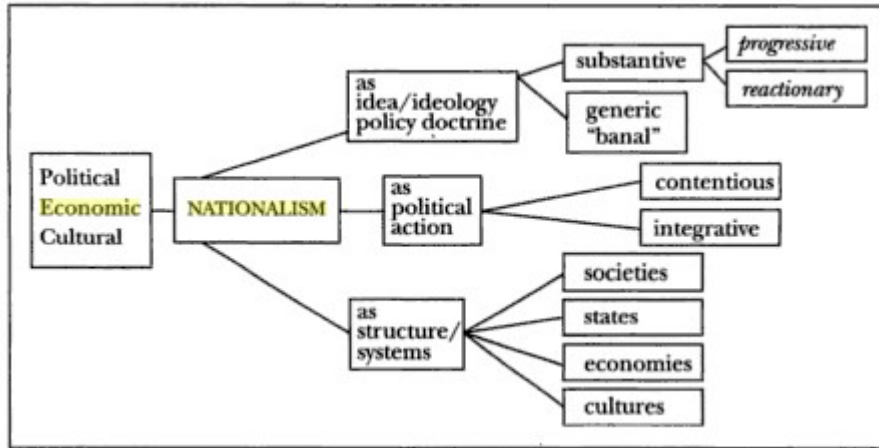
Ancak Hans Kohn buna itiraz etmektedir. Kohn'a göre iktisadi milliyetçilik, siyasi veya kültürel milliyetçilikten daha gençtir (Szlaifer, 2012:11).

1945 öncesi dönemde iktisadi milliyetçilikle ilgili çalışmaların daha yoğun olduğu görülmektedir. Bu dönemde Leo Pasvolsky, Antonin Basch, Thomas Balogh, Theodore Gregory, Arthur Salteri Lewis Lorwin ve Oskar Lange'nin yaptıkları çalışmalar önemlidir (Kofman, 1990:22).

2. Dünya Savaşı sonrası dönemde iktisadi milliyetçilik ile ilgili çalışmaların azaldığı görülmektedir. Soğuk savaş döneminde ise uluslararası politik ekonomi konusundaki tartışmalar liberalizm ve Marksizm çerçevesinde ele alınmıştır. Bununla birlikte bu dönemde liberal iktisatçıların iktisadi milliyetçilik terimini iki dünya savaşı arasındaki dönemi eleştirmek amaçlı kullandıkları bilinmektedir. Liberal olmayan iktisatçılar ise terimi yabancı yatırımlar, dalgalı kur sistemi ve özerk ekonomi politikalar üzerindeki tarifeler, kotalar, sübvansiyonlar ve kısıtlamalar ile ilgili kullanmışlardır (Helleiner, 2012:3).

İktisadi milliyetçiliğin tarihi küresel kapitalizmin gelişimiyle de bağlantılıdır. Kapitalizm ve iktisadi milliyetçilik arasındaki ilişki açık uçludur. Kapitalizm dünya çapında bir piyasa sistemidir. Kapitalizmde üretim ilişkileri sermaye sahiplerine yönelik ekonomik fazlanın organize edilmesiyle ilgilidir. İktisadi milliyetçilik ise söz konusu fazlanın olabildiğince çok bir şekilde ulusal sınırlar için kalmasını sağlamak ile ilgilidir (D'Costa, 2012:7).

İktisadi milliyetçilik ile ilgili genel bir teori oluşturmak zor olsa da ulusal kimlik ile ekonomi arasındaki bağlantı kurulursa kısmi bir teorik çerçeve oluşturulabilir. Şekil 1'de bu şekilde bir teorik çerçeve gösterilmektedir.



Şekil 1: İktisadi Milliyetçilik İçin Analitik Bir Çerçeve

Kaynak: (Pickel, 2005:12)

İktisadi milliyetçiliği sadece ekonomik bir doktrin veya ideoloji olarak değil milliyetçilik bağlamında ele almak onun daha anlaşılabilir olmasını sağlayacaktır. Bu aynı zamanda iktisadi milliyetçiliği üç boyutta ele almayı gerekli kılar. Bu üç boyut; ideoloji veya siyasi olarak, siyasi hareket olarak ve yapısal olarak ele alınması ile ilgilidir (Pickel, 2005:12).

İktisadi milliyetçilik her şeyden önce bir ülkenin kendi işlerinde kontrollü olması ve diğer ülkelerle barış içinde yaşaması ile ilgilidir (Colbourne, 1933:278).

Robert Gilpin iktisadi milliyetçiliği devlet merkezli bir yaklaşımla ele alır ve terimi realist uluslararası ekonomi politikası ile bağlantılı olarak açıklar (Gilpin, 2001:14). Gilpin'e göre iktisadi milliyetçilik, ekonomik faaliyetlerin devlet çıkarlarına uygun olması ile ilgilidir (Gilpin, 1987:31).

İktisadi milliyetçilik, uluslararası ekonomi politiğin realist kanadı ile ilişkilidir. Realist-merkantilizm en eski politik ekonomi yaklaşımıdır. Bu yaklaşımın varsayımları şunlardır (Gill, 1988:25-30):

- Uluslararası ortam yapısı gereği çatışmalıdır. Bu çatışmalı dünyada tek belirleyici olan güçtür. Küresel bir gücün yokluğu anarşi demektir.
- Realist akımın temel analiz birimi olan devlet toplumun çıkarlarını gözetmektedir. Her bireyin çıkarı, hayatta kalma dürtüsü, güvenlik ve güç arayışı tarafından şekillenir. Devletin olmadığı bir durum Hobbes'un "doğa durumunda" ki anarşi ortamına benzer. "Doğa durumunda" herkese karşı savaş ihtimali vardır.
- Devletin dış ekonomi politikasının merkezinde ulusal güvenlik vardır. Bu nedenle uluslararası ilişkilerde diğer devletlerle dayanışma tehlikelidir. Bir ülkenin ekonomik güvenliği kendine yeterli olması ile sağlanacaktır.

2.2. İktisadi Milliyetçilik Taraftarları

2.2.1. Merkantilist Miras

"Merkantil sistem" tabiri Adam Smith tarafından kendisinden önceki düşünce dünyasını ifade etmek için kullanılmıştır. Kronolojik olarak merkantilizm 16., 17. ve 18. yüzyılları kapsar ve coğrafi olarak da İngiltere ve Batı Avrupa'nın kıta ülkelerini kapsar (Heilperin, 1960:68).

Realist uluslararası ekonomi politiğın temelinde merkantilist ve korumacı politikalar vardır. Realizm, merkantilizm ile yakından ilgilidir. Merkantilistler genellikle ekonomik tehditlere odaklanırken realistler fiziksel tehditlere odaklanırlar (Balaam ve Dillman, 2011:57).

2.2.2. Fichte'nin İktisadi Yeterlilik Modeli

Fichte'nin ekonomiye ilişkin görüşleri "Kapalı Ticaret Devleti" adlı eserinde ayrıntılı olarak yer almaktadır. Bu eserde Fichte ülkelerin birbirinde izole edilmesi gerektiğini ileri sürmektedir. Fichte'ye göre ulusal ekonomi tamamen devlet tarafından planlanmalıdır. Devlet ekonomide hangi malların ne miktarda üretileceğini, her faaliyet dalında kaç kişinin çalışacağını ve malların hangi fiyattan kimlere satılacağını belirlemelidir (Heilperin, 1960:85).

Fichte'nin hareket noktası Fransız işgali altındaki Alman ulusunu yeniden diriltme çabası olmuştur. Fichte'ye göre Almanya için yeni bir ekonomik sistem inşası için iç ve dış ticaretin devlet tarafından yapılmalıdır. Ekonomik faaliyetlerin kontrolü ve denetleyicisi devlet olmalıdır. Fichte, mülkün sahibi olarak devleti görür. Devlet toprağı halkına kiralayacak ve toprağı işlemeyenlerden geri alacaktır (Yıldırım, 2011, 2-3).

Fichte, bireyciliğe karşı kolektif olmayı savunuyor, serbest dış ticaret teorisine karşı otarşik eğilimlerden yanaydı. Fichte, otarşik sosyalizmin teorikiliğini yapmaktaydı (Kazgan, 2000:180). Fichte otarşik yani kendi kendine yeten ekonomi politikası savunur ve mal ve sermaye sahiplerinin mallarını ve sermayelerini serbestçe kullanımının kısıtlanması gerektiğine inanır. Fichte'ye göre her millet kendi kendine yeter ekonomi modelini benimserse milletler arası savaşa neden olacak bir şey kalmayacaktır (Yıldırım, 2011, 110).

2.2.3. John Maynard Keynes'in İktisadi Milliyetçilik Görüşü

Keynes, Laissez Faire'ci iktisat anlayışına karşı çıkararak ekonomik güçlerin kendi haline bırakıldığında tam istihdam seviyesinde üretilen mallara eş değer efektif talep yaratılamayacağını savunur. Bu nedenle Keynes'e göre devletin ekonomide alacağı önlemler ile krize çözüm bulunabilir (Eaton, 2013:44-45).

Keynes'in iktisadi milliyetçiliğe dönüşü yavaş ve aşamalı bir süreçte mümkün olmuştur. Savaş sonrası dönemde korumacı politikalar ile ilgili düşüncelerinde hayal kırıklığına uğramıştır. Bu nedenle Keynes'in bu konu ile görüşlerini üç döneme ayırarak incelemek

gerekir. İlk dönem 1923'e kadar olan ve "Para Reformu Üzerine El Kitabı"nın yayınlandığı Keynes'in serbest ticarete yakın olduğu dönemdir. İkinci dönem 1923'ün sonlarında başlayıp 1943'e kadar devam eden ve ekonomik yalıtımdan yana olduğu dönemdir. Son dönem ise 1943'de başlayıp ölümüne kadar devam eden 1946 yılına kadarki olan dönemdir (Heilperin, 1960:98-99).

19. yüzyıl sonundaki ve 20. Yüzyıl başlarındaki Alman Tarihçi Okulu sayılmazsa Büyük Bunalım döneminde ulusal ekonomi teriminin sadece Keynes tarafından kullanıldığı görülmektedir. Keynes, merkantilizmin dış ticaret dengesi ile ilgili görüşlerini ifade etmiştir. Keynes'e göre korumacılık bir ülke için ihracat fazlası oluşturarak ülkenin büyümesine katkı sağlar ancak aynı durum bir bütün olarak dünya ekonomisi için geçerli değildir (Szlajfer, 1990:70-71).

3. TİCARET POLİTİKASININ EKONOMİ POLİTİĞİ

3.1. Geleneksel Ticaret Teorisinin Sorgulanması

1930'ların başlarından itibaren uluslararası ticaretin açıklanmasında Eli Heckscher ve Bertil Ohlin tarafından geliştirilen faktör donatımı veya faktör oranları teorisi kullanılmıştır. Bu teoriye göre (Gilpin, 2001:206-207):

- Bir ülke yoğun olarak sahip olduğu malların ihracatını yapacaktır. Örneğin sermaye açısından zengin bir ülke sermaye yoğun malları ihraç edecektir
- Bol kaynağa sahip üretim faktörleri sahipleri bu ticaretten fayda sağlarken kıt kaynağa sahip üretim faktörleri bu ticaretten zarar görecektir. (Stolper-Samuelson Teoremi)
- Üretim faktörleri (sermaye veya emek) ve mal ticareti aynı etkiye sahiptir ve birbirlerinin yerini alabilir. (Mundell Eşdeğerliliği)
- Belirli koşullar altında ticaret faktör fiyatlarını eşitler (Faktör fiyatları eşitliği teoremi)

Ancak beşeri sermaye ile ilgili gelişmeler bu teoriye yönelik sorgulamaları artırmıştır. Leontief, ABD ekonomisini incelemiş ve ABD'nin emek yoğun mallarda karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğunu keşfetmiştir. Bu çalışma sermaye açısından zengin olan ABD'nin sermaye yoğun malların üretiminde uzmanlaşmış karşılaştırmalı üstünlük elde edeceğini öne süren Heckscher-Ohlin teorisini geçersiz kılmıştır. Bu ise eğitim ve teknik bilgi

yatırımlarının artması ve ABD işçilerinin beceri ve verimlilik artışları sonucu gerçekleşmiştir (Gilpin, 2001:208).

Heckscher-Ohlin modeli farklı faktör yoğunluğuna sahip ülkeler arasındaki ticaret dikkate alınarak oluşturulmuştur. Oysa uluslararası ticaretteki gelişmeler benzer faktör donatımına sahip ülkeler arasında ve endüstri-içi ticarete doğru kaymanın olduğunu göstermiştir (Gilpin, 2001:208-209).

Savaş sonrası dönemin önemli bir diğer gelişmesi uluslararası ticaretin entegrasyonu ve çok uluslu şirketler tarafından doğrudan yatırımlardaki artıştır. Böylece hem sanayi üretimi hem de hizmetler sektöründe uluslararasılaşma hız kazanmış ve tüm bu gelişmeler ticaret sistemini etkilemiştir. Dünya ticaretinin önemli bir kısmı artık küresel stratejinin bir parçası olarak firmalar tarafından belirlenen fiyatlarla ve firma içi transferlere benzer şekilde yapılır hale gelmiştir (Gilpin, 2001:209-210).

Geleneksel ticareti işlevsiz kılan bir diğer gelişme de karşılaştırmalı üstünlüklerden rekabetçi üstünlüğe geçiş olmuştur. Bu özellikle yüksek teknoloji sektörlerinde görülmektedir. Bu konuda özellikle Michael Porter'ın bazı sektörlerde firmaların neden diğer ülkelerdeki sektörlerden daha rekabetçi olduğunu anlamaya yönelik çalışması önemlidir. Örneğin ABD uçak sanayinde çok güçlüyken Japonya elektronik ve otomobilde üstünlüğe sahip olmuştur (Gilpin, 2001:211).

Ticaret politikalarındaki tüm bu gelişmeler "yeni ticaret teorisi" denilen ve stratejik ticaret politikası olarak da bilinen yeni bir akımın doğmasına yol açmıştır. Stratejik ticaret teorisi eksik rekabet, ölçek ekonomileri, yaparak öğrenme ve AR-GE faaliyetlerini kapsamaktadır (Gilpin, 2001:214).

Stratejik ticaret politikası aslında dış ticarete korumacılığı savunan bir görüş olması dolayısıyla önemlidir. Buna göre sanayileşmiş bir ülke yarı geçişkenler, bilgisayar, iletişim araçları gibi stratejik endüstrilerin özendirilmesi ile gelecekteki büyüme oranlarını artırır. Bu nedenle ülke dış ticarete korumacılık politikası uygular, sübvansiyon ve vergi önlemleri ile büyümesini sürdürülebilir yapabilir. Stratejik sanayi ve ticaret politikasının örneklerine 1950'lerde Japonya'da çelik endüstrisinde, 1970 ve 1980'lerde yarı geçişkenlerde görülmüştür. Japonlar korumacı önlemlerle 1980'lerin ortalarında ABD'nin yarı geçişkenler piyasasını ele geçirdi (Seyidoğlu, 2003:127-128).

Bir ekonomi için bazı sektörler iki açıdan stratejik olabilir. İlk olarak bazı sektörler girdi birimi başına daha yüksek değer sağlar. Tam rekabetin geçerli olduğu ekonomide bu

durum tam ortaya çıkmasa da, ölçek ekonomileri ve giriş engellerinin olduğu rekabetin eksik olduğu ekonomilerde bu durum geçerlidir. İkincisi ise bazı sektörler dışsal ekonomilere neden olduğundan girdi birimi başına daha yüksek değer oluştururlar (Krugman, 1993:26).

Stratejik ticaret politikası, ABD'nin açık ticarete olan bağlılığı ve diğer ülkelerin nispeten küçük olmalarından sağladıkları ABD'ye karşı haksız avantaj sağlamalarına ABD'nin verdiği karşılıkla ilgilidir. Bu politikalar ayrıca yabancı ülke hükümetleri tarafından desteklenen firmaların ABD firmalarının yerini ele geçirmeleri açısından da önemlidir (Grossman ve Richardson, 1993:30).

Stratejik ticaret politikalarının önem kazanmasında üç gelişme etkili olmuştur. Teknolojide yaşanan değişim ve rekabetin küreselleşmesi yarı geçişken, uçak ve telekomünikasyon sektörlerinde hükümetlerin müdahalesinin artmasına neden olmuştur. Özellikle Japonya, Avrupa ve yeni sanayileşen ülkelerde hükümetlerin bu sektörlerde müdahalesi oldukça artmıştır. İkincisi savaş sonrası dönemde Japonya'ya karşı tekstil sektöründe uygulanan ilk yaptırımlar da dahil olmak üzere yarı geçişken sanayinin önemi çok artmıştır. Son olarak ABD'nin stratejik ticaret politikasına olan dönüşü uluslararası ticaretteki değişim ile birlikte ele alınmalıdır (Milner ve Yoffie, 1993, 95-96).

3.2. Korumacılık Teorileri: Çıkar Temelli ve Kurumsal Teoriler

Çıkar temelli teorilerde üç faktör önemlidir. Birincisi bu teoriler ticaret politikasını gerçekleştiren aktörleri tanımlamaktadır. Ticaret politikasını hükümetler yapar ancak bu toplumsal aktörlerin tercihlerini yansıtacak şekilde devlet menfaatine dayalı olarak yapılmış olabilir. İkincisi bu teoriler bu aktörlerin ticaret ile ilişkili tercihleri ile bağlantı olabilmektedir. Üçüncüsü bu teoriler ticaret politikası oluşturulurken kimlerin tercihlerinin hakim olacağı konusunda açık ve kesin varsayımlara dayalıdır (Walter ve Sen, 2009: 60-61).

Devlet çıkarına dayalı ticaret politikaları; sektörel, teknolojik ve ekonomik kazanç ile ilgilidir. Korumacılıkta sektörel önceliği gözeten ayrıma göre ulusal savunmada savunma sanayileri ve sektörlerinin önemi büyüktür. Bu argümana göre devlet stratejik olarak görülen ulaşım, ağır makine, makine araç-gereçleri ve yüksek teknoloji sektörlerini korumalıdır. İkinci olarak teknolojinin oluşturduğu dışsallık nedeniyle de korumacılığı savunmak mümkündür. Teknoloji ekonominin geri kalanı için pozitif dışsallıklar

oluşturmaktadır. Özellikle lider teknolojiler ülkeye küresel rekabette fayda sağlamaktadır. Son olarak uluslararası ticaretten görece kazanç ile ilişkilendirilen neorealizm korumacılığın genel yapısına odaklanmaktadır. Neorealist argümanın kökeni Grieco'nun neoliberal varsayımlarına yönelik eleştirilerine dayanmaktadır. Neoliberal görüşe göre serbest ticaret tüm ülkeler için mutlak kazanç sağlamak için gereklidir. Oysa Grieco anarşik bir uluslararası politik sistemde defansif pozisyon kazanç sağlamak için gereklidir (Walter ve Sen, 2009: 61-66).

Kurumsal teoriler başlığı altındaki anayasal yetki; yürütme ve yasama arasındaki anayasal yetki dağılımı bakımından gündem üzerinde kontrolü ile ilgilidir. Parlamenter sistemde gündem yürütme ile birlikte belirlenir ancak başkanlık sisteminde bu değişik biçimler almakla birlikte dış politika başkanın kontrolündedir (Walter ve Sen, 2009: 79). Parlamenter sistem ve anayasal yetkinin korumacılık için yardımcı olan yönleri sistemsel tercihlere göre değişebilmektedir.

3.3. Dış Politika Aracı Olarak Ticaret

Birçok devlet yıllarca ticareti politik, sosyal ve ekonomik amaçlı kullanmıştır. Örneğin 1980'lerde Reagan yönetimi Vietnam, Kamboçya ve Nikaraguay gibi komünist hareketlere destek veren ülkelere; Libya, İran, Küba, Suriye ve Yemen gibi terörizme destek veren ülkelere veya ırkçı ayrımcılığın görüldüğü Güney Afrika gibi ülkelere ticaret sınırlamaları koymuştur. 1. Körfez Savaşı'ndan sonra Birleşmiş Milletler Kuveyte müdahalesinden dolayı ve kitle imha silahı üretimini durdurmak için Irak'a yönelik yaptırımlar uygulamıştır. Bu tür yaptırımlar popülitesini kaybetmesine rağmen BM Güvenlik Konseyi 2006 yılında nükleer ve diğer kitle imha silahları üretimi ve testinden dolayı Kuzey Kore'ye yönelik yaptırımlar uygulamıştır. Bu kısıtlamalar Kuzey Kore'ye giren malların denetimini ve gemi, uçak veya tren ile çıkışını da kapsayan kontrolleri içeriyordu (Balaam ve Dillman, 2011:151).

Ancak 1990'ların ortasında birçok devlet bu tür yaptırımların sıradan insanları çok fazla etkilediğinden dolayı uygun bulmamaya başladı. Bu yaptırımlara yönelik en büyük itiraz söz konusu yaptırımların yaptırıma maruz bırakılan ülke politikaları üzerinde bir etkisinin olmadığı yönündedir (Balaam ve Dillman, 2011:152). 1993 ile 1996 arasında ABD'nin 35 ülkeye yönelik yaptırım uyguladığı belirtilmiştir. Sadece 1995 yılındaki yaptırımların ABD şirketlerine olan maliyeti 15 ila 19 milyar dolar arasında değişmektedir. 200.000 işçi bundan zarar görmüştür.

3.4. Savaş Sonrası Ticaret Rejimi

2. Dünya Savaşı sonrası ticaret rejimi 1944 yılında Bretton Woods konferansındaki görüşmeler sonucu ortaya çıkmıştır. ABD hiç kuşkusuz sanayi gücü olarak serbest ticaret ve dış piyasaların açık olmasını istiyordu. 1948 yılında ABD ve başlıca ekonomik partnerleri resmi tarifelerin azaltılarak özgür ve tarafsız bir ticaret sistemi için Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT)'ni oluşturdu. GATT değişmez kurallı ve çok yanlılığa dayalı bir ticaret sistemidir. Sistemin diğer bir özelliği de genel karşılıklılık ilkesi ile ilgilidir ki bu ilke ticaret liberalizasyonunun karşılıklı görüşmeler ile yapılmasını gerektirmektedir. GATT ayrıca anlaşmazlıkların tarafsız yargı hükümleri ile çözülmesini de kapsar (Gilpin, 2001:217-218).

Savaş sonrası dönemde ticaret engelleri kaldırmaya yönelik pek çok müzakere yapılmıştır. Bunların en önemlisi ABD tarafından başlatılan ve Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun olası ticaret saptırmasına yönelik artan endişelere cevap niteliğinde olan Kennedy Turu (1964-67)'dur. Bu turdaki en önemli gelişmeler sanayi malları üzerindeki tarife oranlarının yaklaşık % 33 indirilmesi ve dampinge karşı yapılan düzenlemelerdir. Ticaret liberalizasyonuna yönelik diğer en önemli müzakereler ise Tokyo Turu'nda (1973-1979) yapılmıştır. Bu turda birçok sanayi ürünüde tarife indirimleri, tarım ticaretinde liberalizasyon ve tarife dışı engellerin azaltılması vardır (Gilpin, 2001:220).

3.5. Uruguay Round ve Dünya Ticaret Örgütü

GATT toplantıları içinde en kapsamlısı olan Uruguay görüşmelerinde tarımsal sübvansiyonlar, hizmet ticaretinin serbestleştirilmesi, fikri ve sınai mülkiyet haklarının korunması gibi konular görüşülmüştür. Görüşmeler şu şekilde sonuçlanmıştır (Seyidoğlu, 2003: 197-199):

- a) Gelişmiş ülkeler sanayi malları üzerindeki tarifelerde ortalama %34 indirim yapmayı kabul ettiler ve sanayi ürünleri üzerindeki ağırlıklı tarife oranının yaklaşık %3'e inmesini kabul ettiler.
- b) Gönüllü ihracat kısıtlamalarının 4 yıl içinde kaldırılacağı kabul edildi.
- c) Azgelişmiş ülkeler tarife artırmayacak mevcut tarifeler zamanla düşürülecektir.
- d) Gelişmiş ülkeler tarımsal ürünler ithalatında uyguladıkları tarife oranlarını 6 yılda %36; az gelişmiş ülkeler de 10 yılda %24 azaltacaklardır. Ticareti bozan iç desteklerdeki indirim

oranları gelişmiş ülkelerde 6 yılda %20 ve az gelişmiş ülkelerde 10 yılda %13'tür. Ayrıca ihracat sübvansiyonlarıyla ilgili olarak gelişmiş ülkeler bütçe harcamalarını %36, sübvansiyon verdikleri ürün sayısını %24 azaltacaklardır. Az gelişmiş ülkeler için bu oranlar sırasıyla %24 ve %14'tür.

e) Tekstil ve giyim üzerindeki tarifeler %25 indirilecektir.

f) Hizmetler Ticareti Genel Anlaşması ile hizmet ticaretini serbestleştirmeye yönelik çalışmalara devam edilmesi kararlaştırılmıştır.

g) Patentler, telif hakları, ses bandı yapımcılarının hakları, ticaret markaları, sınai tasarımlar, coğrafi işaretler, ticaret sırları kapsayan sınai ve fikri mülkiyet haklarının korunmasıyla ilgili uluslararası standartlar ilk kez ortaya çıkmıştır.

h) Miktar kısıtlamaları sanayileşmiş ülkelerde 2; gelişmekte olan ülkelerde 5 yıl içinde kaldırılacaktır.

ı) Üye ülkelerin ticaret politikaları ve uygulamalarını ve bunların çok taraflı ticaret sistemindeki etkilerini gözlemeye yönelik ticaret politikalarını gözden geçirme mekanizması oluşturulmuştur.

3.6. Serbest Ticarete Yönelik Yeni Tehditler

Uruguay Raund'da çözülmemiş sorunları görüşmek ve serbest ticareti kısıtlayan engelleri ortadan kaldırmak üzere Dünya Ticaret Örgütü 1999'da Milenyum Raund görüşmeleri başlatmıştır. Ancak bu görüşmeler ertelenmiştir. Ancak Dünya Ticareti genişledikçe özellikle ABD için ulusal çıkarlara ters olabilmektedir. Bu nedenle işgücü standartları, insan hakları, çevre ve ulusal egemenliği kapsayan "yeni ticaret gündemi" oluşturulmuştur. ABD ve Avrupa bu konuların ticaret görüşmelerinde konuşulmasını istese de bu konular bazı korumacılar tarafından istismar edilebilmektedir. ABD'de çevrecilerin ticaret rejimine karşı muhalefetleri 1990'ların sonunda yoğunlaşmıştır. ABD çevrecileri ticaret rejimine yönelik eleştirilerinde ikiye ayrılmışlardır. İlk grup serbest ticaret ilkelerini kabul etmekle birlikte ticaret görüşmelerinde çevre korumasına ticaretin serbestleştirilmesi kadar öncelik tanınmasını istemektedir. Bu grup ayrıca DTÖ'nün halka daha açık hale getirilmesi gerektiğine inanmaktadır. İkinci ve daha büyük olan radikal grup ise serbest ticaret ve DTÖ karşıtıdır. Bu grup DTÖ'nün ABD'nin ulusal güvenliğine aykırı olduğuna inanmaktadır (Gilpin, 2001:225-226).

Çalışma standartları da özellikle ABD'de ticaret serbestleştirmelerinde önemli hale gelmiştir. Uluslararası Çalışma Örgütü çalışma standartlarını belirlese de bu örgütün söz konusu sorunlarla baş ettiğine olan inanç zayıftır. Birçok iktisatçı, iş adamı ve hükümet çalışma standartlarının ve insan hakları konularının ticaret görüşmelerinde yer alması gerektiğinde hem fikirdir. Ancak gelişmekte olan ülkeler Batılı standartların dayatılmasından rahatsızlık duymaktadırlar. Bunu savunanlar bu tekliflerin korumacılık güdüleriyle yapıldığını ve onların karşılaştırmalı avantajını azalttığını ileri sürmektedirler (Gilpin, 2001:227-228).

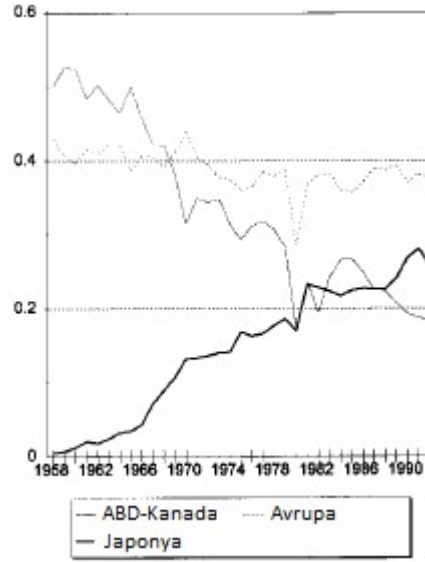
4. ABD TİCARET POLİTİKASININ EKONOMİ POLİTİĞİ: OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÖRNEĞİ

4.1. ABD'nin Otomotiv Korumacılığının Tarihsel Gelişimi

1970'lerden önce otomotiv endüstrisinde ticaret politikasının bir önemi yoktu. 1960'ların ortası ve sonları boyunca ABD otomotiv endüstrisi Japon piyasasına ulaşmak için Japon ticaret rejiminin ve düşük tarifelerin uygulanmasını bekliyordu. Tekstil ürünlerine kota ve çelik ihracatı gibi konularda otomotiv endüstrisindeki bu sorunlar da eklendi. 1970'lerin ortalarında ticaret politikası sanayide çok daha öncelikli hale gelmeye başladı. 1970'ler boyunca ABD otomotiv işçileri sendikası liberalizasyon programını desteklemeye devam etti. 1974'de otomobil ithalatındaki artışlar kota sisteminin tekrar gözden geçirilmesini gerektirdi. 1975'in ortalarında sendika, 7 ülkeden otomobil ihracatına ilişkin dumping soruşturmasına destek verdi. 1976'da Maliye Bakanlığı soruşturmayı durdurma ve yabancı firmalarla konuyu müzakere etme kararı verdi. 1975'den 1976'ya gelindiğinde ABD üreticileri tarafından yapılan sevkiyat %38 artmıştır (Nelson, 1996:134-135).

1977 sonlarında ABD otomotiv işçileri sendikası ithalat kısıtlamaları için bir çağrı yaptı. ABD otomobil üretimi için Toyota ve Datsun'a yönelik baskılar çoğaldı. 1979'da doların değer kaybetmesi, petrol fiyatlarındaki artış ve dünya genelinde enflasyondaki artışla birlikte durum daha da kötüleşti. ABD deniz aşırı üretim tesislerine milyarlarca dolar yatırım yapmayı planladığını duyurdu. Yıl sonunda ithalatın payı %22 olmuş, sanayi üretimi petrol şoku öncesi seviyenin de altına düşmüş ve sanayi sektöründe 200.000 den fazla kişi işsiz kalmıştır. Ancak 1979'da otomobil endüstrisi ile ilgili en önemli gelişme en büyük üç otomotiv şirketinden en zayıf olan Chrysler şirketinin iflasın eşiğine gelmesi ve

ABD hükümetinin Chrysler'ın iflas etmesini önlemek için 1.5 milyar dolarlık borca garanti vermesidir. Chrysler 1960'larda agresif bir genişleme stratejisi izlemiş, 1970'de finansal krize sürüklenince 27 milyon dolar kayıp yaşamıştır. 1978'de yaklaşık 205 milyon dolar kaybı ve 1 milyar dolardan fazla ise borcu bulunmaktadır. 1980'lerin başında ise otomotiv endüstrisindeki sıkıntılar siyasi bir mesele olarak tartışılmaya başlandı. Uzunca bir süredir ABD firmalarının hakim olduğu endüstri Japon firmalarının tehdidi ile karşı karşıya kalmıştır (Nelson, 1996:135-137). 1980'lerin başında ABD Japonya ile gönüllü ihracat anlaşması imzalayarak kendi otomotiv piyasasını korumaya çalışmıştır. Söz konusu anlaşma Japonya'dan ABD'ye yapılacak otomobil ihracatına sayısal sınırlama getiriyordu (Balaam ve Dillman, 2011:446).



Şekil 3: Dünya Otomobil Üretimi Payları (1958-1990)

Kaynak: (Nelson, 1996:140).

Şekil 3'de görüldüğü gibi Japonya'nın dünya otomobil üretimindeki payı 1958 yılından itibaren artmaktadır. Aynı dönemde ABD ve Kanada'nın payı düşüş göstermektedir. 1980 yılından itibaren Japonya'nın payının ABD-Kanada payına ulaştığı ve hatta bundan sonraki bazı yıllara üzerine çıktığı da görülmüştür.



Şekil 4: Dünya'da Motorlu Taşıtların Üretimi, 2007-2013, (milyon adet)

Kaynak: (T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2014:8)

Şekil 4'de 2007-2013 döneminde Dünya'da motorlu taşıtların üretimi gösterilmektedir. Sadece kriz yılları olan 2008 ve 2009 yıllarında bir düşüş gözükürken 2010 yılından itibaren sürekli bir artış dikkat çekmektedir.

Tablo 1
Ülkelere Göre Motorlu Araç Üretimi (2009-2013)

	2009		2010		2011		2012		2013	
1	Çin	13.790.994	Çin	18.264.667	Çin	18.418.876	Çin	19.271.808	Çin	22.116.825
2	Japonya	7.934.516	Japonya	9.625.940	ABD	8.653.560	ABD	10.328.884	ABD	11.045.902
3	ABD	5.708.852	ABD	7.761.440	Japonya	8.398.654	Japonya	9.942.711	Japonya	9.630.070
4	Almanya	5.209.857	Almanya	5.905.985	Almanya	6.311.318	Almanya	5.649.269	Almanya	5.718.222
5	G. Kore	3.512.926	G. Kore	4.271.941	G. Kore	4.657.094	G. Kore	4.557.738	G. Kore	4.521.429
6	Brezilya	3.182.617	Brezilya	3.648.358	Hindistan	3.936.448	Hindistan	4.145.194	Hindistan	3.880.938
7	Hindistan	2.632.694	Hindistan	3.536.783	Brezilya	3.406.150	Brezilya	3.342.617	Brezilya	3.740.418
8	İspanya	2.170.078	İspanya	2.387.900	Meksika	2.680.037	Meksika	3.001.974	Meksika	3.052.395
9	Fransa	2.047.658	Meksika	2.345.124	İspanya	2.353.682	Tayland	2.483.043	Tayland	2.532.577
10	Meksika	1.561.052	Fransa	2.229.421	Fransa	2.294.889	Kanada	2.463.732	Kanada	2.379.806
11	Kanada	1.490.632	Kanada	2.071.026	Kanada	2.134.893	Rusya	2.231.737	Rusya	2.175.311
12	İran	1.395.421	Tayland	1.644.513	Rusya	1.988.036	İspanya	1.979.179	İspanya	2.163.338
13	UK	1.090.139	İran	1.599.454	İran	1.648.505	Fransa	1.967.765	Fransa	1.740.000
14	Tayland	999.378	Rusya	1.403.244	Tayland	1.478.460	UK	1.576.945	UK	1.597.433
15	Çek C.	974.569	UK	1.393.463	UK	1.463.999	Çek C.	1.178.938	Endonezya	1.208.211
16	Polonya	884.133	Türkiye	1.094.557	Çek C.	1.199.834	Türkiye	1.072.339	Çek C.	1.132.931
17	Türkiye	869.605	Çek C.	1.076.385	Türkiye	1.189.131	Endonezya	1.065.557	Türkiye	1.125.534
18	İtalya	843.239	Polonya	869.376	Polonya	837.948	İran	989.110	Slovakya	975.000

Kaynak: (T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2014: 9.)

Tablo 1'de 2009-2013 döneminde ülkelere göre motorlu araç üretimi gösterilmektedir. Tüm dönem boyunca Çin'in liderliği artarak devam etmektedir. Bunda sanayileşmiş ülkelerin üretimlerini işgücünün ucuz olduğu Çin'e kaydırmalarının da rolü vardır. 2. ve 3. sıralar ABD ve Japonya arasında gidip gelmektedir. Özellikle 2009'da dünya otomobil üretiminde daralmaya neden olan kriz döneminde Japonya ikinci iken 2011 yılında bu sırasını ABD'ye kaptırmış ve üçüncülüğe gerilemiştir. Almanya istikrarlı bir şekilde dördüncülüğü korumaktadır. Aynı şekilde Güney Kore'nin beşinci sıradan düşmemesi önemlidir. Brezilya ve Hindistan'ın altıncılık için bir rekabeti göze çarpmaktadır. Türkiye ise 16. ve 17. lik arasında gidip gelmektedir.

70 ve 80'ler boyunca denge korumacı güçlerin lehine kayınca ABD ve diğer sanayileşmiş ülkelerde korumacılık artmıştır. Bunun çeşitli sebepleri vardır. İlk olarak söz konusu

yaklaşık 20 yıl boyunca makroekonomik koşullar oldukça zorlaşmıştı. İşsizlik oranlarındaki artış korumacılığa davetiye çıkarır gibiydi. İkincisi, Japonya ve Avrupa'ya göre ABD'nin büyümesi yavaşlamış ve rekabetçi yapısı zayıflamıştır. Üçüncüsü serbest ticarete yönelik destekte bir azalma görülmüştür. Özellikle telekomünikasyon ve bilgisayar gibi stratejik sektörlerin desteklenerek ticaret kazanımlarına dair olan inanç güçlenmiştir. Son olarak korumacılığın Demokratlar ve Cumhuriyetçiler arasında bir siyasi mesele haline gelmiş olması da korumacılığa yönelik ilginin artmasına neden olmuştur (Salvatore, 1993:326-327).

4.2. Küresel Krizde Artan Korumacılık

Birçok araştırmacı 2008 krizinin nedenleri üzerine yoğunlaşsa da krizin en önemli sonuçlarından birisi korumacılık düşüncesinin yeniden gündeme gelmiş olmasıdır. 21. yüzyılda korumacılık eğilimlerinin artmasında küresel krizin rolü yadsınamaz. Bu nedenle krize karşı hükümetlerin ne yaptıkları önemlidir. Devletin küresel krizle mücadelede bir şeyler yapması gerektiği yolundaki yoğunlaşan düşünceler devletin müdahale etmesi gerektiği şeklindeki talepler ile sonuçlanmıştır. ABD hükümeti krizde kurtarma paketleri açıklamıştır.

Oto sektörünü kurtarma planları, bu uygulamaların başında gelmektedir. Örneğin Chrysler ve General Motors şirketleri ABD hükümetinden 17,4 milyar \$ ödünç almış; Fransa Renault ve Peugeot'a yaklaşık 3'er milyar \$ borç vermiş; İtalya, Almanya, İsveç ve Birleşik Krallık ise, kendi şirketlerine 1,2'den 4 milyar \$'a kadar değişen miktarlarda devlet yardımı taahhüt etmiştir (Kalaycı, 2011:73).

Krizden çıkışta ülkelerin elinde korumacılık silahı vardır. Bu durum yeni liberalizme karşı yeni merkantilizm olarak yorumlandı. Korumacılık, korkulması gereken bir hortlak veya acı ilaç olarak değerlendirildi. Korumacılık her şeyden önce proaktif ticaret politikası stratejisidir (Kalaycı, 2011:70).

Tablo 2
Küresel Kriz Süresince Alınmış Önlemler

<i>Kasım 2008- Aralık 2009</i>	<i>Alınan önlem sayısı (1) + (2)</i>	<i>Ticareti serbestleştirme ya da sıfır-nötr korumacı önlemler (1)</i>	<i>Korumacı önlemler (henüz uygulanan ya da ilan edilen) (2)</i>	<i>Uygulanan korumacı önlemlerin etkilediği sektör sayısı (3)</i>	<i>Uygulanan korumacı önlemlerin etkilediği ticaret or- tağı sayısı (4)</i>
G8	207	21	186	51	179
G20	446	56	390	58	196
Euro Bölgesi	27	4	23	14	118

Kaynak: (Kalaycı, 2011:75).

Tablo 2’de, G8, G20 ve Euro Bölgesi ülkeleri tarafından alınmış koruma kararları görülmektedir. G8 grubu 186 ve G20 grubu 390 tane korumacı önlem alırken, Euro bölgesi sadece 23 adet önlem almıştır. Söz konusu korumacı önlemlerden etkilenen sektör sayısı G20 ülkelerinde 58 iken, Euro Bölgesi’nde sadece 14’tür. Buna karşılık uygulanan korumacı önlemlerden etkilenen ticaret ortağı sayısı G20’de 196, Euro Bölgesinde 118’dir.

4.3. ABD Otomotiv Sektöründe İktisadi Milliyetçilik

Otomotiv sektörü küresel krizden etkilenen sektörlerden birisidir. Gittikçe daha az sayıda insanın yeni bir araç alma gücünün olmaması endüstrinin küresel krizde etkilenmesinde birincil neden olmuştur. General Motors, Ford ve Chrysler gibi üç büyük otomotiv üreticisi Amerikan pazarında artan yabancı otomobil üreticilerinden gelen rekabet ile mücadele etmiştir. Bunlar kültürel ve politik olarak batırılamayacak kadar büyük olan firmalardır. Bu nedenle Washington yönetimi hemen devreye girerek söz konusu şirketlerin iflasını önledi veya operasyonel anlamda çalışmasını sağladı. Alınan önlemler içinde en korumacı olanı ABD hükümetinin General Motors’un iflasını önlemeye yönelik şirketin %60’ına ortak olmasıdır. ABD hükümeti bu müdahaleyi sektörde çalışanların işsiz kalmasını önlemek ve ekonomide oluşan sıkıntıya karşı güveni artırmak için yapmıştır (Workman, 2009:20-21).

1 Mayıs 2009’da ABD, General Motors’a 50 milyar dolar destek verdi. Başkan Obama bu kurtarma ve desteğin nedenini ekonomilerinin bu şirketin ayakta kalmasına ve başarılı

olmasına bağlı olması ile açıklamıştır. Buna karşın ABD'de otomobil sektörüne yönelik artan devlet müdahalesi de eleştirilmiştir. Hükümetin Chrysler ve General Motors'u kurtarma planı açıklanırken Başkan Obama Amerikan tüketicilerine araba almayı düşünüyorlarsa bunun ABD arabası olmasını umduğunu belirtmiştir (Workman, 2009:21-22).

5.SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME

ABD'de finans sektöründe başlayan kriz sonradan otomotiv sektörüne sıçramıştır. Reel kesimde iyiden iyiye hissedilen kriz özellikle otomotiv sektöründe ciddi daralmalara neden olmuştur. Bu nedenle ABD hükümetinin otomotiv sektöründe büyüyen krizi önlemeye yönelik tedbirler gündeme gelmiştir.

2008 krizi ile birlikte başta ABD olmak üzere Avrupa ve gelişmekte olan ülkelerde korumacılık ile ilgili tedbirler peşi sıra alınmıştır. Bu durum 1929 krizinde dünya ekonomisinin karşı karşıya kaldığı ticaret daralmaları ile karşılaştırılmıştır. Korumacılığa yönelen ülke sayısındaki artış iktisadi milliyetçilik tartışmasının tekrardan başlamasına ve konu ile ilgili çalışmaların artmasına neden olmuştur.

ABD'nin otomotiv sektörünün üç devi olan General Motors, Ford ve Chrysler'ı kurtarmak istemesi krizin yayılmasını önlemek için zorunlu olarak kabul edilmektedir. Çünkü örneğin General Motors firmasının iflas etmesine seyirci kalmak krizin reel sektörde yayılmasını hızlandıracaktı. Bu nedenle gözler otomotiv sektörüne çevrilmiş ve ABD hükümeti bu sektöre yönelik kurtarma paketleri açıklamıştır.

1 Mayıs 2009'da ABD hükümetinin General Motors'a 50 milyar dolar destek vermesi devletin ekonomideki rolünün ne olması gerektiği konusundaki tartışmaları yeniden başlatmıştır. Özellikle ABD Başkanı Obama'nın söz konusu yardımların yapılması gerektiği ile ilgili gerekçesinde bunun ABD ekonomisinin iyi performansı ile yakından ilişkili olduğunu açıklaması korumacılık eğilimlerinin artmasına ve serbest ticaretin sorgulanmasına neden olmuştur.

Bu kapsamda neoliberal ekonomi anlayışının iktisat reçeteleri olarak ülkelere dayattığı politikaların temelsiz olduğu ortaya çıkmış ve krizle birlikte ekonomideki tüm aktörler devletin müdahale etmesi gerektiği konusunda hemfikir olmuşlardır. Bu gelişmeler gelecekte yaşanması muhtemel krizlerde devletin önemini bir kez daha göstermiş oldu.

KAYNAKÇA

Balaam, David N. and Bradford Dillman. (2011). Introduction to International Political Economy. Fifth Edition, United States: Pearson.

Cohn, Theodore H. (2012). Global Political Economy. Sixth Edition, USA: Pearson Longman.

Colbourne, Maurice Dale. (1993). Economic Nationalism. USA: Figurehead.

Cooper, Zaki. (2007). Introduction. Zaki Cooper (Ed.), Economic Nationalism içinde. London: The Smith Institute.

D'Costa, Anthony P. (2012). Capitalism and economic nationalism: Asian state activism in the world economy, Anthony P. D'Costa (Ed.). Globalization and Economic Nationalism in Asia içinde (s. 1-33). United Kingdom: Oxford University Press.

Eaton, John. (2013). Keynes'e Karşı Marx. Tonguç Ok (çev.). 3. Basım. İstanbul: Evrensel Basım Yayın.

Gill, Stephen and David Law. (1988). The Global Political Economy, Perspectives, Problems and Policies. New York, Harvester.

Gilpin, Robert. (2001). Global Political Economy: Understanding the International Economic Order. USA: Princeton University Press.

Gilpin, Robert. (1987). The Political Economy of International Relations. USA: Princeton University Press.

Grossman, Gene M. and J. David Richardson. (1993). Strategic Trade Policy: A Survey of Issues and Early Analysis, David A. Lake (Ed.). The International Political Economy of Trade Volume II içinde (s. 29-62). England: Edward Elgar Publishing.

Heilperin, Michael A. (1960). Studies In Economic Nationalism. Paris: Librairie Minard.

Helleiner, Eric. (2012). Economic Nationalism as a Challenge to Economic Liberalism? Lessons from the 19th Century, *TIPEC Working Paper 02/3*, p. 3, <http://www.trentu.ca/org/tipec/2helleiner3.pdf> (24.04.2015).

Kalaycı, İrfan. (2011). "Küresel Finans Krizine Karşı Korumacılık: Bir GFZT Yaklaşımı", Sayıştay Dergisi. Sayı:83.

Karlık, Rıdvan. (2003). Uluslararası Ekonomi. 7. Bası, İstanbul:Beta.

Kazgan, Gülten. (2000). İktisadi Düşünce veya Politik İktisadın Evrimi. İstanbul: Remzi Kitabevi.

Kofman, Jan. How to Define Economic Nationalism? A Critical Review of Some Old and New Standpoints. (1990). Henryk Szlajfer (Ed.). Economic Nationalism in East-Central Europe and South America: 1918-1939 içinde (s. 17-55). Geneve: Librairie Droz.

Krugman, Paul. (1993). Strategic Sectors and International Competition, David A. Lake (Ed.). The International Political Economy of Trade Volume II içinde (s. 3-28). England: Edward Elgar Publishing.

Milner, Helen V. and David B. Yoffie. (1993). Between Free Trade And Protectionism: Strategic Trade Policy And A Theory Of Corporate Trade Demands, David A. Lake (Ed.). The International Political Economy of Trade Volume II içinde (s. 63-96). England: Edward Elgar Publishing.

Nelson, Douglas R. (1996). The Political Economy of U.S. Automobile Protection", Anne O. Krueger (Ed.). The Political Economy of American Trade Policy içinde (s. 133-197). USA: The University of Chicago Press.

Pickel, Andreas. (2005). False Oppositions: Reconceptualizing Economic Nationalism in a Globalizing World, Eric Helleiner and Andreas Pickel (Ed.). Economic Nationalism In A Globalizing World içinde (s. 1-21). USA: Cornell University Press.

Salvatore, Dominic. (1993). "Trade protectionism and welfare in the United States", Dominic Salvatore (Ed.). Protectionism and World Welfare içinde (s. 311-336). USA: Cambridge University Press.

Seyidoğlu, Halil. (2003). Uluslararası İktisat Teori, Politika ve Uygulama. Geliştirilmiş 15. Baskı, İstanbul: Güzem Can Yayınları.

Szlajfer, Henryk. (2012). Economic Nationalism and Globalization Lessons from Latin America and Central Europe. Maria Chmielewska-Szlajfer (çev.). USA: Brill.

Szlajfer, Henryk. (1990). "Economic Nationalism of the Peripheries as a Research Problem", Henryk Szlajfer (Ed.). Economic Nationalism in East-Central Europe and South America 1918-1939 içinde (s. 55-133). Geneve: Librairie Droz.

T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Otomotiv Sektörü Raporu (2014/1). s. 8.

Walter, Andrew and Gautam Sen. (2009). Analyzing the Global Political Economy. USA: Princeton University Press.

Workman, Garrett. (2009). Economic Nationalism: Transatlantic Responses To The Financial Crisis In Comparative Perspective, Master Thesis. University of North Carolina Department of Political Science.

Yıldırım, Fırat. (2011). Johann-Gotlieb Fichte'nin Devlet Anlayışı, Yüksek Lisans Tezi. Atatürk Üniversitesi SBE.