

2008 KÜRESEL FİNANSAL KRİZİNİN KONYA OTOMOTİV YAN SANAYİİ SEKTÖRÜNE ETKİLERİ ÜZERİNE BİR UYGULAMA

Hasan Sencer PEKER*

Mehmet Levent YILMAZ**

ÖZET

Dünyanın giderek daha fazla bir bütün haline gelmesi ve bu bütünün unsurlarının her geçen gün birbiriyle daha fazla etkileşimde bulunmaları, her bir ekonomik birimin, sektörden, ülkeden ve mesafeden bağımsız olarak diğer bir ekonomik birimin karar ve davranışlarından etkilenmesi sonucunu doğurmaktadır.

Bu çalışmada, Konya'da faaliyet gösteren otomotiv yan sanayisinde imalat yapan firmaların durumları, faaliyetlerine etki eden nitelikleri, istihdam ettikleri personel, krizden etkilenme durumları ile ilgili bilgiler yapılan anket çalışması ile elde edilmiştir. Bu bilgiler ışığında ihracat ile performansları, bu performansın krizden etkilenme durumu ve bu performansın yükseltilmesi için gerekli yapılması gerekenler belirtilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Konya, Otomotiv, Sanayi, Kriz, İhracat,

Jel Kodları: A13, H12, R11

AN AMPIRICAL STUDY ON THE EFFECTS OF 2008 GLOBAL FINANCIAL CRISIS ON KONYA AUTOMOTIVE SIDE INDUSTRY

ABSTRACT

That the World is being united gradually and every component's increasing interaction with each other results in, regardless of sector, country and distance, that each economic unit is affected by another one's decisions and actions. Financial liberty, export, import, money transfers, foreign investments and money – fund markets are the instruments and transmission mechanisms of this interaction.

In this study, the situation of the companies, the features that affect their operations, personnel quality they employ and the effect of 2008 financial crisis on those companies are the information derived from survey study among automotive side industry manufacturers in Konya. With data, export performances and the magnitude of the effect of the crisis and the factors that accompany this crisis are shown and suggestions for a sustainable increasing performance are implied.

Keywords: Konya, Automotive, Industry, Crisis, Export,

Jel Codes: A13, H12, R11

* Doktora Öğrencisi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Bölümü

** Öğretim Görevlisi, Gazi Üniversitesi, Tapu Kadastro Meslek Yüksekokulu

GİRİŞ

Küreselleşme olgusu ile beraber, dış ticaret hareketleri, hiçbir engel ile karşılaşmadan gerçekleşmektedir. Bu süreçte ortaya çıkan çok uluslu şirketler güçlü sermayeleri, nitelikli personeli, tecrübeleri ve vizyonları ile küresel ticaretin en önemli oyuncularındır. Dolayısıyla dünya pazarında söz sahibi olmanın yolu, bu çok uluslu şirketler ile etkileşim içinde olmaktan geçmektedir.

Otomotiv sektörünün ticaret hacmi, teknolojinin gelişmesi, fiyatların düşmesi ile bütün dünyaya hitap eden bir büyüklüğe ulaşmıştır. Otomotiv sektörünün unsurlarının yalnız pazarlaması değil, üretimi de artık dünyanın her bölgesinde yapılmaktadır. Otomotiv sektörünün ağır sanayiye geçiş için kullanılabilmesi, birçok sektör ile bağlantılı olması ve teknoloji gerektirmesi, inşaat sektörü ile birlikte en önemli sektörlerden biri olarak görülmesini sağlamıştır.

Otomotiv sektörünün Türkiye'deki gelişimi bundan 60 yıl öncesine gitmektedir. O dönemlerde montaj sanayi olarak kurulmuş olan otomotiv sektörü, şu anda Türkiye'nin yabancı yatırım ve ihracat gibi büyüklüklerinde en ön sıralardadır.

Otomotiv sektörünün ve ihracatının Konya ili açısından önemi ise, Konya'da kurulu olan KOBİ'lerin sayısının 30.000'i aşması Konya Organize Sanayi Bölgesinde 278 sanayi kuruluşunun faaliyet göstermesi ve bunların %55'inin ihracat yapıyor olmasıdır. Konya'daki otomotiv yan sanayi, imalat ve ihracat değerleri açısından çok önemlidir. Bu büyüklükler göz önüne alındığında, Konya'da faaliyet gösteren otomotiv yan sanayi imalatçılarının ihracat ile ilgili problemlerini belirlemek ve bunlar için çözüm önerileri sunmak, bu sektörün gelişimi ve ihracatının ve dolayısıyla dünyadaki pazar payının artmasına giden yola ışık tutacaktır.

I. LİTERATÜR

Şah (2007), Türkiye otomotiv sektörünü ve ihracatını ele aldığı çalışmasında, Özellikle de 2002'den sonra otomotiv sektöründeki ihracatın, diğer sektörlere oranla çok daha hızlı arttığı bulgusuna ulaşmıştır. Ayrıca bu ileri teknoloji ve ihracatın en önemli sebeplerinden birisi, Türkiye'deki yabancı yatırımlarının büyük bölümünün otomotiv sektörüne yapılmış olması ve bu şirketlerin Türkiye'nin ilk 500 firması içinde ön sıralarda olmasıdır.

Sarıboğa, (2007), Türkiye'nin otomotiv sektörünün gelişimini ve ihracatı artırma stratejilerini araştırdığı çalışmasında, otomotiv sektörünün hem sanayi olarak hem de ihracat gerçekleşmesi olarak ülkenin en önemli sektörü olduğunu belirtmiştir ve sektör çalışanlarının eğitim düzeyinin, rekabet ve pazarlamaya bakış açılarının farklı olduğunu ve bu farklılığın, hizmet içi eğitimlerle kapatılabileceğini söylemiştir.

Ünver, (2008), Konya'daki otomotiv yan sanayi üreticileri ile yaptığı deneysel çalışmada ve sektör yöneticileri ile yaptığı yüz yüze görüşmelerde, kapasite kullanımına yönelik tedbirlerin alınması gerektiğini, dövizdeki dalgalanmaların hem ithalatçı hem de ihracatçıyı olumsuz etkilediğini, ihracat için yeterli kalite belgelerinin eksik olduğunu, kalifiye işgücünün yetersiz kaldığını, vizyon, yatırım, ar-ge gibi alanlarda Konya sanayisinin eksiklikler yaşadığını belirtmiştir.

Dalyanoğulları (2007), otomotiv sektörüne genel olarak ve küreselleşme açısından yaklaşmıştır. Otomotiv sektörünün ülke ekonomisine katkısından ve yabancı sermaye yatırımlarının faydalarından bahsetmiş ve teknoloji kullanımının, vizyon ve rekabetçiliğe sahip olmanın ülke ekonomisine yapacağı katkıları ortaya koymuştur.

II. KONYA İLİ SOSYO-EKONOMİK DURUMU

Sektör ile ilgili verilere geçmeden önce, Konya ilinin genel durumuna bakmak, potansiyelini görmek açısından önemlidir. Konya ili, DPT'nin en son 2003 yılında yaptığı araştırmaya göre, sosyo-ekonomik açıdan 81 il içinde 26., nüfus açısından 4., sanayi çalışanlarının istihdama oranında 28., okur yazar nüfus oranında 15.'dir (DPT, 2003).

Sanayi göstergeleri açısından bakıldığında, organize sanayi bölgesi parsel sayısında 4., küçük sanayi sitesi işyeri sayısında 2., imalat sanayi işyeri sayısında 8., İmalat sanayi yıllık çalışanlar ortalama sayısında 13., imalat sanayi kurulu güç kapasite miktarında 9., fert başına imalat sanayi elektrik tüketiminde 17. Ve fert başına imalat sanayi katma değerinde 35.'dir (DPT, 2003).

Mali göstergelere bakıldığında GSYİH içindeki payında 9., fert başına teşvik belgeli yatırım tutarında 36., fert başına ihracat miktarında 36., fert başına ithalat miktarında ise 41.'dir (DPT, 2003).

Bu sıralamalara bakıldığında, sanayi olarak Konya'nın iyi bir yerde olduğu, eğitim açısından yeterli olduğu görülmektedir. Ancak, imalat sanayinde katma değer, yatırım, ihracat ve ithalat miktarları açısından, potansiyelini tam olarak kullanamadığı söylenebilir (DPT, 2003).

Konya sanayisini Türkiye sıralamasında üst sıralara çıkartan en önemli alt dallardan birisi otomotiv yan sanayidir. Bu bakımdan çalışmamızda öncelikle Konya otomotiv yan sanayisiyle ilgili bilgi verilmiştir.

III. OTOMOTİV YAN SANAYİ, KONYA'DAKİ DURUM

Birleşmiş Milletler (BM)'in Uluslararası Standart Sanayi Sınıflandırması istatistiklerine göre otomotiv sanayi, C-29 bölümünde yer almaktadır. Buna

göre otomotiv sanayi, insan ve yük taşıyan iki ve üç tekerlekli araçlar, treylerler, otomobil, minibüs, midibüs, otobüs, karavan, kamyonet, kamyon ve çekici imalatını kapsamaktadır (BM, 2008).

Otomotiv yan sanayi, yukarıdaki tanıma göre otomotiv sanayi kapsamında olan taşıt veya araçların üreticilerine montaj ve/veya yedek parça üreten firmaların dâhil olduğu bir sektördür ve tanımdan da anlaşılacağı üzere, her türlü unsuru kapsamaktadır (Dalyanoğulları, 2007: s. 100).

Otomotiv yan sanayisinin ortaya çıkmasının temel nedeni, asıl üretici firmaların ürettiği bir ürünün binlerce parçadan meydana gelmesi ve bu parçaların her birinin şirket bünyesinde üretilmesinin ekonomik olmamasındandır (Şah, 2007: s.6).

Tarım toplumundan sanayi toplumuna geçişin etkilerinin en yoğun hissedildiği bu dönemde, Türkiye özellikle otomotiv sanayi ve yan sanayi dallarında hissedilir bir atılım içerisindedir. Toplam ihracat kaleminin önemli bir kısmını teşkil eden otomotiv ihracatı ile beraber yan sanayi dallarında da ülkemiz gün geçtikçe iddialı bir konuma gelmektedir.

Türk otomotiv üreticileri yerel otomotiv parçaları üreticileri ile doğrudan irtibat halindedirler ve bunların %70'i KOBİ statüsündedir. Türkiye'deki otomotiv yan sanayi üreticilerinin sayısı yaklaşık 4.000'dir. Otomotiv parçaları satış hacmi 2009 yılında 13,3 milyar dolara ulaşmıştır (IGEME, 2010: 6).

Türk otomotiv ve yedek parça sanayisi ağırlıklı olarak Marmara Bölgesi'nde yoğunlaşmıştır. İki büyük otomobil fabrikası ve organize sanayi bölgesi Bursa'dadır. Bu sektör açısından diğer önemli şehirler ise İstanbul, İzmir, Kocaeli, Ankara, Konya, Adana ve Manisa'dır (IGEME, 2010: 6). Gelişen organize sanayi bölgeleri ile birlikte Konya otomotiv yan sanayi alanında hızlı bir gelişme kaydetmektedir.

Konya'da otomotiv yan sanayinde 1.000'in üzerinde firma faaliyet göstermektedir ve bu firmalardan yaklaşık 300 tanesi ihracat yapmaktadır. Konya'nın bu sektördeki ihracat potansiyelini çok iyi kullanamadığı görülmektedir. Bunun yanında otomotiv sanayi mal kalemlerinden, fren grubu, dizel ekipmanları, rulman yatağı, süspansiyon, ön düzen, rotil, sübap, dişli pompa, piston ve gömlek aksamlarının üretimi gerçekleştirilmektedir. Bu kadar çeşidin üretiminin bir Konya'da yapılması, Konya'nın sahip olduğu teknik altyapıyı ve potansiyeli göstermektedir. (DPT, 2007, s.27).

IV. KONYA İLİ OTOMOTİV YAN SANAYİ SEKTÖRÜNDE BİR UYGULAMA

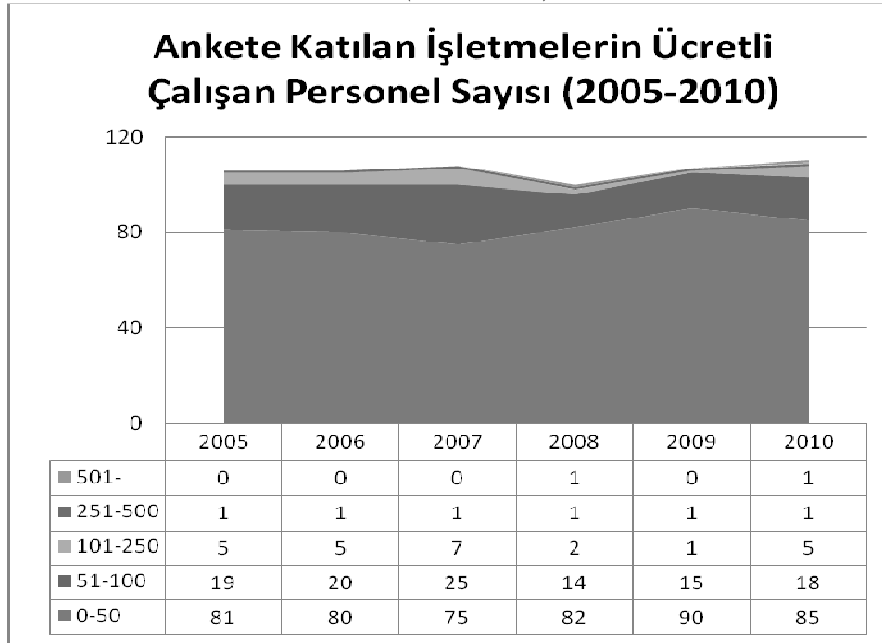
Konya ilinde faaliyet gösteren otomotiv yan sanayi imalatçılarının yaşadığı ekonomik sorunlar ve 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik krizin sektör üzerine etkilerini analiz etmek amacıyla, sektörde faaliyet gösteren 110 işletmeye ulaşılmış ve hazırlanan anket sorularına cevap vermeleri istenmiştir. Verilen cevaplar SPSS programı ile analize tabi tutulmuştur.

Çalışmamızda öncelikle sektörün mevcut durumu ile ilgili bilgi alınmış, ardından da sektörün yaşadığı ekonomik sorunların çeşitleri ile ilgili tespit yapılmış ve ardından 2008 yılındaki krizin sektörü ne dere etkilediği tespit edilmiştir.

Çalışmamıza konu olan ve Konya organize sanayi bölgelerinde faaliyet gösteren işletmelerin % 33'ü anonim şirket, % 57'si limited şirket ve kalan %10'luk kısmı ise diğer hukuki niteliğe sahip işletmelerden oluşmaktadır.

Ankete katılan işletmelerin ücretli çalışan personel sayıları incelendiğinde yılları itibarıyla artış trendine giren işçi sayısında, 2008 küresel krizinin etkilerinin hissedilmesiyle beraber düşüş gözlemlenmiştir. Bu durum aşağıdaki şekilde açıkça görülmektedir.

Şekil 1. Ankete Katılan İşletmelerin Ücretli Çalışan Personel Sayısı (2005-2010)



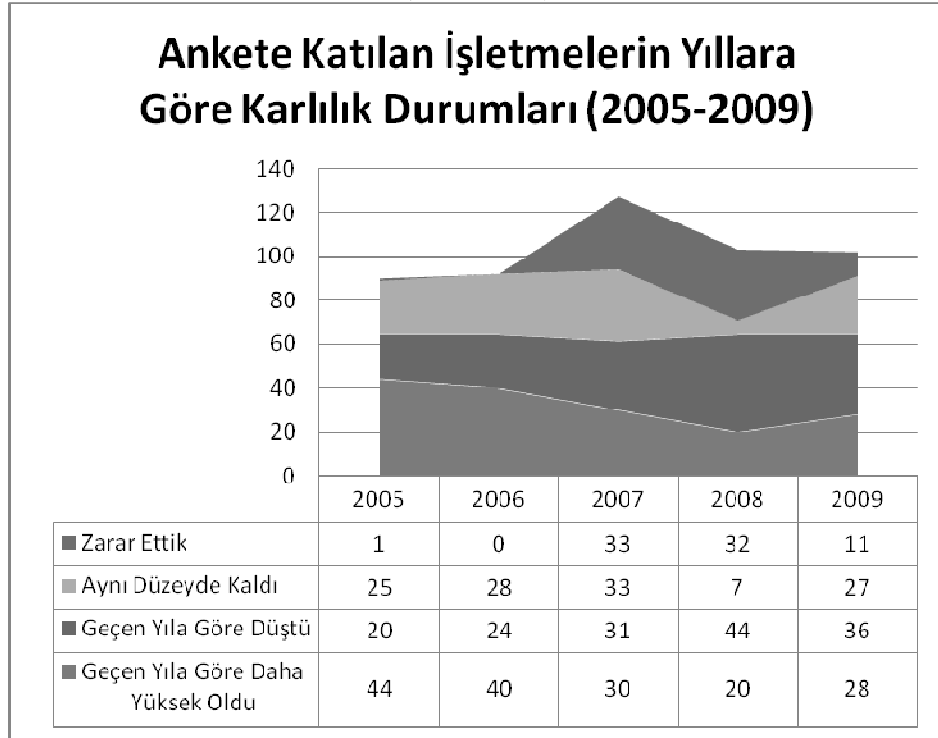
100-250 ve 50-100 arası işçi çalıştıran işletmeler yılları itibarıyla artış gösterirken 2008 yılından itibaren bu sayı düşmüştür. Örneğin, 50 - 100 işçi çalıştıran işletme sayısı 2005 yılında 19 iken, 2007 yılında 25 olmuş, ancak 2008 yılındaki kriz ile beraber bu sayı 14'e düşmüştür. Toplam işçi sayısına ilişkin veriler incelendiğinde, işletmelerin işçi sayısını azalttığı görülmektedir.

Anketimize katılan işletmelerin kullandığı yatırım-sermaye kaynakları incelendiğinde işletmelerin yaklaşık olarak % 68'inin yatırımların finansmanında özvarlıklarını kullandığı görülmektedir. Konya'da faaliyet gösteren otomotiv yan sanayi işletmelerinin krizden diğer illere göre daha az etkilenmelerinin sebeplerinden birisi, Konya'nın muhafazakâr yapısı gereği kredi ve benzeri faizli finansman araçlarının yerine özvarlıklarını tercih etmesidir.

Ancak, 2008 yılından itibaren o güne kadar özvarlıkları ile yatırımlarını finanse eden işletmelerin %25'lik bir kısmının diğer finansman araçlarından olan leasing, faktoring ve yurtiçi banka kredilerine yöneldiği gözlemlenmektedir.

Anketimize katılan işletmelerin yıllara göre karlılığına ilişkin bilgiler aşağıda Şekil 2'de verilmiştir.

Şekil 2. Ankete Katılan İşletmelerin Yıllara Göre Karlılık Durumları (2005-2009)

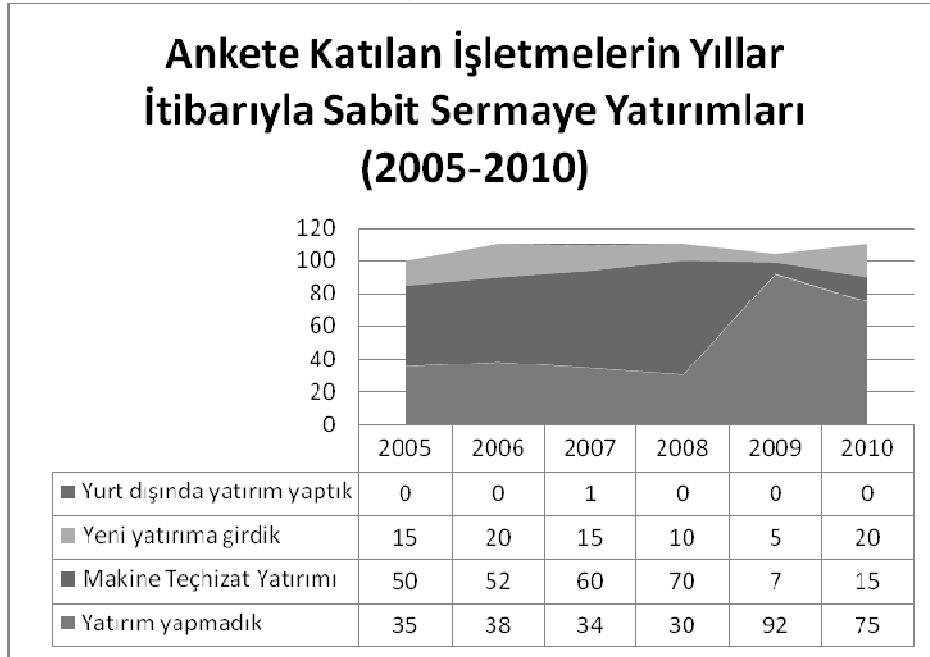


Sektörün karlılık durumunun yılları itibarıyla, bir önceki yıla göre düştüğü ve 2008 yılında sektörde faaliyet gösteren işletmelerin % 30'unun da zarar ettiği görülmüştür. Bunun sebebi olarak, petrol, hammadde vb. girdi fiyatlarının artışlarının maliyetleri yükseltmesi ve bu artışın nihai ürün fiyatına değil, yan sanayi üreticilerinin üzerine yüklenmiş olması gösterilebilir. Alınan önlemler ile beraber otomobil sektörü üzerindeki ÖTV'nin kaldırılması toplam talebi arttırıcı bir etki yaratmış, bu durum otomobil satışlarına olumlu şekilde yansımış ve 2009 yılı ile beraber sektör bir toparlanma sürecine girmiştir.

Ankete katılan işletmelerin % 46'sı içinde bulunduğumuz ekonomik konjonktür içerisinde finansman temini sorunları yaşadıklarını ifade etmişlerdir. Finansman temini yaşayan işletmelerin en önemli sorunları sırasıyla "işletme sermayesi ihtiyacının hızla artması - (%50)", "kredi maliyeti yüksekliği - (%20)" ve "uygun koşullu kredi bulamamak - (%14,5)" şeklindedir.

Ankete katılan işletmelerin yıllar itibarıyla özellikle makine ve teçhizat yatırımlarını arttırırken, küresel krizin etkileri ile beraber yatırımlarını neredeyse durdukları ve yeni yatırımlarını erteledikleri gözlemlenmektedir. Bu durum Şekil 3'te gösterilmiştir.

Şekil 3. Ankete Katılan İşletmelerin Yıllar İtibarıyla Sabit Sermaye Yatırımları (2005-2010)



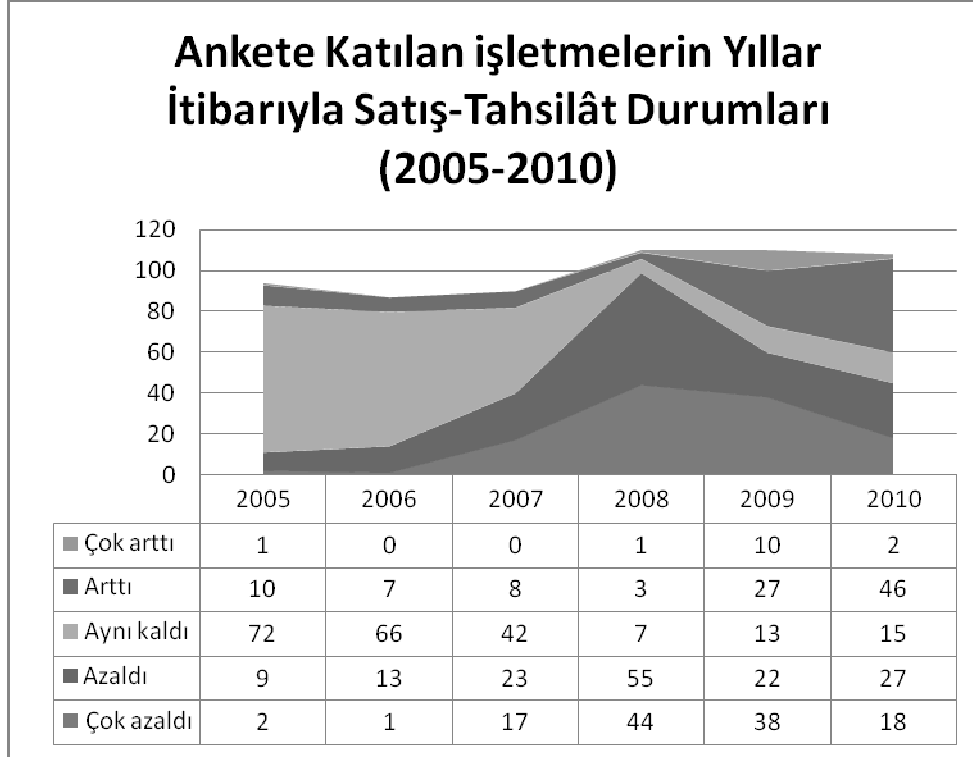
Ankete katılan işletmelerin 2005-2010 döneminde rekabet gücü bakımından karşılaştığı en temel sorunların başında sermayenin finansmanının yetersizliği, kalifiye eleman sıkıntısı ve işletmelerini yurtdışına açamamaları gelmektedir. Ayrıca, sektör üzerindeki ağır vergi yükü de işletmelerin en temel problemlerinden birisidir.

Anketimize katılan işletmelerin %60'ı ihracat yaptığını ifade etmiştir. Bu işletmelerin 2008 krizinde kar oranlarını düşürmeleri ile beraber ihracatlarını arttırdıkları gözlemlenmiştir. Bunun sebebi ise, AB ülkelerine oranla Türkiye'deki iş gücünün ucuz olması neticesinde firmaların nihai ürün teminini Türkiye'ye yönlendirmeleridir. Türkiye'nin coğrafi olarak hem yan sanayi ürününü girdi olarak kullanan ülkelere hem de nihai ürün pazarına yakın olması ülkemizi, Çin gibi diğer yan sanayi üreticilerine nispetle avantajlı duruma getirmiştir. Ayrıca anketimize katılan ve ihracat yapan işletmelerin toplam satışları içerisindeki ihracatın payı 2008 krizi ile beraber artmıştır. Sorulara cevap veren işletmelerin %79'u devletin ihracata yönelik teşviklerini yeterli bulmadıklarını belirtmişlerdir.

Anketimize katılan işletmelerin küresel krizden korunmak için aldıkları önlemlerin başında eleman çıkarmak, ihracata önem vermek ve çalışma saatlerini azaltmak vardır.

Anketimize katılan işletmeler yılları itibarıyla satış-tahsilat oranlarının düştüğünü ve bu durumun ihtiyaç duydukları işletme sermayesinin karşılanması noktasında problem yarattığını belirtmişlerdir. Bu durum aşağıda Şekil 4'te gösterilmiştir.

Şekil 4. Ankete Katılan İşletmelerin Yıllar İtibarıyla Satış-Tahsilât Durumları (2005-2010)



2008 yılındaki krizin ardından iç pazar taleplerini geri çevirip dış pazara yönelen işletmeler akreditif gibi satıcının tahsil edememe riskini ortadan kaldıran ve peşin satış sağlayan yöntemleri tercih etmesi ile beraber bu durumun 2010 yılında tersine döndüğü gözlemlenmiştir.

2008 yılında yaşanan küresel finansal krizin Konya’da faaliyet gösteren otomotiv yan sanayinde faaliyet gösteren işletmelere en büyük etkisinin piyasadaki nakit sıkışıklığı ile beraber tahsilatların düşmesi, nakit yerine kullanılan diğer ödeme araçlarının tercih edilmesi ve bu araçlardan birisi olan çeklerin karşılıksız çıkma oranlarının artması ve senetlerin ise protesto edilmesi olduğu görülmüştür. Bunun dışında sektörün en büyük problemlerinin başında kar oranlarının ve satışların azalması olduğu söylenebilir. Bununla beraber bankaların kendilerini garanti altına almak amacıyla kredilerini geri çağırması ve yeni kredi arzını kısmaları sektörün en önemli problemi olmuştur. Krizin etkilerinin geçmeye başladığı bugünlerde bankalar yeniden

kredi desteği sağlamaya başlamış, bu durum işletmelerin sermaye finansmanında rahatlatıcı bir etki yaratmıştır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Son yıllarda hızla gelişen sanayisi ile Konya özellikle otomotiv yan sanayinde önemli bir yere sahiptir. Yurtdışında faaliyet gösteren otomobil firmalarına nihai mal ve ara mal üretiminde önemli bir ivme yakalayan Konya'da özvarlıkları ile faaliyet gösteren işletmeler 2008 yılında yaşanan küresel finansal krizden diğer illere oranla daha az etkilenmişlerdir.

AB ülkelerindeki pahalı işgücünün, bu bölgede faaliyet gösteren işletmelerin eleman çıkartması ve bir kısmının faaliyetlerini durdurması neticesine yol açması ile beraber Türkiye'deki üreticiler önemli bir avantaj sağlamış, KOBİ olmanın getirdiği esneklik yeteneğini doğru kullanmaları ile beraber ihracatlarını arttırmıştır. Karlılığı ikinci plana atarak satışlara önem veren Konya'daki işletmeler sektörün krizden güçlenerek çıkmasını sağlamışlardır. Daralan iç talebin yerine ihracata önem vererek satış-tahsilat oranlarını artırması başaran işletmeler krizi fırsata çevirmeyi başarmışlardır.

Öteyandan halen Konya'da faaliyet gösteren otomotiv yan sanayi işletmelerinin düzeltilmesi gereken önemli problemleri bulunmaktadır. Bunların başında tamamına yakınının aile işletmesi niteliğinde olması ve dolayısıyla profesyonelleşememe gelmektedir. Kurumsallaşmasını tamamlayamayan işletmelerin özellikle finansal anlamda sıkıntıları devam etmektedir.

Sermayenin finansmanında sürekli özkaynaklarını kullanan işletmelerin bir kısmı krizi kendi öz varlıkları ile finanse etmek zorunda kalmış ve küçülme yolunu tercih etmişlerdir.

Konya'da otomotiv yan sanayisinde faaliyet gösteren işletmeler, kurumsallaşma sürecini tamamlamalı ve önümüzdeki dönemlerde yürürlüğe girecek olan Basel II kriterlerine kendilerini hazır hale getirmelidir. Aksi takdirde özellikle finansal açıdan işletmeler büyük bir problem ile karşı karşıya kalacaklardır.

KAYNAKÇA

DALYANOĞULLARI, Muhterem, (2007), "Küreselleşme, Küreselleşmenin Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Sektörüne Etkileri" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

DPT, (2003), "Konya İli Gelişmişlik Performansı", <http://www.dpt.gov.tr/bgyu/igp/icanadolu/konyaper.pdf> (Erişim Tarihi: 02.02.2010).

- IGEME, (2010), “Automotive and Autoparts Industries in Turkey”, Export Promotion Center of Turkey.
- ŞAH, Ömer Faruk, (2007), “Türkiye Otomotiv Sektörünün İhracat Performansı Analizi”, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- SARIBOĞA, Nursal, (2008), “Türkiye Otomotiv Sektörünün Gelişimi ve İhracatı Arttırma Stratejileri”, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- ÜNVER, İsmail, (2008), “Konya’da Faaliyet Gösteren Otomotiv Yan Sanayi İşletmelerinin İhracatta Yaşadığı Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- UNITED NATIONS, (2008), “International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, Revision 4”. Statistical Papers, Series M No.4/Rev 4. <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcs.asp?Cl=17&Lg=1&Co=34> (erişim tarihi: 31.01.2010)

