

OTOMOTİV SEKTÖRÜ İÇİN ENDÜSTRİ İÇİ TİCARETİN VARLIĞI: GRUBEL – LLOYD’UN EİT ÖLÇÜM YÖNTEMİNE DAYALI 2000-2016 TÜRKİYE ÖRNEĞİ

Fetullah AKIN*

ÖZ

Uluslararası iktisat literatüründe, dış ticaretin sebebi çok sayıda farklı teorilerle açıklanmaya çalışılmaktadır. Adam Smith ile başlayan, David Ricardo ile devam eden faktör yoğunluğu teoremi ile sonuca varılan klasik dış ticaret teorisi, ülkeler arasında faktör yoğunluklarına bağlı ortaya çıkan üretim maliyetlerine dayalı olarak dış ticaretin yapıldığını öne çıkarırken, diğer teoriler bunun dışındaki sebeplerle dış ticaretin yapıldığını ileri sürmektedirler. Klasik dış ticaret teorisi endüstriler arası ticareti ifade ederken, diğer teoriler endüstri içi ticaretin varlığını iddia etmektedirler. Bu çalışmanın amacı nispeten ileri teknoloji ürünü sayılan otomotiv sektörü için Türkiye’nin AB ile endüstri içi ticaretin ölçülmesidir. Grubel – Lloyd’un EİT Ölçüm Yöntem uygulanarak otomotiv sektörünün Türkiye-AB ticaretinde durum tespiti yapılacaktır. 2000-2016 dönemini kapsayan bu çalışma bulguları, otomotiv sektörünün önemli ölçüde endüstri içi ticarete dayalı yapıldığını göstermektedir. GTİP 4’lü koda göre seçilen 8 alt alanın 4’ünde Endüstri İçi Ticaretin net varlığı tespit edilmiştir. Diğer dördünde ise nispeten EİT varlığı görülmektedir.

Anahtar kelimeler: Faktör yoğunluğu teorisi, ölçek ekonomileri teoremi, üretim dönemleri teoremi, otomotiv sektörü

DOMESTIC TRADE INDUSTRY PRESENCE FOR AUTOMOTIVE SECTOR: GRUBEL - ECO 2-21 LLOYD’ TURKEY’S EXAMPLE- BASED MEASUREMENT METHODS6

ABSTRACT

The reasons of foreign trade had been explained by so many different theories in the international economics literature. Ricardian foreign trade theory as also called as classical foreign trade theory put forward production costs emerging from factor densities but the other theories put forward that foreign trade is conducted because of other reasons. Classical foreign trade expresses the trade among industries, other theories claim the being of intra industry trade. In this research, in the automotive industry which is a high technology product, intra industry trade between Turkey and EU is being measured. Grubel - Measurement Methods Lloyd’ the ECO is made by applying the due diligence of the Turkey-EU trade in the automotive sector The findings cover the period 2000-2016, and indicate that the automotive industry is highly based on intra industry trade. Grubel - Measurement Methods Lloyd’ the ECO is made by applying the due diligence of the Turkey-EU trade in the automotive sector In 4 of the 8 subdomains selected according to the code 4 of GTIP, the net presence of intra-industry trade was determined. In the other four, the presence of ECO is relatively visible.

Keywords: Factor endowment theory, scale economies, product cycles, automotive industry

* Doç. Dr., Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi ,İktisadi İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü
fethullah.akin@hbv.edu.tr

GİRİŞ

Uluslararası iktisat teorisi genellikle Merkantilizm ile başlar. Merkantilizm düşüncesi çok basit olmakla birlikte, VII. Yüzyılın sonuna kadar devam eden çok uzun bir uygulama döneminden sonra bütün dünyayı etkileyecek sonuçlara yol açmıştır. Kısaca, Merkantilizm, ülkelerin zenginliği ülkenin sahip olduğu değerli madenlerin varlığı ile orantılıdır şeklinde özetlenmektedir. Değerli madenler dedikleri, para olarak kullanılan altın ve gümüşten oluşmaktaydı. Ülkenin zenginliği için altın ve gümüş ülkeye kazandırmak dolayısıyla ihracat yapmak, değerli madenlerin ülkeden çıkışını önlemek için ithalatı sınırlandırmak çok önemli olmaktadır. Bu anlayışı benimseyen ve bu dönemde dünyanın merkezi durumunda bulunan Batı Avrupa ve özellikle İngiltere idi. Ülkeyi zenginleştirmek için değerli madenleri ülkeye getirme amacı ile hareket eden Batı Avrupa ülkeleri, yani, İngiltere, Hollanda, Portekiz, İspanya, Fransa ve Belçika ülkeleri dünyanın diğer bölgelerinin çok büyük bir kısmını sömürge haline getirmişlerdi. Merkantilizm düşüncenin gereği olarak, ithal yoluyla ülkeden değerli maden çıkışını önlemek de gerekmekteydi, bu uygulama ise korumacılıktan öteye bir politika değildi. Bu sebeple, ihracat için gerekli ham madde ve ara mal dışında ithalat, bu ülkeler arasında adeta yasaklı hale gelmişti. Merkantilizm düşüncenin yanlışı Adam Smith ortaya koymuştur. Smith'e göre ülkenin zenginliği altın ve gümüşün miktarı ile değil, ülkenin üretim gücü ve ihtisaslaşma derecesi ile orantılıdır. Özellikle ihtisaslaşmaya çok vurgu yapan Smith, Merkantilizmin dış ticareti sınırlandırmasını da yanlış bulmakta, serbest ticaretin bütün ülkelerin yararına olduğunu iddia etmektedir.

Türkiye'nin dış ticaretinin ne derece endüstri içi ticarete dayalı olduğunu analiz eden çok sayıda çalışma yayımlanmıştır. Bu çalışmada ise otomotiv sektöründe ne derece endüstri içi ticaretin yaygın olduğunun tespiti amaçlanmıştır. Çalışmada dış ticaret teorisinin tarihsel gelişimi çerçevesinde ortaya çıkan tartışmaların ele alındığı giriş bölümünden sonra endüstri içi ticaret konusu incelenecektir. Sonrasında Avrupa Birliği ile yapılan ticarete otomotiv sektörü esas alınarak endüstri içi ticaretin Türkiye için ölçümü yapılacaktır.

Merkantilizm eleştirisi ile başlayan klasik uluslararası iktisat teorisi, zaman içinde gittikçe yoğunlaşan tartışmalar deryasına girer. 1960'lara kadar dış ticareti, endüstriler arası ticaret ile açıklamaya çalışan klasik dış ticaret teorisi endüstri içi ticaret üzerine yapılan analizlerle gözden düşmeye başlar. 1957 Roma Antlaşmasıyla birlikte birlik içi ticaretin gelişimiyle ilgili Verdoorn (1960) ve Kojima (1964)'nin çalışmaları endüstri içi ticaret kavramının öne çıkmasına yol açmıştır. Bu kavram ile ilgili Bassa (1964) ve Grubell (1967) ampirik çalışmaları endüstri içi ticareti literatürde daha kabul görür bir yapıya dönüştürmüştür.

Türkiye'nin dış ticaretinin ne derece endüstri içi ticarete dayalı olduğunu analiz eden çok sayıda çalışma yayımlanmıştır. Bu çalışmada ise otomotiv sektöründe ne derece endüstri içi ticaretin yaygın olduğunun tespiti amaçlanmıştır. Çalışmada dış ticaret teorisinin tarihsel gelişimi çerçevesinde ortaya çıkan tartışmaların ele alındığı giriş bölümünden sonra endüstri içi ticaret konusu incelenecektir. Sonrasında Avrupa Birliği ile yapılan ticarete otomotiv sektörü esas alınarak endüstri içi ticaretin Türkiye için ölçümü yapılacaktır.

Adam Smith'in Mutlak Üstünlükler Modeli

Smith ile başlayan David Ricardo'la devam eden dış ticaret teorilerindeki gelişmeler, iktisat literatüründe hatırı sayılır tartışmalar içermektedir. Dış ticaretin tek taraflı yarar sağladığına inanılan merkantilizm düşüncesinin aksine, Smith ve Ricardo dış ticaretin bütün ülkelerin yararına olduğunu kurdukları modeller ile ispatlamaya çalışmışlardır.

Smith'e göre, iki ülkeli, iki mallı modelde ülkeler ürettikleri mallardan birinde mutlak üstünlüğe sahip olmaları durumunda dış ticaret gerçekleşir. Emek değer teorisinin geçerli olduğu Smith'in bu modelini Ricardo geliştirerek nispi üstünlüğün olduğu durumda da ticaretin yapılabilişliliğini ve bu ticarete bütün ülkelerin kazançlı çıkacağını, kurduğu model içinde ispatlamıştır.

Smith, dış ticarete katılmaları halinde ticarete katılan ülkelerin hepsinin bu ticareten kazançlı çıkacaklarını iddia etmiştir. Smith'e göre her ülke, **mutlak üstünlüğe sahip olduğu**, başka bir ifade ile öteki ülkelere göre daha ucuza ürettiği malların üretiminde uzmanlaşıp, bu malları üreterek ihraç

etmeli, buna karşılık öbür ülkelere göre daha pahalıya ürettiği malları ithal etmelidir. Bu şekilde bir uzmanlaşma sonucunda ülkelerin üretimde sağlayacakları artış, ticaret yapan ülkeler arasında paylaşılacağından, uluslararası ticaretten, ticarete katılan bütün ülkeler kazançlı çıkacaklardır. Smith'in modelinden çıkardığı sonuçları doğru kabul eden Ricardo, ticaretin yapılamaz dediği pozisyonda da mukayeseli üstünlük durumunda ticaretin yapılabileceğini ve Smith'in ulaştığı sonuçlara ulaşılacağını, Smith'in modeline göre daha ileri bir model ile ortaya koymuştur.

Arz yönlü bir anlayışı ortaya koyan Ricardo modelinin eksikliklerini, dış ticarete talep yönüne vurgu yaparak gideren John Stuart Mill'dir. Mill'in dış ticarete ortaya attığı "karşılıklı talep kanunu" teorisini, Alfred Marshall teklif eğrileri modeliyle vuzuha kavuşturmuştur. İki ülkeli bir modelde teklif eğrileri ülkelerin hem arz hem de talebini birlikte göstermektedir. Teklif eğrileri ülkelerin aynı zamanda dış ticaret hadlerini, dış ticaret hacimlerini ve dış ticaret kazançlarını birlikte göstermektedir (Seyidoğlu,2009,86).

Klasik dış ticaret teorisi olarak ifade edilen Ricardo modeline göre, ülkelerin yurt içi maliyetleri bir birinden farklı olduğu sürece, bu ülkelerin bir birleriyle kârlı dış ticaret yapma imkânları vardır. Dış ticarete yol açan malların, ülkeler arasındaki maliyet farklarının nedeni ise açıklanamamıştır. Maliyet farklarının sebebini açıklayan "faktör donanımı teoremi" (Heckscher-Ohlin Teoremi) olmuştur. İki ülkeli iki mallı modelde, her iki mal sadece Ricardo modelinde olduğu gibi emek faktörü kullanılarak değil, ülkeler arasında homojen olarak kabul edilen iki üretim faktörü ile yani hem emek hem sermaye faktörü kullanılarak üretilir. Heckscher-Ohlin Teoremine göre, sabit bir emek ve sermaye donanımına sahip ülkeler faktör donanımı açısından farklıdırlar, yani bazıları emek, bazıları da sermaye zengini ülkelerdir. Mallar da üretim teknolojileri açısından farklıdırlar: bazıları emek yoğun, bazıları da sermaye yoğun üretilirler. Tam istihdamın geçerli olduğu bu şartlarda, emek zengini olan ülkeler emek-yoğun malları, sermaye zengini ülkeler de sermaye-yoğun malları daha ucuza üretirler ve bu mallarda dış ticarete karşılaştırmalı üstünlük sağlarlar. Dış ticaretin esas sebebi budur.

Heckscher-Ohlin Teoreminden çıkarılan iki önemli sonuç, **uluslararası faktör fiyatları eşitliği** ile **Stolper-Samuelson gelir dağılımı** teoremidir. Uluslararası faktör fiyatları eşitliği teoremine göre, ülkeler arasındaki serbest ticaret, ülkeler arasındaki faktör fiyatlarını hem mutlak hem de nispi olarak birbirine eşitler. Ticaret başladıktan sonra, ucuz faktöre sahip ülkenin ürettiği ürün artacak böylece o faktöre olan talep de nispi olarak artacaktır. Faktöre olan talep artışı bu faktör fiyatını yükseltecektir. Böylece faktör fiyatlarını eşitleme açısından serbest mal ticareti, uluslararası fiziki faktör hareketleriyle aynı sonucu doğuracaktır. Yani fiziki faktör hareketliliği sonucu pahalı olan faktör bölgesine ucuz olan faktörün gelmesi neticesinde faktör fiyatları eşitliğini, mal ticareti yoluyla sağlanacaktır.

Stolper-Samuelson gelir dağılımı teoremine göre ise, serbest ticaret, ihracat sektöründe çalışanların gelirini, korumacılık ise ithalata rakip endüstrilerin gelirlerini artırır. Ülke içindeki gelir dağılımını etkilemesinden dolayı ithalata rakip endüstriler korumacılığı savunarak, dış ticarete bu uygulamanın gerçekleşmesi yönünde hareket etmekte ve çoğu zaman da başarılı olmaktadır.

Heckscher-Ohlin Teoreminin çok kuvvetli bir mantığının olması ve çok tutarlı görünmesi geniş bir kesim iktisatçılarca doğru kabul edilmesine yol açmıştır. Teorinin varsayımları arasında kabul edilen faktör yoğunluğunun verilerle gözlenmesi, gerçekten birçok ürünün teknolojisinin farklı olması yani bazı ürünlerin emek yoğun diğer bazılarının da sermaye yoğun üretilmiş olmaları, faktör fiyatlarının ülkeler arasında verilerle gözlemlenebilir şekilde farklı olmaları teorinin tutarlılığını ve doğruluğunun kabulünü gerektirmektedir. Endüstriler arası ticaret olarak da ifade edilen bu teorinin Leontief tarafından test edilmesinin sonucunun beklendiğinin aksine çıkması tartışmalara yol açmıştır.

Ancak 1960'lara kadar dış ticareti açıklamaya yönelik en çok kabul gören ve "ricardian klasik dış ticaret teorisi" olarak da ifade edilen teorem Heckscher-Ohlin Teoremi iken, özellikle bu tarihten sonra "yeni teoriler" olarak da ifade edilen birçok teori ortaya atılmıştır.

Ricardian Klasik Dış Ticaret Teorisine Alternatif

Teoriler Bu teorilerden bazıları şöyle özetlenebilir:

-Nitelikli iş gücü teoremi: Büyük ölçüde eğitime bağlı olarak ortaya çıkan nitelikli (vasıflı) iş gücü bakımından zengin olan ülkeler, daha çok gelişmiş ülkelerde ortaya çıkar, nitelikli ürünleri üretebilmekte avantajlı olmaktadır. Daha çok niteliksiz iş gücüne sahip olan ülkeler ise daha çok niteliksiz ürünleri üretmede avantaja sahip olmaktadır. Dış ticaretin sebebi bununla açıklanabilir.

-Teknoloji açığı teoremi: teoriye göre ister yeni bir malın üretimini sağlayan bir yeniliğin ister mevcut bir malın daha verimli biçimde-daha ucuza üretimini sağlayan bir yeniliğin diğer ülkelere yayılması zaman alır. Bu sebeple bir ülkede ortaya çıkan bu yeniliklerin o ülkenin belli bir zaman diliminde teknolojik bir üstünlük elde etmesine yol açar. Dış ticaret, ülkeler arasında ortaya çıkan bu teknolojik açığa bağlı olarak ortaya çıkar. 1961 yılında bu teoriyi ortaya atan Posner'e (1961) göre, ihracatın süresi bir ülkede ortaya çıkan bu teknolojinin diğer ülkelere yayılmasındaki gecikmelere bağlıdır.

-Ürün dönemleri teoremi: literatürde bu teori, "teknoloji açığı teorem"inin geliştirilmiş bir modeli olarak da değerlendirilmektedir. Ürün dönemleri teoremi, yeni bir malın ortaya çıkmasından uluslararası ticareti etkilemesine kadar geçecek süredeki hayat dönemleri üzerinde durur. Yeni bir mal ABD gibi gelişmiş batı ülkelerinde ortaya çıkar ve yeni ürünün teknolojisini elinde bulundurma yada patent hakkı yoluyla tekel pozisyonuna geçen firma, üretimini önce bu ülkede başlatır. Teoriyi ortaya atan Vernon'a (1966) göre, her ürün 'yeni ürün', 'olgunlaşma' ve 'standartlaşma' olmak üzere üç devrede ömrünü sürdürür. Yeni ürünün sadece yeniliğin ortaya çıktığı gelişmiş ülkenin iç piyasasında ve aynı derecede diğer gelişmiş ülkelere ihraç edildiği aşamaya "yeni ürün" aşaması olarak adlandırılır. Bu aşamayı "olgunlaşma ürün" aşaması izler. Olgunlaşma aşamasında ürünün genel standardı-özellikleri ortaya çıkar. Patent hakkı sona eren ürün rakip firmalar tarafından taklit edilerek standartlaşma safhasına geçerek ilk icatçı ülkenin ürün üzerindeki üretim hakimiyeti sona erer.

-Tercihle benzerlik teoremi: 1961 yılında Staffan B. Linder tarafında geliştirilen bu teorem, bir ölçüde Hecksher-Ohlin teoreminin dış ticareti açıklamada yetersiz kaldığı noktaları tamamlamayı hedeflemektedir. Ticaretin büyük çoğunluğunun benzer faktör donanımına sahip ülkeler arasında ve benzer sanayi malları alanında gerçekleşmesini Linder tercihlerin benzerliğine dayalı bir analizle açıklamaya çalışmaktadır. Homojen sanayi ürünlerin dış ticareti ülkeler arasındaki zevk ve tercihlerin benzerliğine bağlıdır. Zevk ve tercihleri yada talep şartlarını belirleyen faktör ülkelerin gelir düzeyleridir. Başka bir ifadeyle sanayi ürün ticareti yurt içi talep yapıları birbirine benzeyen ülkeler arasında gerçekleşir ve yurtiçi talep benzerliği arttıkça sanayi ürün ticareti de artar (Ünsal, 2005,221).

-Ölçek ekonomileri teoremi: Bazı mallarda ortalama üretim maliyetleri üretim ölçeğine ya da üretim hacmine bağlıdır. Kısaca, üretimin artışı maliyetleri düşürür. Bunun anlamı azalan maliyetle, artan getiri demektir.

Faktör donatımı teorisinde ülkelerde üretimlerin sabit verim koşulları altında üretildiği varsayımı kullanılır. Fakat, ölçek ekonomilerine dayanan artan getirinin söz konusu olduğu durumlarda ülkeler her bakımdan aynı olsalar bile, karlı dış ticaret mümkün olabilir. Bu Heckscher-Ohlin teorisi tarafından açıklanamaz bir durumdur (Seyidoğlu,2009,105).

İçsel ölçek ekonomileri (internal scale economies): firmanın kendi üretiminde ölçeği arttırdığında ortalama maliyetlerin düştüğü durumlarda görülür. Söz konusu maliyet azalışı, kitlesel üretim teknolojisinin kullanılması, yönetimin etkinliği ve işgücü uzmanlaşması gibi temel etkenlerin sonucudur (Seyidoğlu,2009,105). Üretim maliyetinin minimum olduğu noktadaki üretim düzeyi 'optimal üretimi' vermekte, bir çok firma için bu üretim düzeyi pazar büyüklüğünü gerektirmekte, bu da dış ticarete yol açmaktadır. Yine firma daha fazla mal üretmek diğer firmalara karşısında maliyet avantajı sağlama imkânına sahip olmakta, bu da piyasa talebinin bir firma tarafından (monopol) veya az sayıda firma tarafından (oligopol) kontrol edilebilmesi söz konusu edilebilmektedir (Ünsal 2005, 233).

Dışsal ölçek ekonomileri (external scale economies) ise, firmanın bağlı olduğu endüstrinin toplam olarak hacmi genişledikçe, endüstrideki firmaların maliyetleri düşüş göstermesi durumunu ifade eder.

Bu duruma örnek olarak, bilgisayar endüstrisi verilebilir. Başlangıçta oldukça pahalı maliyetlere sahip olan bu endüstri daha sonraki yıllarda, nitelikli emeğin yetişmesi, malın üretiminde kullanılan girdilerin kolay ulaşılabilir hale gelmesi neticesinde üretim maliyetleri düşüş göstermiştir. Buna da dışsal ölçek ekonomilerin etkisi denmektedir (Seyidoğlu,2009,105). Dışsal ölçek ekonomileri birbirlerinin her yönden aynı olan iki ülkenin ihtisaslaşarak dış ticaretten kazanç sağlamalarını mümkün kılar.

“Yeni Teoriler” başlığı ile ifade edilen bütün bu teoriler, klasik dış ticaret teorisinin dış ticareti açıklamada yetersiz kaldığını göstermektedir. Gerçek dünyada iki yüze yakın ülke arasında milyonlarca mal üzerinden dış ticaret yapılmakta ve bu malların kalitesi, biçimleri, dizaynları, öteki özellikleri v.s. sürekli değişmektedir. Bu kadar karmaşık yapıdaki bir dış ticaretin açıklamasını da tek bir teoriye dayandırmak yada tek bir teori ile açıklamak mümkün görülmemektedir. Bu yüzden yukarıda özetleyerek açıklamaya çalıştığımız dış ticaret teorilerinin her birisinin belli bir kısım dış ticareti açıklayabildiği literatürde kabul görmektedir.

Klasik dış ticaret teoremi temelde endüstriler arası ticareti (Inter-Industry Trade) esas almakta, bunun dışındaki ticaret ise endüstri-içi ticaret (intra-industry trade) olarak tanımlanmaktadır. Bu çalışmada esasen üzerinde durulacak ve test edilecek olan endüstri içi ticaret teorisidir. Yukarıda özetlendiği gibi, Adam Smith ile başlayan Ricardo ile devam eden ve Heckscher-Ohlin ile geliştirilen dış ticaret teoremleri literatürde klasik dış ticaret teorisi olarak söylenmektedir. Klasik dış ticaret teorisinin açıklayabildiği dış ticarete endüstriler arası ticaret, bunun dışındaki ticarete ise endüstri-içi ticaret denilmektedir.

Ölçeğe göre sabit getiri, ekonomide tam rekabetin geçerli olması, malların homojenliği, ülkeler arasında faktör yoğunluklarının farklı olması gibi Heckscher-Ohlin modelinin dayandığı bu varsayımlar endüstriler arası ticareti (EAT) açıklamaya yöneliktir. Oysa daha çok bu varsayımların aksine müşahade edilen, ölçeğe göre artan getiri, yoğun bir şekilde eksik rekabetin yaşanması (oligopolcü rekabet piyasaları), aynı tür malların heterojen olmaları, ölçek ekonomileri, benzer faktör yoğunluklarına sahip ülkeler arasında ticaretin daha çok artması gibi varsayımlar endüstri içi ticareti (EİT) öne çıkarmaktadır. 1960'lara kadar dünyadaki ticaretin daha çok EAT olarak yapıldığı kabul ediliyordu. Dış ticaret ile ilgili teorik tartışmalar, daha çok **Ricardian Klasik Dış Ticaret Modeli** üzerinde yapılmaktaydı. Avrupa Ekonomik Topluluğun kurulmasıyla birlikte, topluluğa üye ülkeler arasında ticaretin gelişimiyle ilgili Verdoorn (1960) ve Kojima (1964)'nın çalışmaları, alternatif teorilerin ifade edilmesine ve EİT kavramının ortaya çıkmasına yol açtı. Aynı dönemde, Bassa (1964) ve Grubel (1967) EİT ile ilgili ekonometrik çalışmaları, alternatif dış ticaret teorilerinin kurulmasına, bu teorilerin ispatına yönelik çalışmalar olarak literatürde yer almaya başladı.

Endüstri-İçi Ticaret Kavramına Bakış

Endüstri içi ticaret ile ilgili literatürde yer bulan çalışmalar şu şekilde özetlenebilir (Abd-El- Rahman, 1991:88. Greenaway and Lee,1988: 349. Lundberg, 1982:302., Milner,1987: 41-42. Milner,1988: 295. Niroomand,1988: 337, Yılmaz,1987: 243): Bir ülkenin belli sanayi mallarında uzmanlaşmak yerine aynı sanayi dalına ilişkin mallarda dış ticarete bulunmasına endüstri-içi ticaret adı verilir.

Bir ülkenin, aynı mal veya mal grubunda, hem ihracatının hem de ithalatının olması, endüstri-içi ticaret yaptığını gösterir. Endüstriler arası ticarete ise uzmanlaşma gerekmektedir. Uzmanlaşma olsaydı, ülke endüstri dallarının birinde ya ihracatçı veya ithalatçı konumunda olacaktı.

Klasik dış ticaretin en önemli varsayımlarından biri de piyasanın tam rekabet şartlarında çalıştığı varsayımdır. Bu varsayım endüstriler arası ticaretin olması gerektiği sonucunu beraberinde getirmektedir.. Oysaki diğer teorilerin çoğu eksik rekabet piyasaların varlığını öne çıkararak endüstri içi ticaretin daha yaygın olduğu sonucuna bizi götürmektedir.

Endüstri-içi ticaret, uluslararası ticaretin geniş ve büyüyen bir parçasını oluşturmakta, ticarete konu olan ürünler homojenlik göstermemekte, ancak aynı istatistiksel kategoriye dahil malların, bir ülkeye eşzamanlı olarak gerçekleştirilen ihracat ve ithalatı olarak tanımlanmaktadır. Mesela Avrupa ülkeleri arasında, otomotiv ürünlerinin değişimi gibi, aynı endüstriye ait ürünlerin eşzamanlı ihracat ve

ithalatının yapılmasıdır. Uluslararası ticaretin büyük bir bölümü bu kategoride yer alır ve faktör donanımları benzeşen, aynı gelişmişlik seviyesindeki ülkeler arasında yaygın olarak gerçekleşir. Endüstri-içi ticaret; yatay ve dikey farklılaştırılmış benzer malların ticareti olarak da tanımlanmıştır. Farklılaştırılmış benzer malların ticareti ikiye ayrılabilir: İhracat ve ithalat ortaklarının aynı olduğu “karşılıklı (bilateral) ticaret” ve iki ortağın birbirinden farklı bulunduğu “üç taraflı (triangular) ticaret” (Eşsiz, 2001) .

Endüstri içi ticaret, sermaye faktörünün zengini olarak sermaye ihraç eden ülkenin, sermaye yoğun malları ithal etmesiyle ortaya çıkmaktadır. Sermaye ithal eden ülkenin sermaye yoğun bir malı ihraç etmesi ise, ancak o ürünün teknolojisinin standartlaşması gerektiği sonucunu doğurmaktadır (Eşsiz, 2001).

Endüstri içi ticaret yatay ve dikey endüstri ticaret olarak iki başlık altında tasnif edilebilir:

Yatay endüstri-içi ticaret (YEİT); aynı sektör ve aynı üretim aşamasında, benzer kalitedeki ancak nitelikleri veya karakteristikleri (özellikleri) farklılaştırılmış ürünlerin eş zamanlı olarak ithalat ve ihracat edilmeleri durumunda yatay endüstri içi ticaret söz konusu olmaktadır. Türkiye'nin giyim sektörü ürünlerini hem ihraç hem de ithal etmesi buna bir örnektir.

Dikey Endüstri-içi ticaret (DEİT); aynı sektörde olan fakat farklı üretim aşamalarında bulunan kaliteleri çeşitlendirilebilen benzer ürünlerin eş-zamanlı ithalatı ve ihracatı olarak tanımlanabilir. Dikey endüstri içi ticaretin gelişmesinin en önemli sebebi çok uluslu şirketlerin üretim sürecini farklı ülkelere bölmeleridir. Bu şirketler üretimin teknoloji yoğun bölümünü gelişmiş ülkede yaparken, emek yoğun bölümünü emeğin ucuz olduğu ülkelerde yapmaktadır. Günümüzde parçaları farklı ülkelerde üretilen bilgisayarların montajının gelişmekte olan ülkelerde yapılması bu duruma bir örnektir (Dağlı, Kılıç, 2009).

Yatay endüstri-içi ticaret (YEİT); ölçek ekonomileriyle ilişkili olup, ürünlerin farklılaştırılması ve tüketicilerin çeşitlendirilmiş ürünleri tercih etmesiyle meydana gelir. Dikey endüstri-içi ticaret (DEİT); “karşılaştırmalı avantajlar” ve “uzmanlaşma” ile açıklanabildiğinden, endüstriler-arası ticareti (EAT’ye) ifade etmektedir. Yine farklı faktör donanımları ile üretilen ürünlerin ticareti, EAT olarak gerçekleşmekte, aynı ürünün farklı ara mallarının hem ihracatı hem de ithalatı aynı zaman diliminde yapılabilmektedir.

Ürünlerin dikey farklılaştırılması, malların kalitelerindeki çeşitlilik olarak tanımlanır ve bu kalite çeşitliliği fiyat farklılıklarıyla kendini gösterir. Ürünlerin yatay farklılaştırılması ise, fiyatlarda sistematik bir değişiklik yaratmayan, ürün özelliklerinde gerçek (fiziki) ve tüketicilerce algılanabilen (görülebilir) ürünlerde meydana gelen farklılıklar olarak tanımlanabilir. Yani; DEİT gelir dağılımına, YEİT ise, tercih üstünlüğüne bağlıdır (Greenaway ve Milner,1987:43).

Endüstri içi ticaretin nedenleri ülkeyi özgü ve endüstriye özgü nedenler olarak ifade edilebilir. Endüstri içi ticarete yol açan ülkeye özgü nedenler şöyle özetlenebilir:

- Ticarete bulunan ülkelerin kişi başına düşen gelirleri bir birlerine ne kadar yakın ise EİT o kadar çok artar
- Ülkelerin ortalama ekonomik büyüklüğü ne kadar yüksekse farklılaştırılmış ürün ticaretine imkân sağlayarak EİT artırır.
- Ticaret yapan ülkelerin faktör donanımlarının farklılığı ne kadar az ise EİT o kadar yüksektir. Serbest ticaret politikası uyguluyorlarsa, ticari engeller ve gümrük vergileri ne kadar düşük ise ve ülkeler-arasındaki ekonomik ve siyasi entegrasyonun yoğunluğu ne kadar yüksek ise EİT o kadar artar
- Ülkeler, coğrafi olarak ve ortak kültürel özellikleri bakımından birbirlerine ne kadar çok yakın ise endüstri içi ticaret o kadar çok yüksektir
- Ülkeler arasında doğrudan sermaye yatırımlarının artışı yani, çok uluslu şirketlerin yayılmalarının hızlı ve güçlü olmaları ve ticarete bulunan ülkelerdeki yüksek aktiviteli çok uluslu şirketlerin varlığı EİT artırır

Endüstri içi ticarete yol açan endüstriye özgü nedenler ise şöyle özetlenebilir.

- *Ölçek ekonomilerinin varlığı.* Bir endüstrinin ölçeği ne kadar büyük olursa endüstri içi ticarete o kadar yüksek olur. Başka bir ifadeyle, optimum ölçek büyüklüğü arttıkça endüstri içi ticaret derecesi de yükselir (Helpman, E., Krugman, R. 1985).
- *Ürün farklılaştırılması.* Bir endüstride mallar ne kadar farklılaşırsa EİT derecesi de o kadar yüksek olur (Helpman, E., Krugman, R. 1985). Tüketici talebini karşılamaya yönelik üretici çabası, daha fazla ürün farklılaştırarak sağlanabilir. Bu çaba endüstri içi ticaretin de sebebini açıklamaktadır, çünkü değişiklik isteyen tüketici talebi, ancak daha fazla ürün farklılaştırılarak giderilebilir.
- *Ürün hayat devresi hipotezi.* Ürün hayat devresi, teknolojideki değişimle ilgilidir ve teknolojideki değişme potansiyeli ne kadar büyük olursa EİT’de o kadar yüksek olur. Farklı ekonomik gelişme aşamalarında bulunan değişik ürünlerde, ürün hayat devresi sırasında meydana gelen ürün farklılaştırılması açıkça görülebilir. Çünkü ürünlerin biçimi, ürün özellikleri ve kalitesi her bir ülkeyi belirli ürünlerde uzmanlaşmaya yönlendirebilir. Bu uzmanlaşma bir endüstride, dikey ürün farklılaşması yoluyla endüstri-içi ticaret yaratır ki, bu teknoloji-yoğun endüstrilerde daha sık görülür. Ürünlerin dikey farklılaştırılması, malların kalitelerinde çeşitlilik yaratır ve böylece bu çeşitli kalitedeki malların fiyatlarında da sistematik değişiklikler ortaya çıkar (Eşsiz, F. 2001). Sonuçta endüstri içi ticaretin artmasına yol açar.
- Off-Shore Assembly etkisi. Özellikle vergiden kaçınmak için, üretimde vergilendirmenin olmadığı ya da az olduğu ülke dışındaki üretime verilen isimdir. Bu tarz üretim, üretim sürecinin uluslararası iş bölümünü sağlayarak endüstri içi ticarete olumlu etki yapmaktadır.
- Üretimdeki emek yoğunluğu. Emek başına nispi olarak daha fazla sermaye girdisi ile yapılan üretime sermaye yoğun, Emek başına nispi olarak daha az sermaye girdisi ile yapılan üretime emek yoğun, üretim olarak ifade edilmektedir. Üretimde emek yoğunluğunun artması endüstri içi ticareti de artırmaktadır.
- *Endüstri-içi doğrudan dış yatırımlar.* Bir ülkeye yapılan endüstri-içi doğrudan dış yatırımlar, endüstri-içi ticareti artırır. *Doğrudan dış yatırımlar ve EİT arasındaki ilişkinin birden fazla anlamı vardır.* Eğer, yabancı yatırımcı firmalar, ihraç pazarlarına gönderilmek üzere çeşitli kalitelere mal üretimini gerçekleştirmek için teknolojik bilgilerini yerel donanımlarla birleştirirlerse DEİT meydana gelmesinde Doğrudan dış yatırımlar etkisi pozitif olacaktır. Buna karşın, Doğrudan dış yatırımlar; doğrudan yerel pazardaki arzı sağlamak amacıyla yönelik ise, DET ile Doğrudan dış yatırımlar arasındaki ilişki negatif olacaktır. Böyle bir durumda, yatay olarak farklılaştırılan ürünler, yabancı yatırımcının daha önce kendi ülkesinde üretilen ürünlerin yatırım yaptığı ülkeye olan ihracatı yerine geçebilir (Aturupane, Djankov ve Hoekman, 1999: 64).

Literatür İncelemesi

Can, M., (2011), Grubel-Lloyd endeksi ve Uluslararası Standart Ticaret Sınıflaması (SITC Rev.3) kullanılarak Türkiye’nin bölge ülkeleri ile olan endüstri-içi ticaret düzeyi teknolojik sınıflamayla incelenmiştir. Yapılan hesaplamalarda endüstri-içi ticaret yoğunluğunun sırayla standart teknoloji, ara teknoloji ve ileri teknoloji şeklinde sıralandığı tespit edilmiştir. İleri teknoloji mal grubunda, Türkiye ile Yunanistan, Romanya ve Bulgaristan arasındaki EİT endeks değerinin 0,50’nin üzerinde olduğu tespit edilmiştir. Suriye, Irak, Azerbaycan ve İran ile bu dönemde endüstri-içi ticaret ortaya çıkmamıştır. Ara teknoloji içeren ürün sınıfında ise Rusya ve İran haricinde, Türkiye’nin tüm ülkelerle endüstri-içi ticaret yaptığı sonucuna ulaşılmıştır. Rusya ve İran ile endüstri-içi ticaret düzeyinin ortaya çıkmamasının en önemli nedeni, Türkiye’nin bu ülkelere çok yüksek miktarda petrol ve petrolden elde edilen ürünleri ithal ederken, karşılığında bu teknolojiye konu olan mallardaki ihracatının yetersiz kalmasından ileri geldiği görülmüştür. Standart teknoloji sınıfına konu olan ürün gruplarında Türkiye, Irak ve Ukrayna haricinde tüm ülkelerle endüstri-içi ticaret gerçekleştirmiştir. Yapılan hesaplamalar sonucunda ulaşılan sonuçlar Türkiye’nin bölge ülkeleriyle yapmış olduğu endüstri-içi ticaretin en yoğun gözlemlendiği teknoloji sınıfının standart teknoloji ürün grubu olduğu saptanmıştır.

Özdamar (2009) çalışmasında Türkiye’nin AB ile yaptığı dış ticarete konu olan sermaye ve teknoloji yoğun ürünlerdeki EİT düzeyi 2000-2008 dönemi için ölçmüştür. Türkiye, sermaye yoğun mallarda belirli bir teknolojik düzeyin üzerine çıkmış olduğu sonucuna varıyor. Yine kolay taklit edilebilir araştırma bazlı mallarda da Türkiye’nin teknolojik olarak AB’ye yakınsama gösterdiğini tespit ediyor.

Ancak ileri teknoloji gerektiren zor taklit edilebilir araştırma bazlı mallarda Türkiye'nin AB teknoloji ve üretim kalite/çeşitlilik düzeyinin oldukça gerisinde kaldığını vurguluyor.

Altay ve diğerlerinin (2009) çalışmalarında, Balassa ve Grubel -Lloyd Endeksleri ile ABD-Türkiye ticaretinin endüstri içi ve endüstriler arası ticaret açısından test etmişler. Bu çalışmada Türkiye'nin genel olarak düşük katma değerli ürünlerde endüstri içi ticaret olduğunu, yüksek katma değerli ürünlerde endüstriler arası ticaretin yaygın olduğunu tespit etmişlerdir. Öncelikle endüstriler-arası ticaret açısından Türkiye'nin 1995 ve 2007 yılları arasında AB (15) pazarında özellikle, SITC sınıflamasına göre Kolay Taklit Edilebilir Araştırma Yönlü Ürünler, hammadde ve emek yoğun ürünlerde daha çok endüstri içi ticaret olduğunu göstermişlerdir. Zor Taklit Edilen Araştırma Yönlü Ürünler olarak tanımlanan 9 endüstrinin sadece 2'sinde endüstri içi ticaret tespit edilmiştir.

Çalışkan (2010), Türkiye-AB ticaretinde EİT oranı 1990-2007 dönemi için ölçmüş ve zaman içindeki değişimi analiz etmiştir. Statik EİT endeksleri incelendiğinde, 1990-2007 döneminde, Türkiye'nin AB ile ve dünya ile yaptığı ticarete EİT payının zaman içinde istikrarlı bir şekilde artma eğiliminde olduğunu tespit etmiştir. Çalışma kapsamında yapılan ölçümler, SITC Rev.3 - 3 basamak düzeyinde Standart Grubel -Lloyd Endeksine göre Türkiye-AB ticaretinin bütünü için EİT'in 2007 yılı itibariyle endeks değeri 0,41 seviyesine ulaştığını tespit etmiştir. EİT oranları, endüstrilere göre büyük farklılık göstermekte olup, bazı ana SITC endüstrilerinde bu oran 0,75'leri aşarken, bazı endüstrilerde ise 0,20 seviyesinde kalmaktadır.

Erün (2010), araştırmasında Türkiye ile AB arasında gıda ve canlı hayvan sektörü için endüstri-içi ticaretin yüksek kalite ve dikey endüstri-içi ticaret yapısında olduğunu, 0,21 ile 0,38 arasında değerler çıktığını tespit etmiştir. Deviren ve Karataş (2007), 1995-2005 yılları arasında Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti'nin endüstri içi ticareti hem ürün gruplarına göre hem de teknolojik yapıya göre incelemişlerdir. Çalışmaları sonucunda, SITC düzey 3 seviyesinde, gıda malzemeleri ve canlı hayvanlar, kimya sanayi ürünleri ve mamul ürünlerde endeks 0,50 ve üzeri değer aldığı gözlemlenmiş, teknolojik açıdan incelendiğinde ise, ara teknoloji ürünlerde endüstri-içi ticaretin ön plana çıktığı sonucuna ulaşılmıştır. Çalışmalarında, SITC düzey 3 seviyesinde genel endüstri-içi ticaret endeksini hesaplamaları sonucunda Türkiye ile Çin arasındaki dış ticaretin nitelik olarak endüstriler-arası ticaret yapısında olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Deviren (2004), 1993-2003 döneminde Türkiye ile Avrupa Birliği ülkeleri arasındaki genel endüstri-içi ticaret düzeyi hesaplamaları sonucunda dış ticaretin endüstriler-arası ticaret özelliği taşıdığı tespit etmiştir. Kaya ve Atış (2007), Türkiye'nin AB ülkeleri ile yapmış olduğu kimya sanayi endüstri-içi ticaretine yönelik çalışmaları sonucunda Almanya ile 11, Yunanistan ile 9, Fransa ile 3 ürün grubunda yoğun endüstri-içi ticaret gözlemlenmiştir. Diğer bir tespiti de, 1996 yılından önce endüstriler-arası ticaret gözlemlenen İngiltere, Danimarka, İtalya ve İspanya ile bu tarihten sonra büyük ölçüde endüstri-içi ticaret yapıldığı ile ilgilidir.

Koçyiğit ve Şen (2007) Gümrük Birliği anlaşması sonrasında tüm dış ticaret ile ilgili Türkiye-AB endüstri -içi ticaret düzeyindeki değişimlerin tespiti için yaptıkları çalışmalarda, standart Grubel-Lloyd endeksi 1992 yılında 0,257 olan değerinin 2005 yılında 0,484 seviyesine ulaştığı gözlemlenmiştir.

Türkcan (2005) Türkiye'nin 1985 -2000 yılları arasında seçilmiş 9 OECD ülkesi ve dünya ile olan endüstri-içi ticaret düzeyini mamul eşya, nihai mal ve ara mal temelinde yaptığı çalışmada, 1985 yılında mamul ürün bazında, dünya ile olan endüstri içi ticaret düzeyi 0,32 iken, 2000 yılında bu oran 0,34'e yükselmiştir. Bu oran Almanya için, 1985 yılı itibariyle 0,16 olan endeks değeri 2000 yılında 0,27'e yükselmiştir. Genel anlamda, mamul eşya, ara mal, nihai mal sınıflarında seçilmiş 9 OECD ülkesi ile endüstri-içi ticaret düzeyinin artış eğiliminde olduğu, ancak az oranda değiştiği tespit edilmiştir.

Şimşek (2005) araştırmasında Türkiye'nin Dünya ve OECD ile çok yönlü ve OECD ülkeleriyle iki yönlü EİT'i hesaplarken TWT endeksi kullanmış, ardından DEİT-YEİT ayırımı için ise temelde ± 0.15 eşik değeri belirlenmiştir. Türkiye yıllar itibarıyla artan EİT'inde düşük kaliteli DEİT'in payının yükseldiği tespiti ile, aynı endüstride yer alan fakat düşük fiyatlı mallar ihraç edilip karşılığında aynı endüstrideki daha yüksek fiyatlı malların ithal edilmesi sonucuna varmakta, bu da gittikçe azalan dış

ticaret kazancı ile sonuçlandığını iddia etmektedir.

Aydın (2006) Türkiye'nin AB, AB-Dışı ve Dünya toplamında EİT'inin gelişimi ile ilgili araştırmasında, 1989-2005 döneminde tüm SITC ana ürün gruplarında yükselme olduğu sonucuna varmıştır. Birincil ürünlerdeki (SITC 0-4) EİT oranları, imalat sanayi ürünlerine (SITC 5-8) ait oranlardan daha düşüktür. AB ile ticaretteki EİT endeksleri 2005 yılı itibariyle, imalat sanayi ürünlerinde 0,40 iken birincil ürünlerde 0,32, toplamda ise 0,39 olarak gerçekleşmiştir. AB ile ticaretimizin %39'u endüstri-içi niteliğindedir. Dolayısıyla ekonominin dışa açık sektörleri bakımından AB ile rakip olmaktan ziyade tamamlayıcı ekonomi durumunda olduğu ve ticaretin genelde karşılaştırmalı üstün- üstünlükler temelinde gerçekleştiği söylenebilir. AB ile ticarete ürünlerin teknolojik özelliklerine göre en yüksek EİT oranları ara teknoloji ürünlerindedir. 2005 itibariyle 0,50 endeks değerine ulaşan bu grup dışında, standart teknoloji ve yüksek teknoloji ürünleri EİT'inin 1989-2005 döneminde yükseldiğini tespit etmiştir.

Çepni ve Köse (2003) Türkiye'nin 1989-1999 yılları arasında OECD, Avrupa Birliği ve seçilmiş 15 ülke arasındaki endüstri -içi ticaret düzeyini belirlemeye çalışmışlardır. 1999 yılı itibariyle Türkiye-AB arasındaki endüstri içi ticaret SITC 0-8, SITC 1-8, SITC 5-8 aralığı düzeylerine göre %42-%48 bandı arasında değişmekte olduğu sonucuna ulaşıırken, 1999 yılında Türkiye-OECD ülkeleri arasında yapılan endüstri-içi ticaret düzeyi her üç grupta da %43-%50 bandı arasında değer aldığı tespit edilmiştir. 1999 yılında SITC 5-8 aralığında, coğrafi uzaklığa rağmen Türkiye-ABD arasında % 40'lık endüstri içi ticaret düzeyi gözlemlenmiş, bunun nedeni olarak geçmişe dayalı politik ilişkiler öne sürülmüştür. Türkiye'nin SITC 5-8 aralığı için endüstri-içi ticaret düzeyi coğrafi uzaklık olarak ABD ile hemen hemen aynı uzaklıkta olan Kanada ile %26,51, Güney Kore ile %25,07, Japonya ile %25,29 seviyesinde olduğu gözlemlenmiştir.

Eşsiz (2001) 1981-2000 periyodu için, Türk Otomotiv Sektörüyle ilgili literatürde tartışılan çok sayıdaki ölçümlerle endüstri içi ticaretin varlığı konusunda bir araştırma yapmıştır. Yaptığı bu çalışmada, Yılmaz, Grubel-Llyod, Brühlhart, Menon ve Dixon ve Nilsson ölçüm yöntemleriyle, yapılan Türkiye Otomotiv Endüstrisi'nin genel ve alt endüstriler bazında, EİT ölçümleri değerlendirildiğinde; EİT'in varlığının bulunduğu ve bunun daha çok dikey endüstri içi ticaret olarak gerçekleştiği, ekonomi politikalarında serbest ticaretin önlendiği yıllarda, EİT'tin daraldığı ve yerini EAT'e terk ettiği sonuçlarına varmıştır. Bu husus, özellikle, Brühlhart ve Menon ve Dixon ölçümlerinde belirlenmektedir. Yılmaz ve Grubel-Llyod endeksleri, EİT'inin varlığını hemen hemen tüm yıllar için göstermektedir. Nilsson'un ortalama EİT ölçümüne göre, 1981-1989 periyodunda düşük seviyede gözlenen EİT, 1990-2000 döneminde kuvvetli değerlere sahip olmaktadır. Ayrıca Brühlhart ve Menon ve Dixon ölçümleri, otomotiv sektörünün, maliyet ayarlamalarından etkilendiğini göstermektedir.

Endüstri İçi Ticareti Ölçüm Yöntemleri

Literatürde endüstri içi ticaretin varlığını ölçmeye dayalı olarak geliştirilmiş çok sayıda yöntem bulunmaktadır. Bunlar şu şekilde ifade edilebilir: Yılmaz, Grubel-Llyod, Brühlhart, Menon ve Dixon ve Nilsson ölçüm yöntemleri...

Bu çalışmada ise endüstri içi ticaretin ölçülmesinde en çok kabul gören **Grubel – Lloyd'un EİT Ölçüm Yöntemi** kullanılacaktır.

Grubel – Lloyd'un EİT Ölçüm Yöntemi

Grubel-Lloyd'un (Greenaway (1983:110-111); Greenaway ve Milner (1983: 901-905 ve 1981: 756); Grubel-Lloyd (1970 ve 1975); Milner (1988: 296-299)); herhangi bir endüstri dalında endüstri-içi ticaretin mi yoksa endüstriler-arası ticaretin mi daha yoğun olduğunun tespiti için önerdikleri endüstri (mikro) düzeydeki ölçüm yöntemi şu şekilde ifade edilebilir :

$$GL = Bij = \frac{(X_{ij} + M_{ij}) - |X_{ij} - M_{ij}|}{(X_{ij} + M_{ij})} \times 100$$

$$GL = Bij = \left[1 - \frac{I X_{ij} - M_{ij}}{X_{ij} + M_{ij}} \right] \times 100$$

GL (=Bij) : J ülkesinin, i malındaki endüstri – içi ticaretini gösterir ve GL (=Bij) 100'e yaklaştıkça endüstri – içi ticaretin varlığından söz edilir.

$$\text{Yani ; } 0 \leq GL(= Bij) \leq 100$$

Xij : J ülkesinin i malı ihracatıdır.

Mij : J ülkesinin i malı ithalatıdır.

(Xij + Mij): J ülkesinin i malındaki ihracat ve ithalat toplamı olup endüstri–içi ticaret miktarını vermektedir.

IXij - MijI : J ülkesinin i malındaki dış ticaret açığını veya fazlasını gösterir. Bu açık veya fazlanın büyüklüğü söz konusu ülkenin i malında uzmanlaştığı veya i malı üretimini tamamen terk ettiği anlamına gelmektedir, yani endüstriler–arası ticareti ölçmeye yarayan bir göstergedir ve "net ticaret"i de ifade eder.

Bir ülkenin, dünyanın geri kalan kısmı veya bir grup ülke ile yaptığı ticarete, ithalat ihracata eşit olduğunda net ticaret sıfır olur ve GL (=Bij) = 100 `dir, yani tüm ticaret endüstri–içi ticarettir. Eğer ihracat veya ithalat sıfıra eşit olursa tüm ticaret net ticaret kadar olur, pay sıfır olduğu için denklemin sonucu sıfır çıkar, yani GL (=Bij) = 0 `dır (Lundberg, 1982:302). EİT hiç yoktur, ticaretin tamamı EAT'den oluşmaktadır.

J ülkesinin i malındaki ihracat veya ithalat fazlasının büyüklüğü endüstri–içi ticaretin derecesini, yani GL (=Bij)'nin 100'e ne ölçüde yaklaştığı veya uzaklaştığını ortaya çıkar. İhracat ve ithalat rakamları birbirine yaklaştığında endüstri–içi ticaret yüksek gözükecek, ihracat ithalat farkı büyüdüğünde endüstri–içi ticaret 100`den uzaklaşıp küçük bir rakam olacaktır.

Grubel–Lloyd'un önerdikleri bu formüllerden de anlaşılacağı gibi, endüstri–içi ticaret endüstriler–arası ticarete bağlı olarak ölçülmekte, büyüklüğü endüstriler–arası ticaretin büyüklüğüne bağlı olarak verilmektedir.

Endüstri–içi ticaretin toplam ticaret içindeki payının ölçülmesinde, dünya veya bir ülke grubunda, ürün grupları için GL (=Bij)'nin ağırlıklı ortalaması da kullanılabilir (Lundberg, 1982:303).

Türk Otomotiv Sanayi Üzerine Endüstri İçi Ticaretin Ölçülmesi

Türkiye'de ithal-ikameci sanayileşme modeli 1980'lere kadar devam etmiştir. Sanayiye verilen çeşitli teşvikler, sübvansiyonlar, vergi indirimleri, zaman zaman ülkenin özellikle sanayide yüksek büyüme oranları yakalamasına neden olsa da, sürdürülebilir bir hal almamıştır. Şöyle ki, ülke içindeki üretim dünya standartlarının çok altında kalmış, fiyatlar ise dünya fiyatlarının çok üstünde, rekabetten uzak, önemli ölçüde dışa bağımlı ve tekelleri bir yapı içinde gelişmiştir. 1950'lerde imalat sanayi üretiminde ithal girdinin payı %19 iken, 1976 yılında %52'ye yükselmiştir. Dolayısıyla yüksek gümrük tarifeleri, yüksek oranda tekelleşme yaratarak, uluslararası standartlara göre geri kalmış teknolojilerle verimsiz bir sanayi üretimi sürdürülmüştür. 1976 yılının sonunda ihracatın ithalatı karşılama oranı %28'e düşmüştür. Sonuçta Türkiye'de bu yetersiz sanayileşme, dışa bağımlılığın doğurduğu döviz ihtiyacı, alt yapı (enerji, ulaşım, iletişim) darboğazıyla birleşince ekonomik kriz kaçınılmaz olmuştur.

24 Ocak 1980 kararları bu yapıyı tamamen ortadan kaldıracak, büyük bir yapısal dönüşüm sağlayacak, Schumpeter'in deyimiyile "yaratıcı yıkımın" bir hikâyesidir. Bu kararlar, rekabete dayalı, ihracata yönelik, dünya standartlarında ve dünya fiyatlarında mal ve hizmet üretimi öne çıkararak, kalkınma için dünyanın takip ettiği bir model olmuştur. İşte bu modelin sanayileşmeyi dolayısıyla kalkınmayı ne derecede gerçekleştirdiği sorusunun cevabı ülkenin endüstri içi ticarete mi yoksa endüstriler arası ticarete mi uzmanlaştığı ile ilgilidir. Ülkenin gelişmiş ülkelerle yaptığı ticaret, daha çok endüstri içi ticarete dayalı ise, özellikle orta ve üst düzey teknoloji ürünleri alanında endüstri içi ticaret yaygınlık gösteriyorsa, ülke kalkınmasını daha ileri dereceye götürmüştür denilebilir. Ülkenin dış ticaretinde endüstriler arası ticaret öne çıkıyorsa, ucuz emeğe dayalı emek yoğun ürünlerde ihracatçı, gelişmenin dinamizmini sağlayacak, katma değeri daha yüksek, daha ileri teknolojilere dayalı sermaye yoğun ürünlerde ithalatçı konumdadır. Bu durum ise kalkınma derecesinin görece düşük olduğu anlamına gelir.

İlgili literatür de incelendiğinde Türkiye ile AB arasındaki ticaret için orta ve düşük teknolojilerin ürün ticaretinde endüstri içi ticaret daha belirgin ve yaygın iken, yüksek teknolojilerin ürünü olan ticarete ise endüstri içi ticaret daha düşük ve dikey endüstri içi ticaret daha yaygındır. Buradan da çıkan sonuç, Türkiye'nin AR-GE harcamaları daha çok gerektiren alanlarda, yüksek teknolojiye dayalı, katma değeri yüksek ürünlerin üretimine yönelmesi gereği ortaya çıkmaktadır.

Bu alandaki çalışmalar genel olarak imalat sanayi SITC sitemindeki sınıflamaya göre dış ticaret ölçümlerini kullanmaktadır. Bu çerçevede toplulaştırma arttıkça EİT değerinin azaldığı gözlemlenmektedir. Son dönemlerde sektörel bazdaki çalışmaların azlığı otomobil sektörünün seçilmesinde belirleyici olmuştur. Ayrıca otomotiv sektörünün önemli bir özelliği sektörün geriye ve ileriye bağlantılarının daha yaygın, daha yüksek bir teknoloji ihtiva etmeye dayalı olmasıdır. G7 ülkelerinde otomotiv sektörünün toplam ekonomik faaliyetteki hem direkt hem de dolaylı etkileri bir arada ele alındığında, ortalama olarak, sektördeki 1 dolarlık katma değer artışının toplam ekonomiye 3 dolarlık katma değer artışı sağladığı hesaplanmaktadır (Şahin, 2015). Otomotiv sektöründe küresel rekabete ayak uydurabilen ve pazarda tutunabilen ülkelere bakıldığında ekseriyetle gelişmiş veya önde gelen gelişmekte olan ülkeler olduğu görülmektedir. Otomotiv sektörü şu şekilde tanımlanabilir:

“Motorlu karayolu taşıtları, bir yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik mevzuata göre üretilmiş bulunan dört veya daha fazla lastik tekerlekli taşıt araçlarıdır. Bu araçları üreten sanayi “Otomotiv Ana Sanayi” olarak adlandırılmaktadır. Otomotiv “Yan Sanayi” ise hem taşıt araçları imalat sanayiinde faaliyet gösteren firmalara hem de parktaki araçların parça yenileme talebine yönelik ana sanayi tarafından belirlenen teknik dokümanlara uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten sanayi koludur. Otomotiv sanayi bu iki alt sektörün tümünü kapsamaktadır”(Karbuş 2008).

Dünya otomotiv sektörü önemli ölçüde küresel otomotiv şirketlerinin güdümünde faaliyet göstermektedir. Sektörde üretim 40 civarında ülkede yoğunlaşmış olup, üretimin tamamı yaklaşık 50 şirket tarafından gerçekleştirilmektedir(Şahin 2015).

2017 yılı verilerine göre Türkiye dünyada otomobil üretiminde 18., ticari araç üretiminde 10., toplam üretimde ise 17. sırada yer almaktadır. Avrupa ülkeleri içindeki sıralamaya bakıldığında ise hem toplam otomotiv hem de otomobil üretiminde 6. sırada yer alan Türkiye, ticari araç üretiminde İspanya'nın ardından 2. sırada yer almaktadır. Yıldan yıla sıralamalarda ufak değişiklikler yaşanmasına rağmen, Türkiye bölgesinde önemli bir üretim üssü niteliği kazanmış durumdadır (Şahin 2015 ve Pişkin 2017).

Otomotiv sektörü için Türkiye'nin AB ile ticaretinin endüstri içi ticaret araştırması, otomotiv sanayiinde gelişmiş olan bu bölgede Türkiye'nin rekabet durumunu incelenmesi amacını taşımaktadır. Türkiye'nin daha az gelişmiş bölgelerde rekabet üstünlüğü sağladığı gerçeğinden hareketle Türkiye'nin endüstri içi ticaret araştırması yapmanın anlamlı olacağı düşünülmüştür.

Tablo 1. GTİP Dörtlü Kod ve İsimleri

GTİP dörtlü kod	GTİP dörtlü adı
8701	Traktörler
8702	Otobüsler 10 Veya Daha Fazla Kişi Taşımaya Mahsus (Sürücü Dahil) Motorlu Taşıtlar
8703	Binek Otomobiller
8704	Kamyonlar Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar
8706	Karayolu Taşıtları İçin Motorla Donatılmış Şasiler
8707	Karayolunda Kullanılan Motorlu Taşıtlar İçin Karoseriler (Şoför Mahalleri Dahil)
8708	Karayolu Taşıtları İçin Aksam, Parça Ve Aksesuarlar
8716	Römorklar Ve Yarı Römorklar; Hareket Ettirici Tertibatı Bulunmayan Diğer Taşıtlar; Bunların Aksam Ve

Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) 4'lü koda göre, Türkiye ile AB ülkeleri arasında otomotiv sektörü ticareti esasa alınarak, Grubel-Lloyd Endeks'ine göre hesaplamalar yapılmıştır. Tablo 2 ve Tablo 3'te bu hesaplamaların sonucu verilmiştir. Hesaplanan endeks değeri 100 değerine ne kadar yakın ise endüstri içi ticarete o derece yüksektir. Tablo 2'de görüleceği gibi, otomotiv sektörü içinde EİT'in en belirgin olduğu sektör, GİBT dörtlü koda göre binek otomobillerdir. Yine Tablo 2'de diğer ürünlerde ise bazı yıllarda endüstri içi ticaret olgusu görülürken, çoğu yıllarda endüstriler arası ticaret öne çıkmaktadır.

Tablo 2. GTİP 4'lü Koda Göre Seçilen Sektörlerde Grubel-Lloyd Endeks Sayıları (%)

Yıllar	Traktörler	Otobüsler 10 Veya Daha Fazla Kişi Taşımaya Mahsus (Sürücü Dahil) Motorlu Taşıtlar	Binek Otomobiller	Kamyonlar Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar
2000	0.80	74.72	37.00	20.50
2001	6.68	22.33	79.69	53.02
2002	33.71	30.96	86.31	43.27
2003	45.55	31.30	91.39	79.91
2004	28.08	37.12	92.96	86.76
2005	40.66	43.42	95.93	70.30
2006	30.07	66.57	91.34	42.85
2007	69.03	42.42	81.22	31.24
2008	77.90	45.24	79.35	27.39
2009	56.73	41.10	82.07	20.99
2010	27.38	40.26	89.13	32.73
2011	27.40	52.27	79.16	44.19
2012	40.26	46.22	77.98	43.48
2013	47.78	44.32	72.00	38.96
2014	30.86	45.20	91.12	39.61
2015	25.33	39.48	80.66	41.61
2016	86.72	25.63	92.85	31.24

Kaynak: İhracat ve ithalat rakamları TÜİK özel bilgi olarak alınmıştır.

Tablo 3'te ise iki alanda, “**Karayolu Taşıtları İçin Aksam, Parça Ve Aksesuarlar**” ve “**Römorklar Ve Yarı Römorklar; Hareket Ettirici Tertibatı Bulunmayan Diğer Taşıtlar**” alanlarında endüstri

içi ticaretin yapıldığı görülmektedir. Diğer iki alanda ise bazı yıllarda endüstri içi ticaret, diğer yıllarda ise endüstriler arası ticaret öne çıkmaktadır.

Tablo 3. GTİP 4'lü Koda Göre Seçilen Sektörlerde Grubel-Lloyd Endeks Sayıları (%)

Yıllar	Karayolu Taşıtları Motorla Donatılmış Şasiler	Karayolunda İçin Kullanılan Taşıtlar Karoseriler Mahalleri Dâhil)	Motorlu İçin (Şoför)	Karayolu İçin Aksam, Parça Ve Aksesuarlar	Taşıtları Parça Ve	Römorklar; Römorklar; Ettirici Bulunmayan Taşıtlar	Ve Yarı Hareket Tertibatı Diğer
2000	22.75	97.93		38.16		66.77	
2001	71.04	76.92		66.74		90.67	
2002	78.55	77.59		66.86		67.67	
2003	9.61	64.75		60.11		46.45	
2004	80.33	85.11		46.92		40.89	
2005	27.23	66.52		51.86		55.96	
2006	5.13	28.80		54.22		54.25	
2007	71.19	24.18		63.82		96.25	
2008	57.99	30.28		65.71		97.76	
2009	78.02	55.67		66.51		71.46	
2010	17.92	9.61		70.33		50.34	
2011	18.13	90.85		73.30		45.18	
2012	44.36	75.08		80.28		56.59	
2013	1.44	85.59		84.82		55.09	
2014	5.30	74.92		90.23		66.10	
2015	0.52	28.89		88.42		85.84	
2016	1.24	37.48		88.45		86.79	

Kaynak: İhracat ve ithalat rakamları TÜİK özel bilgi olarak alınmıştır.

Türkiye'nin nispeten daha ileri teknoloji ürünü olan otomotiv alanında daha ileri sanayi ülkelerle ticaretinin daha belirgin bir şekilde endüstri içi ticaret olduğunun tespiti, bu alanla ilgili rekabet gücünün daha yüksek olduğu ve daha ileri bir sanayileşmenin işaretini simgelediği söylenebilir.

SONUÇ

Uluslararası iktisat literatüründe, dış ticaretin sebebi çok sayıda farklı teorilerle açıklanmaya çalışılmaktadır. Ricardian dış ticaret teorisi olarak da ifade edilen klasik dış ticaret teorisi, ülkeler arasında faktör yoğunluklarına bağlı ortaya çıkan üretim maliyetlerine dayalı olarak dış ticaretin yapıldığını öne çıkarırken, diğer teoriler bunun dışındaki sebeplerle dış ticaretin yapıldığını öne sürmektedirler. Klasik dış ticaret teorisine göre dış ticaret yapılıyor ise endüstriler arası ticaret geçerli olmakta, aksi durumda ise endüstri içi ticaret söz konusu olmaktadır. Endüstriler arası ticaretin geçerli olduğu bir ülke için faktör yoğunluğuna bağlı olarak uzmanlaştığı, yani, hangi faktör zengini ise o faktör yoğunluğuna dayalı ürün üzerine uzmanlaştığı, dış ticareti de daha çok bu ürünün ihracatına dayalı olarak yaptığı anlamına gelir. Mesela Türkiye'nin AB ile yapacağı ticaret endüstriler arası ticaret olarak ortaya çıkıyor ise, Türkiye daha geri bir teknoloji ile üretilen emek yoğun ürünlerin ihracatçısı, AB ise daha ileri teknolojilere dayalı sermaye yoğun malların ihracatçısı konumunda olduğu kabul edilmektedir. Aksi durumda, yani, dış ticaret endüstri içi ticaret olarak ortaya çıkıyor ise, ülke ticaret yaptığı ürünlerde rekabet edebilir durumda olduğu, daha ileri teknolojilere dayalı ürünleri de ihraç edebildiği sonucuna varılır, bu da ülkenin kalkınmışlık derecesinin daha yüksek olduğu anlamına gelir. Türkiye'nin dünya ile komşularıyla ve değişik ülke grupları ile imalat sanayinin SITC esasında (Standard International Trade Classification) farklı ürün grupları ticaretinde EİT mi? yoksa endüstriler arası ticaret mi? üzerine çok sayıda araştırma yapılmıştır. Bu araştırmalar, Türkiye'nin normal ve standart teknolojiler içeren ürünlerin dış ticaretinde daha çok endüstri içi ticaret olduğu, fazla AR-GE gerektiren ileri teknolojilere dayalı dış ticaretinde ise daha çok endüstriler arası

ticaretin yaygın olduğu gözlemlenmektedir.

Çalışmada nispeten daha ileri teknoloji ürünü sayılan otomotiv sektöründe Türkiye'nin AB ile endüstri içi ticareti ölçülmüştür. 2000-2016 dönemini kapsayan bu çalışmanın bulguları, otomotiv sektörünün önemli ölçüde endüstri içi ticarete dayalı yapıldığını göstermektedir. GTİP 4'lü koda göre seçilen 8 alt alanın 4'ünde Endüstri İçi Ticaretin net varlığı tespit edilmiştir. Diğer dördünde ise nispeten EİT varlığı görülmektedir.

KAYNAKLAR

- Abd-El-Rahman, Kamal (1991). "Firm`s Competitive and National Comparative Advantages as Joint Determinants of Trade Composition *Weltwirtschaftliches Archiv*, 127 :
- Altay, H., & Şen, A. (2009). Türkiye'nin Avrupa Birliği (15) pazarındaki endüstri-içi ticaret performansının rakip ülke performanslarıyla karşılaştırmalı analizi: 1995-2007. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25, 127-140.
- Aturupane, C., Djankov, S., & Hoekman, B. (1999). Horizontal and vertical intra-industry trade between Eastern Europe and the European Union. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 135 (1), 62-81.
- Aydın, A. (2006). Türkiye ekonomisinde endüstri içi ticaretin yapısı. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmalar Dergisi*, 9.
- Can, M. (2011). *Türkiye'nin bölge ülkeleriyle endüstri-içi ticaretinin gelişimi: 1995-2009*. Yüksek Lisans Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- Çalışkan, Ö. (2010). Türkiye -AB ticaretinde endüstri-içi ticaret olgusu, 1990-2007. *Hacettepe Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 28(2), 1-45.
- Çepni, E., & N. Köse (2003). Intra-industry trade patterns of Turkey: A panel study. *Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 5(3), 13-28.
- Dağlı, G., & Kılıç, D. (2009). "Türkiye İmalat Sanayinin Endüstri-içi Ticaret Profili". https://www.academia.edu/1633990/T%C3%BCrkiye_%C4%B0malat_Sanayinin_End%C3%BCstri-i%C3%A7i_Ticaret_Profilii
- Deviren Vatanserver, N. & Karataş, M. (2007). Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki endüstri-içi ticaret. *İktisat İşletme ve Finans*. 22(250), 16-32.
- Deviren Vatanserver, N. (2004). Türkiye ile Avrupa Birliği ülkeleri arasındaki sınai ürünleri endüstri-içi ticareti. *İktisat İşletme ve Finans*, 222, 107-127.
- Eşsiz, F. (2001). *Endüstri içi ticaret teorisi kapsamında Türkiye otomotiv sektörünün değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Erün, G. (2010). Türkiye ile AB, gıda ve canlı hayvan sektörü dış ticaretinde endüstri içi ticaret analizi. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 71-78.
- Greenaway, D. & Milner, C. (1987). Intra-industry Trade : Current Perspectives and Unsolved Issues. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 123(1).
- Greenaway, D. (1983). Intra-Industry and inter-industry trade in Switzerland 1965-1977. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 119(1), 109 -121.
- Greenaway, D., Milner, C.R. (1983). On the measurement of intra-industry trade, *The Economic Journal*, 93, 900-908.
- Grubel, Herbert G. & P. J. Lloyd (1970). The empirical measurement of intra-industry trade. *Economic Record*, 47, 494-517.
- Herbert, G. & Lloyd, P.J. (1975). *Intra-industry Trade: The Theory and Measurement of International Trade in Differentiated Products*. London: Macmillan (ve New York: JohnWiley & Sons).
- Helpman, E., P. R. Krugman (1985). *Market Structure and Foreign Trade: Increasing Return, Imperfect Competition and the International Economy*. Cambridge Massachusettes: MIT Press.
- Karbuç, F., Silahçı, A., & Çalışkan, Ç. (2008). *Otomotiv sektör raporu*. İstanbul Ticaret Odası Ekonomik Ve Sosyal Araştırmalar Şubesi
- Kaya, A. A. & Atış, A. (2007). Türkiye kimya endüstri içi ticaretinin statik ve dinamik analizi: Avrupa Birliği üye ve aday ülkeleri, Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Çin. *Ege Akademik Bakış*, 7(1), 251-291.

- Koçyiğit, A., & Şe, A. (2007). The extent of intra-industry trade between Turkey and The European Union: The impact of customs union, *Journal of Economic and Social Research*, 9(2), 61-84.
- Lee, Young, S (1989). A Study of the determinants of intra-industry trade: among the Pasific Basin countries. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 125, 346–358.
- Lundberg, L. (1982). Intra-industry trade: the case of Sweeden. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 118 (2), 302–316.
- Milner, C. (1988). Weighting considerations in the measurement and modelling of intra-industry trade. *Applied Economics*, 20(3), 295-301.
- Nıroomand, F, (1988). Inter-versus Intra-industry Trade: A note on U. S. trends , 1963 – 1980. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 124
- Posner, M. V. (1961). International trade and technical change. *Oxford Economics Papers*, 13 (3).
- Özamar, G. & Albeni, M. (2009). *Türkiye-AB arasında sermaye ve teknoloji yoğun ürünlerin endüstri içi ticaret düzeyinin gelişimi*. internet üzerinden ulaşılan bildiri.
- Pişkin, S., (2017). Otomotiv Sektörü Raporu, Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri, Türkiye Sanayi Kalkınma Bankası. Şan, İ., (2015). Otomotiv Sektörü, İktisadi Araştırmalar Bölümü, Türkiye İş Bankası.
- Şişek, N. (2005). Türkiye'nin yatay ve dikey endüstri-içi dış ticareti. *D.E.Ü İ.İ.B.F Dergisi*, 20(1), s. 43-62.
- Türkcan, K.(2005). Determinants of intra-industry trade in final goods and intermediate goods between Turkey and selected OECD countries. *Ekonometri ve İstatistik*, 1, 20-40. Ünal, E. (2005). *Uluslararası İktisat*. İmaj Yayıncılık.
- Seyidoğlu, H. (2009). *Uluslararası İktisat*. İstanbul: Gizem Can Yayınları.
- Vernon, R. (1966). International investment and international trade in the product cycle. *Quarterly Journal Of Economics*.
- Yılmaz, Ş.(1987). Endüstri-içi ticaret kavramı üzerine bir deneme. *Gazi Üniversitesi İ. İ. B.F. Dergisi*, 241 – 253.

EXTENDED ABSTRACT

We can say that the emergence of Economic Theory as a field of science started with international economics. The scope of international economic theory is very wide. It starts with theories aiming to explain foreign trade, continues with foreign trade policy; also includes the subjects such as balance of payments, international short and long term capital movements and foreign exchange markets. This article seeks to prove by empirical study; which theory is more appropriate to explain foreign trade, summarizing the relevant issues expressed above to represent international economic theory. Adam Smith's theory of absolute advantage, which is a critique of mercantilism, is considered to be the first international economic theory. According to the theory, countries will be more lucrative compared to pre-trade as a result of removing all restrictions on trade among themselves. Smith establishes a model and proves it. In the model, one country is more advantageous in terms of production costs for one product and the other country for another product. The reason for the beginning of trade is that different advantages of countries. David Ricardo further developed Smith's model and suggested that trading even in comparative advantage situations of countries is more profitable for all than pre-trade situation. However, neither Smith nor Ricardo's model provide information about the volume or terms of trade. Also the reasons of absolute or comparative cost advantages are unknown. Among these questions, the terms of trade and the volume of foreign trade were explained with Marshall's proposal curves, and then the causes of cost advantages were identified with the Heckscher-Ohlin Theorem. Heckscher-Ohlin Theorem was the most accepted theorem to explain foreign trade until 1960s, which is also referred as "classical foreign trade theory". Especially after this date, many theories have been put forward which are commonly called as "new theories". Many theories expressed under the heading of "New Theories" show that classical foreign trade theory is inadequate in explaining foreign trade. In the real world, foreign trade is carried out on millions of goods between nearly two hundred countries and the quality, forms, designs, and other features of these goods are constantly changing. So that it doesn't seem to be possible to explain such complex subject with a single theory. The classical foreign trade theorem is generally based on inter-industry trade, while other trade is defined as intra-industry trade. In this study, the intra-industry trade theory will be emphasized and tested. Until the 1960s, most of world trade was considered to be inter-industrial. The theoretical discussions about foreign trade were mostly made on

the Classical Foreign Trade Model. With the establishment of the European Economic Community, Verdoorn and Kojima's work on the development of trade between the member states has led to the introduction of alternative theories and the emergence of the concept; intra-industry trade. In the same period, econometric studies conducted by Bassa and Grubel on intra-industry trade began to take place in the literature as proofs of alternative foreign trade theories. The fact that a country has both exports and imports in the same commodity or group of goods indicates that it is engaged in intra-industry trade. However, Inter-industry trade requires specialization. If there was specialization, the country should be either an exporter or an importer in one of the industrial branches. If trade is carried out according to the classical foreign trade theory; inter-industry trade is valid, otherwise, intra-industry trade will be subject. A country which engages in inter-industry trade specializes on producing a good in which the country has rich factor density, and its foreign trade is mainly based on the export of this product. Lots of research done on whether Turkey's manufacturing industry engaged in intra-industry or inter-industry trade with neighbor countries or other countries and unions in various product groups based on SITC (Standard International Trade Classification). As a brief result of these researches; Turkey's foreign trade of the products that based on standard technologies is engaged in intra-industry, on the other hand; advanced technology products which require more R&D are associated with inter-industry trade. As it is known, especially in technology intensive products, the European Union Countries carry out most of their foreign trade among themselves. As a result, intra-industry trade within European Union is very common and it is considered to be an indicator of the development degree of those countries. In this study from this point of view; Turkey's intra-industry trade level with European Union-27 in automotive products were measured for the 2000-2016 period. By examining the advance of Turkey's foreign trade structure related to the automotive sector products with the European Union after 2000, Turkey's convergence to European Union's development level in terms of production quality, diversity and technology in mentioned product groups is aimed to be discussed. The high level of intra-industry trade between the countries, especially in automotive products which require advanced technology, is interpreted as the countries have similar development level and factor endowment. The net existence of intra-industry trade was determined in 4 of the 8 sub-areas selected according to the HS codes. In the other four, there is a relatively inter-industrial trade.