

TÜRKİYE’NİN SEÇİLMİŞ BEŞ AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKESİYLE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE ENDÜSTRİ İÇİ TİCARETİNİN İNCELENMESİ (2008-2017)

*Sumru BAKAN**

*Hakan SELCİ***

Öz

Endüstri içi ticaret, çok uluslu şirketlerin etkisi, ölçek ekonomileri ve ürün farklılaştırması gibi faktörlerin de etkisi ile öne çıkan Yeni Dış Ticaret Teorileri arasında yer almaktadır. Dünya ticaretinde önemli bir yeri olan otomotiv sektörü ürün farklılaştırması ile tüketici tercihlerinin firmalar tarafından etkilenmeye çalışıldığı sektörlerden biridir. Üreticiler, ürettikleri araçların tasarım, motor gücü, konfor, güvenlik, yakıt tüketimi vb. özellikleri ile diğerlerinden daha farklı ve üstün olduğuna tüketicileri inandırarak pazar paylarını arttırmaya çalışmaktadırlar. Türkiye de son yıllarda yabancı markaların açtığı üretim tesisleri ile dünyada otomotiv ticaretinde kendine önemli bir yer edinmiştir.

Çalışmada Türkiye’nin seçilmiş beş AB ülkesi ile otomotiv sektörününbirbirine benzer malların ülkeler arasında karşılıklı dış ticareti anlamına gelen endüstri içi ticareti Grubel-Lloyd endeksi yardımıyla ortaya konulmaya çalışılacaktır. Bu amaçla konuyla ilgili tez, makale, kitap vb. yazılı ve elektronik kaynaklardan ve TÜİK tarafından yayınlanan istatistiklerden faydalanılmıştır.

Anahtar Kelime: Türkiye, Avrupa Birliği, Otomotiv Sektörü, Endüstri İçi Ticaret,Grubel-Lloyd Endeksi.

INTRA-INDUSTRIAL TRADE BETWEEN TURKEY AND FIVE SELECTED EUROPEAN UNION COOUNTRY IN AUTOMOTIVE SECTOR (2008-2017)

Abstract

Intra-industry trade is one of the New Foreign Trade Theories which have come to the forefront with the effect of multinational companies, economies of scale and product differentiation. The automotive sector, which has an important place in world trade, is one of the sectors in which the consumer preferences are tried to be affected by product differentiation. The manufacturers try to increase their market share by convincing consumers that their vehicles' features like; design, engine power, comfort, safety, fuel consumption and etc. are different and superior than the others. Turkey has gained an important place in world automotive trade with the help of automotive manufacturing plants opened by foreign brands in recent years.

In the study, the intra-industrytradewhich means mutual foreign trade between countries of similar goodsin the automotive sector in Turkey with five selected EU countries will be tried to reveal with the help of Grubel-Lloyd index.Forthispurpose, writtenandelectronicsourcessuch as thesis, articles, booksandstatisticspublishedby TURKSTAT havebeenused.

KeyWords: Turkey, EuropeanUnion, Automotive Sector, Intra-IndustryTrade, Grubel-Lloyd Index.

1. GİRİŞ

Uluslararası ticaret toplamların ekonomik olarak büyümesinde ve refah düzeylerinin artışında her zaman büyük bir öneme sahip olmuştur. Bu nedenle uluslararası iktisat yazınında önemli bir yer edinerek dinamik bir gelişim göstermiştir. II. Dünya Savaşı sonrasına kadar ülkeler arasında gerçekleşen ticaretin daha çok farklı gelişmişlik düzeyine ve üretiminde farklı faktör yoğunluğuna sahip ülkeler arasında ve tam uzmanlaşma gerektiren ürünler bazında gerçekleştiğini, yani dış ticarete

* Doç. Dr., Kilis 7 Aralık Üniversitesi, İktisat Bölümü, sumrubakan@kilis.edu.tr, 0 (348) 8139334/1514

** Yüksek Lisans Öğrencisi, Kilis 7 Aralık Üniversitesi, SBE, İktisat Anabilim Dalı, hakanselci@kilis.edu.tr, 0(348) 8132666/1075

endüstriler arası bir ürün ticaretinin egemen olduğunu savunan klasik dış ticaret teorileri uluslararası iktisat alanında yaygın olarak kabul görmüştür.

II. Dünya Savaşı sonrasında uluslararası ticaret üzerine yapılan çalışmalarda ise uluslararası ticaretin klasik dış ticaret teorilerinin iddia ettiği şekilde gerçekleşmediği ve benzer gelişmişlik düzeyine sahip ülkeler arasında aynı endüstrilerde üretilen ürünler bazında yoğun bir ticaret yaşandığı gözlemlenmiştir. Bu gelişmeler ışığında dünya ticaretini açıklamaya yönelik farklı iktisatçılarca yeni dış ticaret teorileri geliştirilmeye başlanmıştır.

Yeni dış ticaret teorilerinden biri olan endüstri içi ticaret teorisinin ilk çalışmalarından biri olan ve Macar iktisatçı Bela Balassa tarafından 1963 yılında yapılan çalışmada Avrupa Birliği (AB), eski adı ile Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) üyesi ülkeler arasında gerçekleşen ticaretin daha çok endüstri içi ticaret şeklinde gerçekleştiği saptanmıştır (Bilici,2007: 9).

Üretime, istihdama ve ihracata katkısı ve yedek parça üretimi, plastik, metal, kimya, demir-çelik, akaryakıt, sigorta gibi birçok sektörle ilişkisi olması sebebiyle ekonominin tümünü etkileyen otomotiv sektörünün dünya ve Türkiye ticaretinde önemli bir yeri vardır. Sektörün dünya imalat sanayi ürünleri ticareti içindeki payı son on yıldır yaklaşık olarak % 7'dir. Türkiye ise otomotiv üretiminde Avrupa'da ilk sırada yer alırken, dünyada 14. sıradadır. Otomotiv sektörü % 18'lik payla Türkiye'nin ihracatında son 11 yıldır lider konumdadır (<http://www.osd.org.tr>, 2018).

Bu çalışmanın amacı Türkiye ile seçilmiş AB üyesi beş ülke (Almanya, Fransa, İngiltere, İspanya ve Çekya) arasındaki endüstri içi ticaretin düzeyini ortaya koymaktır. Birinci bölümde endüstri içi ticaret kavramı açıklanmaya çalışılmış, ikinci bölümde ise otomotiv sektörünün dünyada, AB'de ve Türkiye'deki gelişimi ve güncel yapısı ortaya konulmuştur. Üçüncü ve son bölümde de TÜİK'ten elde edilen verilerle hesaplanan Grubel-Lloyd endeksi kullanılarak Türkiye'nin seçilmiş beş AB üyesi ülkeyle otomotiv sektöründeki endüstri içi ticaretinin düzeyi belirlenmeye çalışılmıştır.

2. ENDÜSTRİ İÇİ TİCARET KAVRAMI

Endüstri-içi ticaret (EİT) bir ülkenin aynı endüstri grubuna giren fakat kalite, dış görünüş, kullanım özellikleri ve marka açısından farklılıklar gösteren malları eş zamanlı ihraç ve ithal etmesi olarak tanımlanan bir dış ticaret şeklidir.

Diğer bir tanımlamaya göre, “bir ülkenin belli sanayi dallarında uzmanlaşmak yerine, aynı sanayi dalına ilişkin mal veya mal grubunda aynı dönemde hem ihracatçı, hem ithalatçı durumunda bulunmasıdır” (Yılmaz, 2014: 250).

Endüstri içi ticaret kavramı için Grubel-Lloyd, Aquino, Loertscher, Wolter, Lindert, Pugel, Havrylyshyn, Kunzel gibi iktisatçılarca farklı tanımlamalar yapılmış olsa da kısaca, benzer özelliklere sahip ülkeler arasında aynı endüstriye ait bir ürünün hem ithalatının hem de ihracatının yapılmasıyla ortaya çıkan bir ticaret türü olarak ifade edilebilir (Özel, 2012: 4-5).

Hilgert'in (1935), 1930'lu yıllardaki durgunluk döneminde ikili ticaret anlaşmaları doğrultusunda ortaya çıkan ikili ihracat ve ithalat artışları için fayda ve maliyet analizleri yaptığı çalışması konuya ilişkin ilk çalışma olarak kabul edilmektedir. Sonraki yıllarda Frankle, Verdoorn, Michaely ve Balassa'nın da bu alanda önemli çalışmaları olmuştur. Ülkeler arasında benzer malların eşanlı olarak ithal ve ihraç edilmesinin yeni bir ticaret olgusu ile açıklanması gerektiği ise ilk defa Kojima (1964) tarafından ortaya konmuştur. Kojima, aynı kategorideki ürünlerin eşanlı ihracat ve ithalatının özellikle gelişmiş ülkelerde daha yüksek olduğunu belirtmiştir. Kojima bu ticaret şeklini “yatay ticaret” olarak tanımlamaktadır (Bilici, 2007: 9-10).

Uluslararası ticarete ortaya çıkan bu yeni olguyu açıklamak üzere “endüstri içi ticaret” kavramı ilk kez Balassa tarafından, AET'nin kurulmasının ardından, Topluluk içinde oluşan ticari ilişkileri incelediği çalışmasında kullanılmıştır. Balassa, söz konusu çalışmasında yeni dönemle birlikte özellikle sanayi ürünleri ticaretinin klasik endüstriler arası ticarettten endüstri içi ticarete dönüştüğünü gözlemiştir (Öcal, 2004: 8).

Endüstri içi ticaretin ortaya çıkmasının nedenleri ise mallar, ülkeler ve piyasalara ilişkin nedenler olarak üç grupta incelenebilir.

Mallara ilişkin nedenler incelendiğinde homojen ve heterojen mallarda endüstri içi ticareti doğuran farklı nedenlerin olduğu anlaşılmaktadır. Homojen malların, endüstri içi uzmanlaşma olmaksızın endüstri içi ticarete konu olma nedenleri arasında sınır ticareti, kategorik toplulaştırma, zamanda farklılaşma, antrepo ve yeniden ihraç rejimi gibi nedenler yer almaktadır. Heterojen mallarda ise çok uluslu şirketler, ölçek ekonomileri, monopolcü rekabet, ekonomik entegrasyonların varlığı vb. nedenlerle endüstri içi ticaret ortaya çıkmaktadır (Aydın,2008: 74).

Endüstri içi ticaretin ortaya çıkmasında kişi başına gelir düzeyleri ve farklılıkları, ekonomik gelişmişlik veya kalkınma düzeyleri ve farklılıkları, ülkeler-arası faktör donatım farklılıkları, ekonomik-siyasi entegrasyonların ve ticari kısıtlamaların varlığı, taşıma ve işlem maliyetleri, ortak sınırların bulunması, coğrafi mesafe, ülke ve piyasaların ortalama ekonomik büyüklüğü, benzer dil ve ortak kültürel özelliklerin mevcudiyeti, çok uluslu şirketler ve doğrudan yabancı sermaye yatırımları gibi ülkelere özgü nedenler de yer almaktadır (Diken, 2015: 32). Gelişmişlik düzeyi yüksek, kişi başına düşen geliri birbirine yakın ülkeler endüstri içi ticaretin yoğun olduğu ülkelerdir. Aralarında gümrük engeli bulunmayan, veya gümrüklerin düşük olduğu ülkeler arasında, komşu ülkeler ve ekonomik entegrasyona girmiş ülkeler arasında endüstri içi ticaret yüksektir. Ayrıca pazar payları arasında büyük fark bulunmayan ülkeler arasında da endüstri içi ticaret yoğundur. Ancak küçük iç pazara sahip ülkeler de dış pazar için üretim yaparak pazarlarını genişletebilecekleri gibi büyük pazarlara üretim yapmanın getireceği ölçek ekonomileri ve ürün çeşitlendirmesinden yararlanabilirler. Dolayısıyla pazar çapının küçük olması endüstri içi ticaret için engel oluşturmaz (Yılmaz,2014: 259).

Endüstri içi ticaretin piyasalara ilişkin nedenleri incelendiğinde tekeli rekabetin geçerli olduğu piyasalarda endüstri içi ticaretin yoğun bir şekilde gerçekleştiği gözlemlenmektedir. Uluslararası ticaretin önünde gümrük gibi engellerin olmadığı ve piyasalara girişin serbest olduğu durumlarda monopolcü rekabet şiddetlenmekte ve endüstri içi ticaret yoğunlaşmaktadır. Ayrıca çok uluslu şirketlerin egemen olduğu piyasalarda da endüstri içi ticaret daha yoğundur (Yılmaz, 2014: 260). Piyasalardaki üretimin yoğunlaşmasının artması endüstri içi ticareti olumsuz etkiler. Bunun nedeni yoğunlaşan üretimin yurtiçi talebin karşılanmasına yetecek bir üretim yapısına neden olmasıdır. Böylece yurtiçi talep yerli üretimle karşılanır ve ithalat azalır. Azalan ithalat sonucunda ise endüstri içi ticaret olumsuz etkilenir. Endüstri içi ticaret ile AR-GE faaliyetleri arasında ise olumlu bir ilişki söz konusudur. Yenilikçi ürünler teknolojik ürün farklılaştırmasını ön plana çıkaracağından endüstri içi ticaret artmakta ve endüstri içi ticaret ile AR-GE faaliyetleri arasında pozitif bir ilişki ortaya çıkmaktadır (Diken, 2015: 35-36).

Endüstri içi ticaret, ticareti yapılan mallar kalitelerine göre değerlendirildiğinde yatay endüstri içi ticaret ve dikey endüstri içi ticaret olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yatay endüstri içi ticaret, belirli bir zaman aralığında belirli bir endüstri içinde aynı kalitedeki ürünlerin ihracatı ve ithalatıdır. İhracatı ve ithalatı yapılan mallar farklı kaliteye sahip olduklarında geçerli olan durum ise dikey endüstri içi ticarettir (Lindqvist, 2006: 9).

Dış ticaret yazınında dikey endüstri içi ticaret daha çok gelişmiş ülkelerle gelişmekte olan ülkeler arasındaki ticareti (Kuzey-Güney ticareti), yatay endüstri içi ticaret ise gelişmiş ülkelerin kendi arasındaki ticareti (Kuzey-Kuzey ticareti) açıklamak için kullanılır. Fakat son dönemdeki çalışmalarda gelişmiş ülkeler arasındaki ticarete bile dikey endüstri içi ticaretin yatay endüstri içi ticaret ile karşılaştırıldığında daha önemli olduğuna ilişkin bulgular elde edilmektedir (Diken, 2015: 7).

Yatay endüstri içi ticarete konu olan mallar genellikle kullanımı yaygın olan sabun, deterjan, içecek, sigara, spor ayakkabıları, krem diş fırçası vs. gibi dayanıksız ürünlerden oluşur. Ticarete konu olan malların kalite düzeylerinin farklılaştığı dikey endüstri içi ticarete konu olan mallara ise otomobiller, kişisel bilgisayarlar, televizyon setleri, akıllı telefonlar örnek olarak verilebilir (Küçüköfe, 2009: 27-28).

Ampirik gözlemler, yatay endüstri içi ticaretin ürün farklılaşması, ölçek ekonomileri, piyasa büyüklüğü ve dolaysız yabancı yatırımlarla pozitif, beşeri sermaye donatımı ve coğrafi mesafe ile

negatif ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Nispi faktör donatımları tarafından belirlenen dikey endüstri içi ticaret ise, dolaysız yabancı yatırımlarla pozitif, ölçek ekonomileri ile negatif ilişkilidir (Aydın, 2008: 40).

Lipsev ve Finger gibi bazı iktisatçılar endüstri içi ticareti istatistiksel bir yanlı olarak değerlendirirken bazı iktisatçılar bu yeni kavramı benimseyerek endüstri içi ticareti ölçmeye yönelik çalışmalar yapmışlardır (Yılmaz, 2014: 250).

Endüstri içi ticaretin ölçülmesine yönelik çalışmalar sonucu ortaya çıkan endekslerin ardından bu hesaplamalardaki malların ayırımında kullanılan endüstri kavramının tanımına ve kapsamına ilişkin sorular ortaya çıkmıştır (Küçükefe, 2009: 78). Bir endüstrinin herkesçe kabul edilebilecek kesin bir tanımının yapılmasının ve pratikte farklı ürünlerin nasıl sınıflandırılacağına karar vermenin zorluğu sebebiyle endüstri içi ticaret ve endüstriler arası ticaret ayırımının nasıl yapılacağı bu aşamada karşılaşılan önemli sorunsallardır. Bu ve benzeri sebeplerle endüstri içi ticaretin seviyesini tam olarak belirlemek genellikle mümkün değildir. Endüstri kavramının tanımlanması ve ürünlerin sınıflandırılması problemini bir kenara bırakırsak endüstri içi ticaretin hesaplanmasına yönelik farklı iktisatçılarca çeşitli formüller önerilmiştir (Grimwade, 1989: 92-93).

Endüstri içi ticareti ölçmede kullanılan belli başlı endeksler Balassa Endeksi, Verdoorn Endeksi, Michaely Endeksi, Grubel-Lloyd Endeksi, Aquino Endeksi, Bergstrand Endeksi, Glejser Endeksi, Hamilton-Kniest Endeksi, Brühlhart Endeksi, Menon-Dixon Endeksi vb. şeklinde sıralanabilir. Söz konusu endekslerden çalışmada da kullanılacak olan Grubel-Lloyd endeksi son bölümde kısaca açıklanmıştır.

3. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Otomotiv endüstrisi motorlu karayolu taşıma araçlarının ve bu araçlar için yedek parça, aksam ve sistem gibi gerekli donanımların üretiminin yapıldığı sanayi kollarından oluşmaktadır. Otomotiv sektörü, demir-çelik, hafif metaller, petro-kimya, boya, plastik, kauçuk ve lastik gibi sanayi dallarının önemli bir ürün alıcısı ve turizm, alt yapı, inşaat, ulaştırma ve tarım sektörlerinde ihtiyaç duyulan motorlu taşıtların tedarikçisi olması sebebiyle otomotiv sektöründe yaşanan ilerlemeler, bu sektörleri de olumlu yönde etkilemektedir. Bu vb. sebeplerle dünya genelinde lokomotif sektörlerden biri olarak kabul edilir (Akçay, 2017: 33).

16. yüzyılda yaşanan Sanayi Devrimi'nin otomotiv sektörünün temellerinin atılmasında önemli bir yeri bulunmaktadır. Devrimin en önemli sonuçlarından biri olan buharlı makinelerin tekerlekli araçlarda kullanılması ile ilk motorlu araçlar ortaya çıkmıştır (Batman, 2014: 10). Otomotiv endüstrisinin ortaya çıkışı 18. yüzyıl sonlarında Avrupa'da gerçekleşse de sektörün gelişip güçlenmesinde asıl pay sahibi Amerika Birleşik Devletleri (ABD) olmuştur (Ayaz, 2010: 33).

Günümüzde kullanılan içten yanmalı motorlu otomobilin ilk üretimini ise 1886 yılında Karl Benz ve Gottlieb Daimler yapmıştır. Henry FORD'un 1900'lü yılların başında seri üretim yaklaşımı ile 'T' modelini üretmeye başlaması sektörün ilk adımları olarak kabul edilir. ABD'de güçlenerek gelişen sektör, II. Dünya Savaşı sonrasında önce Avrupa'da sonrasında ise Uzak Doğu ülkelerinin pazarlarında yerini almıştır. Zamanla kalite, ürün çeşitliliği, marka ve model geliştirme gibi unsurların önem kazanması ve bunlara enerji tasarrufu ve hava kirliliği gibi problemlerin popüler hale gelmesinin de eklenmesiyle artan rekabet koşulları sonucunda üretim alanları özellikle 1990'lı yıllarda gelişmekte olan diğer ülkelere kaymıştır. Sektörde yaşanan geçiş süreci 2008 finansal krizi ile birlikte hızlanmış ve ülkelerin dünya üretiminden aldığı paylarda önemli değişimler yaşanmıştır. ABD, Japonya ve Kanada'nın üretim payları azalırken, Almanya'da değişim olmamış, Çin ve Hindistan gibi ülkelerin ise üretimdeki payları artmıştır (Yılmaz ve diğerleri, 2017: 685-686).

Avrupa otomotiv sektörünün ilk ortaya çıktığı kıta olsa da, sektörün bu bölgede gerçek anlamda gelişim göstermesi II. Dünya Savaşı sonrasında söz konusu olmuştur. Otomotiv sektörü Avrupalı ülkelere savaş sonrası çok büyük bir yıkım yaşayan Avrupa ekonomisini onarmak için bir ihracat aracı olarak görülmüştür. Örneğin İngiltere'de otomotiv endüstrisinin çıktısının yarısı ihracata ayrılmış ve savaştan sonra birkaç yıl yurt içi alışlar sınırlandırılmıştır. Savaş sonrasında İngiliz otomobil endüstrisini olası bir Amerikan egemenliğine karşı korumak amacıyla hükümet tarafından da

desteklenen birleşmeler yaşanmış hatta İngiliz Leyland firması finansal zorluklar yaşadığında hükümet tarafından satın alınmıştır. Savaş sonrasında otomobil sanayisi neredeyse tamamen yıkılan Almanya’da ise Volkswagen merkezli yeniden doğuş yaşanmıştır. Audi, BMW ve Opel bu dönemde öne çıkan diğer markalardır. İtalya’da ise 1899’da kurulan ve 1950’lere kadar önemli bir pazar payı olmayan Fiat (Fabbrica Italiana Automobili Torino) İtalyan otomotiv üretiminde başı çekmiştir. Fransa’da ise Renault, Peugeot, Citroen ve Simca merkezli bir otomotiv endüstrisi varlık göstermiştir. Diğer ülkelere kıyasla daha küçük ölçekli bir üretici olan İsveç’de ise 1960’lı ve 1970’li yıllarda Volvo ve Saab önem kazanmıştır (<https://www.britannica.com>,2018).

Avrupa kıtası otomotiv üreticileri 2000’li yılların başında dünya piyasalarında lider konumda iken, günümüzde ise Asya-Okyanusya ve Amerika’nın ardından üçüncü sıraya gerilemiştir (Yılmaz, 2016: 40). Otomotiv endüstrisi Avrupa’nın refahı için çok kritik öneme sahiptir. Sektör AB’de yaklaşık 12,6 milyon kişiye iş imkânı sağlarken AB GSYİH’sinin de % 6,8’ini oluşturmaktadır. Sadece otomotiv imalatı sektöründe istihdam edilen 3,3 milyon kişi toplam AB imalat sanayi istihdamının neredeyse % 11’ini oluşturmaktadır. Sektör dünya geneline yaptığı ihracattan 90 milyar Euro dış ticaret fazlası elde eder. (<https://www.acea.be>, 2018).

Türk insanının otomobille tanışması Osmanlı Devleti’nin son yıllarına rast gelmektedir. Ülkeye ilk otomobil girişi II. Abdülhamid döneminde özel izinle gerçekleşmiştir. II. Meşrutiyetle birlikte ülkedeki otomobil sayısı artmaya başlamış dönemin bakanlarına birer adet otomobil tahsis edilmiştir (İçingür ve Çengelci, 2016: 3). Cumhuriyetin ilk yıllarında gerek ekonomik koşullar nedeniyle ve gerekse devletin belirlediği temel ulaşım stratejisi demiryolu ulaşımı olduğu içi otomotiv sektöründe gelişim görülmemiştir (Batman, 2014: 33).

Ford ile 1928 yılında 25 yıllık anlaşma yapılmış ve firmanın Tophane’de otomobil montajına başlamasıyla montaj yoluyla da olsa ülke içinde otomobil üretimi başlamıştır. Kurulan montaj fabrikasında ilk etapta otomobil, kamyon ve traktör üretiminin yapılması ve üretilen araçların bir kısmının Rusya’ya ihracatı planlanmıştır. Fakat 1929 Ekonomik Buhranın da etkisiyle hedeflenen ihracat gerçekleşmemiş ve fabrika 1934 yılında üretimini durdurmuştur. Böylece Türkiye’de ilk montaj üretim denemesi başarısızlıkla sonuçlanmıştır (Pişkin, 2017: 25). Türkiye Otomotiv Sanayinde 1950’li yıllarda yeniden canlanma yaşanmaya başlanmıştır. Bu dönemde Marshall yardımlarıyla ülkeye giren traktörlerin tarımdaki faydası traktör üretimi üzerinde çalışmalar başlamasına neden olmuştur. Bu çalışmalar sonucunda 1954 yılında “Türk Traktör” markasıyla başlayan traktör üretimi, 1962 yılında Uzel firmasının Massey Ferguson lisansını almasıyla daha da hızlanmıştır. 1955 yılında Türk WillysOverland şirketinin jeep ve kamyon üretimine başlaması, Amerikan merkezli Federal Truck kamyon şirketinin lisansı altında Türk Kamyonları Fabrikasının kurulması, Koç Holding’in Ford ile sözleşme imzalayarak kurduğu Otosan’da 1960 yılında tamamı Türk işçilerle günde 4 adet otomobil ve 8 adet kamyon üretmeye başlaması bu dönemde Türk otomotiv sektöründe yaşanan diğer gelişmeler olarak gösterilebilir (Başbuğ, 2017: 57-58).

Otomotiv endüstrisi Türkiye’de kurulduğu ilk yıllarda montaj sanayi ağırlıklı olsa da yerli otomobil üretimi denemeleri de olmuştur. 1960’lı yıllarda yerli otomobil üretilmesi fikrinin gündeme gelmesi ve kamuoyunda ciddi bir şekilde tartışılmaya başlanması ile dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel’in talimatıyla ilk yerli otomobil projesi başlatılmış ve Eskişehir Devlet Demiryolları fabrikası mühendisleri tarafından ilk yerli otomobil “Devrim” adıyla 4 adet üretilmiştir. Ancak o günün ekonomik ve siyasi koşulları sebebiyle seri üretimine geçilememiştir (Başbuğ, 2017: 58).

Devrim arabaları her ne kadar başarısız olsa da Türkiye’de yerli otomobil konusunda güçlü bir düşünsel altyapı oluşmasına neden olmuştur. Yıllarca yerli otomobil üretme hayali olan Vehbi Koç’un girişimleriyle “Anadol” marka yerli otomobil üretilmiştir. 1966 yılında başlanan Anadol’un üretimine, 1984 yılında son verilmiştir. Bu süreçte söz konusu marka ile 93,188 adet otomobil ve pick-up üretilmiştir (<https://blog.ford.com.tr>, 2018).

Anadol’un üretimi devam ederken artan talebi gören ve faydalanmak isteyen Türk Otomobil Fabrikası AŞ (TOFAŞ) ve Renault lisansını alan OYAK firması Türkiye’de farklı modellerde otomobil üretmeye başlamıştır. Aynı yıllarda yan sanayide de gelişme yaşanmış ve bu döneme kadar

sadece koltuk, lastik gibi parçaların üretilebildiği yan sanayide motor aksamı, piston, sekman ve subab üretimine başlanmıştır (Başbuğ, 2017: 59).

Türk otomotiv sanayinin gelişmesinde Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plan'ında yer alan "otomotiv sanayinin endüstrileşmedeki itici gücünden yararlanma" ilkesine uygun olarak hazırlanan "Montaj Sanayi Talimatı" önemli bir etkiye sahiptir. Her parçanın "yerli üretimle gerçekleştirilmesi" politikasından hareketle belirli bir yerlilik oranına ulaşabilmek için ithal ikameci politikalarla ithal mallarındaki koruma oranları yüksek tutulmuş, ithali yasak parçalar listesi genişletilmiş ve çok sayıda yan sanayi kuruluşu sektörde üretime başlamıştır. 1980'li yıllardan itibaren ise benimsenen liberal politikaların da etkisiyle koruma oranları indirilmiş*, ekonomik ölçekteki yeni yatırımlar ve belirli büyüklükteki genişletme yatırımları desteklenmiştir. 1 Ocak 1996 tarihinde itibaren yürürlüğe giren Gümrük Birliği anlaşması ile otomotiv sektöründe ciddi bir rekabet yaşanmaya başlanmıştır. Anlaşmada otomotiv sektörüne yönelik olarak kullanılmış otomobil ithalatının belli bir süre için yasaklanması da benimsenmiştir (Bedir, 2002: 26-27).

Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne girişiyle birlikte Avrupa pazarına ihracatta zorluklar yaşayan Honda, Toyota ve Hyundai gibi Asyalı otomotiv markaları Türkiye'de yeni fabrikalar kurmuş böylelikle Türkiye'de ürettikleri araçları Avrupa pazarına kolayca ihraç etmiştir. (Pişkin, 2017: 28):

Otomotiv sektörü tıpkı dünya genelinde olduğu gibi Türkiye ekonomisi içerisinde de önemli bir yere sahiptir. Sektörün Türkiye ekonomisine katkıları istihdam olanakları yaratması, vergi gelirleri, ülke üretimine katkıları, dış ticaretteki yeri, yabancı yatırımları ve teknolojik yenilikleri ülkeye çekmesi vb. olarak ifade edilebilir (Otomotiv Sektöründe Gündem, 2013: 2).

Türkiye otomotiv sektörü istihdam verileri incelendiğinde sektörde 2000 yılında yaklaşık 28 bin kişi istihdam edilirken, günümüzde bu sayı 55 bine ulaşmıştır. (Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni, 2018). Otomotiv sektörü Türkiye'nin dış ticareti açısından da önemli bir yere sahiptir. Türkiye'nin SITC Rev.3 Düzey 3 alt grup sınıflandırmasına göre 2000-2017 yılları arasında otomotiv sektörü dış ticaret istatistikleri Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1: Otomotiv Sektörü Dış Ticaret Rakamları

Yıllar	İhracat (\$)	İthalat (\$)	Dış Ticaret Dengesi (\$)	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
2008	17.991.068.856	12.358.393.808	5.632.675.048	146%
2009	11.891.197.571	8.744.719.706	3.146.477.865	136%
2010	13.522.244.590	13.174.430.322	347.814.268	103%
2011	15.444.543.975	16.782.187.440	-1.337.643.465	92%
2012	14.664.192.086	14.184.642.589	479.549.497	103%
2013	16.528.654.941	16.493.566.375	35.088.566	100%
2014	17.435.680.157	15.400.777.575	2.034.902.582	113%
2015	16.870.974.156	17.065.125.905	-194.151.749	99%

*Gümrük vergileri oranı ortalama %76.3 seviyesinde ve birçok sanayi mamulü üzerindeki vergi oranı ortalama %100 veya üzerinde kalmıştır. 1984'de yapılan değişikliklerle ortalama %76.3 olan gümrük vergileri %48.9'a düşürülmüştür (Özel, 2011: 84).

2016	19.272.518.348	17.389.966.100	1.882.552.248	111%
2017	23.469.407.174	17.042.630.864	6.426.776.310	138%

Kaynak: (TÜİK, 2018)

Tablo 1 incelendiğinde Türkiye Otomotiv Sektörü'nün ihracatta oldukça dengeli bir seyir izlediği görülmektedir. Tabloya göre, 2009 yılında yaşanan ciddi düşüş hariç ihracat düzenli olarak artış eğilimindeyken, ithalat özellikle 2010 yılı sonrasında belirli bir düzeyde sabit kalmıştır. Söz konusu tablodan elde edilen veriler ışığında sektör, 2011 ve 2015 yılları hariç, sürekli dış ticaret fazlası verirken, 2017 yılında yaklaşık 6.5 milyar Dolar fazla vermiştir. Yine söz konusu tabloya göre ihracatın ithalatı karşılama oranı da genel olarak % 100'e yakın veya bu oranın üstünde gerçekleşmiştir. Buna göre, Türkiye'de otomotiv sektörünün kriz dönemi hariç başarılı bir dış ticaret performansı gösterdiği belirtilebilir.

2016 yılı verileri dikkate alındığında Türk otomotiv sektörü, imalat sanayi üretiminin % 8'ini, Türkiye GSYİH'sinin ise % 3'ünü oluşturmaktadır. İstihdamda ise sanayi istihdamının % 15'ini, Türkiye toplam istihdamının % 5,5' ini oluşturmaktadır. Yine 2016 yılında Türkiye'de vergi gelirlerinin % 5,6'sı otomotiv sektöründen elde edilmiştir (<https://www.cnnturk.com>, 2018).

2018 yılı dış ticaret verilerine göre ise Türkiye 1 Ocak-30 Haziran 2018 arasında yaklaşık 16 milyar dolarlık ihracat yapmıştır. Bu dönemdeki ihracatın % 77'si AB'ye, % 7'si Kuzey ve Güney Amerika'ya, % 6'sı Orta Doğu'ya geri kalan kısmı da dünyanın diğer bölgelerine yapılmıştır (<http://www.oib.org.tr>, 2018).

4. LİTERATÜR TARAMASI

Yeni Dış Ticaret Teorilerinden biri olan ve uluslararası ticaretteki önemi gittikçe artan Endüstri İçi Ticaret'in ölçülmesine yönelik çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Bu alanda çalışma yapan ilk iktisatçılar olarak PieterVerdoorn, Bela Balassa, HerbertGrubel ve Peter Lloyd gösterilebilir. Endüstri içi ticaretin ölçülmesine yönelik çalışmaların bazılarında aşağıda yer verilmiştir.

Hellvin (1996), çalışmasında 1980-1992 yılları arasında Çin ile OECD ülkeleri arasındaki endüstri içi ticaretin düzeyi SITCRev. 3 verileri ve Ağırlıklı En Küçük Kareler Yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Elde edilen bulgular Çin'in OECD ülkeleriyle olan toplam ticareti içinde endüstri içi ticaretin payının 1980 yılında % 12 iken, 1992 yılında % 20'ye yükseldiğini göstermektedir. Çin'in endüstri içi ticaretinde en yüksek payı alan ülkelerin ise Japonya ve Birleşik Krallık olduğu belirtilmiştir. Çin ve OECD ülkeleri arasında faktör donatımı bakımından büyük farklar olması sebebiyle gerçekleşen endüstri içi ticaretin dikey yapıda olacağı beklentisinin ampirik kanıtlarla desteklendiği ifade edilmiştir.

Küçükahmetoğlu (2001) ise yaptığı çalışmada 1989-1998 dönemi için Türkiye'nin AB ülkeleri, AB dışı ülkeler ve bir bütün olarak Dünya ülkeleri ile endüstri içi ticaretiniGrubel-Lloyd Endeksini kullanarak incelemiştir. Söz konusu araştırmacı, hesaplanan endeks değerlerinin ele alınan dönem boyunca artış gösterdiğini ve Türkiye'nin standart teknoloji ürünlerindeki endüstri içi ticaretinin ara teknoloji ve ileri teknoloji ürünlerindeki endüstri içi ticaretinden daha yüksek düzeyde olduğunu ortaya koymuştur.

Şimşek (2005) de çalışmasında, ilk olarak İki Yönlü Ticaret endeksini kullanarak Türkiye'nin OECD ile çok yönlü ve OECD ülkeleri ile iki yönlü düzeyde yaptığı ticaret içindeki endüstri içi ticaretin payını yatay-dikey endüstri içi ticaret ayrımını göz önünde bulundurarak incelemiştir. Yapılan ölçümler neticesinde Türkiye'de düşük kalite dikey endüstri içi dış ticaretin egemen olduğu sonucunu ulaştırmıştır. Ayrıca Çin'de endüstri içi ticaretin artış nedenleri arasında hızlı ekonomik büyüme ve doğrudan yabancı sermaye yatırımları gösterilmektedir.

Xing (2007), Çin'in iki önemli ticari ortağı olan ABD ve Japonya ile 1984'ten 2014'e kadar gerçekleşen endüstri içi ticaretinde yaşanan değişimi Grubel-Lloyd endeksini kullanarak analiz etmiştir. Ampirik sonuçlar Çin'in her iki ülkeyle olan endüstri içi ticaretinin arttığını, ayrıca Japonya

ile gerçekleşen endüstri içi ticaretinin ABD ile arasındaki endüstri içi ticaretten % 10 daha fazla olduğunu ve toplam ticaretinin % 35'ini oluşturduğunu ortaya koymuştur. Bunlara ek olarak Japonya'nın Çin'deki doğrudan sermaye yatırımlarının iki ülke arasındaki endüstri içi ticareti artırıcı etki yaptığı belirtilmiştir.

Başkol (2009) tarafından yapılan çalışmada ise, 1969-2009 yılları arasında Türkiye'nin dış ticaretinde endüstri içi ticaretin payı SITC Rev. 3 verileri bazında Grubel-Lloyd endeksi kullanılarak analiz edilmiştir. Yapılan inceleme sonucunda Türkiye'nin dış ticaretinde endüstri-içi ticaretin payının ele alınan dönemde dalgalı bir seyir izlemekle birlikte artış gösterdiği görülmüştür. Bununla birlikte yapı olarak hala endüstriler arası ticaretin Türkiye'nin dış ticaretine hakim olduğu anlaşılmıştır. Çalışmadan elde edilen bulgular gerçekleşen endüstri-içi ticaretin ağırlıklı olarak standart teknoloji ürünlerden oluştuğunu yüksek teknolojiye sahip endüstriler için hesaplanan endeks değerlerinin ise çok düşük düzeylerde kaldığını göstermektedir.

Yine, Başkol (2010) tarafından yapılan bir başka çalışmada Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasındaki endüstri içi ticaret, 1992-2009 dönemi için SITC Rev. 3 dış ticaret verileri düzeyinde Grubel-Lloyd endeksi ile analiz edilmiştir. Elde edilen bulgular incelenen dönem boyunca endüstri içi ticaretin payında artış görüldüğünü ancak endüstrilerin birçoğunda endüstri içi ticaretin varlığından söz edilemeyeceğini ve Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasındaki ticaretin yaygın olarak endüstriler arası ticaret olarak gerçekleştiğini ortaya koymuştur.

Han ve Lee (2012) tarafından yapılan çalışmanın amacı Kore firmalarının Çin'de gerçekleştirdiği doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının iki ülke arasında gerçekleşen dikey endüstri içi ticaret üzerindeki etkilerinin belirlenmesidir. Çalışmada COMTRADE üzerinden elde edilen SITC Rev. 5 düzeyindeki veriler kullanılarak hazırlanan ekonometrik model kullanılmıştır. Çalışma sonucunda, 1990'dan sonra iki ülke arasındaki endüstri-içi ticaretin gerçekleştirilen ticaretin yaklaşık %50'sini oluşturduğu ve endüstri-içi ticaretin çoğunluğunun dikey endüstri-içi ticaret şeklinde gerçekleştiği görülmüştür. Tekstil, fabrikasyon metal ve makine sanayi ile elektronik sanayisinde dikey endüstri-içi ticaret artarken yatay endüstri-içi ticaretin azaldığı, kimya sanayinde ise 2000'li yıllardan itibaren yatay endüstri-içi ticaret artarken dikey endüstri-içi ticaretin azaldığı belirlenmiştir.

Kalaycı (2013) de yaptığı çalışmada, 1995-2010 dönemi için Türkiye ve Rusya arasındaki ticaretin yapısının endüstri içi ticaret şeklinde mi yoksa endüstriler arası ticaret şeklinde mi gerçekleştiğini Grubel-Lloyd endeksi yardımıyla incelemiştir ve araştırma sonucunda iki ülke arasında gerçekleşen ticaretin endüstriler arası ticaret şeklinde gerçekleştiği bulgusuna ulaşmıştır.

Yurttaçıkılmaz (2013) ise 1995-2009 dönemi için Türkiye'nin AB ile ticaretinde endüstri içi ticaretin düzeyini ve Türkiye'nin endüstri içi ticarete avantajlı olduğu ürünleri Grubel-Lloyd ve Balassa endekslerini kullanarak belirlemiştir. Çalışma sonuçlarına göre Türkiye'nin gelişmesine ve ekonomik refahının artmasına paralel olarak tüketim kalıpları, tercihleri ve alışkanlıkları AB'ye yakınlaşmakta bu durum ise AB ile olan dış ticaretinde endüstri içi ticaretin payının artmasına yol açmaktadır. Sanayi malları, makine ve ulaşım araçları Türkiye'nin endüstri içi ticarete avantajlı olduğu sektörler olarak gösterilirken, tekstil sektörünü de içeren çeşitli mamul mal sektöründe Türkiye'nin endüstri içi ticaretteki avantajının giderek azaldığı belirtilmiştir.

Saraçoğlu ve Kortan (2014) tarafından yapılan çalışmada ise, UNCTAD veri tabanından 1995-2012 dönemine ait SITC Rev. 1 kategorisine göre ana ürün gruplarında Türkiye ve seçilmiş Geçiş Ekonomilerine (Arnavutluk, Azerbaycan, Beyaz Rusya, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Makedonya, Moldova, Rusya, Tacikistan, Türkmenistan, Ukrayna, Özbekistan) ait ihracat ve ithalat verileri kullanılmış ve Grubel-Lloyd ve Loertscher-Wolter endekslerinden yararlanılmıştır. Analize konu olan dönemde Türkiye'nin seçilmiş Geçiş Ekonomileri ile ikili ticaretinde genel itibarıyla "Başka yerde belirtilmeyen kimya sanayi ve buna bağlı sanayi ürünleri", "Başlıca sınıflara ayrılan işlenmiş mallar", "canadalı hayvanlar ve gıda maddeleri" ve "Mineral yakıtlar, yağlar vb. damıtılmasından elde edilen ürünler" ürün gruplarında endüstri-içi ticarete daha sık rastlandığı bulgusuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte, söz konusu çalışma sonucunda

“sular, alkollü içkiler, tütün ve mamulleri”, “hayvansal, bitkisel katı ve sıvı yağlar, mumlar” ve “çeşitli mamul eşya” ürün gruplarında endüstri-içi ticaretin daha ender görüldüğü ifade edilmiştir.

Şahin (2015) tarafından yapılan çalışmada ise, Türkiye'nin G-8 ülkeleri ile 1996-2014 dönemi endüstri-içi ticaret düzeyi incelenmiştir. Çalışmada SITC Rev. 3 sınıflandırması baz alınarak, tarımsal ürünler ve imalat ürünleri endüstri-içi ticaret düzeyi Grubel-Lloyd endeksi yardımıyla ölçülmüştür. Sonuç olarak Türkiye ve G-8 ülkelerinin endüstri-içi ticaret seviyelerinin hem tarımsal ürünlerde hem de imalat ürünlerinde yüksek olduğu belirlenmiştir.

Şahin (2016a) tarafından yapılmış bir başka çalışmada ise Türkiye'nin endüstri içi ticaret seviyesi 1992-2013 yılları arasında Grubel-Lloyd endeksiyle faktör yoğunluğuna göre ölçülmüştür. Yapılan incelemede Türkiye'nin hammadde yoğun, emek yoğun ve sermaye yoğun mallarda endüstri-içi ticaretinin yüksek olduğu, kolay taklit edilen araştırma bazlı ve zor taklit edilen araştırma bazlı mallarda ise endüstri-içi ticaret seviyesinin düşük olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Öte yandan, Şahin (2016b), bir diğer çalışmada 2000-2014 yılları arasında beyaz eşya sektöründe Türkiye ile seçilmiş ülkeler (ABD, Almanya, Fransa, İtalya, İngiltere, Çin, Japonya ve Kore) arasında gerçekleşen dış ticaretin yapısını SITC Rev. 3 sınıflandırmasını ve Grubel Lloyd endeksini kullanarak analiz etmiştir. Söz konusu çalışmaya göre, adı geçen ülkelerle Türkiye arasında beyaz eşya sektöründe endüstri içi ticaretin seviyesi düşük olduğu ve gerçekleşen endüstri içi ticaretin de düşük kaliteli dikey endüstri içi ticaret şeklinde olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

5. TÜRKİYE'NİN SEÇİLMİŞ AB ÜYESİ ÜLKELERLE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE 2007-2017 YILLARI ARASINDA ENDÜSTRİ İÇİ TİCARETİNİN ÖLÇÜLMESİ

Çalışmanın bu bölümünde TÜİK'ten elde edilen verilerle Grubel-Lloyd Endeksi kullanılarak Türkiye'nin seçilmiş 5 AB ülkesi (Almanya, Çekya, Fransa, İngiltere, İspanya) ile otomotiv sektöründe endüstri içi ticaretinin düzeyi ölçülmeye çalışılacaktır.

Endüstri içi ticaretin düzeyini ölçmek amacıyla konuyla ilgili literatürde yoğun olarak kullanılan Grubel-Lloyd Endeksi'ne başvurulacak ve aşağıdaki formülden yararlanılacaktır (Mangır, 2017: 4).

$$EİT = 1 - \frac{|X_i - M_i|}{(X_i + M_i)} \quad 0 \leq EİT \leq 1$$

Endeks Değeri (EİT);

- EİT=0 olması durumunda ülkede söz konusu mal grubunda endüstri içi ticaretin olmadığı yani o mal grubunda sadece ihracat veya sadece ithalat yapıldığını gösterir.
- EİT<0,50 olması durumunda söz konusu mal grubunda gerçekleşen endüstri içi ticaret düşük bir düzeyde gerçekleşmektedir.
- EİT>0,50 ise söz konusu mal grubunda yüksek seviyede endüstri içi ticaret gerçekleşmektedir.
- EİT=1 olması ise ülkenin ticaretinde o mal grubunda yapılan ihracat ve ithalat değerlerinin birbirine çok yakın olduğunu gösterir.

Çalışmada kullanılan veriler SITC Rev.3 bazında 3 haneli düzeyde TÜİK'ten elde edilen otomotiv sektörünün 2008-2017 yılları arası ihracat ve ithalat rakamlarından oluşmaktadır.

TÜİK veri tabanında otomotiv sektörü SITC Rev.3 bazında 3. Düzeyde aşağıdaki gibi alt gruplara ayrılmıştır (TÜİK, 2018).

781 – Motorlu yolcu taşıtları (binek otomobiller vb.)

782 – Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar

783 – Başka yerde belirtilmeyen motorlu karayolu taşıtları

784 – Motorlu Taşıtların aksam ve parçaları ile şase ve karoserleri

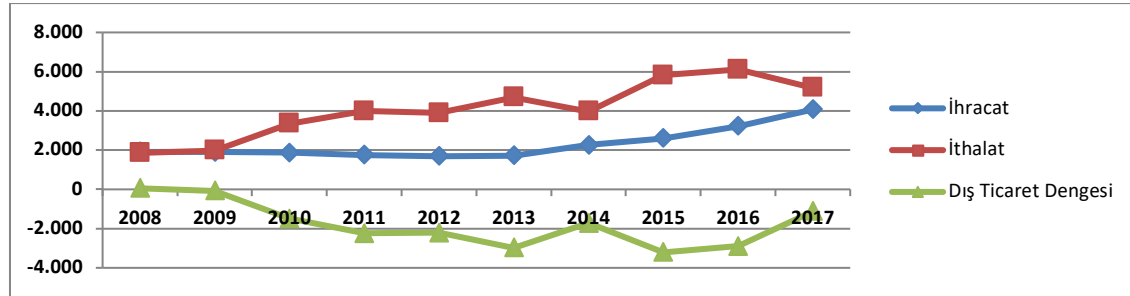
785 – Motosikletler, bisikletler, sakatlar için koltuklar vb. aksam parçaları

786 – Römorklar ve yarı römorklar

5.1. 781-Motorlu Yolcu Taşıtları (binek otomobiller vb.) Alt Grubunda Endüstri İçi Ticaret

Türkiye'nin motorlu yolcu taşıtları (binek otomobiller vb.) alt grubunda 2008-2017 yılları arasında ilgili AB ülkeleriyle toplam ihracat ve ithalat rakamları ile gerçekleşen dış ticaret dengesi aşağıdaki grafikte gösterilmiştir.

Grafik.1: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Motorlu Yolcu Taşıtları (Binek Otomobiller vb.) Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro)



Kaynak: (TÜİK,2018)

Türkiye'nin adı geçen ülkelerle motorlu yolcu taşıtları (binek otomobiller vb.) alt grubunda gerçekleşen dış ticareti, TÜİK'ten alınan verilerle hazırlanan grafik doğrultusunda incelendiğinde ihracatın ilk yıllarda 2 milyar Euro seviyelerinde seyrederken 2013 yılı sonrasında ciddi bir artış göstererek yaklaşık 2 katına çıktığı görülmektedir. Türkiye'nin bu mal grubunda ithalatının ise daha dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. 2016 yılında 6.1 milyar Euro ile en yüksek seviyesine ulaşan ithalat miktarı 2017 yılında yaklaşık 1 milyar Euro düşüş göstermiştir. Dış ticaret dengesinin ise 2008 yılı hariç sürekli açık verdiği görülmektedir.

Tablo 2'de ise Türkiye'nin bu mal grubunda ilgili ülkelerle 2008-2017 yılları arasında dış ticareti ve Grubel-Lloyd endeksleri verilmiştir.

Tablo.2: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Motorlu Yolcu Taşıtları (Binek Otomobiller vb.) Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro) Ve GL Endeksleri

Yıllar	ALMANYA			FRANSA			İNGİLTERE			İSPANYA			ÇEKYA		
	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.
2008	397,8	795,0	0,67	1.024,3	348,4	0,51	122,5	200,5	0,76	297,6	478,4	0,77	70,4	36,5	0,68
2009	229,3	1.016,9	0,37	1.384,2	245,5	0,30	99,1	180,8	0,71	154,8	496,8	0,48	36,3	35,5	0,99
2010	422,7	1.787,6	0,38	891,6	368,6	0,59	145,6	322,7	0,62	301,4	800,0	0,55	99,5	74,3	0,85
2011	424,9	2.147,5	0,33	828,6	455,8	0,71	100,0	389,7	0,41	301,2	868,0	0,52	92,2	129,7	0,83
2012	443,3	2.173,8	0,34	823,7	396,9	0,65	112,8	364,7	0,47	224,5	689,9	0,49	83,5	267,2	0,48
2013	380,4	2.589,6	0,26	766,2	272,6	0,52	287,6	547,9	0,69	234,9	907,5	0,41	50,9	376,7	0,24
2014	563,2	2.358,4	0,39	797,0	155,0	0,33	498,9	417,0	0,91	331,7	702,1	0,64	62,3	335,6	0,31

2015	567,8	3.264,4	0,30	793,7	271,1	0,51	739,5	635,7	0,92	445,5	1.156,3	0,56	52,3	484,7	0,19
2016	874,1	3.097,2	0,44	1.023,8	370,0	0,53	675,3	711,0	0,97	585,1	1.347,5	0,61	62,3	587,1	0,19
2017	1.023,5	2.596,4	0,57	1.310,7	355,4	0,43	873,4	600,1	0,81	805,1	1.121,5	0,84	57,6	510,6	0,20

KAYNAK: (TÜİK, 2018)

Tabloya göre Fransa 2008-2017 yılları arasında motorlu yolcu taşıtları (binek otomobiller vb.) alt grubunda 5 ülke içinde Türkiye'den en çok ihracat yapan ülkeyken, Almanya Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülkedir.

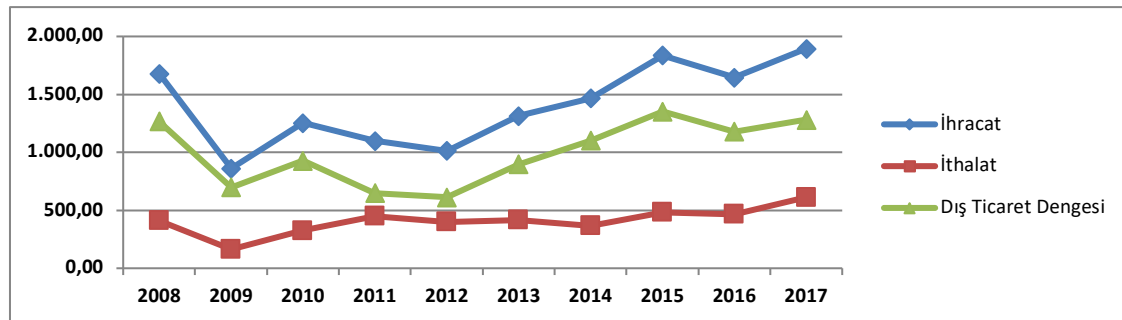
Tablodaki Grubel-Lloyd endeksleri incelendiğinde 2008-2017 yılları arasında motorlu yolcu taşıtları (binek otomobiller vb.) alt grubunda Türkiye'nin seçilmiş AB ülkeleri ile endüstri içi ticaretine ilişkin şu çıkarımlar yapılabilir:

- Almanya ile bu mal grubunda gerçekleşen ticaretin yapısı incelendiğinde 2008 ve 2017 yılları hariç GL endeksinin 0,50 değerinin altında olduğu ve düşük seviyede bir endüstri içi ticaretin yaşandığı,
- Fransa ile bu mal grubunda gerçekleşen ticaretin yapısı incelendiğinde 2009, 2014 ve 2017 yılları hariç GL endeksinin 0,50 değerini aştığı ve endüstri içi ticaret düzeyinin Almanya'ya kıyasla daha yüksek bir düzey yaşandığı,
- İngiltere ile bu mal grubunda gerçekleşen ticaretin yapısı incelendiğinde 2011 ve 2012 yılları hariç GL endeksinin 0,50 değerinin üstünde gerçekleştiği ve yoğun bir endüstri içi ticaretin yaşandığı,
- İspanya ile bu mal grubunda gerçekleşen ticaretin yapısı incelendiğinde 2009, 2012 ve 2013 yılları hariç GL endeksinin 0,50 değerinin üstünde olduğu ve bu yıllarda İngiltere'ye kıyasla daha düşük olsa da yine de yüksek bir endüstri içi ticaretin yaşandığı,
- Çekya ile bu mal grubunda gerçekleşen ticaretin yapısı incelendiğinde ise ilk 4 yıl oldukça yüksek bir seviyede endüstri içi ticaret yaşanırken, 2012 yılından itibaren endüstri içi ticaret seviyesinde ciddi bir düşüş yaşandığı görülmektedir. Çekya ile Türkiye arasındaki endüstri içi ticaretin 2012 yılından sonra ciddi bir şekilde düşmesinde bu yıldan itibaren ihracatta ciddi bir değişiklik yaşanmazken ithalatın önemli ölçüde artmasının etkili olduğu ifade edilebilir.

5.2. Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Araçlar Alt Grubunda Endüstri İçi Ticaret

Türkiye'nin eşya taşımaya mahsus motorlu araçlar alt grubunda 2008-2017 yılları arasında ilgili AB ülkeleriyle toplam ihracat ve ithalat rakamları ile gerçekleşen dış ticaret dengesi aşağıdaki grafikte gösterilmiştir.

Grafik.2: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Araçlar Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro)



KAYNAK: (TÜİK,2018)

Türkiye'nin adı geçen ülkelerle eşya taşımaya mahsus motorlu araçlar alt grubunda gerçekleşen dış ticareti, TÜİK'ten alınan verilerle hazırlanan grafik doğrultusunda incelendiğinde ihracatının 2009 yılı hariç 1 milyar Euro ile 2 milyar Euro arasında gerçekleştiği görülmektedir. 2008-2017 arasında bu alt grupta gerçekleşen ithalat ise daha istikrarlı bir seyir izlemiştir ve ithalatın 2009 yılı hariç 500 milyon Euro'ya yakın düzeylerde gerçekleştiği ifade edilebilir. Bu mal grubunda ihracat ithalattan sürekli daha yüksek miktarda gerçekleşmiş ve dış ticaret dengesi fazla vermiştir.

Tablo 3'de ise Türkiye'nin bu mal grubunda ilgili ülkelerle 2008-2017 yılları arasında dış ticareti ve Grubel-Lloyd endeksleri verilmiştir.

Tablo.3: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Araçlar Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro) ve GL Endeksleri

Yıllar	ALMANYA			FRANSA			İNGİLTERE			İSPANYA			ÇEKYA		
	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.
2008	412,08	210,32	0,68	385,73	123,08	0,48	662,92	9,36	0,03	192,12	68,38	0,53	25,40	0,03	0,00
2009	198,61	96,80	0,66	291,92	32,43	0,20	303,75	4,74	0,03	49,81	29,07	0,74	17,74	0,19	0,02
2010	244,72	184,02	0,86	365,53	80,27	0,36	501,02	18,54	0,07	126,35	42,12	0,50	15,38		0,00
2011	163,25	248,28	0,79	383,13	128,67	0,50	415,50	9,62	0,05	137,23	63,44	0,63	0,32	0,06	0,31
2012	178,43	217,83	0,90	288,87	108,37	0,55	439,78	3,84	0,02	106,75	70,40	0,79	0,39	0,31	0,89
2013	165,23	259,17	0,78	263,30	97,55	0,54	770,64	8,60	0,02	113,40	51,51	0,62	0,74		0,00
2014	185,82	231,19	0,89	279,43	73,66	0,42	872,63	10,79	0,02	129,03	51,32	0,57	0,53		0,00
2015	252,86	322,85	0,88	292,82	127,92	0,61	1.085,23	9,19	0,02	202,01	22,48	0,20	2,11		0,00
2016	320,93	325,95	0,99	325,94	68,35	0,35	797,06	2,11	0,01	198,53	69,13	0,52	2,90		0,00
2017	281,66	396,81	0,83	359,79	10,72	0,06	1.037,23	3,44	0,01	213,99	104,69	0,66	2,43	0,33	0,24

Kaynak: (TÜİK,2018)

2008-2017 yılları arasında eşya taşımaya mahsus motorlu araçlar mal grubunda Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ülkeler sırasıyla İngiltere ve Fransa olmuştur. İngiltere'ye yıllık ortalama olarak yaklaşık 688 milyon Euro'luk mal ihraç edilirken ikinci sıradaki Fransa'da bu değer yaklaşık 323 milyon Euro'dur. Türkiye'nin ithalatında ise Almanya öne çıkmaktadır. Türkiye, bu mal grubunda Almanya'dan yıllık ortalama olarak yaklaşık 250 milyon Euro'luk ithalat yapmaktadır.

Bu mal grubunda ilgili dönem için tablodaki GL endeksi değerleri doğrultusunda şu çıkarımlar yapılabilir:

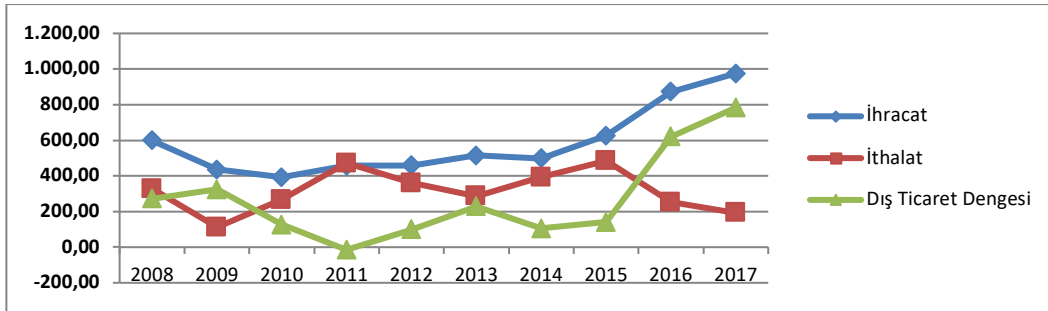
- Almanya ile gerçekleşen ticaretin GL endeksi değerleri tüm yıllarda 0,50'nin üstündedir. Bu dönemde GL endeksinin ortalama değeri ise 0,83 olarak hesaplanmıştır. Bu da Türkiye ile Almanya arasında bu mal grubunda yüksek bir endüstri içi ticaretin yaşandığının göstergesidir.
- İlgili mal grubunda Fransa ile Türkiye arasında gerçekleşen ticarete ilişkin GL endekslerinin ise birkaç yıl hariç 0,50 değerini aşmadığı ve 2008-2017 arası dönem için ortalama 0,41 olarak gerçekleştiği görülmektedir. Bu sebeple iki ülke için düşük bir endüstri içi ticaret düzeyinden söz etmek mümkündür.

- Türkiye ile İngiltere arasında 2008-2017 arasındaki GL endeksinin ortalama değeri ise 0,03'tür. Bu değer 5 ülke içerisindeki en düşük değerdir. Değerin düşük olmasında Türkiye'nin bu mal grubunda ortalama 688 milyon Euro'luk ihracatı ile ortalama 8 milyon Euro olarak gerçekleşen ithalatı arasındaki aşırı fark etkili olmuştur. Bu veriler göz önüne alındığında bu mal grubunda iki ülke arasında endüstri içi ticaretin varlığından söz etmek mümkün değildir.
- İspanya ile gerçekleşen ticarete ise GL endeksi, 2015 yılı hariç hiçbir zaman 0,50'nin altına düşmemiştir. Bu mal grubunda 10 yıllık süreç içerisinde GL değeri ortalaması 0,58 olmuş ve İspanya Almanya'dan sonra endüstri içi ticaretin en yoğun yaşandığı ülke olmuştur.
- Çekya içinse 5 yıl için TÜİK veri tabanında ithalat verilerine ulaşılammıştır. Bu nedenle çok sağlıklı bir değerlendirme yapılamasa da GL endeksinin 0,89 değerini aldığı 2012 yılı haricinde düşük yoğunlukta bir endüstri içi ticareten söz edilebilir.

5.3. 783-Başka Yerde Belirtilmeyen Motorlu Karayolu Taşıtları Alt Grubunda Endüstri İçi Ticaret

Türkiye'nin başka yerde belirtilmeyen motorlu karayolu taşıtları alt grubunda 2008-2017 yılları arasında ilgili AB ülkeleriyle toplam ihracat ve ithalat rakamları ile gerçekleşen dış ticaret dengesi Grafik 3'de yer almaktadır.

Grafik.3: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Başka Yerde Belirtilmeyen Motorlu Karayolu Taşıtları Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro)



Kaynak: (TÜİK, 2018)

TÜİK'ten elde edilen verilerle hazırlanan grafikten 2008-2014 arasında dalgalı bir seyir izleyen ihracatın 2014 sonrasında istikrarlı bir şekilde artış gösterdiği görülmektedir. İthalat ise bu aralıkta istikrarsız bir görünüme sahiptir. 2008 yılında yaklaşık 600 milyon Euro olan ihracat değeri dönem sonunda yaklaşık 400 milyon Euro artarak 1 milyar Euro düzeyine yaklaşmıştır. İthalatta ise dönem sonuna gelindiğinde dönem başına kıyasla yaklaşık 130 milyon Euro'luk bir düşüş yaşanmıştır. 2011 yılı hariç sürekli fazla veren dış ticaret dengesi de özellikle 2015 yılında sonra ciddi bir artış göstermiş ve 2017 yılında 800 milyon Euro seviyelerine yaklaşmıştır.

Türkiye'nin başka yerde belirtilmeyen motorlu karayolu taşıtları alt grubunda 2008-2017 yılları arasında ilgili AB ülkeleriyle ülkeler bazında toplam ihracat ve ithalat rakamları ile TÜİK'ten alınan verilerle hesaplanan GL endeksleri Tablo 4'de gösterilmiştir.

Tablo.4: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Başka Yerde Belirtilmeyen Motorlu Karayolu Taşıtları Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro) ve GL Endeksleri

Yıllar	ALMANYA			FRANSA			İNGİLTERE			İSPANYA			ÇEKYA		
	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.
2008	223,98	270,57	0,91	187,90	55,83	0,46	115,33	0,33	0,01	30,13	0,25	0,02	41,55		0,00
2009	154,75	105,40	0,81	205,30	6,53	0,06	59,57		0,00	5,13	0,16	0,06	11,21		0,00

2010	125,17	225,77	0,71	187,50	40,16	0,35	53,86		0,00	13,42	0,25	0,04	12,78		0,00
2011	151,34	432,23	0,52	191,60	37,79	0,33	90,68		0,00	12,27	1,83	0,26	11,03		0,00
2012	129,42	318,23	0,58	210,80	39,16	0,31	95,73		0,00	14,35	2,14	0,26	8,94		0,00
2013	183,60	256,33	0,83	183,50	256,33	0,83	78,42		0,00	12,84	26,96	0,65	23,38		0,00
2014	208,31	281,54	0,85	208,30	281,54	0,85	56,51		0,00	17,57	42,55	0,58	12,99		0,00
2015	264,09	328,53	0,89	264,00	328,53	0,89	101,53	0,03	0,00	28,61	50,81	0,72	13,60		0,00
2016	354,60	179,73	0,67	354,60	179,73	0,67	105,16		0,00	94,77	29,97	0,48	21,45		0,00
2017	413,11	115,63	0,44	413,11	115,63	0,44	98,84	0,08	0,00	98,40	4,26	0,08	19,51	0,15	0,02

Kaynak: (TÜİK, 2018)

Bu mal grubunda Türkiye'nin dış ticaretinde öne çıkan ülkeler hem ihracatta hem de ithalatta Almanya ve Fransa olmuştur. Fransa bu mal grubunda Türkiye'nin ihracatında ilk sırada yer alırken, Almanya ise Türkiye'nin ithalatında ilk sırada yer almaktadır.

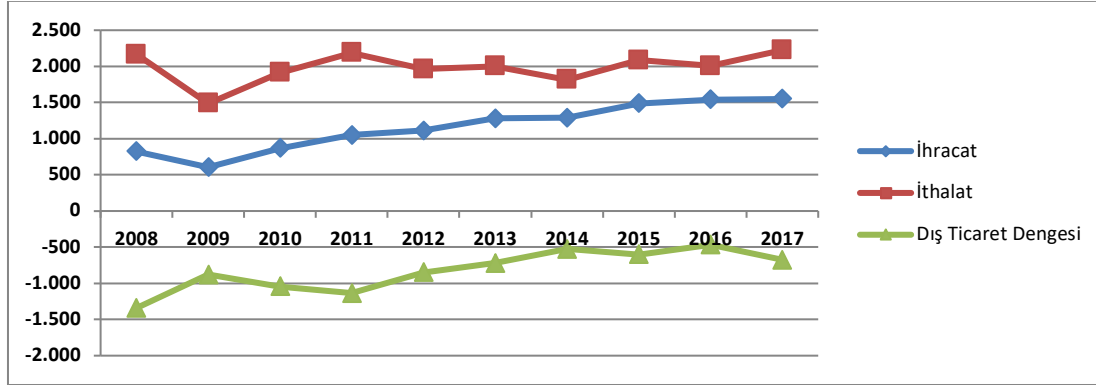
TÜİK'ten elde edilen verilerle hazırlanan tablodan Türkiye'nin ilgili ülkelerle endüstri içi ticaretine ilişkin şu çıkarımlar yapılabilir:

- 10 yıllık dönemdeki GL endeksi değeri ortalama 0,72 olan Almanya ile bu mal grubunda yoğun bir endüstri içi ticaret yaşanmaktadır.
- Fransa ile yapılan ticarete ise GL endeks değerleri 2013-2016 arasında 0,50'nin üstüne çıkmış bu yıllarda iki ülke arasında yoğun bir endüstri içi ticaret gerçekleşmiştir. Diğer yıllarda ise GL endeksi 0,50'nin altında gerçekleşmiş ve endüstri içi ticaretin düzeyi düşük kalmıştır. Özellikle 2009 yılında 0,06 olarak hesaplanan GL endeksi bu yılda neredeyse iki ülke arasında bu mal grubunda hiç endüstri içi ticaret yaşanmadığına işaret etmektedir. Buna rağmen GL endeksinin 10 yıllık ortalama değeri 0,52 olarak ölçülmüş ve Almanya'dan sonra en yüksek GL endeks değeri olmuştur.
- Türkiye'nin bu mal grubunda İspanya ile ticareti incelendiğinde ilk 3 yıl neredeyse hiç endüstri içi ticaret yaşanmadığı görülmektedir. Sonrasında 2011-2015 yılları arasında artan endüstri içi ticaret düzeyi 2016 ve 2017 yıllarında tekrar düşüşe geçmiştir. Türkiye İspanya arasındaki bu mal grubunda gerçekleşen endüstri içi ticaretin GL endeks değerinin ortalaması yaklaşık 0,31 düzeyinde gerçekleştiği gözlenmektedir. Bu ise söz konusu ülke ile düşük yoğunlukta bir endüstri içi ticaret yaşandığı şeklinde yorumlanabilir
- İngiltere ve Çekya içinse birçok yıl için ithalat verisi elde edilememiştir. İthalat verisine ulaşılan yıllarda ise GL endeks değeri ya sıfıra çok yakın ya da eşittir. Bu nedenle bu iki ülke ile Türkiye arasında bu mal grubunda endüstri içi ticaretten söz etmenin mümkün olmadığı söylenebilir.

5.4. 784-Motorlu Taşıtların Aksam ve Parçaları ile Şase ve Karoserleri (772, 781, 782, 783 için) Alt Grubunda Endüstri İçi Ticaret

Türkiye'nin motorlu taşıtların aksam ve parçaları ile şase ve karoserleri (772, 781, 782, 783) alt grubunda 2008-2017 yılları arasında ilgili AB ülkeleriyle toplam ihracat ve ithalat rakamları ile gerçekleşen dış ticaret dengesi Grafik 4'de yer almaktadır.

Grafik.4: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Motorlu Taşıtların Aksam Ve Parçaları İle Şase Ve Karoserleri (772, 781, 782, 783) Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro)



Kaynak: (TÜİK, 2018)

Söz konusu grafik incelendiğinde, bu mal grubunda Türkiye'nin ilgili 5 AB ülkesine ihracatının bu ülkelerden gerçekleştirdiği ithalattan daha az olduğu ve dolayısıyla dış ticaret dengesi sürekli açık verdiği görülmektedir. İthalat 2009 yılı hariç yaklaşık 2 milyar Euro düzeyinde dalgalanırken, ihracat 2009 yılında yaşamış olduğu düşüşten sonra istikrarlı bir şekilde artış göstermiştir.

Türkiye'nin motorlu taşıtların aksam ve parçaları ile şase ve karoserleri (772, 781 782, 783 için) alt grubunda 2008-2017 yılları arasında ilgili AB ülkeleriyle ülkeler bazında toplam ihracat ve ithalat rakamları ile TÜİK'ten alınan verilerle hesaplanan GL endeksleri ise Tablo 5'de gösterilmiştir.

Tablo.5: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Motorlu Taşıtların Aksam Ve Parçaları İle Şase Ve Karoserleri (772, 781, 782, 783 İçin) Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro) Ve GL Endeksleri

Yıllar	ALMANYA			FRANSA			İNGİLTERE			İSPANYA			ÇEKYA		
	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.
2008	344	975	0,52	211	654	0,49	206	202	0,99	50	184	0,42	12	150	0,15
2009	233	524	0,62	181	597	0,46	142	115	0,89	38	144	0,42	11	107	0,19
2010	379	789	0,65	207	651	0,48	201	147	0,84	60	190	0,48	22	139	0,27
2011	508	1.041	0,66	229	630	0,53	216	171	0,89	72	193	0,54	23	149	0,26
2012	524	910	0,73	269	540	0,66	228	168	0,85	70	179	0,56	22	165	0,23
2013	552	993	0,71	325	463	0,83	268	153	0,73	109	195	0,72	26	198	0,24
2014	618	956	0,79	268	364	0,85	235	113	0,65	131	196	0,80	36	185	0,33
2015	675	1.094	0,76	322	388	0,91	275	155	0,72	166	246	0,81	49	203	0,39
2016	716	982	0,84	334	384	0,93	264	163	0,76	169	233	0,84	55	244	0,37
2017	771	1.089	0,83	306	423	0,84	251	192	0,87	163	227	0,84	57	293	0,33

Kaynak: (TÜİK, 2018)

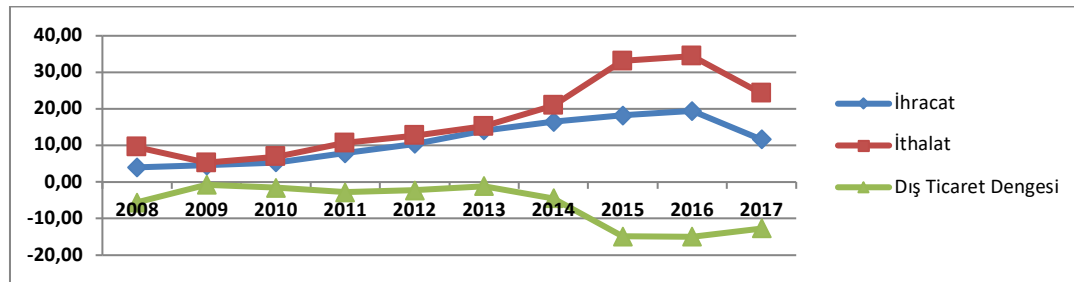
Tablo 5'e göre, Türkiye'nin bu mal grubunda da dış ticaretinde öne çıkan ülkeler Almanya ve Fransa olmuştur. Almanya Türkiye'nin hem ihracatında hem ithalatında ilk sıradayken onu Fransa takip etmektedir. GL endeksleri incelendiğindeyse endüstri içi ticaret seviyesine ilişkin şu çıkarımları yapılabilir:

- Türkiye ile Almanya arasında bu mal grubunda gerçekleşen ticaretin GL endeksinin ortalama değeri yaklaşık 0,7'dir ki bu da yoğun bir endüstri içi ticarete işaret etmektedir. Hiçbir yılda 0,50 değerinin altına düşmeyen endeks değerinin son iki yılda 0,8 değerini de aştığı görülmektedir.
- Türkiye-Fransa dış ticaretinde GL endeks değeri ilk 3 yıl 0,50'nin altında olmakla beraber 10 yılın ortalama değeri 0,70 ile Almanya ile neredeyse aynıdır ve yine yoğun bir endüstri içi ticaretten söz edilebilir.
- Bu mal grubunda Türkiye ile İngiltere arasında yaşanan ticaretin GL endeks değerinin ortalaması da yaklaşık 0,82 ile 5 ülke içinde en yüksek olanıdır. Yoğun bir endüstri içi ticaretin yaşandığı bu mal grubunda GL endeks değeri 2008 yılında 0,99 olarak ölçülmüş ve neredeyse ihracat ve ithalat birbirine eşit miktarda gerçekleşmiştir.
- İspanya ile Türkiye arasında ise düşük yoğunlukta başlayan endüstri içi ticaretin düzeyi son 5 yılda ciddi şekilde artmıştır. Özellikle ihracatta yaşanan ciddi artış endüstri içi ticaretin seviyesinin artmasında etkili olmuştur.
- Çekya ise bu mal grubunda Türkiye ile ticarete en düşük GL endeks değerine sahip ülkedir. 0,50'nin üstüne hiç çıkmayan endeks değerinin 10 yıllık ortalamasının 0,28 olarak hesaplandığı görülmektedir. Buna göre, iki ülke arası ticarete düşük yoğunlukta bir endüstri içi ticaretin varlığından söz etmek mümkündür.

5.5. 785-Motosikletler, Bisikletler, Hasta-Sakatlar Taşıyıcılar, vb. ve Bunların Aksam Parçaları Alt Grubunda Endüstri İçi Ticaret

Türkiye'nin 2008-2017 yılları arasında seçilmiş beş AB ülkesiyle gerçekleşen toplam ihracat ve ithalatı ile dış ticaret dengesi Grafik 5'de gösterilmiştir.

Grafik.5: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Motosikletler, Bisikletler, Hasta-Sakatlar Taşıyıcılar, vb. ve Bunların Aksam Parçaları Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro)



Kaynak: (TÜİK, 2018)

TÜİK'ten elde edilen verilerle hazırlanan söz konusu grafik incelendiğinde Türkiye'nin bu mal grubunda beş AB ülkesiyle dış ticaretinin oldukça düşük bir düzeyde gerçekleştiği, toplam ithalatının tüm dönem boyunca ihracatı aştığı ve dış ticaret dengesinin sürekli açık verdiği görülmektedir. 2009-2014 yılları arasında birbirine yakın seyreden ihracat ve ithalat arasındaki fark 2014 yılı sonrasında açılmıştır.

Türkiye'nin motosikletler, bisikletler, hasta-sakatlar taşıyıcılar, vb. ve bunların aksam parçaları alt grubunda 2008-2017 yılları arasında ilgili AB ülkeleriyle ülkeler bazında toplam ihracat

ve ithalat rakamları ile TÜİK'ten alınan verilerle hesaplanan GL endeksleri de Tablo 6'da görülmektedir.

Tablo.6: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Motosikletler, Bisikletler, Hasta-Sakatlar Taşıyıcılar, vb. ve Bunların Aksam Parçaları Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro) ve GL Endeksleri

Yıllar	ALMANYA			FRANSA			İNGİLTERE			İSPANYA			ÇEKYA		
	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.
2008	1,07	5,35	0,33	1,94	1,79	0,96	0,21	0,36	0,74	0,71	1,80	0,57	0,09	0,28	0,50
2009	1,79	3,21	0,72	1,29	0,98	0,86	1,16	0,22	0,32	0,22	0,76	0,45	0,09	0,13	0,83
2010	1,86	4,48	0,59	0,51	1,05	0,66	1,85	0,50	0,42	1,07	0,72	0,80	0,07	0,17	0,61
2011	1,76	6,22	0,44	0,52	1,92	0,43	2,95	0,67	0,37	2,58	1,54	0,75	0,10	0,32	0,47
2012	2,00	6,67	0,46	2,60	3,57	0,84	2,81	0,96	0,51	2,89	1,24	0,60	0,16	0,28	0,71
2013	1,78	6,40	0,44	5,97	6,38	0,97	3,30	1,61	0,66	2,91	0,53	0,31	0,13	0,29	0,62
2014	2,45	8,25	0,46	5,47	10,34	0,69	4,93	1,01	0,34	3,49	0,61	0,30	0,11	0,69	0,28
2015	2,68	13,92	0,32	5,28	16,39	0,49	6,91	1,11	0,28	3,26	0,67	0,34	0,12	0,99	0,22
2016	5,34	12,94	0,58	7,25	18,68	0,56	5,03	1,26	0,40	1,66	0,77	0,64	0,18	0,78	0,38
2017	5,04	12,58	0,57	2,25	9,50	0,38	3,59	0,78	0,36	0,55	0,80	0,81	0,24	0,63	0,55

Kaynak: (TÜİK, 2018)

Türkiye'nin motosikletler, bisikletler, hasta-sakatlar taşıyıcıları, vb. ve bunların parçaları alt grubunda on yıllık dönemde beş AB ülkesiyle gerçekleşen dış ticareti incelendiğinde Türkiye'nin ihracatında sırasıyla Fransa, İngiltere ve Almanya ön plana çıktığı gözlenmektedir. Türkiye'nin ithalatında ise Almanya ilk sırada yer alırken, onu Fransa takip etmektedir. Tablodaki GL endeksleri incelendiğinde şu çıkarımlara ulaşılabilir:

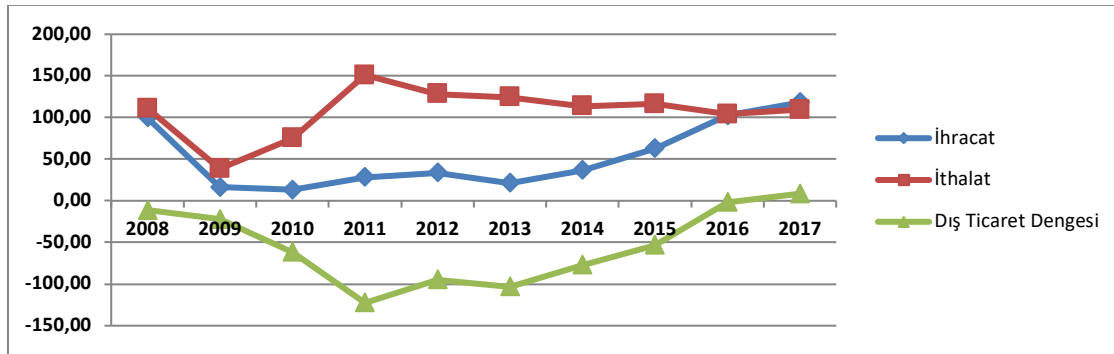
- Türkiye'nin Almanya ile bu mal grubunda gerçekleşen ticaretinin GL endeksleri değerlerinin 2009, 2010, 2016 ve 2017 yılları dışında 0,50 değerinin altında gerçekleştiği görülmektedir. 10 yıllık süreçte GL endeksinin ortalama değeri ise 0,49 olarak ölçülmüştür. Bu nedenle bu mal grubunda iki ülke arasında yoğun bir düzeyde olmasa da endüstri içi ticaretin gerçekleştiği belirtilebilir.
- Fransa ile ise 2011, 2015 ve 2017 yılları dışında GL endeksinin 0,50 değerinin üstünde değerler aldığı görülmektedir. Endeksin 0,68 olarak ölçülen on yıllık ortalama değeri de iki ülke arasında yoğun bir endüstri içi ticarete işaret etmektedir.
- 2008-2017 yılları arasında ise Türkiye ile İngiltere arasındaki ticaret sonucu oluşan GL endeksleri genellikle 0,50 değerinin altındadır. On yıllık dönemin GL endeks ortalaması ise 0,44 olarak hesaplanmıştır. Bu veriler ışığında düşük yoğunlukta bir endüstri içi ticaret yaşandığı söylenebilir.
- Söz konusu verilere göre, Türkiye ile İspanya arasında büyük boyutta bir ticaret yaşanmasa da ihracat ve ithalat değerleri birbirine yakın olduğundan GL endeksi ortalaması 0,56 olarak gerçekleşmiştir. Bu ise iki ülke arasında yoğun bir endüstri içi ticaret gerçekleştiği şeklinde yorumlanabilir.

- Türkiye'nin motosikletler, bisikletler, hasta-sakatlar taşıyıcıları, vb. ve bunların parçaları alt grubunda on yıllık dönemde en düşük ticaret değerleri Çekya ile gerçekleşse de 0,52 olarak hesaplanan GL endeks değeri ortalaması, 0,50 değerini aşarak orta yoğunlukta bir endüstri içi ticaretin varlığını göstermektedir.

5.6. 786-Römorklar ve Yarı Römorklar Alt Grubunda Endüstri İçi Ticaret

Türkiye'nin 2008-2017 yılları arasında römorklar ve yarı römorklar alt grubunda seçilmiş beş AB ülkesiyle gerçekleşen toplam ihracatı ve ithalatı ile dış ticaret dengesi aşağıdaki grafikte gösterilmiştir.

Grafik.5: Türkiye'nin 2008-2017 Yılları Arasında Römorklar ve Yarı Römorklar Alt Grubunda Seçilmiş AB Ülkeleriyle Dış Ticareti (Milyon Euro)



Kaynak: (TÜİK, 2018)

Römorklar ve yarı römorklar alt grubunda Türkiye ile beş AB üyesi ülke arasındaki ticaret dengesi on yıllık süreçte 2017 yılı hariç sürekli açık vermiştir. 2011 yılına kadar artan dış ticaret açıkları bu yıldan sonra kapanmaya başlamış ve 2017 yılında fazla verilmiştir. Dış ticaret dengesinin açığın kapanmasında ve 2017 yılında fazla vermesinde ihracattaki artışın ithalattaki düşüşe göre daha etkili olduğu ifade edilebilir.

Türkiye'nin römorklar ve yarı römorklar alt grubunda 2008-2017 yılları arasında ilgili AB ülkeleriyle ülkeler bazında toplam ihracat ve ithalat rakamları ile TÜİK'ten alınan verilerle hesaplanan GL endeksleri Tablo 7'de gösterilmiştir.

Tablo.7: Türkiye'nin 2008-2017 yılları arasında römorklar ve yarı römorklar alt grubunda seçilmiş AB ülkeleriyle dış ticareti (Milyon Euro) ve GL Endeksleri

Yıllar	ALMANYA			FRANSA			İNGİLTERE			İSPANYA			ÇEKYA		
	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.	X	M	GL End.
2008	61,09	90,12	0,81	37,24	12,71	0,51	1,07	0,74	0,82	0,33	0,84	0,56	0,00	6,52	0,00
2009	11,74	35,60	0,50	2,99	1,07	0,53	0,29	0,54	0,70	0,13	0,39	0,50	1,19	0,94	0,88
2010	9,67	67,42	0,25	2,86	2,74	0,98	0,45	0,86	0,68	0,29	0,27	0,98	0,08	3,81	0,04
2011	23,30	138,01	0,29	2,74	5,72	0,65	0,86	3,52	0,39	0,68	0,91	0,85	0,08	2,84	0,05
2012	25,17	114,14	0,36	3,50	4,49	0,88	1,32	2,28	0,73	0,21	4,35	0,09	3,32	3,07	0,96
2013	15,67	110,92	0,25	2,98	3,47	0,92	0,56	1,32	0,60	0,27	3,13	0,16	1,64	5,38	0,47
2014	30,99	104,98	0,46	3,27	0,98	0,46	0,86	1,84	0,64	1,00	2,58	0,56	0,46	3,22	0,25

2015	51,21	106,72	0,65	7,23	1,90	0,42	2,65	0,66	0,40	0,83	3,22	0,41	0,76	3,60	0,35
2016	83,27	93,70	0,94	15,24	1,51	0,18	1,14	0,70	0,76	2,08	3,84	0,70	0,65	4,28	0,26
2017	89,89	97,23	0,96	18,54	3,64	0,33	3,09	0,44	0,25	5,47	4,90	0,94	1,04	3,23	0,49

Kaynak: (TÜİK, 2018)

Tabloya göre, Türkiye'nin 2008-2017 yılları arasında römorklar ve yarı römorklar alt grubundaki ticaretinde beş ülke içerisinde Almanya belirgin şekilde öne çıkmaktadır. Öyle ki, diğer dört ülkenin toplam ihracat ve ithalat miktarları Almanya ile gerçekleşen ticaret düzeyine ulaşamamaktadır. Türkiye ile Almanya arasındaki ticarete ithalat ihracat arasındaki fark on yıllık sürecin ilk yıllarında ithalat lehine ciddi şekilde artarken son yıllarda aradaki fark kapanmıştır. Tablodaki GL endeksleri incelendiğinde Türkiye'nin ilgili ülkelerle endüstri içi ticaretine ilişkin şu çıkarımlar yapılabilir:

- Türkiye Almanya arası ticarete ihracat ithalat arasındaki farkın arttığı yıllarda GL endeksi değeri de 0,50'nin altında değerler alırken, diğer yıllarda endeks değeri 0,50 barajını aşmış ve on yıllık dönemde endeksin ortalama değeri 0,55 olarak gerçekleşmiştir. Endüstri içi ticaretin düzeyinde dönem içinde dalgalanmalar görülse de on yıllık süreçte genel olarak orta düzeyde bir endüstri içi ticaretin varlığından söz edilebilir.
- Türkiye Fransa ticaretinde ise endeks değeri ilk yıllarda oldukça yüksek değerler almıştır. Dolayısıyla, iki ülke arasında yoğun bir endüstri içi ticaret yaşandığı ifade edilebilir. 2014 yılından itibaren ise endeks değeri 0,50'nin altına düşmüş ve endüstri içi ticaretin düzeyi de gerilemiştir. Endeksin on yıllık ortalama değerinin 0,58 olması dikkate alındığında iki ülke arasında çoğunlukla yoğun bir endüstri içi ticaretin yaşandığı belirtilebilir.
- Toplam ticaret hacmi en düşük ülke olan İngiltere ise on yıl ortalaması 0,60 olan endeks değeri ile bu mal grubunda Türkiye ile endüstri ticareti en yoğun olan ülkedir.
- Türkiye İspanya arasındaki ticaret hacmi oldukça düşük olmakla beraber 2012, 2013 ve 2015 yılları hariç endeks değeri 0,50'nin üzerindedir ve endeksin ortalama değeri 0,58 olarak hesaplanmıştır. 0,58'lik endeks değerinin yoğun bir endüstri içi ticarete işaret ettiği ifade edilebilir.
- Beş ülke içerisinde Türkiye ile en düşük endüstri içi ticaret yoğunluğuna sahip ülke ise Çekya'dır. Endeks değerinin 0,88 ve 0,96 olarak gerçekleştiği 2009 ve 2012 yılları hariç iki ülke arasındaki endüstri içi ticaret oldukça düşük bir düzeyde gerçekleşmektedir.

5.7. Türkiye'nin Seçilmiş AB Üyesi Ülkelerle Otomotiv Sektörü Endüstri İçi Ticaretinin Genel Değerlendirmesi

2008-2017 yılları arasında Türkiye'nin beş AB ülkesi ile SITC Rev.3 ürün kodlamasının 3. düzey alt gruplarının her biri için hesaplanan Grubel-Lloyd endeksleri Tablo 8'de gösterilmiştir.

Tablo.8: Türkiye'nin Seçilmiş AB Ülkeleri ile Otomotiv Sektörü Endüstri İçi Ticaret Düzeyine İlişkin Grubel-Lloyd Endeksleri

ÜLKELER	SITC REV.3 KODLARI	YILLAR										Ortalama GL Değeri
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Almanya	781	0,67	0,37	0,38	0,33	0,34	0,26	0,39	0,30	0,44	0,57	0,41
	782	0,68	0,66	0,86	0,79	0,90	0,78	0,89	0,88	0,99	0,83	0,83
	783	0,91	0,81	0,71	0,52	0,58	0,83	0,85	0,89	0,67	0,44	0,72

	784	0,53	0,62	0,65	0,66	0,73	0,71	0,79	0,76	0,84	0,83	0,71
	785	0,33	0,72	0,59	0,44	0,46	0,44	0,46	0,32	0,58	0,57	0,49
	786	0,81	0,50	0,25	0,29	0,36	0,25	0,46	0,65	0,94	0,96	0,55
Fransa	781	0,51	0,30	0,59	0,71	0,65	0,52	0,33	0,51	0,53	0,43	0,51
	782	0,48	0,20	0,36	0,50	0,55	0,54	0,42	0,65	0,35	0,06	0,41
	783	0,46	0,06	0,35	0,33	0,31	0,83	0,85	0,89	0,67	0,44	0,52
	784	0,49	0,46	0,48	0,53	0,66	0,83	0,85	0,91	0,93	0,84	0,70
	785	0,96	0,86	0,66	0,43	0,84	0,97	0,69	0,49	0,56	0,38	0,68
	786	0,51	0,53	0,98	0,65	0,88	0,92	0,46	0,42	0,18	0,33	0,59
İngiltere	781	0,76	0,71	0,62	0,41	0,47	0,69	0,91	0,92	0,97	0,81	0,73
	782	0,03	0,03	0,07	0,05	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,03
	783	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	784	0,99	0,89	0,84	0,89	0,85	0,73	0,65	0,72	0,76	0,87	0,82
	785	0,74	0,32	0,42	0,37	0,51	0,66	0,34	0,28	0,40	0,36	0,44
	786	0,82	0,70	0,68	0,39	0,73	0,60	0,64	0,40	0,76	0,25	0,60
İspanya	781	0,77	0,48	0,55	0,52	0,49	0,41	0,64	0,56	0,61	0,84	0,59
	782	0,53	0,74	0,50	0,63	0,79	0,62	0,57	0,20	0,52	0,66	0,58
	783	0,02	0,06	0,04	0,26	0,26	0,65	0,58	0,72	0,48	0,08	0,32
	784	0,42	0,42	0,48	0,54	0,56	0,72	0,80	0,81	0,84	0,84	0,64
	785	0,57	0,45	0,80	0,75	0,60	0,31	0,30	0,34	0,64	0,81	0,56
	786	0,56	0,50	0,98	0,85	0,09	0,16	0,56	0,41	0,70	0,94	0,58
Çekya	781	0,68	0,99	0,85	0,83	0,48	0,24	0,31	0,19	0,19	0,20	0,50
	782	0,00	0,02	0,00	0,31	0,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,15
	783	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00
	784	0,15	0,19	0,27	0,26	0,23	0,24	0,33	0,39	0,37	0,33	0,28
	785	0,50	0,83	0,61	0,47	0,71	0,62	0,28	0,22	0,38	0,55	0,52
	786	0,00	0,88	0,04	0,05	0,96	0,47	0,25	0,35	0,26	0,49	0,38

Kaynak: (TÜİK, 2018)

Grubel-Lloyd endekslerinin gösterildiği tablo dikkatle incelendiğinde otomotiv sektöründe Türkiye ile Almanya, Fransa ve İspanya ile genel olarak yoğun bir endüstri içi ticaretin yaşandığı ifade edilebilir.

Türkiye ile İngiltere arasında ise 781, 784 ve 786 kodlu alt gruplarda yoğun bir endüstri içi ticaret yaşanmaktadır. 785 kodlu alt grupta ortalama olarak düşük yoğunlukta da olsa da endüstri içi

ticaret söz konusuysen, diğer iki alt grup için endüstri içi ticaretin varlığından söz etmek mümkün değildir.

Çekya ise Türkiye ile otomotiv sektöründe en düşük endüstri içi ticaretin gerçekleştiği ülkedir. Çekya ile ticarete 781 ve 785 kodlu mal gruplarında orta düzeyde bir endüstri içi ticaretin yaşandığı belirtilebilir. 781 kodlu mal grubunda endeks değerinin ortalama değeri 0,50'ye eşitken, 782 kodlu alt grupta endeks değeri 0,52 olarak hesaplanmıştır.

İngiltere ve Çekya'ya ilişkin 783 kodlu mal grubunda Türkiye'den mal ihracatı ile ilgili verilere ulaşıldığı halde, Türkiye'nin adı geçen ülkelere yaptığı ithalata ilişkin verilere ulaşılamamış olması, ele alınan yıllar arasında endeks değerinin sıfıra eşit çıkmasına yol açmıştır.

Diğer yandan, Türkiye'nin Çekya ile 782 kodlu mal grubunda ticareti incelendiğinde GL endeks değerinin 0,50'nin üzerinde olduğu 2012 yılında endüstri içi ticaretten söz edilebilir. Dış ticaret verileri incelendiğinde 2010, 2013, 2014, 2015 ve 2016 yıllarında Türkiye'nin bu mal grubunda Çekya'ya ihracat yaparken Çekya'dan mal ithal etmediği görülmektedir. Bu nedenle tek yönlü bir ticaret yaşanmış ve endüstri içi ticaret gerçekleşmemiştir. Diğer yıllarda ise düşük yoğunlukta da olsa endüstri içi ticaretten söz edilebilir.

6. SONUÇ

II. Dünya Savaşı sonrasında dünya ticaretinde yaşanan değişim sadece ticaretin boyutuyla sınırlı kalmamış, dünya ticaretinin yapısı da değişmiştir. Bunun sonucunda, geleneksel dış ticaret teorilerinin dünyada yaşanan ticareti açıklamakta yetersiz kalması üzerine yeni dış ticaret teorileri geliştirilmiştir. Yeni geliştirilen teorilerden biri olan ve benzer gelişmişlik düzeyine sahip ülkelerin aynı mal grubuna ait ürünleri aynı anda hem ihraç hem de ithal etmeleri olarak tanımlanan endüstri içi ticaret teorisi de genel olarak ürün farklılaştırması ve ölçek ekonomileri ile açıklanmaya çalışılmıştır.

Çalışmamızda endüstri içi ticaret kavramı teorik olarak incelenmiş, otomotiv sektörünün gelişimi ve sektörün dünyadaki, AB'deki ve Türkiye'deki durumu ortaya konulmaya çalışılmıştır. Son olarak, Türkiye'nin beş AB ülkesi ile otomotiv sektöründe yaşanan endüstri içi ticaretin düzeyi TÜİK'ten SITC Rev.3 bazında elde edilen veriler kullanılarak hesaplanan Grubel-Lloyd endeksi ile incelenmiştir.

Sonuç olarak, endüstri içi ticarete ülkemizde gösterilen ilginin 25 yıldır artış gösterdiği ve konu üzerine yapılan çalışmaların Türkiye'nin belirli ülke veya ülke gruplarıyla endüstri içi ticaretinin ölçülmesi şeklinde yoğunlaştığı görülmektedir.

Otomotiv sektörü ise istihdama ve ihracata katkısı, çok sayıda sanayi dalı ile ilişkili olması sebebiyle bu sanayilerde de istihdam ve üretim artışı sağlaması, yeni bir katma değer oluşturması ve yapılan yüksek miktardaki AR-GE yatırımları ile yeni teknolojik gelişmelerin yaşanmasında önemli katkısının olması gibi faktörler göz önüne alındığında hem Dünya ve AB hem de Türkiye için önemli bir sektör olma özelliği taşımaktadır.

Otomotiv sektörü genel olarak değerlendirildiğinde; özellikle Almanya, Fransa ve İspanya ile 2008-2017 yılları arasında yoğun bir endüstri içi ticaret yaşanmış, İngiltere ve Çekya ile Türkiye arasında da düşük bir yoğunlukta da olsa endüstri içi ticaret gerçekleşmiştir. Türkiye ile beş AB ülkesi arasında otomotiv sektörünün tümünde orta düzeyde bir endüstri içi ticaretin gerçekleştiği ifade edilebilir.

KAYNAKÇA

Akçay, B. (2017). Teşvik Sistemi ve Otomotiv Sektörü Açısından Değerlendirilmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.

Ayaz, T. (2010). Otomotiv Endüstrisinde Stratejik Yönetim. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Aydın, A. (2008). Endüstri İçi Ticaret: Türkiye Üzerine Bir İnceleme. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aydın, A. (2008) Türkiye Endüstrisinde Endüstri İçi Ticaretin Yapısı. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/203510>, (Erişim Tarihi: 11.06.2018).
- Başbuğ, A. K. (2017). Türkiye’de Milli Gelir Artış Hızının Otomotiv Sektörünün Büyümesine Etkisi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Başkol, M. O. (2005). Endüstri İçi Ticaret Teorisi Açısından Dış Ticaret Yapımızın Değerlemesi. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Başkol, M. O. (2009). “Türkiye’nin Endüstri İçi Ticaretinin Analizi.” Uludağ Üniversitesi İİBF Dergisi, 28(2):1-24.
- Başkol, M. O. (2010). Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Endüstri İçi Ticaretin Analizi. International Conference On Eurasian Economies. 386-391.
- Batman, K. (2014). Türkiye’de Otomotiv Sektörüne Yapılan Yatırımlar. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Haliç Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Bedir, A. (2002). Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi. <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/Download/3310/gelisme.pdf>, (Erişim Tarihi: 15.06.2018).
- Bilici, Ö. (2007). Türkiye ile Avrupa Birliği Ülkeleri Arasında Endüstri İçi Ticaretin Analizi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Can, M. (2011). Türkiye’nin Bölge Ülkeleriyle Endüstri İçi Ticaretinin Gelişimi: 1995-2009. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- Diken, A. Ö. (2015). Endüstri İçi Ticaret Kavramı: Nedenleri, Ölçüm Yöntemleri ve Türkiye ile AB Arasında Endüstri İçi Ticaretin Gelişimi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Karaman.
- Grimwade, N. (1989). “Intra-Industry Trade and Specialization”, http://ls-tlss.ucl.ac.uk/course-materials/ECON1005_71959.pdf, (Erişim Tarihi: 13.06.2018).
- Han, K., Lee, J. (2012). FDI and Vertical Intra-Industry Trade Between Korea and China. Korea and the World Economy, 13(1):115-139.
- Hellvin, L. (1996). Vertical Intra-Industry Trade Between China and OECD Countries. OECD development Centre Working Paper, 114:6-35.
- Lindqvist, R. (2006). Intra-Industry Trade An Analyses of Measurements. Master Thesis, Lund University School of Economics and Management, İsveç.
- İçingür, Y., Çengelci, A. (2016). Türkiye’de Otomotiv Endüstrisinin Sektörel Analizi. <http://sutod.selcuk.edu.tr/sutod/article/view/316/297>, (Erişim Tarihi: 15.06.2018).
- Kalaycı, C. (2013). “Rusya Federasyonu ile Ticarete Türkiye’nin Açmazları.” Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi, 8(1):37-57.
- Korkmaz, M. (2016). Otomotiv Sektör Raporu. İzmir Ticaret Odası AR&GE Bülten. sf. 18-23.
- Küçükahmetoğlu, O. (2001). “Endüstri İçi Ticaret ve Türkiye.” Avrupa Araştırmaları Dergisi, 9(2):129-153.
- Küçükefe, B. (2009). Türkiye’nin Endüstri İçi Ticareti. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni. (2018) <http://www.osd.org.tr/>, (Erişim Tarihi: 15.06.2018).
- Otomotiv Sektöründe Gündem, Ocak-Eylül 2013. https://www.vergidegundem.com/tr/c/document_library/get_file?uuid=db7c180b-7023-4e1e-adb4-b3683860a435&groupId=10156 (Erişim Tarihi: 13.06.2018).
- Öcal, Ö. (2004). Türkiye'nin Avrupa Birliği ile Olan Endüstri İçi Ticareti. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.
- Özel, H. A., (2011). "Türkiye'de Ticari Serbestleşmenin Tarihsel Gelişimi." Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi, 6(2): 73-92.
- Özel, E. (2012). Türk Tekstil Sanayi Endüstri İçi Ticaretin Yapısı ve İncelenmesi. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Özkaya, M. H. (2010). "Tekstil Sektöründe Endüstri İçi Ticareti Etkileyen Faktörler Üzerine Ampirik Çalışma." Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 3(2):136-157.
- Özörnek Tunç, Ş. (2012). Türkiye'nin OECD Ülkeleri ile Endüstri İçi Ticaretinin Değerlendirilmesi (2000-2010). Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi, Malatya.
- Pişkin, S. (2017). Otomotiv Sektör Raporu: Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri. http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/otomotiv_sektor_raporu_tskb-2208.pdf, (Erişim Tarihi: 15.06.2018).
- Saraçoğlu, S. ve Kortan, I. (2014). "Türkiye ve Seçilmiş Geçiş Ekonomilerinin İkili Ticaret Bazında Endüstri-İçi Ticaretinin Analizi." Pamukkale Avrasya Sosyoekonomik Çalışmalar Dergisi, 1(2):45-70.
- Şahin, D. (2015). "Türkiye'nin ve G-8 Ülkelerinin Endüstri-İçi Ticaretinin Statik Analizi." İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi, 3(3):98-107.
- Şahin, D. (2016a). "Faktör Yoğunluğuna Göre Endüstri-İçi Ticaretin Statik Ölçümü: Türkiye Örneği." Akademik Bakış Dergisi, 54:174-187.
- Şahin, D. (2016b). "Türkiye Beyaz Eşya Sektörünün Dış Ticaret Yapısı: Seçilmiş Ülkelerle Karşılaştırmalı Bir Analiz." Kesit Akademi Dergisi, 2(4):104-125.
- Şentürk, C. (2014). Endüstri içi Ticaretin Belirleyicileri: Türkiye'nin İmalat Sanayi Endüstri İçi Ticaretine Yönelik Panel Veri Analizi. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- Şimşek, N. (2005). "Türkiye'nin Yatay ve Dikey Endüstri-İçi Dış Ticareti." Dokuz Eylül Üniversitesi İİBF Dergisi, 20(1):43-62.
- Xing, Y. (2007). Foreign Direct Investment and China's Bilateral Intra-Industry Trade With Japan and the US. Bank of Finland BOFIT Discussion Papers, 1:1-27.
- Yılmaz, E. (2016). Türk Otomotiv Sanayinin Gelişimi ve İkinci El Otomobil Fiyatının Belirleyicileri. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat.
- Yılmaz, E. Ş. (2014). Dış Ticaret Kuramlarının Evrimi. Efil Yayınevi, Ankara.
- Yılmaz, S., Taştan, K., Ecek, N., Çınar, E. (2017). "Otomotiv Sektörünün Dünyadaki ve Türkiye'deki Değişimi." Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, 7(3):685-695.

Yurttançıkmaç, Z. Ç. (2013). “Türkiye’nin AB Pazarında Endüstri-İçti Ticaret Açısından Avantajlı Olduğu Ürünlerin Belirlenmesi.”Cumhuriyet Üniversitesi İİBF Dergisi, 14(1):1-22.

<http://www.osd.org.tr/facts-about-automotive-industry>, (Erişim Tarihi: 28.07.2018).

<http://www.oica.net/category/economic-contributions/>, (Erişim Tarihi: 11.07.2018).

<https://www.britannica.com/technology/automotive-industry#ref65778>, (Erişim Tarihi: 10.07.2018).

<https://www.acea.be/automobile-industry/facts-about-the-industry>, (Erişim Tarihi: 10.07.2018).

https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en, (Erişim Tarihi: 10.07.2018).

<https://blog.ford.com.tr/yarim-yuzyillik-yerli-efsane-anadol/>, (Erişim Tarihi: 11.07.2018).

<https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul>, (Erişim Tarihi: 13.07.2018).

<http://www.oib.org.tr/tr/default.html>, (Erişim Tarihi: 13.07.2018).

<https://www.cnnturk.com/otomobil/rakamlarla-turkiyede-otomotiv-sektoru?page=1>, (Erişim Tarihi: 15.07.2018).