

T.C.

HASAN KALYONCU ÜNİVERSİTESİ ve GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK DOKTORA PROGRAMI (ORTAK)

**İHRACATIN İTHALATA BAĞIMLILIĞININ İNCELENMESİ: OTOMOTİV
SEKTÖRÜ ÜZERİNE BİR UYGULAMA**

DOKTORA TEZİ

HAZIRLAYAN

İREM PELİT

GAZİANTEP, 2021

T.C.

HASAN KALYONCU ÜNİVERSİTESİ ve GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK DOKTORA PROGRAMI (ORTAK)

**İHRACATIN İTHALATA BAĞIMLILIĞININ İNCELENMESİ: OTOMOTİV
SEKTÖRÜ ÜZERİNE BİR UYGULAMA**

DOKTORA TEZİ

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. CUMA BOZKURT

HAZIRLAYAN

İREM PELİT

GAZİANTEP, 2021

TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI

Doktora Tezi olarak sunduğum “İhracatın İthalata Bağımlılığının İncelenmesi: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Uygulama” başlıklı çalışmanın tarafımca, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı dűşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gűsterilenlerden olduğunu ve bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve onurumla doğrularım.
29/03/2021

İrem PELİT

ÖNSÖZ

Küreselleşmenin yıllar geçtikçe artması ile birlikte bilgi alış-verişi de hızlanmış ve ülkeler arasında oluşan dış ticaret ağı gittikçe genişlemiştir. Buna bağlı olarak da dış ticaretin önemi artmış, ülkeler şirketler aracılığıyla rekabet ortamına girmiş ve ekonomi açısından yeni bir çağ başlamıştır. Ülkelerin ekonomilerini kalkındırabilmesi ve güçlendirmesi için uluslararası ticaret yapması zorunlu bir hale gelmiştir. Dış ticaret işlemleri, ülke içinde yapılan ticarete oranla daha karışık ve masraflı olmasından dolayı, şirketlerin dış ticaretle ilgili bilgilere sahip olup bu işlemler doğrultusunda muhasebe kayıtlarını yapmaları büyük önem taşımaktadır. Türkiye otomotiv sektörü açısından önemli bir pazar olmasının yanında, bulunduğu konum itibariyle de önemli transfer noktalarından biri halindedir. Bu bağlamda “İhracatın İthalata Bağımlılığının İncelenmesi: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Uygulama” konulu çalışmayı sonuçlandırmamda tezimi yönlendiren, görüşleri ile katkıda bulunan başta danışmanın Doç. Dr. Cuma BOZKURT’a sonsuz teşekkürler.

Doktora öğrenimine başlamam konusunda beni cesaretlendiren, tez yazım sürecinde bilgi paylaşımını esirgemeyen sevgili hocam Prof. Dr. İlhan ÖZTÜRK’e teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmalarım sırasında; sunduğu öneriler ve verdiği desteklerinden dolayı sayın hocam Prof. Dr. Ali ACARAVCI’ya teşekkür ederim.

Tezin hazırlanma sürecinde beni yalnız bırakmayan başta eşim Yaşar PELİT olmak üzere tüm aileme ve desteklerini esirgemeyen arkadaşlarıma, teşekkürlerimi sunarım.

Gaziantep, 2021

İrem PELİT

ÖZET

1980'li yıllarda dünya ekonomisindeki artan küreselleşme eğilimlerine paralel olarak Türkiye de liberal politikalar ile dışa açık ekonomi politikalarını benimsemiştir. Dolayısıyla Türkiye ihracata dayalı sanayileşme modeliyle birlikte yabancı yatırımları ülkeye çekmeye yönelik politikalara hız vermiştir. Bu bağlamda, Türkiye'de çeşitli sektörlerden çok sayıda yabancı sermayeli şirket kurulmuştur. Bu yatırımların büyük bir bölümü otomotiv sektörüne yapılmıştır. Bundan dolayı otomotiv sektörü Türkiye'nin ihracat açısından lokomotif sektörü olmuştur. Bunun yanında Türkiye'nin 2000 yılından sonra ihracata dayalı bir büyüme sürecine girmesinin yanında ithalatında da önemli bir artış görülmüştür. Bu gelişmeler Türkiye'de ihracat ve ithalatın birbirine bağımlı olup olmadığını veya bir bağımlılık varsa bu bağımlılığın nedenlerinin incelenmesinin gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Otomotiv sektörü son yıllarda Türkiye ekonomisi için stratejik önem kazanmasının yanında yüksek oranda katma değer sağlayan sektörlerden biri olmuştur. Bunun sonucunda teknolojik gelişmelere bağlı olarak ithalata bağımlı (ara mallarda) sektörlerden biri haline gelmiştir. Bunun nedeni teknolojinin hızlı bir şekilde gelişmesi ve rekabetin artması sonucu maliyetleri minimize etmek için bu girdilerin ana firmanın bulunduğu ülkelerden ithal edilmesine bağlıdır. Sonuç olarak otomotiv sektöründe girdi ithalatı ve dışa bağımlılık artmıştır.

Bu bağlamda Türkiye ihracatında, lider konumda olan otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığını ölçmek Türkiye ekonomisi için büyük önem arz etmektedir. Otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığı 1992-2019 yılları için ekonometrik yöntem kullanılarak analiz edilecektir. Yapılan çalışma ile otomotiv sektörünün durumu gözlenerek ihracat oranlarındaki ithalat bağımlılığı ortaya çıkarılarak, sektörün ithalata olan bağımlılığını azaltma amacıyla nelerin yapılması konusunda görüş önerileri sunulacaktır.

Anahtar Sözcükler: Dış Ticaret, İthalat, İhracat, Otomotiv Sektörü, Dışa Bağımlılık, Eşbütünleşme, ARDL

ABSTRACT

In the 1980s in parallel with the increasing trend towards globalization in the world economy, Turkey has also adopted the open economic policy with liberal policies. Thus, with the industrialization model based on foreign investment has accelerated Turkey's exports to policies aimed at pulling the country. In this context, a large number of foreign-owned companies were established in Turkey in various sectors. Most of these investments have been made in the automotive sector. Therefore, the automotive industry has been the leading sector in terms of Turkey's exports. Besides, after Turkey's imports in 2000 near the entry to an export-led growth has seen a significant increase. Due to these developments, if there is a dependency of export on import and if there is dependency then what are the main reasons of this dependency become an important issue to be investigated.

Besides, the automotive industry in recent years, winning strategic importance for Turkey's economy has been one of the sectors that provide high value added. As a result, it has become one of the sectors dependent on imports (intermediate goods) depending on technological developments. This is due to the rapid development of technology and the fact that these inputs are imported from the countries where the parent company is located in order to minimize costs as a result of increased competition. As a result, input import and foreign dependency have increased in the automotive sector.

In this context, it is important to measure the dependence of export on import in the automotive sector, which is the leading export sector in the Turkish economy. The dependence of exports on imports in the automotive sector will be analyzed using the econometric method for the years 1992-2019. With this study, the situation of the automotive sector will be observed and the import dependency in export rates will be revealed, and suggestions will be presented on what to do in order to reduce the dependence of the sector on imports.

Keywords: Foreign Trade, Export, Import, The Automotive Sector, Foreign Dependency, Cointegration, ARDL

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
ÖNSÖZ	i
ÖZET ..	ii
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER	iv
TABLolar LİSTESİvii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
GRAFİKLER LİSTESİ	x
KISALTMALAR LİSTESİ	xi
BİRİNCİ BÖLÜM	1
GİRİŞ ..	1
1.1. Problemin Tanımı	2
1.2. Araştırmanın Amacı ve Önemi	7
1.3. Araştırmanın Sınırlılıkları	11
1.4. Araştırmanın Yöntemi	11
1.5. Tanımlar.....	11
1.6. Literatür Taraması.....	12
İKİNCİ BÖLÜM	18
KAVRAMSAL ÇERÇEVE	18
2.1. Dış Ticaret Kavramı İle İlişkili Bilgiler.....	18
2.1.1. Dış Ticaretin Tanımı	18
2.1.2. Dış Ticaret Kavramları	20
2.1.2.1. İhracat	23
2.1.2.2. İthalat	24
2.1.3. Dış Ticaretin Amacı.....	25
2.1.4. Dış Ticaret Türleri	26
2.1.4.1. Normal Ticaret.....	26
2.1.4.2. Bağlı Ticaret	27
2.1.4.3. Sınır ve Kıyı Ticareti	27

2.1.4.4. Serbest Bölge Ticareti.....	27
2.1.5. Dış Ticaretin Önemi ve Faydaları.....	28
2.1.6. Dış Ticaretin Nedenleri.....	29
2.1.6.1. Fiyat Farklılıkları	29
2.1.6.2. Ülke İçi Üretimin Yetersizliği	29
2.1.6.3. Mal Farklılaştırması.....	30
2.1.7. Döviz Kuru Rejimleri İle Dış Ticaret İlişkisi	30
2.1.8. İhracat ve İthalat Türlerinin İncelenmesi.....	30
2.1.8.1. İhracat Türlerinin İncelenmesi.....	30
2.1.8.1.1. Dış Ticarete İhracat Türleri	31
2.1.9. İthalat Türlerinin İncelenmesi.....	33
2.1.9.1. İthalat Türleri	33
2.1.9.1.1. Akreditifli.....	33
2.1.9.1.2. Mal Karşılığı	34
2.1.9.1.3. Bedelsiz.....	34
2.1.9.1.4. Bedelli	34
2.1.9.1.5. Kredili	35
2.1.9.1.6. Geçici Kabullü	35
2.1.9.1.7. Vesaik Mukabili.....	35
2.2. Dış Ticaretin Gelişimi ve İhracatın İthalata Bağımlılığı	36
2.2.1. İhracatın İthalata Bağımlılığı Kavramı	36
2.2.2. Türkiye’de İhracatın İthalata Bağımlılığının Ana Nedenleri.....	39
2.2.2.1. Benimsenen Sanayileşme Stratejisi ve İhracatın Teknolojik Yapısı	41
2.2.2.2. Benimsenen Kur Politikası	42
2.2.2.3. Enerjide Dışa Bağımlılık ve Enerji Fiyatları	43
2.2.2.4. Dahilde İşleme Rejimi	43
2.3. Türkiye’nin İthalat ve İhracat Rakamlarının İncelenmesi	46
2.4. Otomotiv Sektörüne Genel Bir Bakış	54
2.4.1. Otomotiv Sektörü ve Ürün Tanımı	54
2.4.2. Otomotiv Sektörünün Önemi.....	55
2.4.3. Otomotiv Sektörünün Gelişimi	56
2.4.4. Dünyada ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü.....	57
2.4.4.1. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Durumu.....	60
2.5. Otomotiv Ana Sanayi Dış Ticareti (2000-2019).....	65

2.5.1. Otomotiv Ana Sanayinde İhracat.....	65
2.5.2. Otomotiv Ana Sanayinde İthalat.....	69
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	72
TÜRKİYE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE İHRACATIN İTHALATA BAĞIMLILIĞININ EKONOMETRİK ANALİZİ	72
3.1. Model ve Veri Seti.....	72
3.2. Ekonometrik Yöntem.....	74
3.2.1. Durağanlık Analizi.....	75
3.2.2. Eşbütünleşme Analizi	76
3.3. Ekonometrik Analiz Sonuçları.....	78
3.3.1. Durağanlık Analizi Sonuçları	78
3.3.2. Eşbütünleşme Analizi Sonuçları.....	79
3.4. Tartışma	83
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....	86
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	86
KAYNAKÇA.....	91

TABLolar LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo 1. Dünya ticareti içerisinde Türkiye'nin payı (Milyar \$).....	22
Tablo 2. Dünya otomotiv ticareti içerisinde Türkiye'nin payı (Milyar \$)	22
Tablo 3. Seçilmiş ülkelere ait toplam mal ve hizmet ihracatının yüzdelik dağılımı.....	37
Tablo 4. Seçilmiş Ülkelere Ait Toplam mal ve hizmet ithalatının yüzdelik dağılımı	38
Tablo 5. Türkiye'nin yıllar itibariyle ithalat ve ihracat oranlarının incelenmesi (milyar \$)	46
Tablo 6. Türkiye'nin Dış ticaret değerleri (Milyar Dolar).....	47
Tablo 7. Türkiye'nin Sektörler Bazında Yıllık Dış Ticaret Tutarları (milyar \$)	48
Tablo 8. Türkiye'nin yıllar itibariyle ithalatını gerçekleştirdiği ürünlerin gruplara göre dağılımı (Milyar \$)	51
Tablo 9. Türkiye'nin yıllar itibariyle ihracat ve ithalat oranlarının ürün grupları açısından incelenmesi	52
Tablo 10. Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre İhracat ve İthalat Oranlarının Dağılımı (Milyar \$).....	53
Tablo 11. Uluslararası Orijinal Ekipman Parçası Tedarikçileri (Milyar \$)	58
Tablo 12. Otomotiv Yan Sanayi Sektörü Türkiye İhracat Rakamları (Milyar \$)	59
Tablo 13. İhracat kayıt değerleri	60
Tablo 14. Otomotiv ana sanayi ihracat miktarlarının üretim miktarları içindeki payları	62
Tablo 15. Otomotiv ana sanayi ithalat miktarlarının yurt içi talep miktarları içindeki payları	63
Tablo 16. 2000-2018 dönemi otomotiv ana sanayi üretim büyümesi.....	63
Tablo 17. Otomotiv ana sanayi üretim miktarları	64
Tablo 18. Otomotiv ana sanayi yıllık ortalama büyüme oranları ve 2018 yılı büyüme oranı	65
Tablo 19. Otomotiv sektörü ve Türkiye toplam ihracatı (USD) (milyar \$).....	65
Tablo 20. Otomotiv sektörü ihracat artışının Türkiye toplam ihracat artışına katkısı.....	66
Tablo 21. Otomotiv sektörü ihracatının toplam ihracat içindeki payı	68

Tablo 22. Otomotiv sektörü ve Türkiye toplam ithalatı (USD) (milyar dolar).....	69
Tablo 23. Otomotiv sektörü ithalat artışının Türkiye toplam ithalat artışına katkısı	70
Tablo 24. Otomotiv sektörü ithalatının toplam ithalat içindeki payı	71
Tablo 25. Birim Kök Testleri Sonuçları.....	79
Tablo 26. ARDL Sınır Testleri Sonuçları	80
Tablo 27. Uzun Dönem Katsayılar ve Hata Düzeltme Modeli Sonuçları.....	83



ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 1. Araştırmanın kavramsal modeli	8
Şekil 2. Araştırmanın modeli.....	9
Şekil 3. Türkiye İhracat ve İthalat Oranlarının İncelenmesi	48
Şekil 4. Türkiye Yıllar itibariyle dış ticaret açığının incelenmesi	49



GRAFİKLER LİSTESİ

	Sayfa No
Grafik 1. Analizde Kullanılan Değişkenlerin Logaritmik Düzey Grafikleri	74
Grafik 2. ARDL Sınır Testleri için CUSUM ve CUSUM Kareleri Testleri	81



KISALTMALAR LİSTESİ

AB	:	Avrupa Birliği
ADF	:	Genişletilmiş Dickey-Fuller
ARDL	:	Autoregressive Distributed Lag
DF	:	Dickey-Fuller
EFTA	:	Avrupa Serbest Ticaret Birliği
GSYİH	:	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
ICC	:	Milletler Arası Ticaret Kuralları
ITC	:	Uluslararası Ticaret Merkezi
KDV	:	Katma Değer Vergisi
KPSS	:	Kwiatkowski, Phillips, Schmidt-Shin
Mp	:	Parça İthalatı
ODD	:	Otomotiv Distribütörleri Derneği
OECD	:	İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı
OEM	:	Orijinal Ekipman Parçası
OSD	:	Otomotiv Sanayii Derneği
ÖTV	:	Özel Tüketim Vergisi
TL	:	Türk Lirası
TÜİK	:	Türkiye İstatistik Kurumu
UİB	:	Uludağ İhracatçı Birlikleri
USD	:	Amerikan Doları
ve ark.	:	ve arkadaşları
Xp	:	Parça İhracatı

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

Ekonomistler, filozoflar ve araştırmacılar çabalarını uluslararası ticaretin yönlerini ve yüzyıllardır nasıl geliştirilebileceğini incelemeye odaklıyorlar. Uluslararası ticaretin nedenlerini, uluslararası ticaretin ülke ekonomisi üzerindeki etkisini ve en önemlisi uluslararası ticaretin iki ana bileşenini ayrıntılı olarak ele almışlardır, bu bileşenler ithalat ve ihracattır (Dorobăţ, 2015). İthalat ve ihracat arasındaki ilişki hem politika yapıcıların hem de araştırmacıların dikkatini çekmiştir; ithalat ve ihracatın bir ülkede ödemeler dengesinin önemli bir bölümünü oluşturması, sürdürülemez ticaret açığı, uluslararası bütçe kısıtlamalarının zaman içinde ihlal edildiğini gösterir; ve ithalat ve ihracat arasında uzun vadeli bir ilişkinin varlığı uluslar için arzu edilmektedir (Al-Khulaifi, 2013).

İthalat ve ihracatın ekonomik büyüme üzerindeki önemine değinen çeşitli araştırmalar, bu çalışmaların bulguları, ithalat ve ihracatın ekonomik büyüme üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir pozitif etkiye sahip olduğuna işaret etmektedir (Hamdan, 2016). Genel olarak, hızlı ihracat büyümesi, ekonomik büyümeyi zorlayan teknoloji transferinin ve sermaye mallarının edinimini kolaylaştırmakta ve hızlı büyüme, daha hızlı ihracat büyümesini destekleyen beşeri ve fiziksel sermayeye yatırımın finansmanı için araçlar sağlamaktadır (Kalaitzi, 2018). Bir dizi ampirik ve teorik çalışma, bir ekonomik büyüme motoru olarak ihracat lehine sonuçlar ortaya koymuş, sonuçlar ihracat ve büyüme arasındaki ilişki hakkında önemli bilgiler sağlamıştır (Cota, 2017).

Hizmet ve mal ihracatı, yoksulluk seviyelerini azaltma ve ekonomik büyümeyi canlandırma kabiliyetleri nedeniyle sosyal ve ekonomik kalkınmanın bir uyarıcısı olarak görülmektedir. Dahası, ihracat, ithalat işlemlerinde kullanılabilen yabancı para girişlerinin ana kaynağıdır; Bazı durumlarda ithalat, ekonomiyi canlandırmak için yabancı bilgi ve teknoloji için önemli bir araç olarak görülmektedir (Bakari, 2017). Firmalar, şirketler ve hükümetler ithalat ve ihracat süreçlerine dahil olma eğilimindedir, bu süreçler herhangi bir kurumun makroekonomik ve mikroekonomik düzeyde verimlilik düzeylerini artıran en etkili ticaret faaliyetlerini temsil eder. Önemli ölçüde yakın bir ilişkiye sahip oldukları için, ithalat ve ihracat birbirlerini etkiler. Belirli bir kurum veya kuruluş bazı ihracat faaliyetlerini gerçekleştirdiğinde, sonuç olarak ithalat

maliyetinin azaldığı ve bunun kurumun yenilik ve üretkenlik düzeylerini iyileştirmesi veya bunun önünü açmasıyla bir ilgisi olabilir. İki yönlü ticaret prosedürünün nasıl işlediğini açıklayan daha fazla bilgi kanalı kurulacaktır (Aristei vd., 2013).

Otomotiv ana ve yan sanayi, günümüzde Türkiye imalat sanayinin lokomotif sektörlerinden birisi konumundadır. Otomotiv ana ve yan sanayi aynı zamanda savunma sanayi ve gemi inşa sanayinin de altyapısını oluşturmaktadır. Günümüzde Türkiye, Avrupa'daki en büyük hafif ticari araç ve otobüs üreticisi konumundadır. Bunun yanında otomotiv sektörü endüstri kolu olarak, motorlu karayolu taşıma araçları ile bu araçlar için yedek parça, aksam ve sistem gibi gerekli donanımların üretiminin yapıldığı sanayi kollarından oluşmaktadır (Akçay, 2008). Bu yönüyle otomotiv sektörü ekonomide ciddi bir katma değer yaratmaktadır. Bu itibarla otomotiv sektöründe yaşanan gelişmeler, ilgili tüm sektörleri de olumlu ya da olumsuz yönde etkilemektedir. Bu yönüyle otomotiv sektörü Türkiye'nin en önemli sektörleri arasındadır. Bu açıdan yapılan çalışmada Türkiye'de yer alan otomotiv sektörünün yapmış oldukları ihracatta, ithalat düzeyleri incelenerek ihracatın ithalata olan bağımlılık düzeyleri belirlenecektir.

1.1. Problemin Tanımı

Dünya ekonomilerinde ülkelerin yaptıkları ihraç veya ithal ettiği endüstriler arasında yapılan ticaretler, uluslararası ticaret olarak tanımlanmaktadır. Küreselleşmenin ilk aşamalarında, bu sektörler arası ticaret, bir ülkedeki nihai ürün sektörü ile başka bir ülkedeki ara mamul sektörünün, otomotiv malları arası endüstriler arası ticaret örneğindeki gibi aynı sektörde birbirleriyle ticarete başlaması şeklinde genişlemiştir. Günümüz ekonomilerinin küreselleşmesi; uluslararası ticaretin yapısının endüstriler arası ticaretten, farklı ülkelerdeki aynı endüstrilerde ticaretin gerçekleştiği endüstri içi ticarete kayması şeklinde katkıda bulunmuştur (Türkcan, 2011).

Esasında üretildikten sonra değer biçilmiş bütün mal ve hizmetler ticaretin konusudur. Ancak bir takım sebeplerden dolayı bu mal ve hizmetlerin ticaretinin yapıldığı coğrafya sınırlanmaktadır. Bu sınırlama ise iktisat literatüründe mal ve hizmetlerin dış ticarete konu olan ve olmayan olarak ayrılmasına sebep olmaktadır (Bems, 2008).

Dünya tarihi boyunca dış ticaret, insanların sonsuz sayıdaki ihtiyaçlarının karşılanması ve gönenç düzeyinin artırılması için yapılmış bir harekettir. Bununla beraber dış ticaretten daha fazla yararlanma politikası esas olarak merkantilist doktrinle

başlamıştır (Aksu, 2014). 19. Yüzyıldan itibaren ise klasik iktisat, dış ticaretin nedenleri hakkında bilimsel düşünceler ortaya atmış ve günümüzdeki dış ticaretle ilgili analizlerin temelini oluşturmuştur. Dış ticaretin ortaya çıkmasında ve gelişmesinde mübadele anlayışının gelişimi ve taşımacılığın ortaya çıkması da yadsınamaz (Gençosmanoğlu, 2014).

Uluslararası ürün parçalanması, üretim sürecinin ayrı parçalar halinde paylaşılması, böylece bu parçaların farklı üretim süreçleri ile farklı yerlerde üretilmesidir. Vurguladığımız nokta kalite farklılaşması, dolayısıyla üretimin dikey bölünmesi, diğer bir deyişle dikey endüstri içi ticarettir (Türkcan, 2011). Uluslararası ürün parçalanması, küreselleşme sürecinin en iyi gözlemlenen bir yönüdür, çünkü üretimlerini kendi ülkelerinden, göreceli insan ve fiziksel sermaye bağışları nedeniyle daha karlı koşulların var olduğu dünyanın her yerine taşıyan çok sayıda üretici vardır. Türkiye, oto-parça firmalarının üretim üslerini kaydırıldığı ülkelerden biridir (Eğdirici Sönmez, 2011).

Dış ticarete konu olan mallar ihracatı veya ithalatı yapılan ya da iç talebin genişliğinden dolayı ihracatı yapılamayan veya ithal ikameci bir uzmanlaşma sebebiyle ithalatı yapılamayan mallardır (Jensen, Kletzer, Bernstein ve Feenstra, 2005). Bu malların en temel özelliği fiyatlarının dünya arz ve talebine göre belirlenmesidir. Başka bir deyişle bu malların fiyatları üzerinde küçük bir ülkenin yurtiçi arz ve talebinin bir etkisi yoktur (Johnson, 2017). Dış ticarete konu olmayan mallar ise sadece üretildikleri ekonomilerde tüketilen mallardır. Bu yüzden bu malların fiyatları her bir ülkenin kendi arz ve talebi tarafından belirlenir (Dixon, Griffiths ve Lawson, 2004).

Günümüzde de gelişmiş ve gelişmekte olan tüm ülkeler kıt kaynaklarla sınırsız ihtiyaçlarını karşılamayı ve sahip oldukları kaynaklarının faydalarını arttırmayı amaçlamaktadırlar (Yücel, 2006). Dış ticaret ülkelerin bu amaçları gerçekleştirebilmeleri için önemli yollardan bir tanesi olarak kabul edilmektedir. Bu kapsamda dış ticaretin ekonomik büyüme ve istihdam üzerindeki etkilerinin boyutu uzun yıllardır iktisatçılar tarafından tartışılan bir konudur (Bal, 2011).

20. yy'da giderek artan küreselleşme hareketleriyle beraber ülkelerin dışa açılma yolunda ilerlemeleri uluslararası ilişkilerin yeni bir boyut almasına yol açmıştır. Özellikle uygulamada liberal politikalara karşı var olan yatkınlık ve liberal politikaların uygulama alanlarının genişletilmesi ile birlikte uluslararası ilişkiler gelişmiş ve bu durumun da ekonomi üzerinde etkisi büyük olmuştur. Yaşanan ekonomik gelişmeler ise

lkeler arası ticaret anlayışında ve ticari ilişkilerde ilerleme kaydedilmesinde büyük rol oynamıştır (elik, 2016).

Türkiye ekonomisi gelişme sürecinde olan bir ekonomidir. Gelişme sürecinde olan ülkelerin temel makroekonomik hedeflerinden birisi kaynaklarını tam ve etkin kullanarak üretim kapasitesini ve milli gelir düzeyini arttırmak, ekonomik kalkınma ve büyümeyi sağlamaktır (Yanpar, 2007). Kalkınma hedeflerinin gerçekleştirilmesinde sektörel gelişim önem taşımaktadır. Bir ülkenin kalkınmasında ve uluslararası rekabet gücü kazanmasında sanayi politikalarının dolayısıyla sanayi sektörünün önemi büyüktür. lkeler açısından sanayi ve en yüksek paya sahip olan imalat sanayi sektörü içinde otomotiv sektörü refah seviyesinin ve kalkınmanın önemli belirleyicilerinden olmaktadır (Tiryakioğlu, 2016).

Ticari ilişkilerin gelişmesiyle birlikte; çok uluslu şirketlerin sayısında, ülkeler arası teknoloji alışverişinde ve üretim miktarında ilerleme yaşanıldığı yapılan çalışmalarla gözlenmiştir (Kamacı ve Turan, 2018). Özellikle üretim cephesinden bakıldığında, firmalar arasında ağırlaşan rekabet koşulları ürün çeşitliliğini de beraberinde getirmiş ve arz edilen ürünlerin belirli bir kalite standardına ulaşması gibi gelişmeler görülmüştür (Gündüz, Alakbarov ve Erkan, 2018). Böylelikle lkeler arasında gelişen ticari ilişkilerle beraber toplamda üretim artışı, sermaye ve faktör akışı gibi gelişmeler gerçekleşmiştir. Dolayısıyla özellikle ihracatçı ülkelerin büyüme ve kalkınma süreçlerinde bir hızlanmayla birlikte söz konusu ülkelerin fertlerinin yaşam koşullarında iyileşmeler gözlemlenmiştir (Arslan, 2013).

Dış ticaret, ülke ekonomileri açısından kritik öneme sahiptir. İhracat sayesinde artan gelirler ülkenin kalkınması için gerekli yatırım mallarının satın alınmasını ve ülkeye döviz girişı sağlarken, ithalat ise ülkenin ekonomik kalkınmasında gerekli olan ara ve yatırım malları ihtiyacını karşılamaktadır (Akcan ve Metin, 2018). Dış ticaret yoluyla ekonomik büyümenin gerçekleşmesi genel olarak iki şekilde mümkün olmaktadır. Bunlardan birincisi ihracata dayalı büyüme modeli şeklinde ifade edilmektedir. İkinci olarak da üretim için gerekli olan hammadde ve ara mal ihtiyacının ithalat yoluyla karşılanmasıdır (İspir, Ersoy, ve Yılmazer, 2009). Bununla birlikte ihracatın artması bir ülke için istihdam, teknoloji, döviz gelirleri, yönetim bilgisi ve rekabet avantajı gibi birçok faktörün gelişmesi anlamına da gelmektedir. İthalat ise; dış ticaret üzerindeki kısıtlamaların kaldırılarak ülke ekonomilerinin dış rekabete açıldığı bir ortamda gelişmekte olan ülkelerin kalkınma hızlarını arttırmak ve gelişmiş ülkelerin ise istikrarlı kalkınmalarını devam ettirebilmek amacıyla kullandıkları önemli bir araç

olmaktadır (Bilgin & Sahbaz, 2009). Dolayısıyla imalat sanayi sektörünün ne kadarının ithalata bağılı olduğunu bilmek, ülkenin dış ticareti ve kalkınması açısından önem arz etmektedir (İspir ve ark., 2009).

Günümüzde sermaye faktörünün serbestçe dolaşımında olduğu göz önüne alındığında, mukayeseli üstünlükler kuramının geçerliliği zedelenmez. Sermaye serbestçe ülkeler arasında hareket edebildiğinde her ülkede sermayenin, toplam verimliliği etkileme gücü eşitlenmiş olacaktır (Johnson, 2017). Bu sebeple de üstünlükler sadece saf bir şekilde emek gücünün verimliliğine bağılı hale gelecektir. Sermayenin toplam verimliliği etkilemesinden kaynaklı üstünlük farkları ortaya çıkmayacaktır. Üstünlüğü belirleyen tek unsur, dış ticarete konu olmayan nitelikteki emek olmaya devam edecektir (Dixon ve ark., 2004).

İhracatın ithalatını karşılayabilme oranı olarak tanımlanan dış ticaret hadlerindeki değişim, taraf ülkenin avantajlı ya da dezavantajlı olmasına yol açmaktadır. Dış ticaret hadlerinin yükselmesi yani bir birim ihraç malına karşılık olarak daha fazla ithal malı satın alınabilmesi, ülkeler arasındaki artan gelir farklılıklarının azaltılmasında önemli bir rol üstlenerek ülke içerisinde kişi başına gelirin artmasını sağlayabilmektedir (Küçükaksoy ve Çiftçi, 2014). Ayrıca, uluslararası piyasada ülkenin rekabet gücünü ve devamında satın alma gücünü arttırarak ekonomik büyüme üzerinde olumlu bir etki yaratabilmektedir (İspir ve ark., 2009). Diğer taraftan ihraç malları fiyatının ithal malları fiyatına göre nispi olarak düşmesi olarak tanımlanan dış ticaret hadlerindeki bozulma, ülkenin bir birim ithal malı için daha fazla ihraç malı satmasına neden olarak ekonomik büyüme üzerinde olumsuz bir etki yapabilmektedir (Hepaktan ve Karakayalı, 2009). Diğer taraftan, dış ticaret hadlerinin ekonomik büyüme üzerindeki etkisini farklılaşabilmektedir. Dış ticaret hadlerinin iyileşmesi genellikle gelişmiş ülkeler lehine iken gelişmekte olan ülkelerin aleyhine bir seyir izleyebilmektedir (Küçükaksoy ve Çiftçi, 2014).

Ülkelerin dış ticaret faaliyeti için belirlemiş oldukları ürün karmasının aynı zamanda dış girdi bağımlılığını etkileyen unsurlardan biri olduğu kabul görmektedir. Günümüzde Türkiye ekonomisi dâhil olmak üzere çoğu gelişmekte olan ülke bu süreci iyi yönetemediği için zarar görmekte ve bu problemin giderilmesine ciddi uğraşlar verilmektedir (Çeştepe ve ark., 2013). Başlangıçta katma değeri düşük malları ihracata konu yapan ve bu ürünlerde uzmanlaşan söz konusu bu ülkelerin bilgi birikimi eksikliği sorunu ile karşı karşıya kaldığı görülmektedir. Teknoloji yetersizliğinin rol aldığı bu sürecin sonunda gelişmekte olan ülkeler, üretim yapılarını yüksek katma değerli mallara

göre şekillendirmek istediklerinde güçlük çekmektedir (Bayraç ve Doğan, 2018). Böylesi bir durum ise söz konusu ülkelerin katma değeri yüksek olan malları devamlı olarak ithal etmelerine yol açmakta ve dolayısıyla bu hal dış girdi bağımlılığını tetikleyen nedenlerden biri olmaktadır (Aslan ve Topçu, 2018).

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin doğrudan yabancı yatırım çıkışlarındaki en önemli nedenlerinden biri ileri teknolojiye ulaşmaktır. Gelişmiş ülkeler, doğrudan yabancı yatırım çıkışlarında genellikle ev sahibi ülkenin teknolojik varlıklarından faydalanmaz. Bunun yerine kendi birikimlerini kullanmayı tercih eder (Gedikli, 2011). Gelişmekte olan ülkeler ise ev sahibi ülkenin bilgi ve teknolojisinden faydalanır. Böylece gelişmekte olan ülkeler, doğrudan yabancı yatırım çıkışlarıyla ileri teknolojiye aktif olarak erişir (Bayraç ve Doğan, 2018). Bu nedenle gelişmekte olan ülkeler, yurt dışında yatırım yapmak isteyen firmalara, finansal destek ve mali teşvikler (vergi indirimi, vergi teşvikleri, devlet sübvansiyonları, düşük faizli krediler gibi), ev sahibi ülkedeki siyasi riske karşı sigorta, yurt dışındaki yatırımlarını korumak için ikili ve bölgesel anlaşmalar gibi destekleyici politikalar geliştirmektedir.

Türk otomobil parça endüstrisi, Türkiye’de ve küresel pazarda üretilen araçlar için, orijinal ekipman üreticisi (OEM) ve After Market için parça ve bileşen üretmektedir (Eğdirici Sönmez, 2011). Türkiye güçlü bir otomotiv komponent sektörüne sahiptir ve son yıllarda GM, Mercedes, BMW, Opel, Toyota, Fiat ve Ford gibi markalarla uyumlu ürünler sunan son derece rekabetçi bir komponent endüstrisi geliştirmiştir. Türkiye oto yedek parça sektörü, geniş kapasitesi, çok çeşitli üretimi ve yüksek standartları ile otomotiv sanayi üretimini ve Türkiye’deki araç parkını (15 milyon araç) desteklemekte ve ayrıca geniş ihracat potansiyeline sahiptir (Türkcan, 2011).

Dış ticaret dengesi kavramsal olarak ihracat ve ithalat arasındaki fark olup, değer pozitif çıkması dış ticaret fazlasını, negatif çıkması ise dış ticaret açığını ifade etmektedir. Dış ticaret dengesi, ekonomik istikrarın sürdürülebilirliğine yönelik en önemli göstergelerden biri kabul edilmektedir (Mercan ve Göçer, 2012). Günümüzde otomotiv sektöründe yer alan ürünlerin yıllar itibarıyla dışarı bağımlı gelmesinden dolayı üretilen otomotiv sektörünün tümüyle ithalata bağımlı hale geldiği düşünülmektedir. Türk otomotiv sektörünün en önemli alt bileşeni olan otomobilin Türkiye’de üretilen modellerin alt gelir grubuna hitap eden ürünler olduğu gerçeği dikkate alındığında, Türkiye’nin emek verimliliği ile uyumlu olan daha düşük niteliklerdeki otomobillerde uzmanlaşma gösterdiği sonucuna ulaşılmaktadır. Bundaki

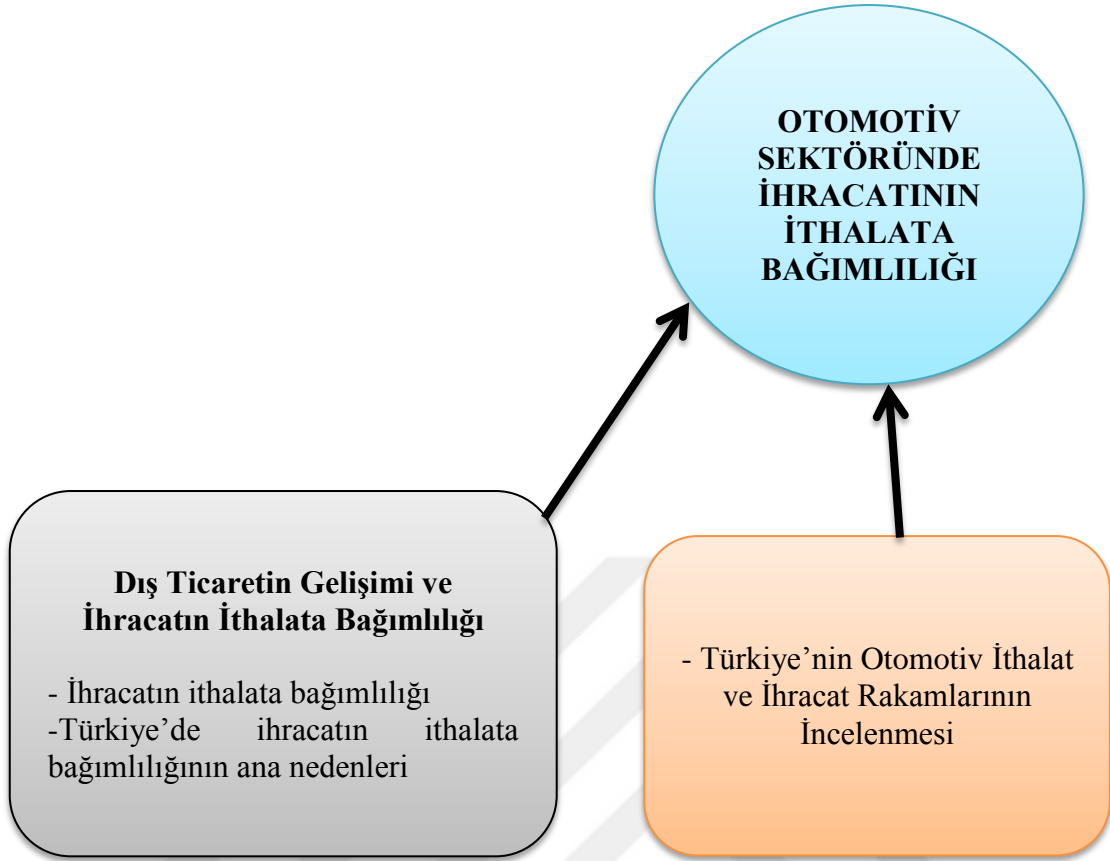
temel nedenin ise otomotiv sektöründeki dışa olan bağımlılıktan kaynaklandığı düşünülmektedir. Gelecek dönemlerde Türk otomobil sektöründeki dışa olan bağımlılık düzeyi önemli oranlarda azalır ise Türk otomobil sektörünün ürettiği ürünlerinin niteliğinin de değişmesinin gerektiği ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda planlanan çalışma da Türkiye otomotiv sektörünün ihracat oranları ile ithalat bağımlılık düzeyleri incelenmiştir.

1.2. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Gerek coğrafi sınırlamalar gerekse iktisadi imkânsızlıklar, ülkelerin ihtiyaç duydukları mal ve hizmetlerin tamamını kendi iç piyasalarından temin etmelerini zorlaştırmaktadır. Yaşanan bu güçlüklerle birlikte üretim düzeyi istenilen miktarda gerçekleştirilememekte, dolayısıyla da yurt içi talep miktarları yeterli düzeyde karşılanamamaktadır. Ortaya çıkan bu talep fazlası ise günümüzde, yurt içinde üretimi mümkün kılmayan mal ve hizmetlerin yurt dışından karşılanmasını zorunlu hale getirmektedir. Bununla birlikte yurt içi talep miktarları karşılandıktan sonra bazı mal ve hizmetlerin miktarlarında var olan fazlalık da ülkeleri dış piyasalarla etkileşim halinde bulunmaya zorlamaktadır. Uluslararası arenada gerçekleştirilen ticari faaliyetlerle ülkelerin arz fazlasına karşılık bulunmakta ve ayrıca diğer ülkelerin mal ve hizmetlere duydukları ihtiyaç giderilmektedir. İhracat sayesinde firmalar mallarını daha geniş piyasalara sunma imkanına kavuşmaktadır. Bununla birlikte üretim maliyetleri düşürülerek ve verimlilik artışı sağlanmaktadır. Dış piyasaya açılım, verimliliği artırmasının yanında teknolojinin gelişmesine de katkı sağlamaktadır.

Otomotiv sektöründe ithal edilen malların çoğunluğunu nihai malların oluşturması veya ara girdi olarak temin edilen malların kullanımının nispeten uzun sürmesi ekonomileri birtakım ciddi problemlerle karşı karşıya bırakmaktadır. Özellikle ülkeler ithalat vasıtasıyla temin ettikleri malların üretimini ileriki dönemlerde yurtiçinde gerçekleştirmek istediklerinde bu arzularına büyük bir engel teşkil eden yeterli bilgi birikiminin sağlanamaması sorunu ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Başka bir deyişle eksik uzmanlaşma, ekonomilerin nihai olarak tüketime konu yaptıkları malları devamlı olarak yurt dışından ithal etmelerine yol açmaktadır. Bu noktadan itibaren de ekonomiler kısır bir döngü içerisine girmektedirler.

Çalışmanın kavramsal modeli Şekil 1’de özetlenmiştir.

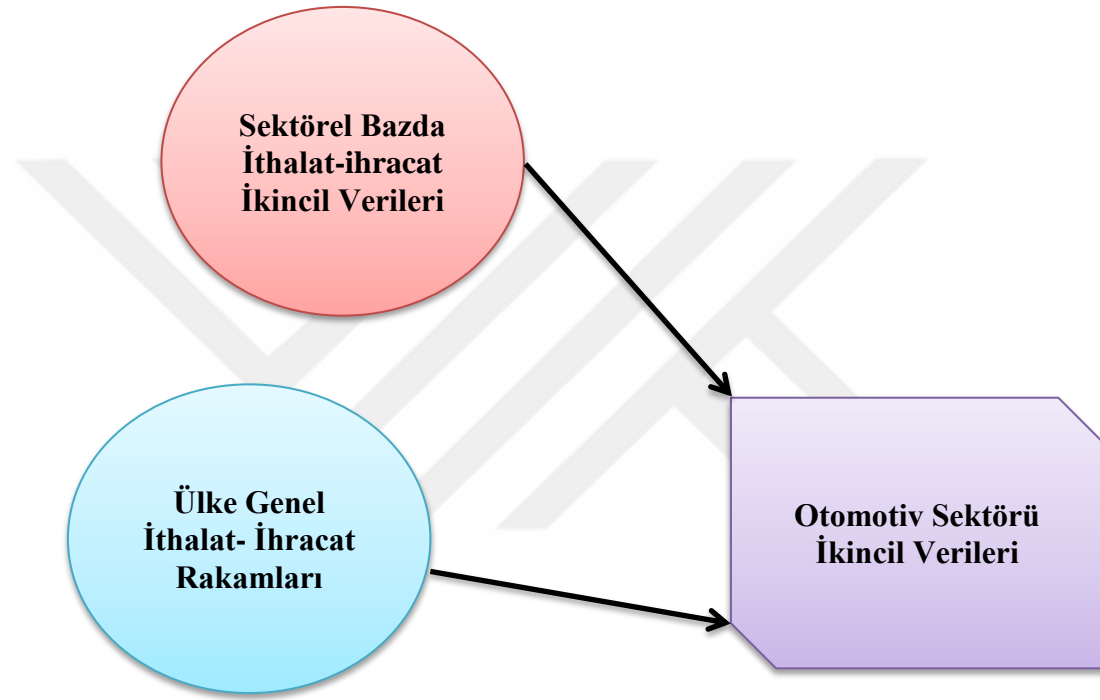


Şekil 1. Araştırmanın kavramsal modeli

İhracatın ithalata bağımlılığı ile ilgili yapılan çalışmalar incelendiğinde daha çok imalat, tekstil, enerji gibi sektörler üzerine gerçekleştirildiği gözlenmiştir. Bu bağlamda otomotiv sektöründe ihracatında ithalatın bağımlılığı araştırılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Yapılan araştırmada “İhracatın İthalata Bağımlılığının İncelenmesi: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Uygulama” konulu başlıklı çalışmada Türkiye’deki otomotiv sektöründe ihracatının ithalata bağımlılığının araştırılması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda otomotiv sektörünün ihracat düzeyinin sektörünün ithal girdi bağımlılığı konuları araştırılarak, otomotiv sektörünün ihracat oranlarındaki ithal bağımlılığı ve toplam ihracatın ithalat bağımlılığının incelenmiştir.

Çalışmada TÜİK 2000 ve 2020 yılları arasında yayınlanan istatistik tablolarının kullanılması planlanmaktadır. Kullanılması planlanan istatistik tabloları devletler tarafından ülke ekonomilerindeki yapısal ekonominin planlanabilmesi amacıyla hazırlanmaktadır. Elde edilecek istatistik tabloları ile otomotiv sektörünün hangi sektörlerden girdi kullandıkları, başka bir ifade ile otomotiv sektörünün ihracat

oranlarını arttırabilme adına otomotiv sektörünün gelişimine hangi sektörlerin katkısı olduğu incelenerek, bu sektörlerdeki varolan ithalat bağımlılığının azaltılmasına öneriler sunulması planlanmıştır. Sektörlerin ithalata bağımlılıklarının incelenebilmesi için ise yine TÜİK'te yer alan 2000 ve 2020 yılları arasındaki istatistik tablolarının da kullanılması planlanmıştır. Bu yıllar arasında otomotiv sektörünün diğer sektörlerden almış olduğu ithal girdi miktarlarındaki değişimler, başka bir ifade ile ithalatın bağımlılık oranları, ithalatta geriye ve ileriye bağıntılar ile analiz edilmeye çalışılacaktır (Şekil 1.2).



Şekil 2. Araştırmanın modeli

Çalışmada ek olarak aşağıda yer alan sorulara yanıtlar aranması planlanmıştır. Otomotiv sektöründe genel olarak;

- Hammadde mi, yarı mamul mü yoksa mamul mü ihraç edilmektedir?
- Hammadde mi, yarı mamul mü, mamul mü yoksa makine ve teçhizat mı ithal edilmektedir?
- İhracat - satış ve ithalat satış oranı hangi düzeydedir?
- İthalata yönelinmesinde etkili olan faktörlerin önem sırasına göre sıralaması nasıldır?
- İthalata bağımlılığın azalması için alınması gereken önlemler nelerdir?

Dış ticaret faaliyetleri çözüm olarak tam bu noktada devreye girerek piyasaların dengeye getirilmesinde, yani ülke içinde var olan arz ve talep dengesizliklerinin ülkeler arası mal ve hizmet değiş tokuşuyla ortadan kaldırmasında rol oynamaktadır. Bu durumdan hareketle de dış ticarete bir tanım yapılacak olursa; dış ticaret basitçe mal ve hizmetlerin belirli bir bedel vasıtasıyla uluslararası arenada takas işlemine konu olmasıdır. Ülkelere büyük ölçüde gelir sağlayan ve ülkelerin sanayileşme derecesinin saptanmasında önemli bir rol üstlenen dış ticaret; ihtiyaç duyulan mal ve hizmetlerin elde edilmesini kolaylaştırması suretiyle toplumların, dolayısıyla da ülke fertlerinin yaşam kalitesini iyileştirmede önem teşkil eden bir faktördür.

Uluslararası ekonomik işlemler ülkelere, üretmedikleri mal ve hizmetleri nihai olarak dışarıdan temin edebilme imkânının yanında, sadece üretim faktörlerini temin edebilme imkânını da sağlayabilmesi yönüyle ülkeler açısından oldukça yüksek bir öneme sahiptir. Buna göre emek, sermaye, teknoloji ve hammaddeden oluşan üretim faktörlerinin birinde veya birkaçında var olan eksiklikler ya da mevcut üretim faktörlerinin kullanılmasının nispeten pahalıya mal olması suretiyle yaşanan olumsuzluklar, uluslararası piyasalardan üretim faktörü temini yoluyla giderilebilmektedir. Dolayısıyla yurt dışından nihai mal ve hizmet temin etmenin yanında, faktör ithalatı yoluyla ülke içinde mal ve hizmet üretimi de tercih sebepleri arasına girebilmektedir.

Gün geçtikçe daha da önem arz eden dış ticaretin bileşenlerini ise ithalat ve ihracat oluşturmaktadır. Uluslararası ticarete ilişkin belirlenen hedeflere, esasen ithalat ve ihracatta yapılan düzenlemeler vasıtasıyla ulaşılmaktadır. Dolayısıyla dış ticaret hacminin artırılması, dış ticaret işlemlerinin serbestleştirilmesi veya dış rekabetten korunma gibi amaçlar ihracata ve ithalata ilişkin uygulanacak politikalar çerçevesinde şekillenmektedir. Küreselleşme ile birlikte artış gösteren ülkeler arası ticaret fazlalığı, ülkelerin ekonomilerinde dış ticaret açığı gibi sorunları da beraberinde getirmeye başlamıştır. Bu bağlamda dış ticaret açığının temel nedeni olarak dışa bağımlılık olduğu ifade edilmiştir. Bununla birlikte ülkelerin; dışa bağımlılığını en aza indirebilmeleri için gerekli önlemleri almak zorunda kalmışlardır. Fakat yapılan literatür taramasından üretimin ve ihracatın ithalata olan bağımlılığının nedenleri konusunda tatmin edici bir cevabın bulunamadığı tespit edilmiştir. Diğer bir ifade ile üretim ve ihracat için gerçekten ithalat bir mecburiyet midir? sorusu bu bağlamda daha da önemli bir hale gelmiştir.

Otomotiv sektörü son yıllarda Türkiye ekonomisi için stratejik önem kazanmış ve aynı zamanda yüksek oranda katma değer sağlayan sektörlerden biri olmuştur. Bunun sonucunda teknolojik gelişmelere bağlı olarak ithalata bağımlı (ara mallarda) sektörlerden biri haline gelmiştir. Bunun nedeni teknolojinin hızlı bir şekilde gelişmesi ve rekabetin artması sonucu maliyetleri minimize etmek için bu girdilerin ana firmanın bulunduğu ülkelerden ithal edilmesine bağlıdır. Sonuç olarak otomotiv sektöründe girdi ithalatı ve dışa bağımlılık arttırmıştır.

Bu bağlamda Türkiye ihracatında lider konumda olan otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığını ölçmek Türkiye ekonomisi için büyük önem arz etmektedir. Otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığı 1992-2019 yılları için ekonometrik yöntem kullanılarak analiz edilecektir. Yapılan çalışma ile otomotiv sektörünün durumu gözlenerek ihracat oranlarındaki ithalat bağımlılığı ortaya çıkarılarak, sektörün ithalata olan bağımlılığını azaltma amacıyla nelerin yapılması konusunda görüş önerileri sunulacaktır.

1.3. Araştırmanın Sınırlılıkları

Araştırmanın öngörülen sınırlılıkları:

- i. İthalat ve ihracat yapan diğer sektörlerin verileri çalışmaya dahil edilmemiştir.
- ii. Otomotiv sektörünün 1992-2019 yılları içerisindeki ithalat ve ihracat verileri ile sınırlı tutulmuştur.

1.4. Araştırmanın Yöntemi

Teorik ve kurumsal bilgilere ulaşmak için kaynak tarama, daha önce yapılan akademik çalışmalar için bibliyometrik analiz, 1992-2019 dönemini kapsayan yıllık verilerin analizine ise Zaman serisi ekonometrisi kapsamında durağanlık analizi yöntemleri ve durağan olmayan değişkenler arasında uzun dönemli ilişkiyi açıklamak amacıyla eşbütünleşme analiz yöntemlerinden faydalanılmıştır.

1.5. Tanımlar

Durağanlık Analizi: Varyansı zaman içinde değişmeyen ve iki dönem arasındaki ortak varyansı, bu ortak varyansın hesaplandığı döneme değil de yalnızca iki

dönem arasındaki uzaklığa ya da açıklığa yahut gecikmeye bağlı olan olasılıklı bir süreç olarak tanımlamıştır (Gujarati ve Porter, 2012: 740).

Eşbütünleşme Analizi: İki zaman serisinin eşbütünleşik olması, bunlar arasında uzun dönemli bir denge ilişkisi bulunduğu anlamına gelmektedir. Eşbütünleşme tek tek durağan olmayan iki ya da daha çok zaman serisinin doğrusal bir birleşimlerinin durağan olmasıdır (Gujarati ve Porter, 2012, 769).

Dış ticaret: Sermaye, mal ve hizmetlerin uluslararası kısıtlamalar veya bölgeler arasında değiş tokuşu şeklinde tanımlanmaktadır (Kumar ve Gopalsamy, 2019).

İhracat: Bir işletmenin kendi ülkesinde ürettiği malları yasal mevzuatlar kapsamında sorumluluklarını yerine getirmesiyle başka bir ülkedeki işletmeye satması şeklinde tanımlanmaktadır (Doğan ve Kaya, 2011).

İthalat: Bir işletmenin kendi ülkesi dışında üretilen mal ve ekonomik değerlerin yasal mevzuatlar kapsamında sorumluluklarını yerine getirmesiyle başka bir ülkedeki işletmeden satın alması şeklinde tanımlanmaktadır (Balcı ve Göcen, 2018).

1.6. Literatür Taraması

Girdi çıktı analizleri ilk olarak 1936 yılında Leontief tarafından uygulanmış olup, Leontief geliştirdiği bu analizi Quesnay tarafından 1758 yılında yayımlanan 'Tableau Economique' adlı çalışmasından esinlenilmiştir. Leontief özellik 1919 yıllarında ABD üretim verilerinin analizini kullanmada geliştirdiği istatistiksel bir model ile gerçekleştirmiştir. Leontief'in geliştirdiği analiz türlerinden bir diğeri ise 1936 yılında bildirdiği ihracatın ithalata bağımlılık düzeyini incelemiştir (Erkök, 2018).

Tuncer (2002), 1980-2000 dönemi için üç aylık verilerle ihracat, ithalat, GSYH ve yatırımlar arasındaki ilişkileri Vektör otoregressif modeli ile incelemiş, Granger nedensellik testi sonucuyla da ithalattan ihracata doğru tek yönlü bir ilişki saptamıştır (Tuncer, 2002).

Alam (2003) iki Latin Amerika ülkesi olan Meksika ve Brezilya verilerini kullanarak ihracata dayalı büyüme hipotezini bir üretim fonksiyonu çerçevesinde eş bütünleşme analizi ile incelemiş, toplam üretim fonksiyonu analizinde sermaye malları ithalatının çok önemli görüldüğünü, bunun da ihracat artışı ile sermaye malları ithalatının ödenmesinde rol oynadığını saptamıştır. Elde ettiği bulguların Rodrik'in (1995) gelişmekte olan birçok ülke için ihracata yönlendirmenin, döviz sıkıntısı çeken

gelişmekte olan ülkelerde ithal sermaye mallarına olan talebin artmasının bir yansıması olduğu hipotezi ile uyumlu olduğu sonucuna varmıştır (Alam, 2003).

Türkan (2006) hisse senedi piyasasında işlem gören 169 firma bilgilerinden yararlanarak üretimin ihracat ve ithalat bağımlılıklarını ölçmüştür. İhracat ve ithalat büyüklükleri arasındaki ilişkiyi gösteren ihracat/ithalat oranının küçülmesi ithalatın öneminin artması anlamına gelmekteyken, imalat sanayi sektörlerinde 2003 yılında %66 olan oranın bir senede %60'a, 2005'te de %58'e gerilediği sonucuna varılmıştır. Gıda, kimya, plastik, otomotiv, bilgi işlem ve haberleşme, çimento-seramik sektörlerinde bu bağımlılık artışlarının daha yüksek olduğu ifade edilmiştir (Türkan, 2006).

Özçalık (2007) çalışmasında 1989-2006 yılları arası ihracatın ithalat bağımlılığını ölçmek için üçer aylık verilere Granger nedensellik testi uygulamıştır. Analizde ara malı ithalatı, dış ticaret açığı, ihracatın ithalatı karşılama oranı, dış ticaret hacmi, toplam yurt içi sanayi üretimi, sabit fiyatlarla gayri safi milli hasıla, imalat sanayi ihracatı, tüketim malı ihracatı, yatırım malı ithalatı, ara malı ithalatının toplam ithalata oranı, imalat sanayi ihracatının toplam ihracata oranı verileri mevsimsellikten arındırılarak kullanılmıştır. Yapılan incelemeler sonucunda ara malı ithalatı, imalat sanayi ihracatı, tüketim malı ihracatı ve toplam sanayi üretimi arasında ilişkiler bulunmuş olup düşünülenin aksine ara malı ithalatı imalat sanayi ihracatından daha çok tüketim malı ihracatına bağımlı olduğuna varılmıştır.

Cuihong ve Jiansuo (2007) Çin'in ihracatının ithalata bağımlılığını Hummels, Ishii ve Yi (2001)'nin dikey uzmanlaşma hesaplaması yardımıyla incelemişlerdir. Analiz için 2002 yılı girdi çıktı tablosu kullanılmıştır. Analiz sonuçlarına göre doğrudan dikey uzmanlaşma paylarının ve toplam dikey uzmanlaşma paylarının sırasıyla %66,6 ve %71,4 olduğu saptanmıştır.

Gerni vd. (2008) çalışmasında 1980-2006 dönemi verilerini kullanarak Feder metodolojisiyle ihracata dayalı büyümenin ithalat kaynaklı olduğuna ve ithalatın toplam mal ihracatının önemli bir determinantı olduğuna ilişkin sonuçlara ulaşmıştır. Çalışmada ayrıca 1989-2007 dönemi aylık verileriyle aramalı ve sermaye malı ithalatı ile toplam mal ihracat ve milli geliri temsilen kullanılan sanayi üretim indeksi arasındaki ilişki nedensellik testleriyle incelenmiş ve Türkiye ekonomisinde ihracatın, dolayısıyla da ekonomik büyümenin aramalı ve sermaye malı ithalatından önemli ölçüde etkilendiğini ifade edilmiştir (Gerni vd., 2008).

Yükseler ve Türkan (2008) imalat sanayiinde üretimin ithalata bağımlılığını 1998 yılı girdi çıktı tabloları aracılığıyla incelemiş, doğrudan ve dolaylı ithal girdi

kullanımlı hesaplanmıştır. 1998 yılında imalat sanayi doğrudan ithal girdi kullanımı yüzde 14,75 olarak hesaplanmıştır (Yükseler ve Türkan, 2008).

Aktaş (2009) 1996 - 2006 yılları arasındaki aylık veriler yardımıyla ithalat, ihracat ve ekonomik büyüme arasındaki nedensellik ilişkisini eş bütünleşme ve vektör hata düzeltme modeli ile incelemiştir. Analiz sonuçlarına göre kısa ve dönemde ithalat ve ihracat arasında iki yönlü nedensellik ilişkisine saptanmış, ayrıca ihracat ve büyümenin ithalatı etkilemesinden dolayı da ihracatın artırılması gerektiği ifade edilmiştir (Aktaş, 2009).

İnançlı ve Konak (2011), ihracatın ithalat bağımlılığını otomotiv sektörü açısından girdi-çıktı tablolarından ulaştıkları verilerle doğrudan, toplam geriye ve ileriye bağ, doğrudan ve toplam dikey uzmanlaşma yardımıyla incelemiştir. Çalışmada dışa bağımlılığın nedenleri olarak döviz kurlarında meydana gelen değişimler, istikrarsız bir ekonomik yapı, enerji maliyetleri, özel sektörde yatırım yetersizliği, faiz oranlarındaki artış ve azalışlar ile ihracatın yapısı sıralanmıştır. Analiz sonuçlarına göre 1995-2002 yılları arasında otomobil ve bağlantılı olduğu sektörlerde ihracatın ithalata bağımlılık düzeyinin arttığı, 2003-2007 döneminde de artış seyrine devam ettiği 2008 sonrası ise kriz nedeni olarak durağan bir seyre girdiği gözlemlenmiştir (İnançlı ve Konak, 2011).

Tekin (2017) dahilde işleme rejiminin ihracat ve ithalat üzerine etkilerini çalışmasında incelemiş, toplam ithalat içerisinde dahilde işleme rejimi kapsamındaki ithalatın %10 civarında ve dahilde işleme rejimi kapsamında yapılan ticarete döviz kullanım oranının %40 olduğunu toplam ihracat üzerinde ithal ara malı, yarı mamul veya ham madde bağımlılığının dahilde işleme rejimi teşvik sisteminden kaynaklanmadığını dolayısıyla ihracatın ithalat bağımlılığında etkili olmadığını ifade ederek literatürün aksine bir yorum getirmiştir (Tekin, 2017).

Kundak ve Aydoğuş (2017) tarafından imalat sanayi ithalat bağımlılığı uzun dönem, kısa dönem ve birim etkileri bakımından Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerini ile dinamik panel veri yöntemi açısından incelenmiş, döviz kurundaki artışların ithalat bağımlılığına neden olduğu sonucuna varılmıştır. Döviz kurları artışının kısa dönemde ara ve yatırım mallarının yerli olanla ikamesine yol açtığı fakat uzun dönemde ithal ara mala bağımlı ülkelerde yatırım ve tüketim malları ithali azalırken ara malı ithalatının arttığı bulgusuna ulaşılmıştır (Kundak ve Aydoğuş, 2017).

Akat (2019) çalışmasında İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı (OECD), dahilde işleme rejimi verileri ile ihracatın ithalat bağımlılığının %70 olmasının bir

efsane olduğunu, milli gelir verilerine göre %36'nın altında olabileceğini ve OECD-TİVA verilerine göre 2016 yılı için toplam mal ve hizmet ihracatın ithalat bağımlılığının %16,5 olduğunu ifade etmiştir (Akat, 2019).

Dağıstan (2019) çalışmasında sektörel dikey uzmanlaşma ve toplam dikey uzmanlaşma hesaplamalarıyla ihracatın ithalat bağımlılığını incelemiş, ihracattaki ithal girdi payını gösteren dikey uzmanlaşma düzeyinin 1995 yılında %13,86 iken 2011 yılı itibarıyla %22,29'e yükseldiği sonucuna varmıştır. Ayrıca ihracatta kullanılan ithal girdi payının orta-yüksek ve yüksek teknoloji sanayii sektörlerinde artış gösterdiği bulgusuna ulaşılmıştır. Dikey uzmanlaşmanın en yüksek olduğu sektörler çalışmada ana metal sanayi ve metal eşya sanayi ile motorlu kara taşıtı ve römorklar; diğer ulaşım araçları olarak belirtilmiştir (Dağıstan, 2019).

1957 yılına gelindiğinde ise Leontief'in geliştirdiği girdi çıktı tablolarından esinlenen Rasmusse toplam ileri ve geri bağlantı etkilerini hesaplayarak, anahtar sektör kavramı analizini ortaya çıkarmıştır. Rasmussen'e göre geliştirilen bu analiz türü ile sektörlerin toplam ileri ve geri bağlantılarıyla değeri 1 ve üzerinde olan sektörlerin anahtar sektör olduğu tanımında bulunmuştur (Atan, 2011). 1958 yılında Hirschman da Rasmussen'le benzer yolu takip ederek 'doğrudan geri ve ileri bağlantı' kurgusu ile anahtar sektörleri tahmin etmeyi amaçlamıştır. Hirschman Rasmussen'den farklı olarak anahtar sektörlerin ülkelerin ekonomileri üzerindeki etkilerini incelemiştir (Erkök, 2018).

1958 yılında Chener ve Watanabe ise bu kavramı sektörler arasındaki ilişkilerin belirlenmesinde Spearman korelasyon yöntemini kullanmışlardır (Atan, 2011). 1961 yılına gelindiğinde ise Watanabe tarafından geliştirilen analizde ülkeler arasındaki ilişkilerinin belirlenmesinde temel girdi katsayıları hesaplaması Wilcoxon testi kullanılarak, ülkeler arasındaki ekonomide temel girdi katsayılarının farklılaşması incelenmiştir (Pamukçu ve De Boer, 2000).

Türkiye'de ise ihracatın ithalata olan bağımlılığını ölçebilmek için 1977 yılında Korum tarafından 1973 yılına yönelik girdi çıktı analizi kullanılmıştır. Korum yaptığı bu analiz ile imalat sanayisinin ithal ikame politikalarındaki başarı düzeyini ölçmüştür (Korum, 1977).

2000'li yıllara gelindiğinde ise Çakır ve Çivi (2000) tarafından 1985 ila 1990 yılları arasındaki ihracat ve ithalat verilerden girdi çıktı analizine başvurmuş olup, sektörlerdeki ithalata bağımlılığı ölçerek, ithalatta öncü olan sektörleri tespit etmiştir.

Çakır ve Çivi elde ettiği bulguda sektörler arasındaki bağımlılığın zayıf olmasına karşın, ithal girdiye karşı olan taleplerin fazla olduğunu bildirmiştir.

De Boer ve Pamukçu (2000)'nin ortaklaşa yaptıkları çalışmada 1968-1990 yılları arasındaki Türkiye'deki ihracat ve ithalat rakamlar üzerine, yaptıkları ayrıştırma analizi yöntemiyle 1979-1990 yılları arasındaki ithalatta gözlenen artışın, yurt içi talepte ara ve yatırım mallarına olan temel artıştan kaynaklandığını tespit etmişlerdir.

Şenesen (2003) ise girdi çıktı analizi üzerine kurduğu çalışmasında 1973-1996 yılları arasında Türkiye ekonomisinin özellikle 1980 sonrasındaki teknoloji ve enerji konusunda dışa bağımlılığının arttığını bununda ülkenin ekonomik verilerine olumsuz yansımaları olduğunu bildirmiştir.

Ersungur ve Kızıltan (2005)'in girdi çıktı analizi ile 1985-1990 yıllarına yönelik yaptığı imalat sanayindeki ithal girdiğinin bağımlılığını incelediğinde; ithal girdinin artması ile sektörler arasındaki bağımlılığın azaldığını bulmuştur.

Güriş ve Yaşgöl (2012)'ün yaptığı çalışmada otomotiv üretimin dış ticaret açığına etkileri eşik değerli hata düzeltme modeli ile incelenmiş olup, Otomotiv sektörünün Türkiye açısından önemli olmasına karşın, dış ticaret açığının artmasında da önemli bir unsur olduğu çıkarımında bulunmuşlardır.

Erkök ve Yeşilyaprak (2019) ise yaptıkları çalışmada otomotiv sektörünün ithalata olan bağımlılığını girdi çıktı verileri eşbütünleşme analizi ile incelemiş olup, elde ettikleri sonuç ışığında; Türkiye otomotiv sektöründeki ihracatın, ithalata bağımlılık düzeyin yüksek olduğunu bildirmişlerdir.

Zaman serisi analizlerinde kullanılan tüm serilerin durağan olması gerekmektedir. Durağan olmayan zaman serileri ile yapılan analizlerde gerçek dışı sonuçlar elde edilebilmektedir (Gül, 2020). Zaman serilerinin kullanıldığı araştırmalarda değişkenlerin durağan olup olmadıkları önemli bir etken oluşturmaktadır (Kahyaoğlu ve Abuk Duygulu, 2005). Türkan ve Polat (2013) çalışmasında, durağan olmayan serilerle çalışılması sonucunda regresyon problemi ortaya çıkardığını ve regresyon analiziyle elde edilecek sonuçlarında gerçek sonuçları yansıtmadığı görüşünü bildirmişlerdir.

Literatür incelendiğinde; otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığı ile çok fazla sayıda çalışma olmadığı gözlenmiştir. Otomotiv sektöründeki ihracat-ithalat bağımlılığını ölçen çalışmalar incelendiğinde genel olarak ikincil verilerden elde edilen bulguların girdi-çıkıtı modellemesi ile ekonomik analize tabi tutuldukları belirlenmiştir. Bu bağlamda yaptığımız çalışmada da otomotiv sektöründen elde edilen veriler

eşbütünleşme analizi ile çözümlenmiştir. Şonuç olarak, literatür incelendiğinde otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığı konusunda yaptığımız çalışmaya benzer ve güncel bir çalışmanın olmadığı tespit edilmiştir. Dolayısıyla bu çalışmanın literatüre katkı sağlayacağı ve literatürdeki boşluğu dolduracağı düşünülmektedir.



İKİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Dış Ticaret Kavramı İle İlişkili Bilgiler

Dış ticaret kavramı ile ilgili bilgiler başlığı altında; dış ticaretin tanımı, dış ticaret kavramı, dış ticaretin amacı, dış ticaret türleri, dış ticaretin önemi ve faydaları, dış ticaretin nedenleri, döviz kuru rejimleri ile dış ticaret ilişkisi, ihracat ve ithalat türlerinin incelenmesi ve ithalat türlerinin incelenmesi başlıklarına değinilmiştir.

2.1.1. Dış Ticaretin Tanımı

Ticaret, üretilmiş olan mal ve hizmetlerin, son kullanıcılara belirli bir ücret karşılığında ulaştırılmasına olanak tanıyan alım ve satım faaliyetlerinin bütünü şeklindedir (Hye ve Siddiqui, 2010). Dış ticaret, bir ülkenin diğer ülkelere yaptığı mal alışverişinin toplamına dış ticaret denir (Hussain ve Saaed, 2015). Dış ticaretin iç ticaretten en önemli farkı tabii olduğu kanunlardır. İthalatçı ülkenin yasalarına tabii olunacağı yoksa ihracatçı ülkenin kanunlarına mı tabi olunacağı sorusu ile karşılaşılmaktadır (Yılmaz, 2008). Dünya ticaretini uluslararası ticaretini de düzenleyen ICC (Milletler Arası Ticaret Kuralları) söz konusudur (Parıltı, 2015).

Dış ticaret, sermaye, mal ve hizmetlerin uluslararası kısıtlamalar veya bölgeler arasında değiş tokuşu şeklinde tanımlanmaktadır (Kumar ve Gopalsamy, 2019). Yapılan tanımdan yola çıkarak ülkelerin halklarının isteklerini ve gereksinimlerini karşılamak için mallara ve hizmetlere ihtiyaç duydukları söylenebilir. Bu malların ve hizmetlerin üretimi için birbirinden farklı kaynaklar gerekmektedir (Alam, 2015). Bu bağlamda kaynakların her ülkenin sınırlı kaynakları olduğunu varsayarsak istenen tüm malları ve hizmetleri hiçbir ülke tamamen üretemez. Bu yüzden ülkeler başka ülkelerden, neyi ürettiğini ve üretmediğini takip ederek çeşitli alışverişlerde bulunmaktadırlar. Çoğu ülkede bu etkileşim içerisinde gayri safi yurtiçi hasılanın (GSYİH) büyük bir bölümünü ticaret kavramı içerisinde harcamaktadır (Kumar ve Gopalsamy, 2019).

Ülkelerin birbiri ile ticaret yapma nedenlerinin başında yer alan en önemli faktör, dış ticaret aracılığı ile kendisine yarar sağlamak istemeleridir (Hye & Siddiqui,

2010). Fakat birçok ülkenin bulunduğu dünyamızda her ülkenin kar elde etmesi çok kolay değildir. Çünkü ülkeler arasında benzer malları üreten ülkeler olabileceği gibi bu ülkelerin çıkarları da çakışabilecek ve bu malların pazarlanmasında büyük bir rekabet ile karşı karşıya kalacaklardır ve hatta bu ticaret sonucunda bazı ülkeler zarar elde edebilecektir (Hussain ve Saaed, 2015). Dış ticarete çıkar çatışması, rekabette çok yoğundur. Bu sebeplerden dolayı ülkeler dış ekonomik ilişkilerine müdahale ederler ve ülke çıkarları doğrultusunda düzenlemeler getirirler (Rai ve Jhala, 2015). Buradan hareketle ülkelerin dış ekonomik ilişkilerine ya da farklı bir anlamda dış ticaretlerine çıkarları doğrultusunda düzenlemeler getirmelerine Dış Ticaret Politikası denir (Karataş, 2015). Farklı bir tanımla, Hükümetlerin dış ticareti ülke çıkarları doğrultusunda özendirmek, sınırlandırmak veya bu işlemlerin oluş şeklini düzenlemek amacıyla almış olduğu tedbirlerin meydana getirdiği yapıya dış ticaret politikası denir.

Dış ticaret en basit manası ile ülkeler arasında gerçekleşen mal ve hizmet ticaret yapma faaliyeti olarak izah edilebilir (Kızıltan ve Cığerlioğlu, 2008). Wasserman ve Haltman'a (1962: 8) göre dış ticaret, "farklı ülkelerin sakinleri arasındaki ticari işlemlerin tümünü anlatır". Anatol Marad'a ve Eugeworth'a göre, "dış ticaret uluslararası gerçekleşen ticaretin bütünüdür" (Özdemir, 2018). Mohsen'e göre ise dış ticaret kavramı, ekonominin gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır ve herhangi bir ülkenin üretmediği mal ve hizmetleri elde etmenin en iyi yoludur (Mohsen, 2015).

Sanayileşme, gelişmiş ulaşım yolları, küreselleşme, çok uluslu şirketlerin yaygınlaşması ve dış kaynak kullanımının artması, uluslararası ticaret sistemi üzerinde çok büyük etkiye sahiptir (Hussain ve Saaed, 2015). Küreselleşmenin hayat bulması ve devamını sağlayabilmesi için uluslararası ticaretin artırılması hayati öneme arz etmektedir. Dış ticaret olmadan uluslar, kendi sınırları içerisinde üretilen mallar ve hizmetler ile sınırlı kalacaklardır (Çelen, 2019).

Uluslararası ticaret, prensip olarak iç ticaretten farklı değildir, çünkü bir ticarete yer alan tarafların motivasyonu ve tutumu, sınır ötesi ticaretin zorluğu veya önemsiz olup olmadığına bakılmaksızın temelde aynıdır. Fakat ortaya çıkan temel fark, uluslararası ticaretin iç ticaretten daha pahalı olmasıdır (Temel, 2016).

Dış ticaret veya uluslararası ticaret bir ülkenin tüm dünyadaki ekonomik kalkınmasının en belirleyici dış ticaret faktörleri olarak kabul edilmektedir (Lokhande, 2010). Bir ülkenin dış ticareti, malların ve hizmetlerin içe (ithalat) ve dışa (ihraç) hareketi ile sonuçlanır (Songur, 2019). Bu çerçevede döviz girdisi ve döviz girişi gerçekleşir. Öyle ki dış ticarete EXIM Ticaret de denir (Korkmaz ve Aydın, 2015).

Bir ülkenin özel çıkarlarından elde edilen ekonomik ve politik hedeflerin gerçekleştirilmesinde dış ticaret politikasının önemli bir rolü olduğunu bildirmiştir (Motofei, 2017).

Uluslararası iktisadi işlemler, ülkeler arasında, para karşılığı tüm mal, hizmet ve sermaye hareketlerini kapsamaktadır (Bulut ve ark., 2018). Dış ticaret ise uluslararası iktisadi ilişkilerin para karşılığında tüm mal ve hizmet ve alışverişi bölümünü tanımlamaktadır (Dulda ve Öcal, 2016). Dış ticaret her geçen gün önemini artırmakla beraber günümüz dünyasında ülkeler arası iktisadi ilişkilerin en belirleyici unsur olmaya devam etmektedir (Beyaz ve Karabacak, 2018).

Dış ticaret dar ve geniş anlamıyla uygulamada iki farklı şekilde tanımlanmaktadır (Lokhande, 2010). Dış ticaret dar anlamda bir ülkenin başka bir ülkeye mal ticaretini (mal ithalatını) ifade etmektedir (Dulda ve Öcal, 2016). Bir başka ifadeyle uluslararası mal ticaretini yani görünen ticareti içermektedir. Geniş anlamıyla dış ticareti ele aldığımızda ise mal ticaretine ek olarak karşımıza, uluslararası yatırım, uluslararası hizmet ticaretini, gelir ve giderleri de kapsayacak şekilde tanımlanmaktadır (Balcı ve Göcen, 2016). Dış ticaret uluslararası ekonomik işlemler açısından oldukça önemlidir. Asıl önemi ülkedeki mikro ve makroekonomik yapı ile yakın bağlıdır. Dış ticaret mikro ölçekte firmaları etkileyebildiği gibi ulusal ekonomiyi de etkileyebilmektedir. Ayrıca ülkenin dış ticaret yapısının o ülkenin ekonomik olarak gelişmişlik seviyesinin de belirleyicisi olduğu söylenebilir. Yani ülkelerin gelişmişlik düzeyleri dış ticarete de yansımaktadır (Kolçak, 2013).

2.1.2. Dış Ticaret Kavramları

Ticaret, genel olarak iç ve dış ticaret olarak sınıflandırılmaktadır. Alım satım işlemlerinin teslimi manasında ise; ithalat ve ihracat olarak iki kısma ayrılmaktadır. Ülkelerin ithalatı azaltıp ihracatı arttırmaya yönelik politikaları ise dış ticaret politikaları kapsamında ele alınmaktadır (Takım ve Ersungur, 2010). Devletin dış ticaret politikalarını etkileyen unsurlar incelendiğinde (Durgun ve Zulibiya, 2016);

- Yasaklar ve gümrük resmi,
- Ticaret anlaşmaları,
- Primler ve sübvansiyonlar,
- İdari korumacılık öne çıkmaktadır.

Dış ticaret ülkelerin gayri safi yurtiçi hasıla ve tüketimini etkileyen önemli bir faktördür (Chapagain ve Hoekstra, 2008). Bunun yanında dış ticaret, ülke içerisinde varolan eksik mal ve hizmetlerin satın alınması hem de ülke içerisinde fazlaca üretilen mal ve hizmetin yurtdışında pazarlanabilmesi açısından ülkeler için önemlidir. Buna bağlı olarak tüm ülkeler dış ticaretini geliştirmeyi amaçlamaktadırlar (Sulca ve Spröge, 2009). Türkiye’de yapılan bir çalışmada da buna benzer bir payda ile makro seviyede Türkiye dış ticaretinde karşılaşılan problemleri incelemek ve çözüm yollarını bulabilmek için Gümrük Birliğine üye olmakla birlikte dış ticaret açığının artmasının nedenlerinin de araştırılması gerektiği bildirilmiştir (Kaya, 2016).

Dış ticaret, ülkelerin diğer ülkelerle yaptıkları bütün mal ve hizmet ticaretini kapsamaktadır. Ülkeler dış ticaret politikalarına önem vermekte ve uluslararası pazardan maksimum faydayı elde etmeye çalışmaktadırlar (Rai ve Jhala, 2015). Soğuk Savaş’ın bitmesiyle birlikte ortadan kalkan iki kutuplu sistem ile özellikle Amerika Birleşik Devletleri’nin ekonomi, siyaset ve iletişimin artan etkisi görülmektedir (Hodalogulları ve Aydın, 2016). Zaman zaman ülkeler arasında yaşanan gerginlikler ülkelerin en çok ekonomilerini etkilemekte, ülkeler bir güç unsuru olarak ticari ambargoları kullanmaktadırlar. Ekonomi olarak daha güçlü olan ülkeler böyle durumlarda daha avantajlı konumda bulunsalar dahi karşılıklı kazan-kazan durumu söz konusudur ve ülkeler ekonomik anlamda zarar görmek istemezler (Dida, 2009).

Yapılan çalışmalarda dış ticaret kavramının; geçiş sürecindeki rolünün genellikle firmaların ürettikleri malzeme ve hizmetleri daha fazla satış yapabilme arzuları çerçevesi içinde ele alınmakta olduğu vurgulanmaktadır (Haberl ve ark., 2006; Schandal ve ark., 2002). Dış ticaret kavramı bu bağlamda ithalat ve ihracat akımları çerçevesinde ele alınarak; sosyo-ekonomik malzeme veya hizmetlerinin akışında önemli rol üstlendiği vurgulanabilir (Gingrich, 2011).

Ülke içerisinde üretilen malları vatandaşların taleplerini karşılamakta her zaman yeterli olmayacağı ve ucuz gibi farklı mallara olan talep de dış ticareti yapma nedenleri olarak sayılabilir. Genel olarak ülkelerin dış ticareti yapma nedenlerini 3’e indirgemek mümkündür. Bunlar; Ülkelerarası fiyat farklılıkları, ülke içi üretimin yeterli olmaması ve mal farklılaştırmasıdır (Utkulu, 2005). Tablo 1’de dünya ticareti içerisinde Türkiye’nin ithalat ve ihracat payı gösterilmiştir.

Tablo 1 incelendiğinde; Türkiye’nin 2000 yılındaki ticaret payının 0,0043 olduğu gözlenirken, yıllar itibariyle kısmi bir artış göstererek 2019 yılında dünya ticaret payının 0,0095 düzeyine yükseldiği gözlenmektedir.

Tablo 1. Dünya ticareti içerisinde Türkiye'nin payı (Milyar \$)

Yıllar	Ticaret Dağılımı		
	Dünya	Türkiye	% Pay
2000	6.454.020	27.775	0,0043
2005	10.510.292	73.476	0,0069
2010	15.306.475	113.883	0,0074
2011	18.341.628	134.907	0,0073
2012	18.517.184	152.462	0,0082
2013	18.966.201	161.481	0,0085
2014	19.007.179	166.505	0,0087
2015	16.555.664	150.982	0,0091
2016	16.043.993	149.247	0,0093
2017	17.739.937	164.495	0,0092
2018	19.472.401	177.169	0,0090
2019	18.932.952	180.833	0,0095

Kaynak: <https://data.wto.org/>

Tablo 2’de otomotiv sektöründe gerçekleşen ticaret payının Dünya ve Türkiye açısından değerlendirilmesi özetlenmiştir. Tablo 2 incelendiğinde; Türkiye’nin 2000 yılındaki otomotiv sektöründe gerçekleşen ticaret payının 0,0026 olduğu gözlenirken, yıllar itibariyle kısmi bir artış göstererek 2018 yılında dünya ticaret payının 0,0169 düzeyine yükseldiği gözlenmektedir.

Tablo 2. Dünya otomotiv ticareti içerisinde Türkiye'nin payı (Milyar \$)

Yıllar	Otomotiv Sektöründe Gerçekleşen Ticaret Payı		
	Dünya	Türkiye	% Pay
2000	576.725	1.517	0,0026
2005	921.566	9.370	0,0101
2010	1.094.212	13.755	0,0125
2011	1.287.202	15.677	0,0121
2012	1.303.965	14.837	0,0113
2013	1.348.600	16.765	0,0124
2014	1.405.174	17.495	0,0124
2015	1.329.720	16.965	0,0127
2016	1.365.144	19.494	0,0142
2017	1.466.385	23.851	0,0162
2018	1.547.075	26.279	0,0169
2019	-	-	-

Kaynak: <https://data.wto.org/>

2.1.2.1. İhracat

Ülke ekonomisinde dış ticaret faaliyetinde bulunan, yurt içinde üretilen mal veya hizmetin belli bir bölümü yurt içinde tüketilirken diğer bölümü de gümrük sınırından çıkarılır ve diğer ülkelere mal, para ya da hizmet karşılığı satılır ve buna ihracat denir (Konak ve Korap, 2019).

Bir işletmenin kendi ülkesinde ürettiği malları yasal mevzuatlar kapsamında sorumluluklarını yerine getirmesiyle başka bir ülkedeki işletmeye satması şeklinde tanımlanmaktadır (Doğan ve Kaya, 2011). Bu bağlamda ihracat, en geniş ifadesiyle; bir mal, hizmet veya sermayenin, yürürlükteki mevzuat çerçevesinde bir ülkenin gümrük bölgesi dışına veya serbest bölgelere çıkarılmasını veya bir ülkenin dış ticaret kurulları tarafından ihracat olarak kabul edilen tüm çıkış ve işlemleri ifade etmektedir (Göçer, 2013). İhracatın bileşen ve özellikleri, kavramı meydana getiren kanun ve düzenlemelerden meydana gelmektedir. Bu kanun ve düzenlemeler, her ülkeye göre farklılık gösterebildiği gibi, uluslararası standartlar çerçevesinde bazı sağlam temellere de dayandırılmaktadır (Tunç ve Kaya, 2016). İhracat kavramını etkileyen olgulardan bazıları, oluşumu ve gelişimine de etki etmektedir (İpek, 2014). Daha spesifik bir anlatım ile ihracat, bir ülkede üretilen mal veya hizmetin başka bir ülkeye satılmasıdır. Dolayısıyla ihracat uluslararası ticaretin bir fonksiyonudur (Aktaş ve Yılmaz, 2008). Bu tarz malların satışı, üreten ulusların brüt çıktısına da katkı sağlamaktadır. İhracat, ekonomik transferin en eski yöntemlerinin başında gelmektedir. Nitekim ticarete daha az kısıtlamaya sahip olan ülkeler arasında büyük oranlarda (tarifeler veya sübvansiyonlar gibi) ortaya çıkar (İkiz, 2019). Gelişmiş ekonomilerde faaliyet gösteren büyük şirketler incelendiğinde çoğunun yıllık gelirinin önemli bir bölümünü ihracattan elde ettiği gözükmektedir (Doğan, 2009). Bir ülkenin mal ihraç etme yeteneği, daha genel ifadeyle ile mal ve hizmetlerini yurt dışına satabilen ülkelerin ekonomisinin büyütebildiği bilinen bir gerçektir. Bu bağlamda hükümetler için de diplomasinin ve dış politikanın temel işlevlerinden biri de ihracata katkı sağlamak ve fayda sağlayan yolları teşvik etmektir (Konak, 2018).

2.1.2.2. İthalat

Karşı tarafta bulunan yabancı ülkeden, mal veya hizmetleri para, mal ya da hizmet karşılığı satın alıp gümrük sınırından sokmalarına da ithalat denir (Kemer ve Aydemir, 2017). Bir işletmenin kendi ülkesi dışında üretilen mal ve ekonomik değerlerin yasal mevzuatlar kapsamında sorumluluklarını yerine getirmesiyle başka bir ülkedeki işletmeden satın alması şeklinde tanımlanmaktadır (Balcı ve Göcen, 2018). Bir başka tanımda benzer şekilde; ithalat, bir ülkeye başka bir ülkeden getirilen mal, sermaye veya hizmeti şeklinde tanımlanmaktadır (Öztürk, 2013). İhracatla birlikte ithalat, uluslararası ticaretin omurgasını oluşturur. Bir ülkeye giren ithalatın değeri ne kadar yüksek olursa, ihracatın değerine kıyasla o ülkenin ticaret dengesi de o kadar olumsuz olur (Devecioğlu, 2018).

Ülkeler, yerli imkânlarla üretemediği malları verimli veya ucuza ithal etme ihtimalini yüksektir, ancak kendi sınırları içinde bulunmayan hammaddeleri veya malları da ithal edebilirler (Diken, 2015). Örneğin, birçok ülke petrolü ithal etmek zorundadırlar. Çünkü petrolü yurtiçinde üretilmiyor ya da talebi karşılayacak kadar üretilmiyorlardır. Serbest ticaret anlaşmaları ve tarife programları, malların ve malzemelerin ithalatı için daha az pahalı olan şeyleri sıklıkla dikte eder (Koç ve ark., 2018).

Ülkeler, ihracatlarının ithalatlarını geçmesi adına birçok yöntem denemektedir. Türkiye’de aynı biçimde, ihracatın ithalata olan bağımlılığı azaltılmaya çalışılmaktadır. Bunun için (Kaya, 2016);

- i. Maliyet kaynaklı sorunların giderilmesi,
- ii. Katma değeri yüksek ürünlerin üretimine geçişi konusunda:
 - Ar-Ge,
 - Bilişime ait altyapının güçlendirilmesi,
 - KOBİ’lerin desteklenmesi,
 - İnsan gücü potansiyelinin geliştirilmesi,
 - Makroekonomik politikalarda ihracatın desteklenmesi söz konusu olmaktadır.

İthalatın etkileri ile ilgili yapılan çalışmalar incelendiğinde; Shirazi ve Abdul-Manap’ın (2004) 13 geçiş ekonomisi için Pakistan (Shirazi ve ark., 2004), Çetintaş ve Barışık (2009) Türkiye (Çetintaş ve Barışık, 2009), Hye ve Bel Haj Boubaker (2010) Tunus (Hye ve Boubaker, 2011), Zang ve Baimbridge (2012) için Japonya ve Güney Kore (Zang ve Baimbridge, 2012), Rahman ve Shahbaz (2013) için Pakistan

(Rahman ve Shahbaz, 2013), Thangavelu ve Rajaguru (2004) ithalatın Hindistan, Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur ve Tayvan'da büyümeye yol açtığını tespit ettiği saptandı (Thangavelu ve Rajaguru, 2004). Benzer sonuç Awokuse (2008) tarafından bazı Güney Amerika ülkeleri için (Awokuse, 2008) ve Türkiye için ise Çetinkaya ve Erdoğan (2010) tarafından da bulunmuştur (Çetinkaya ve Erdoğan, 2010). Bununla birlikte, 1998-2010 döneminde Suriye dahil 132 gelişmekte olan ülkede sermaye, ara ve tüketim malları ithalatının ekonomik büyüme üzerindeki etkisini test edilmiş ve ekonomik büyümenin sermaye ve ara malı ithalatı ile büyüme gösterdiği, tüketim malı ithalatında ise ekonomik büyümeyi olumsuz ve önemli ölçüde etkilediği bildirilmiştir (İşcan ve Yıldırım, 2012). Yapılan incelemeler değerlendirildiğinde ithalatın ülkeler tarafından doğru kullanıldığında ivme arttırıcı bir unsur olduğu, kötü kullanıldığında ise ekonomilerin bozulmasında olumsuz bir unsur ve etkileyici bir unsur olduğu gözlenmektedir.

2.1.3. Dış Ticaretin Amacı

Az gelişmiş ülkelerin asıl amacı ekonomik kalkınmadır. Bu ülkelerde dış ticaret politikaları çoğunlukla yerli sanayinin uluslararası piyasada rekabetini arttırmak amacı ile ithalatı kısıtlayıcı, döviz kazandırıcı özelliğinden dolayı ise ihracatı destekler niteliktedir (Uçkaç, 2010). Bu bağlamda dış ticarete (Turan, 2011);

- Dış ödemeler dengesizliklerini gidermek
- Ekonomik kalkınmanın sağlanması
- Dış rekabetten korumak
- Piyasa aksaklıklarını gidermek
- Ekonominin liberalleştirilmesi (Monopolcü iç piyasaları rekabete açma)
- İç ekonomik istikrarı sağlamak
- Hazineye gelir sağlamak
- Tam istihdamın sağlanması
- Dış piyasalarda monopol gücünde yararlanma
- Otarşi (Kendi kendine yeterlilik)
- Sosyal ve siyasal etkenler dış ticaret politikasının amaçlarını,

oluşturmaktadır.

Yerli malların arz ve talebinde meydana gelen dengesizlikleri gidermek ve bu malların fiyat istikrarını sağlamak için dış ticaret politikaları uygulanır (Ökte, 2011).

Yerli piyasada bazı malların arzının daralıp talebinin genişlemesi, fiyatları artırarak enflasyona neden olabilir. Böyle bir durum söz konusu olduğunda bu malların ithal edilmesini kolaylaştırıp arz daralmasının önüne geçmek ve fiyat istikrarını sağlamak öngörülmektedir (Yılmaz ve ark., 2005).

Ülkeler yapılan dış ticaret sayesinde ülkeye giren ve çıkan mallardan aldıkları vergiler ile ekonomilerine katkıda bulunmaktadır. Kendini dış ekonomiye tamamen kapatan ülkelerin sahip olduğu kaynaklar ile kendi kendine yeterli olması otarşi politikasıdır (Cengiz ve Kurtbağ, 2015). Fakat otarşi uygulanmasının mümkün olmadığı küreselleşen dünyada ülkeler dış ekonomiye açılma ihtiyacı duymakta ve bu ülkeler dış ticaret politikalarını sıklıkla kullanmaktadırlar (Kaya ve Aydemir, 2018).

2.1.4. Dış Ticaret Türleri

Emek, sermaye ve teknoloji ülke içerisinde akışkan faktörlerdir. Yani sınırı içerisinde bir bölgeden diğer bölgeye gidebilir (Cakır, 2014). Ülke içinde değişken olan bu faktörler ülkeler arasında akışkan değildir. Bu yüzden ülkeler arasında özellikle de üretim maliyetlerinde farklılık ortaya çıkar ve ülkeler arasındaki ticaret de etkilenir (Karaköy, 2006). Dış ticaret açısından da önemli bir sebep ortaya çıkmış olur. Dış ticarete diğer önemli bir faktör de bağımsız para birimleri ve para sistemlerinin varlığıdır (Değer ve Demir, 2015).

Ülkeler arasındaki sınırlar, dış ticaret politikaları ve ortaya çıkan farklılıklar dış ticaret açısından diğer ayırt edici özelliklerdir (Aral, 2015). Dış ticareti uygulanma yöntemine, coğrafi konumuna, gerekli özel koşullarına göre normal ticaret, sınır ticareti, bağlı ticaret, serbest bölge ticareti olarak gruplandırılmak mümkündür (Cakır, 2014).

2.1.4.1. Normal Ticaret

Ülkede geçerli olan mevzuata uygun olarak ithalat, ihracat ve kambiyo rejimlerinin kurallarına uygun ve konvertibl dövizle gerçekleştirilen ticarete normal ticaret denir (Çakmakçı, 2018). Bir başka ifadeyle normal ticaret kıyı ticareti, bağlı ticaret ve serbest bölge ticareti hariç tüm ticari işlemler olarak da adlandırılabilir. Normal ticaret, “klasik ticaret” olarak da isimlendirilebilir. Bu tür ticarete döviz ile ilgili ya da bölge ile ilgili herhangi bir kısıtlama yoktur (Tümenbatur, 2012).

2.1.4.2. Bağlı Ticaret

Bağlı ticaret kavramı İki lke arasında yapılan ticari sözleşme gereğince ihracatçı ülkenin ithalatçı ülkeden ihracat bedeli için döviz dışında bir işlem talep etmesi şeklinde yapılan ticaret şeklinde tanımlanmaktadır (Güneş ve ark., 2010). Bir başka çalışmada ise bağlı ticaret kavramı, serbest ticaretten farklı olarak ya hiç döviz kullanılmaz ya da döviz kullanılmış olsa bile ticaret, bir ihracat işlemi ile hemen veya ileride yapılacak bir ithalat işlemi birbirine bağlanmış olarak gerçekleşmesini kapsadığı bildirilmektedir (Tümenbatur, 2012).

2.1.4.3. Sınır ve Kıyı Ticareti

Sınır ticaretinde temel amaç birbirine sınır iki ülkenin ihtiyaçlarını karşılamaktır. Bu ticaret türü sayesinde iki komşu ülke özel bir rejim dhilinde kıyı ve sınır yerlerindeki şehirlerin ihtiyaçlarını daha kolay karşılar (Tümenbatur, 2012). Normal ihracat ve ithalat işlemlerinde aranılan n koşullar sınır ticaretinde büyük oranda azalır veya kaldırılır (nl, 2019). Mesela sınır ticaretinden alınan gümrük ve fon oranları normal ithalattan daha azdır ve ticarete girenlerden ihracat ve ithalat belgesi aranmaz. Sınır ticareti sayesinde iki ülke arasındaki ihtiyaçlar taşınma giderlerinden arındırılmış olur ve bu sayede daha ucuza karşılanmış olur. Sınır ticaretinin limanlar aracılığı ile gerçekleşmesi işlemine ise kıyı ticareti adı verilir (Güneş ve ark., 2010). Türkiye, yapılan ikili anlaşmalar ile komşu ülkelerle sınır ve kıyı ticareti yapmaktadır. İlk kez sınır ticaretini 1979 yılında İran ile yapmıştır. 1986'dan sonrada bir ok sınır ve limanlarla devam etmektedir (ztrk, 2012).

2.1.4.4. Serbest Bölge Ticareti

Ülkelerin sınırı dhilinde kalan bölgede çoğunlukla da bir liman yanında, belirlenmiş sınır içinde kalan bölgede izin verilen ticari faaliyete Serbest Bölge Ticareti denir. Serbest Bölge Ticareti'nde ev sahibi konumundaki ülkede geçerli olan ekonomik ve mali mevzuatın tümü veya bir kısmı dışarda bırakılmıştır (Korkmaz ve Aydın, 2015). Bölge içerisinde söz konusu mallar gümrüksüz bir şekilde ithal edilir ve belli bir süre depolanabilir. Ayrıca serbest bölgelerde üretim de yapılabilir (nl, 2019). Bu açıdan serbest bölgeleri, “retim serbest bölgesi” ve “ticaret serbest bölgesi” olarak

ayırarak olanaklıdır. Serbest bölge uygulaması dünyada ilk kez “Ticaret Serbest Bölgesi” şeklinde olmuştur (Öztürk, 2012).

2.1.5. Dış Ticaretin Önemi ve Faydaları

Dış ticaret, kalkınmakta olan ülkeler için büyük bir önem arz etmektedir. Çünkü dış ticaret sayesinde arz fazlası mallar, dış pazar bulmakta ve global piyasanın faydalarından yararlanılmaktadır (Göçer, 2013). Ayrıca ülkedeki üretim, yüksek fiyata alıcı bulabilmekte ya da yetersiz olduğunda iç talep dış ülkelere karşılanabilmektedir (Yapraklı, 2010).

Dış ticaret, ülkeler için ekonomik bağımsızlık ve kalkınmanın en önemli göstergelerinden biri olarak gösterilmektedir (Elobeid ve Tokgöz, 2008). Ülkeler yaptıkları dış ticaret rakamları ile ülkede içerisinde pozitif bir döviz dengesi sağlayarak rekabetçi dış ticarete sahip olmayı amaçlamaktadırlar (Chitwood, 2003). Buna karşın, tüm ülkeler bunu başaramamaktadır. Birçok ülkenin dış ticaret dengesi negatiftir. Rusya, doğal kaynakları nedeniyle dış ticaret dengesinde olumlu bir seyirde olduğu ifade edilebilir. Japonya, Kanada, Norveç ve İsviçre'nin yanı sıra İrlanda, Almanya, Avusturya ve Belçika da dahil olmak üzere tüm Avrupa Birliği'nin dış ticaret rakamlarında pozitif bir denge sözkonusu iken, Türkiye ve hatta ABD ile Avrupa'daki Kıbrıs, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya ve Letonya Birliğinin dış ticaret rakamları negatif seyretilmektedir (Sulca ve Sproge, 2009).

Uluslararası ticaret, pazarın genişlemesini ve işbölümü nedeniyle uzmanlaşmayı mümkün kılmayı sağlayan ve dolayısıyla ekonomik büyümeyi artırıcı bir unsur olarak tanımlanmaktadır (Rivera-Batiz ve ark., 2003). Başka bir çalışmada ise uluslararası ticaret kavramı, emeğin uzmanlaşmasını yoğunlaştıran, teknik yenilikleri ve sermaye birikimlerini teşvik etmeyi sağlayan bir unsur olmasının yanı sıra ekonomik büyümeyi de mümkün kılan dinamik bir güç olduğu bildirilmektedir (Ramjerdi, 2012). Bu bağlamda küreselleşme sürecinin bir parçası olduğu için dış ticaret yapılmasının ülkeler açısından önemli olduğu vurgulanabilir. Aynı zamanda bir ülkenin büyümesinde ve ekonomisine katkı sağlanmasında da dış ticaretin önemi fazladır (Eren, 2013). Günümüzde rekabet gücü önemlidir. Bu nedenle üretimin artması, ileri teknolojilerin kullanılması, istihdamın artması ve rekabete katkıda bulunması açısından dış ticaret gereklidir. Bundan dolayı uygulanan dış ticaret politikaları genel ekonomik düzenin sağlanmasında önemli bir yere sahiptir (Gültekin, 2011).

Gelişmekte olan ülkelerin, ihracat imkânları gelişmiş ülkelere nispeten daha sınırlıdır. Bu yüzden büyük ölçeklerde yatırım için ara malı ithal etmelidir (Egeli, 2016). Dış ticaretin uluslararası iktisadi ilişkilerin ücret karşılığı mal veya hizmet alışverişini ifade ettiği belirtilerek, bu alışverişinin iki yönü bulunduğu bildirilmiştir. Bunlar ise ihracat ve ithalattır (Doğruyol ve Cicioğlu, 2013). Bu süreçte gelişmekte olan ülkeler giderek büyüyen dış ticaret açıkları, dış finansman kaynaklarında yetersizlik, döviz darboğazları gibi sorunlarla karşılaşabilmektedirler. Bu sebeple dış ticaret sadece ödemeler dengesi sebebiyle değil ayrıca büyüme/kalkınma, üretim ve yatırım aşamaları ile de büyük bir öneme sahiptir (Yaman ve Eken, 2019).

2.1.6. Dış Ticaretin Nedenleri

Geçmişten günümüze kadar ulusal ekonominin, dünya ekonomisi ile ilişkilerinin birden fazla nedeni bulunmaktadır (İpek, 2014). Dış ticaretin temel nedeni “fiyat farklılıkları” olmuştur. Tabii ki tek etken bu değildir. Ayrıca ülkedeki iç üretimin yetersizliği, mal farklılaşması da dış ticaretin, diğer temel nedenlerindedir (Yaman ve Eken, 2019).

2.1.6.1. Fiyat Farklılıkları

Dış ticaretin temel nedenine baktığımız zaman ilk karşımıza çıkan ülkeler arası maliyet farklılıkları olmaktadır. Ülkeler arası maliyet farklılığı olmasaydı dış ticaretinde olmayacağı ifade edilmiştir (İpek, 2014). Ayrıca ülkeler mal üretiminde aynı seviyede fiyat avantajına sahip değildir. Eğer bir ülke bir malın üretiminde fiyat avantajına sahip değil ise bu malı kendisi üretmek yerine ithal etme yoluna gidecektir ki bu durum da kıt olan kaynakların etkin kullanımı sebebiyledir. Aksi halde fırsat maliyetlerinin yükselişi söz konusu olacaktır (Konak ve Korap, 2019).

2.1.6.2. Ülke İçi Üretimin Yetersizliği

Ülke içindeki üretimin yetersiz olduğu durumlarda ithalat kaçınılmaz olacaktır. Ülke içi üretimin yetersiz olmasının ardındaki faktörler; yeryüzü kaynaklarının dengesiz dağılımı, nitelikli işgücü yetersizliği veya üretim için tercih edilen teknolojinin verimsiz ya da eski teknoloji olmasından kaynaklanabilmektedir (İpek, 2014).

2.1.6.3. Mal Farklılaştırması

Mal farklılaştırmasının nedenlerine baktığımız zaman karşımıza ilk olarak eksik rekabet şartları, benzer ülkeler arası ticaret, endüstri içi ticaret ve çok uluslu firmaların son yıllarda artması en etkin maddeler olarak çıkmaktadır (Yaman ve Eken, 2019).

2.1.7. Döviz Kuru Rejimleri İle Dış Ticaret İlişkisi

Döviz, ulusal para birimi dışında kalan tüm para birimleri için verilen bir tanımdır. Dövizler ülkeler arası ticaretin yapılmasında kullanılan para birimlerini kapsamaktadır. Döviz kurunda yükselmenin yabancı para cinsinden ticaret dengesine etkisi şu şekilde ele alınabilir (Ersun ve Arslan, 2010).

Döviz kurundaki artış ile ithalat miktarı azalır ticaret dengesi olumlu etkilenir. İhraç edilen mal miktarı artar ve ticaret dengesine olumlu yansır (Demirtaş, 2014). Bu etkileri sonucunda döviz kurundaki yükselme ihraç malının yabancı para cinsinden fiyatının düşmesine yol açmakta ihracat gelirinin azalmasına sebep olmakta ve dolayısıyla ticaret dengesine olumsuz yansımaktadır (Vergil ve Erdoğan, 2012).

Nominal döviz kuru, iki ülkenin ulusal paralarının nispi fiyatıdır. Yani iki ulusal paranın fiyatlarının birbirine oranını ifade etmektedir (Alacahan, 2011).

Reel döviz kuru, iki ülkenin mallarının nispi fiyatıdır. Daha açık ifade edecek olursak reel döviz kuru; bir ülkenin ulusal parasının diğer ülkelerin para birimi karşısında satın alma gücü değeridir. Reel döviz kuru ticaret haddi olarak da bilinmektedir (Dağistan, 2015).

2.1.8. İhracat ve İthalat Türlerinin İncelenmesi

İhracat ve ithalat türlerinin incelenmesi başlığı altında; ihracat türlerinin incelenmesi ve ithalat türlerinin incelenmesi başlıklarına değinilmiştir.

2.1.8.1. İhracat Türlerinin İncelenmesi

İhracat türlerinin incelenmesi başlığı altında; dış ticarete ihracat türleri incelenmiş olup; dış ticarete ihracat türleri başlığı altında; ön izne bağlı, kayda bağlı,

konsinye, yurt dışı fuar ve sergilere katılım, ithal edilmiş mallar, serbest bölgelere yapılacak ve diğer ihracat şekilleri başlıkları incelenmiştir.

2.1.8.1.1. Dış Ticarete İhracat Türleri

Ticari malların veya hizmetlerin başka bir ülkeye satılmasıyla ilgilidir. Başka bir deyişle, ihracat uluslararası pazarda, ürün satma eylemidir (Çakmakçı, 2018). İhracat, ülkelerin kalkınmak ve ithalat giderlerini karşılamak için gerekli duyduğu döviz ihtiyacını elde etme biçimidir (Devecioğlu, 2018). Dış ticaret dengesi ihracat ve ithalatın ilişkisini açıklar. İhracatla elde edilen gelirlerin, ithalat sonucu ülke dışına aktarılan giderleri aşması istenir (Aral, 2015). Bu duruma ise dış ticaret fazlası denir. Ülkeler her zaman ekonomik nedenlerle dış ticaret fazlası vermek isterler. Ülkede refah seviyesinin artması için ihracat- ithalat ilişkisinde ihracatın daha büyük olması gereklidir (Sezer, 2018). Bu konuyla ilgili literatür incelendiğinde ticaretin yoğunlaşması/ticaret saptırma ve ticaret ile diğer rekabet edebilirlik arasındaki ilişkiyi belirlemeye çalışmaktadır (Anderson, 2017). Bu perspektiften, ihracat çeşitlendirmesi çeşitli biçimlerde ele alınmaktadır. Bunlar; ilki ihraç edilen ürün ve hizmetlerin çeşitliliğinin artırılması, ikincisi ihracat için üretim yapabilen ekonomik sektörlerin sayılarının artırılması, son olarak ise coğrafi varış noktalarının genişletilmesi şeklinde olduğunu bildirmiştir (Andrei ve ark., 2020).

İhracatla birlikte ise uzmanlaşma meydana gelmekte olup, ölçek ekonomileri elde edilmektedir. Gerçekleşen üretim artışlarıyla istihdam yaratılmaktadır (Mehmet ve Duruel, 2010). Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı'nın İhracat Yönetmeliği'ne göre ihracat türleri aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Barbanova, 2016).

i. Ön İzne Bağlı

İhracat Rejim Kararı'nın, 22.12.1995 tarih ve 95/7623 sayılı 4 üncü maddesince bazı mallar kanun, kararname, ilgili mevzuat ve uluslararası anlaşmalarla ihracı yasaklanmış veya belli kamu kurum ve kuruluşlarının ön iznine bağlanmıştır. Bu mallar Tebliğ'in Ek'inde yer alan listede sıralanmaktadır. Ön izin alınmasının ardından ihracat mevzuatı hükümleri uygulanır (Akın, 2019).

ii. Kayda Bağlı

Bazı malların, ¼lke içindeki firmaların ve ihracatçılarımızın korunması, söz konusu malların ticaretteki stratejik önemi ve uluslararası anlaşmalardan gelen y¼k¼ml¼l¼kler nedeniyle kayda alınarak ihracı gerçekleştirilmektedir (Yıldıran ve Kısak¼rek, 2012).

iii. Konsinye

Kesin satışı daha sonra yapılması kaydıyla aracılara, komisyonculara malın gönderilmesi ardından alıcılara kullanılmasıyla satışın yapılması işlemine dayanan ihracattır (Aktaş, 2017). Kısaca malın yurt dışındaki aracı yoluyla ithalatçıya tanıtılıp, kullanılıp, satılması işlemidir (Gökgöz, 2015). İhracat tarihinden itibaren bir yıl içinde malın kesin satışının yapılması ve mal bedelinin kambiyo mevzuata h¼k¼mlerince yurda getirilmesi, satılamaması durumunda ise g¼mr¼k mevzuatı h¼k¼mlerince söz konusu malın yurda tekrardan geri getirilmesi gerekmektedir (Akın, 2019).

iv. Yurt Dışı Fuar ve Sergilere Katılım

Yurt dışı ticari fuarlara ve sergilere, ulusal d¼zeyde ¼lkeyi temsilen, bireysel olarak katılacak firma ve kuruluşlarca yurt dışına gönderilecek olan bedelli veya bedelsiz malların ve yurt dışında d¼zenlenen bilim, k¼lt¼r, sanat veya tanıtım amaçlı fuar/sergi, konferans, seminer gibi etkinliklere kişi, firma ve kuruluşlarca gönderilecek bedelli veya bedelsiz malların yurt dışına çıkışıyla ilgili gerçekleştirilen ihracattır (Akın, 2019).

v. İthal Edilmiş Mallar

İthalat rejimi kapsamında ithal edilip ¼lke g¼mr¼k sınırları içinde serbest dolaşıma girmiş, yeni veya kullanılmış malın ihracat rejimi kapsamında ihraç edilmesidir (Akın, 2019).

vi. Serbest Bölgelere Yapılacak

Serbest bölgeler, sınırları belirlenmiş bir alanın, bir ¼lkenin kendi coğrafi sınırları içinde yer almasına rağmen g¼mr¼k hattı dışında kalan, belirli ticari ve ekonomik faaliyetler için teşvik ve ayrıcalıkların sağlandığı alanlardır (Aktaş, 2017). Serbest bölgelere yapılacak ihracat ise ihracatı mevzuatına tabidir (Akın, 2019).

vii. Diğer İhracat Şekilleri

“Kayda bağılı ihracat, ticari kiralama yoluyla yapılacak ihracat, takas ve bağılı muamele kapsamında yapılacak ihracat, bedelsiz ihracat, transit ticaret ile savunma sanayii dışındaki alanlarda offset kapsamında yapılacak ihracata ilişkin usul ve esaslar Müsteşarlığın bağılı olduğu Bakanlıkça yayımlanan Tebliğlerle düzenlenir (Akın, 2019).

2.1.9. İthalat Türlerinin İncelenmesi

2.1.9.1. İthalat Türleri

Küresel pazarlardan üretilmiş bir ürünü veya hizmeti satın almak ithalat olarak adlandırılır (Öndoğan, 2017). Başka bir deyişle ithalat, gümrük mevzuatına uygun olarak yabancı ülke mallarının ülke sınırları içerisinde getirilmesi, bedellerinin kambiyo mevzuatına dayanarak yurt dışına transfer edilmesidir (Şıklar, 2000).

İthalat politikamız katma değeri yüksek, teknoloji ağırlıklı, kalkınmayı destekleyen ve ihracata yönelik ürünleri desteklemek; yerli üreticimizin kullandığı ithal girdilerinde maliyet avantajı sağlayarak rekabet ortamını sağlamak, tüketicinin korunmasını ve haksız rekabeti engellemeyi amaçlar (Gündüz ve Mehmet, 2007; Servet, 2019). İthalat türleri bedelli, bedelsiz ve geçici ithalat olarak üçe ayrılmaktadır. Bedelli ithalat, İthalat Rejimi kapsamında, bedelsiz ithalat Gümrük Mevzuatı kapsamındadır (Kaya ve ark., 2012; Şıklar, 2000).

2.1.9.1.1. Akreditifli

Akreditif, ihracatçı ve ithalatçı açısından oluşabilecek güvensizliği, ödeme süreçlerine bankanın dâhil olarak, taahhüdü ile ortadan kaldıran ödeme şeklidir (Zeynalzade ve Topal, 2016). İthalatçının talimatıyla, ithalatçının bankasının süresi belirlenmiş bir vadede, belirli bir tutarın, akreditifteki şartlara göre hazırlanmış belgelerin ihracatçı tarafından ibraz edilmesiyle satıcıya ödemeyi taahhüt etmesine akreditif adı verilir (Kaya ve ark., 2012).

Akreditifte taraf sayısı dördttür. Bunlar; amir (ithalatçı), amir bankası (ithalatçının bankası), lehtar (ihracatçı), teyit bankası (ihracatçıya akreditifi teyit eden banka)dır (Taşpınar, 2017).

Akreditif ödeme şekline, açılış şekline ve özelliklerine göre üçe ayrılır: Ödeme şekline göre akreditifler; vesaik ibrazında ödeme akreditifi, vadeli akreditif, vadeli poliçe akreditifidir (Dündar, 2006). Açılış şekline göre akreditifler; dönülebilir, dönülemez teyitli, dönülemez teyitsiz akreditiftir. Özelliklerine göre akreditifler; devredilebilir, kırmızı şartlı, karşılıklı, rotatif ve ihtiyat akreditifidir (Kodalak ve ark., 2015). Akreditifler ithalatçı için ürünü istediği şartlarda temin etme garantisi, ihracatçı için mal bedelini tahsil edebilme garantisi tanıdığı için uluslararası ticarete en çok kullanılan ve en güvenilir ödeme yöntemlerinden biridir (Öztürk, 2018).

2.1.9.1.2. Mal Karşılığı

Ticarete konu olan malın bedelinin, ihracatçı tarafından ithalatçıdan tahsilatı yapılmadan, ithalatçının malı teslim almasından sonra veya mal tesliminden sonra belirtilen vade bitiminde ihracatçıya ödenmesi yöntemidir (Akin, 2019). Vesaikler mallar ile ithalatçıya gönderilir ve bu vesaikler sayesinde ithalatçı belgeleri gümrüğe ibraz ederek malları teslim alır (Kaya ve ark., 2012).

İthalatçı için uygun bir yöntem olmakla beraber ihracatçı için malın bedelini tahsil edememe gibi riskleri mevcuttur (Takım ve Ersungur, 2010). Bu ödeme şeklinde ithalatçılar ihracatçıdan kredi almış gibi olurlar. Bütün risk ihracatçıda olduğundan dolayı bu ödeme şekli mali yönden kendisine ve alıcısına güvenen ihracatçılar tarafından kullanılmaktadır. Bu tür ödeme şekli genellikle uzun dönemler birlikte ticari alışveriş yapan firmalar tarafından kullanılmaktadır (Özdemir, 2005).

2.1.9.1.3. Bedelsiz

Yurt dışında kazanılan döviz ve tasarruflarla alınan bedeli için yurt dışına herhangi bir döviz transfer işlemi gerçekleştirilmeyen fakat ithalatında zorunlu gümrük vergilerinin ödenmesini gerektiren ithalat işlemidir (Kaya ve ark., 2012).

2.1.9.1.4. Bedelli

Bir emtia veya değer bedelinin yurt dışına, ödeme şekillerinden herhangi biriyle transferi işlemiyle gerçekleştirilen ithalata denir. Bedelli ithalatta gümrük vergisi

olabilir veya olmayabilir. Önemli olan malın bedelinin yurt dışına transfer edilerek veya yurt dışından kazanılan dövizlerle karşılanmasıdır (Kaya ve ark., 2012).

Malın bedelinin ödeme şekillerini şu şekilde sıralanmaktadır; Akreditif Ödemeli, Mal Mukabili Ödeme, Vesaik Mukabili Ödeme, Kredili Ödeme, Peşin Ödeme, Bağlı Muamele, Özel Takas (Akın, 2019).

2.1.9.1.5. Kredili

Bu ödeme türünde malın vade ile satılması durumu söz konusu olduğundan vesaiklere ek alıcının bankası ya da alıcının kendisine poliçe keşide edilmektedir (Yiğittaşçı, 2016). Poliçenin bağlı olduğu tarafın onayından sonra vesaik alınabilir ardından mal gümrükten çekilmeye hazır hale gelir (Öztürk, 2018). Peşin ödeme hariç ödeme şekillerinde kullanılabilir. Kabul kredili vesaik mukabili, kabul kredili akreditif, kabul kredili mal mukabili olmak üzere üçe ayrılır (Alabayır ve Muzır, 2016).

2.1.9.1.6. Geçici Kabullü

Serbest dolaşıma girmemiş bir eşyanın ithalat vergilerinden kısmen veya tamamen muaf olarak Türkiye gümrük bölgesi içerisine getirilerek yıpranma payı dışında olduğu gibi ticaret politikası önlemlerine tabi olmaksızın ihracına olanak sağlayan kısaca ihraç etmek için yapılan ithalattır (Sakar, 2018).

2.1.9.1.7. Vesaik Mukabili

İthalatçı ticarete konu olan malın bedelini ödedikten sonra vesaikleri alabilir ve bu vesaiklerle malını gümrükten çekebilir. Vesaik tesliminde malın mülkiyet hakkı ithalatçıya geçmiş olur (Al Kılıç, 2010). Vesaik mukabilinde bankalar ödeme yapıp yapılmadığından sorumlu değildir. Bankalar sadece vekil görevi üstlenmektedirler. Vesaikin ödeme karşılığında teslim edilmesi ve poliçe karşılığında teslim edilmesi şeklinde ikiye ayrılan bir ödeme türüdür (Kaya ve ark., 2012).

Bu ödeme şeklinde ithalatçı mal bedelini ödeyip gümrükten malları çekmeye gittiğinde sözleşmede belirtilen kalite ve özelliklerden farklı şekillerde siparişle karşılaşabilir. Bu durumda malın bedelini ödemiş fakat istediği malı temin edememiş olur (Karakaya, 2015). Sözleşme taraflar arasında yazılı olarak yapılmışsa, zabıta

birlikte ithalatçı ihracatçı için dava açabilir. İhracatçı ise malı ve vesaiği göndermesine rağmen ithalatçının malı gümrükten çekmekten vazgeçme riski ile karşı karşıya kalabilir (Kaya ve ark., 2012).

2.2. Dış Ticaretin Gelişimi ve İhracatın İthalata Bağımlılığı

Dış ticaretin gelişimi ve ihracatın ithalata bağımlılığı başlığı; İhracatın ithalata bağımlılığı kavramı ve Türkiye’de ihracatın ithalata bağımlılığının ana nedenleri başlıkları yardımı ile açıklanmıştır.

2.2.1. İhracatın İthalata Bağımlılığı Kavramı

Küresel zorlukların ekonomik ve politik entegrasyonun şiddetlenmesi bağlamında, her ülkenin kendi ulusal rekabet güçlerini geliştirme yollarını tanımlaması gerekmektedir (Matyushenko ve ark., 2018). Bu bağlamda yapılan bir çalışmada rekabet avantajlarının uygulanması, ülkelerin kalkınmasında önemli bir rol oynadığı görüşü bildirilmiştir (Trostle, 2010). Türkiye ekonomisinde 1990 yıllardan sonra önemli temel değişiklikler göstermiştir. 1994 yılında Türkiye ile Avrupa Birliği (AB) arasında imzalanan gümrük birliği anlaşması ile birlikte ortaya çıkan ticari serbestleşme, bu değişimin ana faktörlerinden biridir (Erugur ve Çakmak, 2005; Karlı ve ark., 2004). Örneğin yumuşak mallar için ihracat/ithalat oranı 2001 yılında % 4 iken, 2007 yılında % 0,3’e gerilemiştir (Ozun ve Turk, 2010).

İhracatın ithalata bağımlılığı veya ihracatın ithalat içeriği, ihracatçı sektörlerdeki üretimde ne kadar ithal girdi kullanıldığıyla ilgilidir (Kaya ve ark., 2012). Bu kavram ile ilgili olarak, üretimde kullanılan girdiler yurtiçi ve yurtdışı olarak ayrımına tabi tutulmaktadır. Birinci bölümde yer verdiğimiz üzere, Dünya’da ve Türkiye’de yüksek cari açığın ekonomi için bir sorun olduğunu ifade edip, cari açığın belirleyicilerini ortaya koyarak çözüm önerileri getiren çok sayıda çalışma bulunmaktadır (Kaya, 2016). Bu çalışmalarda son yıllarda özellikle gelişmekte olan ülkelerde, ihraç malların üretiminde ithal girdi kullanımının yükseldiği ve ihracatın ithalata bağımlılığının arttığı belirtilmektedir. Cari açığın söz konusu olduğu bir ekonomide ihracatın ithalata bağımlılık oranının yüksek olmasının kötüye işaret olduğu ifade edilmektedir. Ancak bu durum her koşulda geçerli olmayabilir (Dulda ve Öcal, 2016). Örneğin, 2014 yılı OECD verilerine göre Çin 236 milyar \$ cari fazla veren bir ülke olmasına rağmen, ihracatının

ithalata bağımlılığı (% 19,53) yüksek kabul edilebilecek bir seviyededir. Türkiye’de aynı yıl için ihracatın ithalata bağımlılık oranı %18,17’dir (Demir, 2015). Bu durumda ihracatın ithalata bağımlılığının yüksekliğinin cari denge üzerinde her zaman olumsuz etkileri olacağını söylemek, ihracatın ithalat bağımlılığının ekonomik etkileri ile ilgili olarak genel geçer hükümlerde bulunmak doğru değildir. Özetle, ihracatın ithalata bağımlılığının veya ihracatın ithalat içeriğinin nedenlerinin her ülke açısından iyi çözümlenmesi gerekmektedir (Kekeç ve Kuzu, 2018).

İhracatın ithalat içeriği en yüksek olan ülke olan Almanya % 7,94 oranında cari fazla vermektedir. Benzer bir durum ihracatın ithalata bağımlılığı nispeten yüksek olan Suudi Arabistan, Rusya, Güney Kore ve Japonya için de geçerlidir. Öte yandan ihracatın ithalata bağımlılığının nispeten düşük olduğu Arjantin’de % 1,6 oranında cari açık görülmektedir. Benzer bir durum ihracatın ithalata bağımlılığı nispeten düşük olan ABD ve Brezilya için söz konusu iken, Rusya gibi ülkeler için geçerli değildir (Akın, 2019). Dolayısıyla ihracatın ithalata bağımlılığı ile cari denge arasında genelleştirilebilecek bir ilişki söz konusu değildir.

Tablo 3. Seçilmiş ülkelere ait toplam mal ve hizmet ihracatının yüzdeler dağılımı

Ülkeler	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Avustralya	22,2	19,9	21,4	21,5	20,0	21,0	20,0	19,3	21,2	22,0	21,2	20,4
Fransa	28,6	27	26,8	28,4	29,2	29,4	29,7	30,6	30,2	30,9	31,7	31,8
Almanya	30,8	38,1	42,6	45,1	46,3	45,4	45,6	46,9	46,1	47,2	47,4	46,9
İtalya	25,6	24,6	25,1	26,9	28,4	28,6	29,1	29,7	29,3	30,7	31,4	31,5
Japonya	10,6	14,0	15,0	14,9	14,5	15,9	17,5	17,6	16,3	17,8	18,5	17,5
Meksika	25,4	26,2	29,7	31,0	32,3	31,3	31,9	34,5	37	37,7	39,3	38,8
Portekiz	28,2	27,7	30,1	34,5	37,8	39,6	40,2	40,6	40,2	42,7	43,4	43,5
İspanya	28,6	25,0	26,0	29,5	31,5	33,0	33,5	33,6	33,9	35,1	35,1	34,9
ABD	10,7	10,0	12,3	13,5	13,5	13,5	13,5	12,4	11,9	12,2	12,3	11,7
Brezilya	10,2	15,2	10,9	10,9	11,6	11,9	11,7	11,0	12,9	12,5	12,5	12,5
Çin	20,9	33,8	26,3	26,6	25,5	24,6	24,1	22,0	19,6	19,6	19,0	19,0
Rusya	40,9	32,6	27,1	28,1	26,9	25,8	27,1	28,7	25,9	26,1	30,5	28,3
Türkiye	19,9	21,9	21,2	23,0	24,4	23,8	25,2	24,5	23,1	26,0	31,2	32,7

Kaynak: https://www.oecd-ilibrary.org/trade/trade-in-goods-and-services/indicator/english_0fe445d9-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fthematicgrouping%2F20cce8d6-en

Tablo 3’de seçilmiş ülkelere ait toplam mal ve hizmet ihracat yüzdeleri verilmiştir. Tablo 3 incelendiğinde; Japonya, ABD, Brezilya ve Çin gibi ülkelerin hizmet ihracat düzeylerinin diğer ülkelere oldukça düşük seviyelerde olduğu anlaşılırken, Fransa, Almanya, Meksika, Portekiz, İspanya ve Türkiye ülkelerinin

hizmet ihracat düzeylerinin ise yüksek olduğu saptanmıştır. Türkiye ise seçilmiş ülkeler arasında 6.cı hizmet ihracat düzeylerine sahip olduğu anlaşılmıştır.

Teignier 2018 yılında yapısal dönüşümde ticaret rolü adlı çalışmasında uluslararası ticarete atıfta bulunarak, rekabetçiliğin teşvik edilmesinin gıda bağımlılığını azaltıcı bir unsur olduğunu, ayrıca yapısal dönüşümünü kolaylaştırabildiğini ve böylelikle ülkelerin ithalat kotalarını azaltmalarını sağlayabildiğini bildirmiştir (Teignier, 2018). Anderson (2017) ise gıda ve tarım ticaret politikaları üzerine yazmış olduğu el kitabında; bazen ticaret önlemlerinin sadece uluslararası gıda piyasalarındaki şokları azaltmaya yetemediğini, aynı zamanda birçok ülkede de benzer durumlara eşlik sorunlarla karşılaşılabileceğini aktarmıştır (Anderson, 2017).

Monoleli ve arkadaşları da işletmelerin performansı ve ticaret destek politikalarının ticaret rekabetçiliğinin geliştirilmesi üzerindeki etkilerinin arazi mülkiyeti yapılarının yanısıra gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasındaki ekstra ticaret ilişkileri arasındaki önemli farklar açısından karmaşık bir hal aldığını vurgulamaktadır (Manoleli ve ark., 2004). Romanya’da dış ticaret üzerindeki etkisi adlı yapılan çalışmada da bunun sonucu olarak ise dış ticarete rekabetçiliğinin artırılması yönünde temel argümanın ekonomik verimliliğin artacağı ve uzun vadede tüm ulusal sektörlerin yapısını ve iç fonksiyonel mekanizmasını geliştireceği konusunda görüş bildirmektedirler (Andrei ve ark., 2020).

Tablo 4. Seçilmiş Ülkelere Ait Toplam mal ve hizmet ithalatının yüzdeler dağılımı

Ülkeler	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Avustralya	22,1	21,7	20,5	21,7	21,3	21,5	21,5	21,5	20,6	21,4	21,6	20,1
Fransa	27,3	26,9	28,1	30,4	30,5	30,4	30,8	31,2	30,9	32,0	32,8	32,8
Almanya	30,7	32,9	37,3	40,1	40,2	39,7	39,0	39,3	38,7	40,2	41,2	41,1
İtalya	24,8	24,7	26,9	28,3	27,3	26,2	26,2	26,7	26,0	27,9	29,0	28,5
Japonya	9,2	12,5	13,6	15,5	16,1	18,2	20,0	18,0	15,3	16,8	18,3	17,2
Meksika	27,0	27,7	31,1	32,4	33,5	32,5	33,1	36,6	39,0	39,5	41,3	39,1
Portekiz	39,2	35,9	37,7	38,6	38,3	38,5	40,1	39,9	39,1	41,7	43,0	43,3
İspanya	31,5	29,8	27,0	29,3	29,4	29,0	30,4	30,6	29,9	31,5	32,4	31,9
ABD	14,4	15,5	15,7	17,3	17,0	16,5	16,4	15,3	14,6	15,0	15,2	14,6
Brezilya	12,5	11,8	11,9	12,4	13,2	14,0	13,7	14,1	12,1	11,8	11,8	11,8
Çin	18,5	28,4	22,7	24,2	22,8	22,1	21,6	18,5	17,4	17,9	18,2	18,2
Rusya	22,1	19,8	19,4	20,0	20,2	20,4	20,7	20,7	20,7	20,8	20,6	20,8
Türkiye	22,5	24,3	25,5	30,3	28,5	28,7	28,6	26,6	25,2	29,7	31,3	29,9

Kaynak: https://www.oecd-ilibrary.org/trade/trade-in-goods-and-services/indicator/english_0fe445d9-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fthematicgrouping%2F20ce8d6-en

Bielik ve arkadaşlarının 2013 yılında Çekler ve Slovakların dış ticaretlerini incelediğini çalışmalarında; son 20 yıl içerisinde Visegrad Grubu üyeleri de dahil olmak üzere birçok Avrupa ülkesinin dış ticaretlerinin etkilendiğini bildirmektedirler. Özellikle tarımsal üretimlerinin hacmi önemli ölçüde azaldığı, buna karşın ise ticari faaliyetlerinin hacmi ve değerlerinin sürekli artış gösterdiğini vurgulamışlardır (Bielik ve ark., 2013).

Tablo 4’de seçilmiş ülkelere ait toplam mal ve hizmet ithalat yüzdeleri verilmiştir. Tablo 4 incelendiğinde; Avusturalya, Japonya, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Brezilya ve Çin gibi ülkelerin hizmet ithalat düzeylerinin diğer ülkelere oldukça düşük seviyelerde olduğu gözlenirken, Fransa, Almanya, Meksika, Portekiz, İspanya’nın en yüksek hizmet ithalat düzeylerinin olduğu tespit edilmiştir.

2.2.2. Türkiye’de İhracatın İthalata Bağımlılığının Ana Nedenleri

İhracatın ithalata bağımlılığının cari açığın en önemli belirleyicilerinden biri olduğu konusundaki tartışma Türkiye’de ihracatın ithalata bağımlılığının nedenlerinin araştırılarak, bu bağımlılığın cari denge üzerindeki etkisinin ortaya konulmasını gerektirmektedir (Sönmezler ve ark., 2017). Her ülkenin kendi ekonomik koşulları içinde değerlendirilmesi gereken ihracatın ithalata bağımlılığının Türkiye’ye özgü nedenleri literatürdeki çalışmalar ışığında aşağıda özetlenmektedir (Atış Gacaner ve Saygılı, 2014; Turan ve Barak, 2016). İhracatın ithalata bağımlılığına neden olan bu faktörler, ayrı ayrı etkilere sahip olmakla birlikte, bazı faktörlerin etkilerinin birbirinden bağımsız olarak değerlendirilmesi her zaman mümkün olmamakta, yani zincirleme bir etkiden de söz edilebilmektedir (Aydoğan ve Kaya, 2012). Aşağıda ilk olarak Türkiye’de ihracatın ithalata bağımlılığına neden olan ve bunu artıran faktörler ele alınmakta ve ardından bunu araştıran çalışmaların bulgularına yer verilmektedir.

- Benimsenen sanayileşme stratejisi ve ihracatın teknolojik yapısı
- Benimsenen kur politikası
- Enerjide dışa bağımlılık ve enerji fiyatları
- Dahilde işleme rejimi

Türkiye’nin toplam ithalatın yaklaşık dörtte birini ithal ara mallar teşkil etmekte olup, bu durum ithal girdilerin yerli üretimde yaygın olarak kullanıldığını göstermektedir. Bu kısmen son on yılda, küreselleşme ve entegrasyonla küresel değer zincirine yönelme tarafından açıklanabilir. Diğer bir açıklama, yıllar içinde, Türkiye’de üretim için gerekli girdilerin yurt içinde yeterli miktarda üretilmediği ya da yerel

firmaların beceri ve teknoloji konusunda gerekli yetkinliği edinememesidir. Fiyat ve kalite avantajları, ithal girdilerde yükseliş eğilimini besleyen ek faktörler olup ve bu da ithalat bağımlılığını Türkiye ekonomisinin yapısal bir özelliği haline getirmiştir (Erduman ve ark., 2019). Sektörel firmalar; malların kalitesi, malın yurt içinden temin imkanları, firma mülkiyet biçimi, yönetim biçimi, organizasyonel yapıları gibi etkiler nedeniyle ara ve yatırım malını yurt dışından temin etme yoluna gidebilir (Saygılı ve ark., 2010).

1980 sonrasında Türkiye ekonomisinde 24 Ocak Kararları ile birlikte dışa açılma dönemine geçilmiştir. Önce tarım, ardından köyden kente göçle birlikte tarımdan sanayiye geçiş ve sanayide teknolojik altyapının artmasıyla da üretim içinde ara mal talebinde artışlar meydana gelmiştir. Dışa açılma politikaları ithalatın daha da artmasına ve ihracatın ithalata bağımlı bir yapıya kavuşmasında etkili olmuştur. Özellikle kalite, marka gibi önemli etkenler üretim yapısına girdiğinde ithalat gittikçe artmıştır. 1980 yılında ihracatın büyük çoğunluğu işlenmemiş tarım ürünlerinden oluşmaktayken 2000'lerde gıda ve tekstil gibi düşük teknolojili sanayi ürünleri ihracata konu olmuştur. Gelişen dünya ve sürekli değişen teknolojik faktörlerle zaman içinde üretim yapısı düşük teknolojiden orta ve yüksek teknoloji gerektiren ürünlere evrilmiştir (Bengisu, 2017).

İthalata bağımlılık derecesi ve zaman içindeki gelişimi, özellikle Türkiye gibi nispeten yüksek cari işlemler açığı olan gelişmekte olan ülkeler için önemli konulardır. İthalat bağımlılığı, özellikle yüksek büyüme dönemlerinde yüksek cari işlemler açığına neden olmakla kalmamakta, aynı zamanda döviz amortismanından kaynaklanan fiyat artışlarını da sınırlamaktadır. Ayrıca, TL'nin değer düşüklüğu dönemlerinde cari hesabın yeniden dengelenmesini uzatmaktadır (Erduman ve ark., 2019).

Aker 2008 yılında Türkiye'de İthalatın Belirleyicileri adlı makalesinde yaptığı analiz sonucunda ithalat ve ihracat arasında ilişki olduğunu, bazı ithalatın ihracat üretimi için kullanıldığını ve ithalatın çoğunun yerel tüketim veya yerel üretim için mal üretmek için kullanıldığını ifade etmiştir (Aker, 2008). Saatçioğlu (2005) 1990-2002 yılları arasında ithalat büyüklüğünü belirleyen faktörleri inceleyen çalışmasında; ithalat bağımlı değişken, ihracat açıklama gücüne sahip değişken olarak alındığında ulaşılan yüksek ihracat esneklik katsayısı sonucunda, ihracat gelirlerindeki artışın ithalatın finansmanı için kullanıldığını sonucuna ulaşmıştır (Saatçioğlu, 2005).

Türkiye dış ticareti ve yapısı incelendiğinde ihracat ürünlerinin konusu ile ilişkili şekilde ithal ara mal ve hammadde satın alımının gerçekleştiği görülmektedir. Bu

durum ihraç gelirlerinin ithalat yoluyla belirli bir kısmının yurt dışına tekrar aktarımı olarak karşımıza çıkmaktadır. İhracata dayalı bir büyüme modeli için bu durumun sürdürülebilir olmadığı politikalarda da karşımıza çıkmaktadır. Cari işlemler bilanço açıklarının yükselmesine neden olan ara mal ve hammadde üretimi için teşvik ve destekler bunu destekler niteliktedir. Özellikle 2007-2013 yıllarını kapsayan Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda ihracatın ithalat bağımlılığı hususunda durulmaktadır. Planda yüksek oranda ithal bağımlılığının katma değer artışının önünde engel olduğu yer almaktadır. 2014-2018 yıllarını kapsayan Onuncu Kalkınma Planı'nda reel ihracat artışının ithalat artışından yüksek olması, ihracatın ithalata bağımlı yapısının kırılması ve ihraç ürünlerinde yüksek teknoloji ürünlerin payının artırılması hedeflenmiştir. Onuncu Kalkınma Planı da genel olarak ihracatın dış bağımlılığını azaltacak politikalarla sürdürülebilir olduğu ifade edilmiştir (Karakaş, 2017).

2.2.2.1. Benimsenen Sanayileşme Stratejisi ve İhracatın Teknolojik Yapısı

Boratav'a (2003) göre, gelişmekte olan ülkeler, düşük ve orta teknoloji yoğun ürünlerin üretim ve ticareti ile dünya piyasalarında gelişmiş ülkelere göre daha çok yer almaktadırlar (Konak, 2018). Dünya ticaretinden daha fazla pay alma çabası ile yüksek katma değer içeren teknoloji yoğun ürün üretimine yönelen bu ülkeler, bu üretimin ihtiyaç duyduğu ürünleri yurt içinde üretecek teknolojik yapıya sahip olmadıkları için dışa bağımlı üretim yapmak durumunda kalmaktadırlar (Topal, 2010). Bu üretim yapısı, üretim ve ihracatın ithalata bağımlılığının ana nedenlerinden birini oluşturmakta ve bu bağımlılık cari açık sorununun ana kaynakları arasında gösterilmektedir (İnançlı ve Konak, 2011).

Akbaş ve Şentürk'e (2013) göre, 1980'de uygulanmaya başlanan ihracata dayalı büyüme ve sanayileşme stratejisi kapsamında Türkiye'de ihracat artışına yönelik politikalar izlenmiştir. Bu strateji ile sanayinin kendi ara ve yatırım mallarını üreterek ithalattan daha yüksek düzeyde ihracat artışı sağlanması yoluyla ekonomik büyüme hedeflenmiştir. Ancak bu dönemde Türkiye, ihraç ettiği mallar için gerekli olan ara ve yatırım malını üretecek üretim yapısına sahip değildir. Bu durumda ihracat artışı, ihracatı yapılacak olan malların üretiminde kullanılacak ara ve yatırım mallarının ithalatına bağımlı olmaktadır (Akbaş ve Şentürk, 2013). Aydın ve diğerleri (2010), ithal ara ve yatırım malı kullanımındaki artış ve dış ticaretin uzmanlaşma yapısında görülen

değişmenin büyümenin sürdürülebilirliğini etkilediğini ifade etmektedirler (Aydın ve ark., 2010).

Taymaz ve diğerleri (2011), Türkiye’de dış ticaretin uzmanlaşma yapısının üç farklı dönemde ele alınabileceğini vurgulamaktadır (Taymaz ve ark., 2011). İhracatın sektörel yapısında gıda ve içecek ürünlerinin ağırlıkta olduğu 1970’li yıllar ilk dönem olarak kabul edilirken, ikinci dönem tekstil ve hazır giyimin ağırlıkta olduğu 1980’li yılları kapsamakta ve bu sektörün ağırlığı 1990’lı yılların ortalarına kadar sürmektedir. 1990’lı yıllardan itibaren, ihracatta makine ve otomotiv sektörlerinin ağırlıkta olduğu görülmektedir. Dolayısıyla Türkiye’nin üretim ve ihracat yapısının teknoloji düzeyi her geçen dönem ilerlemiştir. Ancak bu ilerleme ile birlikte ithal girdi gereksinimi de artmıştır (Özmen, 2014).

2.2.2.2. Benimsenen Kur Politikası

1989’da Türkiye’de sermaye hareketlerinin serbestleştirilmesi sonucu, ülkeye yabancı sermaye girişleri hızlanmıştır. Buna rağmen 1990’lı yıllarda izlenen reel döviz kuru hedefi ile ulusal paranın değerlenmesi engellenmiştir. Ancak 2001 krizinde uygulanan politikalara rağmen TL aşırı değerlenmiştir (Albayrak, 2012). Bu durum ithal ürünleri daha ucuz hale getirmesi nedeniyle ihracata dönük sanayi açısından ithal girdileri yerel girdilere göre daha cazip hale getirmiştir (Tayara, 2019). Düşük döviz kuru, yurtiçi üretimi ithal girdilere aşırı bağımlı hale getirerek ihracatın ithalata bağımlılığını artırmıştır (Eşiyok, 2012; Hepaktan ve Karayalı, 2009).

Yeldan’a (2010) göre, son yıllarda ihracatta ortaya çıkan artış eğilimi ucuz ithal girdilerin montaj hattı üretiminde düşük emek yoğunluğu ve düşük katma değerlerle işlenmesi sonucu oluşmaktadır (Yeldan ve ark., 2010).

2000’li yıllardan itibaren Türkiye’de izlenen ekonomi politikaları büyümeyi, üretim artışı yerine yabancı sermaye girişine bağımlı hale getirmiştir (Alabayır ve Muzır, 2016). Bu dönemde yabancı sermaye girişlerini cazip hale getirmek için düşük kur-yüksek faiz kurgusu uygulanmıştır (Yeldan ve ark., 2010). İhracat yapabilmek için ithalat yapma zorunluluğu, ithalatın yabancı sermaye girişi ile finanse edilmesi durumunda ekonomik büyümenin cari açığa neden olması sonucunu ortaya koymaktadır (Eşiyok, 2012).

2.2.2.3. Enerjide Dışa Bağımlılık ve Enerji Fiyatları

Türkiye’de enerji kullanımında yerli üretimin geliştirilememesi giderek artan oranlarda dışa bağımlı enerji kullanımına neden olmuştur. Ülkenin artan enerji ihtiyacı yerli enerji üretimindeki yetersizlik nedeniyle, üretimde yabancı enerjinin ana girdilerden biri haline gelmesine neden olmuştur. Enerji talebinin yaklaşık % 48’inin yerli üretimle karşılandığı 1990 yılından 2010 yılına gelindiğinde bu oran % 28’e gerilemiştir (Demir, 2013). Türkiye’nin ithalat bağımlılığı kömürde % 41,2, petrolde % 92,3 ve doğalgazda % 98 olarak hesaplanmaktadır. Genel enerji ithalatı ortalaması alındığında ise bu bağımlılık oranı yaklaşık % 72’dir (Sefer ve Usupbeyli, 2015). Enerji fiyatlarındaki dalgalanmalar ithalata bağımlılıktaki yükseklik nedeniyle girdi olarak petrol ve doğalgaz ithal edip kullanan sektörlerin ithal girdi maliyetlerinde artışa neden olmakta ve dış ticaret dengesini olumsuz etkilemektedir (Ersungur ve ark., 2011; Özkan, 2017).

Enerji fiyatlarındaki hızlı yükselme cari açıklara neden olabilir. Ancak fiyatlardaki normalleşmeyle birlikte cari açıkların da azalması gerekmektedir. Enerji fiyatlarındaki azalmanın her zaman cari açıkların azalmasına neden olmaması yukarıdaki tartışmanın her zaman geçerli olmayacağını göstermektedir (Karagöl ve Erdoğan, 2018). Çünkü enerjide dışa bağımlılık cari açık nedeni değildir. Örneğin, Çin ve Almanya da enerjide dışa bağımlıdır ama cari açık yerine cari fazla vermektedirler. 2002 öncesi çok düşük cari açık düzeyine sahip olan Türkiye de her zaman enerji ithal eden bir ülke olmuştur (Ersungur ve ark., 2011; Özkan, 2017).

2.2.2.4. Dahilde İşleme Rejimi

‘Dahilde işleme rejimi’ ihracatın ithalata bağımlılığını artıran bir başka ana unsurdur. Dahilde işleme rejimi, belirli bir süre içinde işlendikten sonra ihraç edilmek koşuluyla gümrük vergisi vb. vergiler ödenmeksizin ithal edilen girdilerin ihraç mallarının üretiminde kullanılmasına olanak sağlayan bir teşvik sistemidir (Başkol, 2016). Bu teşvik sisteminin amacı, ihracata dayalı sanayileşme stratejisi kapsamında, uluslararası piyasalardan ucuz hammadde ve ara malını vergi muafiyeti ile temin ederek, ihracatta rekabet üstünlüğü kazanmaktır (Sayılğan ve Şenol, 2010; Takım ve Ersungur, 2010).

2012 yılından itibaren resmi kanallardan dahilde işleme rejimi ile ilgili veri paylaşımı durdurulmuştur. Verisi bulunan 4 yıl için (2008-2012) 273 milyar dolarlık ihracat, dahilde işleme rejimi kapsamında gerçekleştirilirken, bu yıllardaki 634 milyar dolarlık toplam ihracatın % 43'ünün dahilde işleme rejimi kapsamında gerçekleştirildiği görülmektedir (Sönmezler ve ark., 2017). Dört büyük sektör dahilde işleme rejimi kapsamındaki ihracatta % 68 payla öne çıkmaktadır. Bunlardan otomotiv ya da motorlu taşıtlar sektörü % 25 pay alırken, demir-çelik sektörü % 21, dokuma giyim sektörü % 12, gıda sektörü ise % 10 paya sahiptir (Özdemir, 2018).

Dahilde işleme rejimi Türkiye'de yürürlüğe girdiği tarihten itibaren ihracat artışı sağlamakla birlikte ithal ara malı kullanımını teşvik etmesi nedeniyle yurtiçi üretimi olumsuz yönde etkileyerek ihracatın ithalata bağımlılığında artışa neden olmuştur. Bu etki birçok çalışmada ortaya konulmuştur (Albayrak, 2012; Aydın ve ark., 2010; Demir, 2015; Paçaman, 2010; Sönmezler ve ark., 2017). Bu çalışmalarda ihracatın ithalata bağımlılığının bu rejim nedeniyle giderek arttığı ve var olan dış ticaret açığını olumsuz yönde etkilediği belirtilmektedir.

Başkol (2016)'un aktarımına göre; 2000 yılında tekstil ve hazır giyim sektörüne dahilde işleme rejiminin incelendiği bir çalışmada tekstil ve hazır giyim sektöründe pazar payının maliyet avantajının kaybedilmesi nedeniyle daraldığı ve maliyetleri düşürmek amacıyla dahilde işleme rejiminden önemli ölçüde yararlandığını belirtmiştir. Ancak dahilde işleme rejimi kapsamında özellikle Uzakdoğu ülkelerinden sübvansiyonlu ve dumpingli ithal edilen iplik ve kumaş gibi ürünlerin ihraç ürünlerinde kullanılmak yerine iç piyasaya sürülmesi sonucu oluşan haksız rekabet ortamının dahilde işleme rejiminin amacından uzaklaşmasına neden olduğunu ifade edilmektedir (Başkol, 2016).

Sönmez (2009), dahilde işleme rejiminin ihracatın ana eksenini oluşturduğunu, ihracatın ithalata bağımlılığında artışa neden olduğunu ve 100 dolarlık ihracat için 1996 yılında 56 dolarlık ithalat yapılırken, bu oranın 2006 yılında 68 dolara yaklaştığını ifade etmektedir. Ayrıca ihracata dönük üretimlerini analiz ettiği demir- çelik, makine-teçhizat, otomotiv, kimya sanayilerinin üretimlerinde ithal girdi kullanımının %70-80'lere ulaştığını ve bu sektörlerin "ihracatçı" görünmekle birlikte aslında gerçekleştirilen ihracatın ithalata bağımlı olduğuna vurgu yaparak aslında "ithalatçı" olduklarını ileri sürmüştür (Sönmez, 2009).

Yükseler ve Türkan (2008), 1997-2005 döneminde dahilde işleme rejimi kapsamında ihracat koşuluyla gerçekleştirilen ithalatı inceledikleri çalışmalarında,

öngörülen ithalat/öngörülen ihracat oranının % 56'dan % 65'e, gerçekleşen ithalat/gerçekleşen ihracat oranının ise % 45'den % 56'ya yükseldiğini ifade etmişlerdir. Bu bulgular neticesinde imalat sanayi ihracatının önemli ölçüde ithalata bağımlı olduğu sonucuna ulaşmışlardır (Yükseler ve Türkan, 2008).

Takım ve Ersungur (2010), Türkiye'de geleneksel sektörlerde bile dahilde işleme rejimi uygulaması ile ihracatın ithalata bağımlılığının arttığını ifade etmişlerdir. Dahilde işleme rejiminin ithal ara malını özendirme nedeniyle gerçekleşen ihracatta ülke katma değerinin düşük olmasına neden olduğu sonucuna ulaşmışlardır. 1996-2007 döneminde ihracat için elektronik sektöründe %77, demir-çelikte % 72, elektrikli makinelerde ve lastikte % 66, deri ve köselede % 65, taşıt araçlarında % 64, kimyasallarda % 63'lük ithal girdi kullanılmasının, ihracat artışı ile birlikte ithalatta da artışın bir göstergesi olarak değerlendirilebileceğini ve dahilde işleme rejiminin ithal ara malı kullanımını teşvik ederek yerli üretime büyük zarar verdiğini belirtmişlerdir (Takım ve Ersungur, 2010).

Cebeci Kocaefe ve Yılmaz (2013), dahilde işleme rejiminin Türkiye'de firmalar tarafından tercih edilmesinin ana sebebinin girdi maliyetlerini düşürmesi olduğunu ifade etmişlerdir. Hammadde ve ara mallarının yurt içinde istenen kalitede olmaması veya zamanında tedarik edilememesi ve düşük maliyetle yurt dışından tedarik edilmesi nedeniyle ithal girdi kullanımının artmasıyla dışa bağımlılığı artırdığını ve yerli ara malı üretimini olumsuz yönde etkilediğini belirtmişlerdir (Kocaefe ve Yılmaz, 2013).

Başkol (2016), 1996-2011 döneminde öngörülen ithalatın öngörülen ihracata oranı olan döviz kullanım oranı üzerinden ithal girdi oranlarını hesaplamış, bu oranın elektronik sektöründe % 73,4, demir-çelik sektöründe % 65, demir-dışı metaller sektöründe % 64,3, kimya sektöründe % 51,4, deri ve kösele sektöründe % 49,6, elektrikli makine sektöründe % 48,7 gibi yüksek değerlerde olduğunu tespit ederek ihracatçı sektörlerde ithal girdi kullanımının yüksekliğine dikkat çekmiştir (Başkol, 2016).

Dahilde işleme rejiminin uygulanması sırasında, ticaret politikası önlemlerinin etkin bir biçimde kullanılarak iç piyasanın korunması ve canlı tutulması gerekmektedir. Bunun yanında, dahilde işleme rejimi kapsamında ihraç edilen ürünlerin üretiminde kullanılan ithal hammadde ve ara malının belge/izin süresi içerisinde ihracatının gerçekleştirildiğinin kontrolü sağlanmalıdır (Kocaefe ve Yılmaz, 2013). Dahilde işleme rejimi kapsamında ithal edilen malların yerli piyasada değiştirilerek sistemin kötüye kullanılması ve ithal edilen mallar yerine ikinci kalite mallar kullanılarak üretilen

ürünlerin ihraç edilmesi kaçakçılık nedeniyle devletin vergi kaybına yol açmaktadır (Esen ve ark., 2019). Kullanıcı firmalara yarar sağlayan dahilde işleme rejimi uygulamalarının ekonomiyi ve yerli üreticiyi olumsuz etkilememesi ve ihracatta ithalata bağımlılığa yol açarak dış ticaret açığına neden olmaması için uygulamada kontrol ve kısıtlamalar getirilmesi gerekmektedir. Avrupa Birliği'nde dahilde işleme rejimi uygulamaları % 5 oranında seyrederken, Türkiye'de bu oran yaklaşık % 70'tir (Asar, 2017).

Dahilde işleme rejiminin Türkiye uygulaması ile ilgili literatür özetindeki tartışmalar, rejimin ihracatı artırmak için uygulanmaya başlanmasına rağmen, uygulamadaki hatalar ve yurtdışı ara malı üretimindeki maliyet, tedarik ve kalite dezavantajları nedeniyle artan oranda ithal ara malına bağımlı bir ihracat yapısının ortaya çıkmasına neden olduğunu ortaya koymaktadır (Aydın ve ark., 2010; Öztürk, 2018).

2.3. Türkiye'nin İthalat ve İhracat Rakamlarının İncelenmesi

Tablo 5'de Türkiye'nin yıllar itibariyle ithalat ve ihracat oranları gösterilmektedir.

Tablo 5. Türkiye'nin yıllar itibariyle ithalat ve ihracat oranlarının incelenmesi (milyar \$)

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış ticaret dengesi	Dış ticaret hacmi	İthalatı karşılama oranı (%)
	Birim	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değer	
2000	64,2	-4,2	58,9	4,6	109,0	36,5	-1,09
2005	85,6	6,1	80,2	7,2	106,8	72,9	-1,07
2010	100,0	3,5	100,0	8,4	100,0	100,0	1
2011	111,5	11,6	114,89	15,0	97,0	106,3	0,97
2012	108,4	-2,7	111,9	-2,5	96,9	123,6	0,96
2013	108,5	0,1	110,1	-1,6	98,6	122,8	0,98
2014	107,0	-1,4	107	-2,9	100,1	129,4	1
2015	96,7	-9,6	90,3	-15,6	107,1	130,7	-1,07
2016	92,3	-4,5	82	-9,0	112,6	135,6	-1,12
2017	93,5	1,3	88,1	7,5	106,09	147,5	-1,06
2018	95,7	2,4	92,9	5,5	102,9	154,4	-1,03
2019	91,5	-4,3	89,0	-4,2	102,8	164,6	-1,02
2020-8	90,1	-1,3	55,2	-5,4	72,6	94,4	-1,63

Kaynak: <https://web.tuik.gov.tr/tr/classification-categories/sub-categories/#>

Türkiye'nin ihracat oranları incelendiğinde yüzdelerik değişim olarak en düşük paydayı 2015 yılında - % 9,6 düşüş eğilim gösterdiği gözlenirken, en yüksek ihracat oranına % 11,6 ile 2011 yılında elde edildiği gözlenmektedir. İthalat oranları yine 2015 yılında - % 15,6'lık oran ile en düşük paya sahip iken, 2011 yılında % 15,0'lık bir payda ile en yüksek orana sahiptir. Türkiye'nin dış ticaret hacmi açısından en fazla 2019 yılında olduğu gözlenirken, 2000 yılında ise en düşük dış ticaret hacmine sahip olduğu belirlenmiştir. İthalatın ihracat ile karşılama oranı incelendiğinde ise; en düşük payın 2020-8 yılında, en yüksek paydanın ise 2010 ve 2014 yılında olduğu gözlenmiştir.

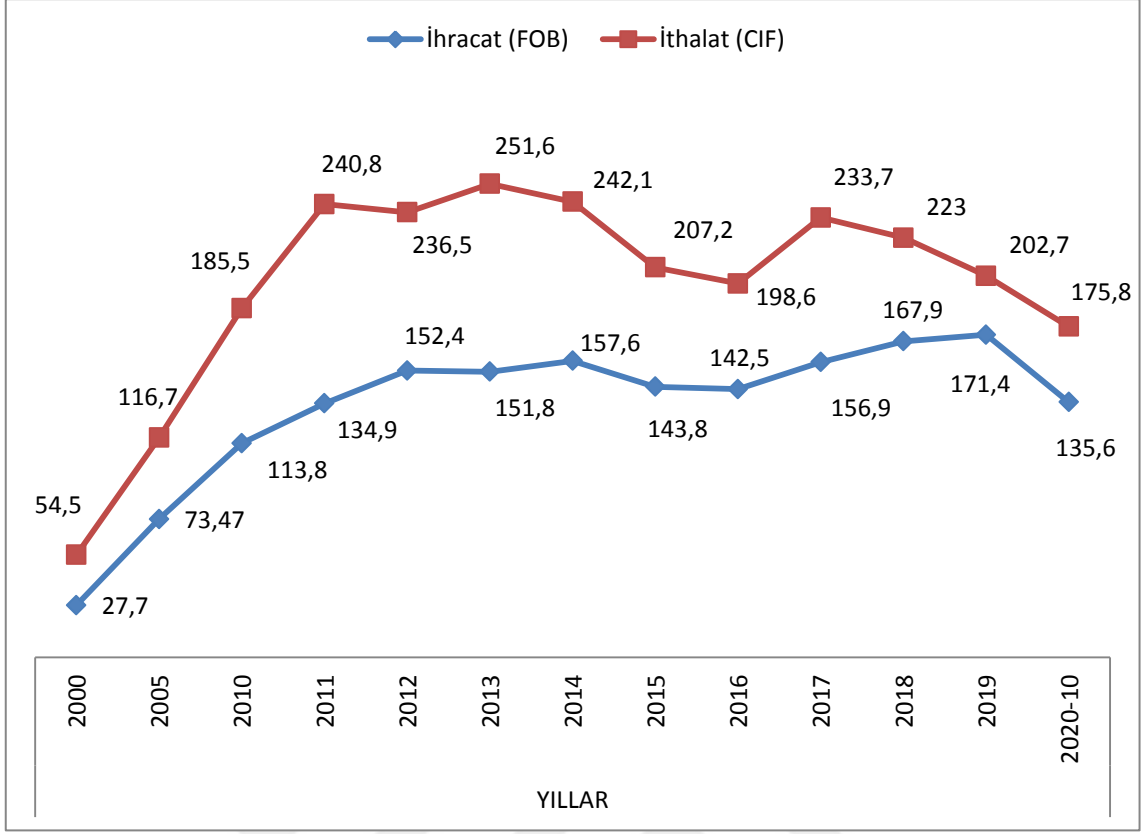
Tablo 6'da Türkiye'nin dış ticaret değerleri gösterilmiştir.

Tablo 6. Türkiye'nin Dış ticaret değerleri (Milyar Dolar)

	YILLAR												
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 -10
İhracat (FOB)	27,7	73,47	113,8	134,9	152,4	151,8	157,6	143,8	142,5	156,9	167,9	171,4	135,6
İthalat (CIF)	54,5	116,7	185,5	240,8	236,5	251,6	242,1	207,2	198,6	233,7	223,0	202,7	175,8
Dış Ticaret Hacmi	82,2	190,2	299,4	375,7	389,0	403,4	399,7	351,0	341,1	390,7	390,9	374,1	311,4
Dış Ticaret Açığı	-26,7	-43,2	-71,6	-105,9	-84,0	-99,8	-84,5	-63,3	-56,0	-76,8	-55,1	-31,2	-40,2
İhracatın ithalatı karşılama oranı	51	62,9	61,4	56	64,5	60,3	65,1	69,4	71,8	67,1	75,3	84,6	77,1

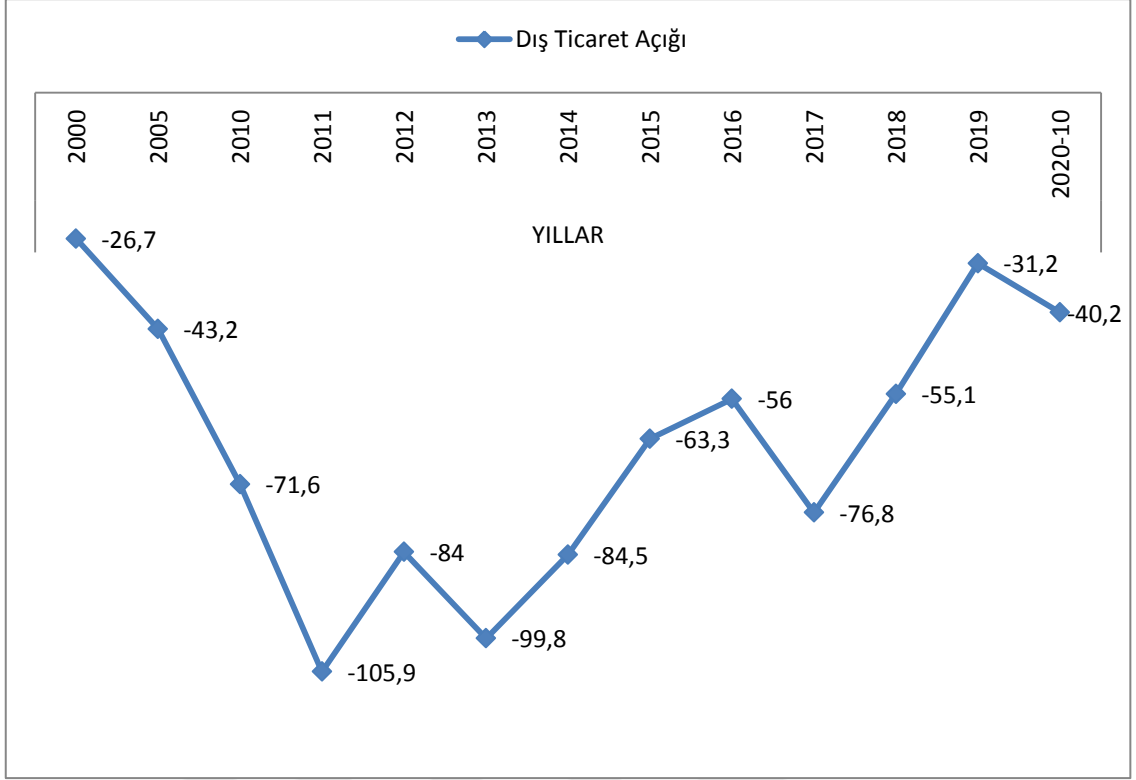
Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/dis-ticaret-istatistikleri-tuik-gts-2019-2020-ocak-eylul-donemi>,

Şekil 3'de Türkiye ihracat ve ithalat oranları gösterildi.



Şekil 3. Türkiye İhracat ve İthalat Oranlarının İncelenmesi

Şekil 4 incelendiğinde; Türkiye'nin dış ticaret açığı rakamlarının 2000'li yıllardan başlayarak 2011 yılına kadar hızlı bir düşük eğilimi içerisinde girdiği anlaşılmaktadır. 2011 yılından sonra ise kısmi olan dış ticaret açığının 2019 yılına gelindiğinde gittikçe daralmaya başladığı gözlenmektedir. İthalat oranlarındaki azalmanın temel etkenin 2016 yılından başlayarak artan bir döviz kurunun etkisi olduğu düşünülmektedir.



Şekil 4. Türkiye Yıllar itibariyle dış ticaret açığının incelenmesi

Şekil 4 incelendiğinde; Türkiye'nin dış ticaret açığının 2013 yılından başlayarak 2016 yılına kadar gerilediği, 2017 yılında ise cari açığın kısmi olarak büyüme gösterdiği, buna karşın artan döviz kurlarının etkisiyle 2018 ve 2019 yılında düşüş eğilimine devam ettiği gözlenmektedir.

Tablo 2.7'de Türkiye'nin sektörler bazında yıllık dış ticaret tutarları özetlendi. Buna göre; Sanayi için işlem görmüş hammaddeler en yüksek paydayı aldığı gözlenirken, en düşük paydayı işlem görmüş diğer yakıt ve yağlar, başka yer de belirtilmeyen diğer mallar ve sanayi ile ilgili olmayan taşıma araç ve gereçleri sektörlerin aldığı anlaşılmaktadır.

Tablo 7. Türkiye'nin Sektörler Bazında Yıllık İhracat Tutarları (milyar \$)

BEC Adı	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sanayi için işlem görmüş hammaddeler	131,8	117,1	114,8	138	138,9	131,3	89,1
Yatırım (sermaye) malları (taşımacılık araçları hariç)	41,4	38,8	38,7	38,4	37,8	34,3	23,2
Taşımacılık araçlarının aksam ve parçaları	23,4	22,4	23,8	26,9	28	26,3	13,8
Yarı dayanıklı tüketim malları	23,7	21,5	21,1	21,1	21,4	20,7	12,1
Yatırım mallarının aksam ve parçaları	18,8	17,3	18,4	20,4	18,8	17,7	11,1
Dayanıklı tüketim malları	19,9	17,1	16,5	17,7	18,5	20	10,1
Binek otomobilleri	15,7	16,7	18,7	20,7	18,8	15,6	9,3
Sanayi için işlem görmemiş hammaddeler	18,4	13,6	12,9	17,6	18,6	16,5	10,5
İşlem görmemiş yakıt ve yağlar	23	13,5	9,7	13,7	17,8	15,7	6,8
Dayanısız tüketim malları	17,3	14,9	14,4	14,7	14,5	14,6	9,2
Sanayi ile ilgili taşımacılık araç ve gereçleri	12,7	13,4	14	14,3	13,4	13,4	6,9
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmiş tüketim malları	11,2	10,1	9,5	10,2	10,6	10,5	7,1
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmemiş tüketim malları	8,7	8,5	8,3	8,8	8,3	8,6	5,5
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmiş hammaddeler	4,8	4	3,9	4,7	5,8	6,1	4
Esası yiyecek ve içecek olan işletmeler	4,4	4	4	4	3,7	3,8	2,9
Motor benzini ve diğer hafif yağlar	4,2	3,3	2,8	3,3	3,4	3	0,898
İşlem görmüş diğer yakıt ve yağlar	1	3,1	2,8	4,3	4,6	3,8	1,9
Başka yer de belirtilmeyen diğer mallar	1,7	1,3	1,3	1,5	1,6	1,7	1
Sanayi ile ilgili olmayan taşıma araç ve gereçleri	0,572	0,560	0,666	2,3	1	0,869	0,595

Kaynak: <https://web.tuik.gov.tr/classification-categories/sub-categories-sub-components/>

Türkiye'nin yıllar itibariyle ithalatını gerçekleştirdiği ürünlerin gruplara göre dağılımları Tablo 8'de gösterilmektedir.

Tablo 8. Türkiye'nin yıllar itibariyle ithalatını gerçekleştirdiği ürünlerin gruplara göre dağılımı (Milyar \$)

BEC Adı	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
İşlem görmemiş yakıt ve yağlar	-6,64	199,9	-10,69	52,62	7,7	-17,85	-59,38
Sanayi ile ilgili olmayan taşıma araç ve gereçleri	-5,58	-2,16	18,84	243,63	-56,24	-13,2	-35,92
Esası yiyecek ve içecek olan işletmeler	27,48	-16,94	-1,75	20,33	22,48	5,07	-42,74
Başka yer de belirtilmeyen diğer mallar	28,49	-22,33	-0,31	18	8,04	0,33	-51,02
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmemiş tüketim malları	13,6	-2,2	-2,63	5,74	-5,21	2,9	-46,24
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmiş tüketim malları	10,29	-9,72	-5,93	7,26	4,21	-0,74	-41,33
Sanayi ile ilgili taşımacılık araç ve gereçleri	11,04	5,12	4,41	2,5	-6,47	-0,05	-55,95
Taşımacılık araçlarının aksam ve parçaları	2,29	-4,36	6,37	12,9	4,23	-6,06	-55,61
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmiş hammaddeler	2,88	-8,95	1,85	-1,31	-7,99	4,46	-32,6
Sanayi için işlem görmüş hammaddeler	-4,49	-11,18	-1,98	20,2	0,67	-5,47	-41,08
Dayanıklı tüketim malları	7,53	-14,13	-3,89	7,45	4,7	7,96	-57,2
Yatırım mallarının aksam ve parçaları	0,44	-8,2	6,46	10,89	-7,77	-5,78	-45,47
Sanayi için işlem görmemiş hammaddeler	-4,87	-26,02	-5,52	36,56	5,78	-10,99	-45,04
Binek otomobilleri	-6,04	6,13	11,93	11,11	-9,53	-16,72	-48,8
Dayanaksız tüketim malları	6,47	-14,32	-2,91	1,95	-1,55	0,75	-45,1
Yarı dayanıklı tüketim malları	5,99	-9,0	-2,2	0,01	1,32	-2,94	-50,15
Yatırım (sermaye) malları (taşımacılık araçları hariç)	-3,63	-6,27	-0,22	-0,81	-1,67	-9,14	-40,59
İşlem görmüş diğer yakıt ve yağlar	-11,19	-41,27	-28,3	41,4	29,71	-11,61	-65,24
Motor benzini ve diğer hafif yağlar	-4,2	-22,71	-15,48	18,8	3,3	-10,51	-78,15

Kaynak: <https://web.tuik.gov.tr/tr/classification-categories/sub-categories-sub-components/>, Renkli olan kutucuklar negatif eğilim olmasından dolayı renklendirilmiştir.

Tablo 9’da Türkiye’nin ihracat ve ithalat oranları ürün grupları açısından özetlendi. Buna göre ihracat düzeyinde en çok ara mallar ile tüketim mallarının etkili olduğu gözlenirken, diğer gruplarda yer alan ürünlerin en düşük ihracat ürünleri olduğu anlaşılmıştır. İthalat ürünlerinde ise ara mallar en çok ithalat edilen ürün olmakla beraber, ikincil olarak yatırım mallarının izlediği görülmektedir.

Tablo 9. Türkiye’nin yıllar itibariyle ihracat ve ithalat oranlarının ürün grupları açısından incelenmesi

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-8
İhracat								
Yatırım Malları	16,7	17,5	16,5	16,6	19,2	20,9	21,6	13,39
Ara Malları	80,6	78,8	71,6	69,8	76,4	84,2	85,3	56,89
Tüketim Malları	63,3	68,8	61,9	61,8	67,9	71,0	72,7	47,17
Diğerleri	0,66	1,24	0,87	0,87	0,79	0,86	1,10	0,86
Toplam İhracat	161,4	166,5	150,9	149,2	164,4	177,1	180,8	118,3
İthalat								
Yatırım Malları	37,68	36,5	35,6	35,9	33,4	30,1	26,0	21,6
Ara Malları	189,1	181,5	146,8	135,7	173,7	174,8	162,5	117,7
Tüketim Malları	33,35	32,5	30,7	29,9	30,8	25,4	21,1	16,3
Diğerleri	0,63	0,42	0,41	0,41	0,72	0,78	0,55	0,42
Toplam İthalat	260,8	213,6	202,1	202,1	238,7	231,1	210,3	156,1

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/dis-ticaret-istatistikleri-2019-2020-ocak-agustos-donemi-genel-ticaret-sistemi%20%C3%9C%20Gruplar%C4%B1na%20G%C3%B6re%20D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret>

Tablo 10’da Türkiye’nin ihracat düzeyinde en yüksek paydayı OECD ülkeleri alırken, İslam konferansı teşkilatı ikinci sırada kendisine yer bulduğu gözlenirken, en düşük ihracat payına Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) ülkeleri ve Türkiye Cumhuriyetleri ülkeleri ile gerçekleştirdikleri gözlenmektedir.

Tablo 10. Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre İhracat ve İthalat Oranlarının Dağılımı (Milyar \$)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-8
İhracat													
OECD ülkeleri	19,67	45,84	57,39	67,11	66,29	75,5	82,62	80,73	82,92	88,80	101,0	99,32	75,97
EFTA ülkeleri	0,32	0,82	2,41	1,88	2,6	1,76	3,83	6,23	3,33	1,68	2,33	1,79	1,46
Karadeniz ekonomik işbirliği	2,46	8,62	14,45	17,76	18,79	21,72	20,78	15,42	13,8	16,58	19,39	20,4	16,27
Ekonomik işbirliği teşkilatı	0,87	2,67	7,61	9,29	16,56	12,83	12,75	10,53	10,5	9,12	8,03	8,7	6,84
Bağımsız devletler topluluğu	1,51	4,78	10,28	13,37	15,07	13,52	12,34	8,11	5,59	7,20	8,5	9,55	8,10
Türkiye cumhuriyetleri	0,57	1,40	3,92	5,04	5,84	7,43	7,63	5,77	4,35	4,54	4,41	5,1	4,43
İslam konferansı teşkilatı	3,57	13,06	32,47	37,32	55,21	54,24	53,78	46,59	44,34	48,62	44,84	48,7	34,94
Avrupa Birliği	15,68	41,53	52,93	62,58	59,39	58,23	62,14	56,47	59,98	67,98	77,42	76,72	56,14
İthalat													
OECD ülkeleri	36,4	67,6	94,7	122,3	114,7	125,1	117,4	102,4	101,5	117,2	107,9	93,9	84,91
EFTA ülkeleri	1,15	4,43	4,0	5,84	5,23	10,6	5,71	3,13	3,16	7,77	3,61	4,05	6,11
Karadeniz ekonomik işbirliği	6,69	20,3	32,9	38,7	41,5	41,2	40,9	31,5	24,1	30,6	32,8	32,4	22,14
Ekonomik işbirliği teşkilatı	1,54	5,04	11,6	17,3	16,4	14,8	13,4	9,31	7,73	11,2	10,4	6,88	3,61
Bağımsız devletler topluluğu	4,45	14,0	24,6	27,9	30,5	28,8	28,2	23,1	17,7	22,8	25,2	25,9	16,64
Türkiye cumhuriyetleri	0,62	1,2	2,92	3,64	3,55	3,6	2,99	2,68	2,60	3,18	2,95	3,16	2,36
İslam konferansı teşkilatı	6,32	9,74	22,2	31,4	31,6	32,0	29,1	22,4	23,1	31,9	28,4	24,8	25,53
Avrupa Birliği	25,8	48,0	67,7	85,5	82,0	86,1	82,8	73,1	72,1	78,6	73,3	63,9	57,54

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/dis-ticaret-istatistikleri-2019-2020-ocak-agustos-donemi-genel-ticaret-sistemi%20C3%9Cİke%20Gruplar%C4%B1na%20G%C3%B6re%20D%C4%B1%20Ticaret>

2.4. Otomotiv Sektörüne Genel Bir Bakış

Otomotiv sektörü, karayolu araçlarını ve bu araçların yapımında kullanılan parçaları imal eden sanayi dalı olarak tanımlanmaktadır (T.V.B. 2003).

Otomotiv sektörü araçları imal eden “ana sanayi” ile araçlara ait yedek parça ve aksamaları üreten “yan sanayi” olacak şekilde iki alt sektörü kapsamaktadır (İSO 2002, s.1). Otomotiv sektöründe genellikle hat üretimi “assembly line” uygulanmaktadır. Göstergeler, parça üretimleri, jant, koltuk döşeme, silecekler, egzoz, yol bilgisayarı, hava yastığı gibi parçalar ise yan sanayi de bağımsız firmalar tarafından üretilmektedir (Teker ve Felekoğlu 2007).

20. yüzyılda uluslararası ticaretin gelişmesinde önemli rol oynayan otomotiv sanayisi, dünya ekonomisinde de önemli ve büyük bir yere sahiptir. Otomotiv sektörü, uluslararası ekonomideki payı ve kazandırdıkları itibariyle “sanayilerin sanayisi” olarak adlandırılmaktadır (Khan, 2011).

Dünya’da altı ülkeye ait yirmiye yakın şirket, otomotiv sanayisinin %90’dan fazlasına hakimdir. Otomobil üretimi, motorlu araç üretimi içerisinde yaklaşık %70’lik bir orana sahiptir. Türkiye içinde bu oran geçerlidir (İSO, 2002). 2003 yılında 60 ülkede 59 milyon motorlu araç yapılmıştır. Küresel üretim planlaması bu 60 ülkenin şartları dikkate alınarak oluşturulmaktadır ve üretimin %80’i 5 ülkeye ait 10 şirket tarafından yapılmaktadır (OSD 2004).

2.4.1. Otomotiv Sektörü ve Ürün Tanımı

Otomotiv yan sanayi sektörü, her türlü taşıt aracı üreten işletmeleri, bu işletmelere montaj ve yedek parça düzeyinde üretim yapan tedarikçileri, taşıt bakım, onarım ve servis noktalarını ve taşıt satışı yapan işletmeler gibi geniş bir kitleye istihdam alanı yaratmaktadır. Yan sanayi, ana sanayi üretici işletmelerinin kendi üretim planlarına dahil etmedikleri ürün ve yarı ürün parçalarının tedariğini sağlayan sanayi dalı olarak tanımlanmaktadır (Calantone ve ark., 2006).

Otomotiv yan sanayi sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin farklı sektörlere üretim yapmasından dolayı ürün gruplarında bir bütünlük bulunmamaktadır. Pazar araştırması ve analizleri yapan Uluslararası Ticaret Merkezi (ITC) bünyesindeki trademap.org veri tabanı internet sitesine göre Türkiye’de taşıt araçları için ihraç edilen otomotiv yan sanayi ürünleri aşağıda özetlenmiştir (Diamantopoulos ve Kakkos, 2007).

- Motor aksam ve parçaları.
- Vites kutuları ile ilgili aksam ve parçalar.
- Fren ve servo-frenler ile ilgili aksam ve parçalar.
- Tekerlekler ile ilgili aksam ve parçalar.
- Kranklar ve krank milleri.
- Rulmanlar.
- Aküler.
- Taşıyıcı ve hareket ettirici dingiller ve bunların aksam ve parçaları.
- Tamponlar ve bunların aksam ve parçaları.
- Şasi aksamı.
- Contalar.
- Debriyaj ve aksam parçaları.
- Dorse, römork ve yarı römorklar.
- Ateşleme cihazları.

Bir taşıt aracının üretiminde yaklaşık 2500 farklı ürün çeşidinin bir araya getirildiği düşünülürse sektörün büyüklüğü net olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca ana sanayi işletmelerinin genel olarak montaj işine odaklandıkları ve yedek parça üretiminde seviyeyi düşük tuttukları bilindiğinden otomotiv sektöründeki potansiyelin ve işgücünün önemli ölçüde yan sanayi alanında olduğu görülmektedir (Pişkin, 2017).

2.4.2. Otomotiv Sektörünün Önemi

Ekonominin lokomotifi olarak görülen otomotiv sanayi, diğer sanayi dalları ile hatta ekonominin diğer sektörleri ile yakından ilişkilidir (TVB, 2003). Otomotiv sektörü, demir-çelik sanayi ilk sırada olmak üzere, petrol-kimya, lastik, cam, elektrik, elektronik gibi birçok sektörün gelişiminde de rol almaktadır (İTO, 2003). Turizm, inşaat, tarım ve ulaştırma gibi sektörlerin ihtiyaç duyduğu her türlü araçta otomotiv sanayisinin ürettiği motorlu araçlar ile sağlanmaktadır.

Otomotiv sanayi ülkeler için büyük öneme sahiptir. Dünyada 2000’li yıllarda 3-4 milyon çalışanı, 9-10 milyon yan sanayi çalışanı, 5-6 milyon satış ve satış sonrası hizmetler çalışanı, yaklaşık 20 milyon kişiye istihdam sağlayan bir sektördür. Otomotiv sektörü, dünyada küreselleşmenin en fazla olduğu sektörler arasındadır (Yaşlı, 2018). Otomotiv sanayisi, dünyada sağladığı 500 milyar dolarlık cirosu, ana ve yan sanayi dallarına sunduğu istihdam imkanı, sermaye yatırımları, bilgisayar uygulamaları ve

teknolojik gelişmeler ile dünya ekonomisine miktar ve değer olarak yaptığı katkının önemi dikkat çekici boyuttadır (Akçay, 2008). Dünya Ticaret Örgütü'nün kayıtlarına göre ticaret hacminin hemen hemen %7'si otomotiv sektörü tarafından oluşturulmaktadır.

2.4.3. Otomotiv Sektörünün Gelişimi

Otomotiv sanayi, 1769 yılında buharlı araç ile başlayan yıllar içerisinde büyük bir sektör haline gelen önemli bir dünya pazarıdır. Nicolas Joseph Cugnot tarafından 1769 yılında yapılan buharlı araç, tarihte kendiliğinden hareket edebilen ilk dıştan yanmalı otomobil olmuştur. 1829 yılında Sır Goldsworthy Gurney'in buharlı araç buluşu ise saatte 25 km hızla gitmekteydi. O yıllar için 25 km hız önemli bir başarı demektir (Güner, 2013).

Karl Benz ve Gottlieb Dalmer adlı iki Alman tarafından 1885 yılında ilk benzinli otomobilin üretimi yapılmıştır. Benz, içten yanmalı motorun araçlara uygulanabilmesi için isim hakkını almıştır ve tarihte benzinle çalışan ilk otomobili bulan kişi Karl Benz olarak kalmıştır (İktisadi Sektörler Genel Müdürlüğü, 2002).

20. yüzyılda Amerika'nın seri üretime geçmesi ile otomobil piyasası hız kazanmıştır. Avrupa seri üretime 1929 yılında geçebilmiştir. 1950'lerden sonra otomobil üretiminde önemli bir yükseliş gerçekleşmiştir. I. ve II. Dünya savaşı zamanında yaşanan krizler insanların otomobile olan ilgisini azaltmamıştır. Hatta I. Dünya savaşının otomotiv sanayisinin gelişmesinde önemli rolü bulunmaktadır. Dünya savaşlarından sonra otomobil, tank, kamyon, zıhlı araç, uçak imal edilmiştir (Güner, 2013).

Otomotiv sanayi ABD'nin önderliğinde gelişmiş olsa da kısa sürede tüm dünya ülkelerine yayılmıştır. 1960'lı yıllardan sonra Japonya otomotiv sanayinde önemli bir yükseliş yakalamıştır. Japonya, 1970 yılından sonra motorlu araç üretiminde başarılı ihracatçı bir ülke olmuştur (Khan, 2011).

Türkiye'de ise ilk otomobilin hangi tarihte geldiği kesin olarak bilinmemekle birlikte, 1902 yılında Sultan II. Abdülhamit'in döneminde geldiği görülmektedir. Meşrutiyetin ilanından sonra birçok yenilik ile birlikte otomobillerde Türkiye'ye gelmeye başlamıştır. Otomobil, dünya da 1769 yıllarında tanınmış olmasına rağmen Türkiye'ye çok geç gelmiştir. Otomobil ihracatını gerçekleştiren ülkelerin Türkiye

pazarını yatırım yapmaya değmeyecek görmesi bu duruma neden olmuştur (Güner, 2013).

1928 yılında Ford Motor Fabrikası ile yirmi beş yıllık bir sözleşme imzalanarak Türkiye’de ilk montaj imalatının kurulumu gerçekleşmiştir. Bu durum ekonomi için çok önemli bir adım olarak görülmüştür ancak 1930 yılında tüm dünya da yaşanan kriz nedeni ile beklenen kalkınma sağlanamamıştır. Türkiye’de 1930 yılında yaşanan kriz nedeniyle otomotiv sektöründe 1950’li yıllara kadar bir başarı sağlayamamıştır (Yurtseven, 2012).

1960 yılında Vehbi Koç tarafından Otosan kurulmuştur. Böylece Türkiye’de ilk montaj endüstrisinin adımı atılmıştır. 1961 yılında Türkiye’nin ilk otomobili “Devrim” dört buçuk ay gibi bir sürede Eskişehir Demiryolları fabrikasında dört prototip olarak yapılmıştır. 1966 yılında ise %53 yerli malzeme ile “Anadol” markalı otomobillerin seri üretimine başlanmıştır. Sonraki üç yıl içinde İtalyan Fiat markası ile “Tofaş” ve Fransız Renault markası ile “Oyak” seri otomobil montajı yapılmıştır (Akçay, 2008).

Günümüzde, Anadolu Isuzu, Anadolu Honda, Hyundai Assan, Mercedes- Benz Türk, Tofaş, Otokar, M.A.N, Temsa, Toyotasa, Türk Traktör, Ford Otosan, Oyak-Renault ve Uzel firmaları otomotiv sanayisinde yer alan firmalardan bazılarıdır (Akçay, 2008).

2.4.4. Dünyada ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü

Sanayileşme sürecini tamamlamış tüm ülkelerde otomotiv sektörü ekonominin sürükleyici kolu niteliğindedir. Otomotiv sektörü hem gelişmiş bir sanayi dalıdır hem de teknoloji seviyesine paralel olarak gelişmeye devam etmektedir. Sektörün ekonomideki sürükleyicilik etkisi, pazardaki diğer sektörler ve sanayi dalları ile ilişkisinin çok yakın olmasıdır. Ayrıca otomotiv sektörü, yan sanayisi ile birlikte ulaştırma, turizm, tarım ve inşaat sektörlerinin ihtiyacı olan her türlü taşıt araçlarını ve ekipmanlarını tedarik etme yeterliliğine sahiptir (Güner, 2013).

İstatistiksel anlamda kesin rakamlar üzerinden otomotiv yan sanayi sektörünün ekonomik büyüklüğünü anlamak güç olmaktadır. Otomotiv yan sanayi işletmelerinin ana sanayi işletmelerine bir yan kuruluş olarak faaliyet gösterebilmeleri ya da aynı işletmelerin yan sanayi ürünlerinin yanında başka sektörlerle hitap eden ürünler ürettiyor olmaları, işletme sayısı, işletme istihdamı ve işletme üretimi gibi istatistiksel verilerin hesaplanmasını zorlaştırmaktadır (Binay ve ark., 2006).

Tablo 11’de dünyadaki yıllık satışlar baz alınarak yapılan araştırmada en çok orijinal ekipman parçası (OEM) satan şletmeler gösterilmiştir. Otomotiv sektöründe olduğu gibi, otomotiv yan sanayi sektöründe de Alman, Japon, Kore ve ABD şletmeleri pazar payı bakımından öncü konumundadır.

Tablo 11. Uluslararası Orijinal Ekipman Parçası Tedarikçileri (Milyar \$)

	Firma	Ürünler	2015	2014
1	Robert Bosch Gmbh (Almanya)	Akaryakıt ve şasi sistemleri, akü teknolojisi, direksiyon sistemleri	44.825	44.240
2	Denso Corp. (Japonya)	Termal, çekiş kontrol, elektrik ve elektronik sistemler	36.030	32.365
3	Magna International Inc. (Kanada)	„Kaporta, şasi parçaları, araç üstü sistemler ve modüller.	32.134	36.325
4	Continental AG (Almanya)	Gelişmiş sürücü asistanı sistemleri, lastik, fren ve şasi sistemleri	31.480	33.287
5	ZF Friedrichshafen AG (Almanya)	şanzıman ve şasi parçaları, direksiyon sistemleri	29.518	22.192
6	Hyundai Mobis (Kore)	şasi, ön ve arka kokpit modülleri, hava yastıkları, sensörler	26.262	27.405
7	Aisin Seiki Co. (Japonya)	Kaporta, fren, şasi sistemleri	25.904	26.522
8	Faurecia (Fransa)	Emisyon kontrol teknolojileri, taşıt içi sistemler	22.967	25.043
9	Johnson Controls Inc. (ABD)	Otomotiv koltukları ve koltuk bileşenleri	20.071	22.041
10	Lear Corp. (ABD)	Elektrik dağıtım sistemleri	18.211	17.727

Kaynak: <https://www.autonews.com/assets/PDF/CA105764617.PDF>

Otomotiv sektörü yan sanayisiyle birlikte toplumların kalkınmasına ve endüstrileşmesine işlevsel olarak katkı sağlamaktadır. Sektörün ülke ekonomisine faydalarını şöyle sıralayabiliriz (Çolakoğu, 1999):

- Diğer sektörleri de canlı tutan bir yapıya sahiptir.
- Büyük ölçüde istihdam yaratır.
- Üretimde modern teknolojiden yararlanır.
- Endüstrileşme olgusunun toplumda yaygınlaşmasını sağlar.

Otomotiv sektörünü, otomotiv ana sanayi ve otomotiv yan sanayi olarak ayırdığımızda sektörlerin pazar paylarında değişiklik meydana gelmektedir. Aşağıdaki

Tablo 12’de Uludağ İhracatçı Birlikleri (UİB) Genel Sekreterliği’nin yayınladığı verilerden faydalanılarak Türkiye’de otomotiv yan sanayi sektörünün yıllar bazındaki ihracat rakamları gösterilmiştir.

Tablo 12. Otomotiv Yan Sanayi Sektörü Türkiye İhracat Rakamları (Milyar \$)

Yıllar	Değer (ABD Doları)	Değişim (%)
2000	263,6	4,89
2005	1.279,4	17
2010	5.381,5	9,47
2011	6.782,9	26
2012	6.542,5	-2,74
2013	7.292,7	11,55
2014	7.313,6	0,30
2015	6.507,7	-10,98
2016	6.663,8	2,41
2017	7.278,3	6,07
2018	8.202,8	12,09
2019	7.854,6	-3,35

Kaynak: Uludağ İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği, <http://uib.org.tr/tr/default.asp>

Türkiye’deki genel duruma bakıldığında, 2016 yılı itibariyle 176 farklı ülkeye otomotiv sektörüyle ilişkili ihracat gerçekleşmiş olup Türkiye dış satışlarının nakliye maliyetleri ve ihraç yapılan ülkelerdeki uluslararası ticaret zorlukları gibi sebeplerle ağırlıklı olarak Avrupa pazarına odaklandığı görülmektedir. Genel olarak değerlendirildiğinde, 141 milyar dolarlık dış alıma karşılık 156 milyar dolarlık dış satış yapılmıştır. Bu neticede otomotiv sektörü geçmiş dönemdeki 10 yıl boyunca net yurt dışı alım ve satımlarda 15 milyar dolar dış ticaret fazlası vermiştir (Pişkin, 2017).

Tablo 13. İhracat kayıt değerleri

YILLAR	TEKSTİL	KONFEKSİYON	YAŞ MEYVE SEB.	M.S. MAMULLERİ	TAŞIT ARAÇ.	TOPLAM ÜİB İHRACATI	DEĞİŞİM %
2000	440,0	345,5	54,2	125,1	2.636,8	3.601,9	4,89
2005	791,7	539,9	117,4	145,0	12.794,4	14.497,4	17
2010	933,9	495,3	101,4	178,9	15.746,7	18.536,3	8
2011	1.115,1	520,8	106,9	186,5	18.240,6	21.406,2	16
2012	1.210,8	495,8	94,0	189,6	16.838,7	20.433,6	-5
2013	1.352,5	517,3	107,5	177,2	19.067,2	22.884,3	12,04
2014	1.410,6	570,4	101,9	186,6	19.521,6	23.477,1	1
2015	1.210,6	498,5	104,9	165,2	18.676,8	22.172,0	-5,55
2016	1.143,9	507,3	101,3	160,7	21.095,0	24.526,7	10,62
2017	1.177,0	553,1	116,2	156,6	25.589,2	29.310,6	19,52
2018	1.267,0	634,5	130,9	176,3	28.464,0	32.845,6	12,09
2019	1.194,4	685,0	128,9	157,6	27.193,7	31.741,6	-3,35

*1987 Verileri Mart 1987 itibari ile verilmiştir. **Tekstil Konfeksiyon verileri müşterektir. ***1991 Eylül-Aralık dönemi itibari ile verilmiştir. ****1-9-93/31-12-93 dönemini ihtiva etmektedir. *****1-1-93 / 31-08-93 dönemini ihtiva etmektedir. Kaynak: <http://uib.org.tr/tr/default.html>

2.4.4.1. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Durumu

Her sektörde olduğu gibi otomotiv sanayisinin de yaşadığı bazı sorunlar bulunmaktadır. AR-GE yetersizliği, bilim ile ilişkilerin zayıf olması, model farklılıklarının oluşturduğu rekabet ortamı, kapasitenin verimli kullanılamaması yaşanan sorunların başında gelmektedir. Ayrıca sektör krize aşırı duyarlıdır, sektör finansman sorunlar yaşamaktadır ve girdi maliyetleri çok yüksektir.

Türkiye’de otomotiv sektörünün yaşadığı olumsuzlukların ana başlıkları şunlardır;

İthalat artışı: Türkiye otomotiv sektöründe ithalat ile ihracat arasındaki ilişkiye yönelik yapılan araştırma göstermektedir ki, ihracat yapabilmek için daima ithalat yapmak gerekmektedir. Bu da sektörde döviz girişi kadar döviz çıkışına neden olmaktadır. Otomotiv sanayi özellikle teknolojik gelişmelerden sonra yabancı sermayeye, ithal ürüne ve ithalata bağımlı bir hal almıştır (İnançlı ve Konak, 2011).

Ana ve yan sanayi arasında işbirliği eksikliği: 1960’lı yıllarda otomotiv sanayindeki tüm parçalar yine ana sanayi üreticileri tarafından üretilmekteydi. Ancak yan sanayiye yapılan yatırımların artması ve üretim kapasitesinin artması ile yan

sanayinin önemi artmış ve daha ağırlıklı üretim payı elde etmiştir.1960'lı yılların başlarında koltuk, lastik, döşeme, akümülatör ve kauçuk parçaların üretimi yapılmaktaydı. 1970 yılında ise daha çok yerli üretime dayalı entegre bir sektör oluşturarak, teknolojik, hassas ve kaliteli motor aksamı (piston, segman, supap) ve dişliler üretilmeye başlanmıştır (Alişoğlu 2001).

Korumacı ekonomi politikaları yan sanayinin büyümesine ve gelişmesine olanak sağlamıştır. 1980'li yıllarda ihracata dayalı büyüme politikaları ile otomotiv yan sanayi dışı açılmış ve küreselleşme sürecine girmiştir (Ünver, 2008).

Üretilen motorlu araçlar, otomotiv yan sanayinin gelişmesine olanak vermektedir. Üretilen araçlardaki yerli parça oranı %90'nın üstündedir (TÜBİTAK 2002).

Satış vergilerinin yüksekliği: Türkiye'de otomotiv sektörünü etkileyen en önemli konu tüketiciler açısından yüksek vergilerdir. Motorlu taşıtların satışında hem Katma Değer Vergisi (KDV) hem de Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) alınmaktadır. Motor silindir hacmi 1600 cc ve altındaki araçlardan alınan ÖTV oranı %37, motor silindir hacmi 1600 cc 'den yükseklerine uygulanan ÖTV oranı ise %84'tür. Bu oranlara sonra %18 KDV katılmaktadır (Yaşlı, 2018).

Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında Türkiye'de otomotiv ürünlerinden alınan vergiler ortalamasının çok üzerindedir. Devletin motorlu taşıtlardan elde ettiği ÖTV geliri diğer tüm faaliyetlerden elde ettiği ÖTV gelirin tamınının %26'sını içermektedir ((Yurtseven, 2012; Yaşlı, 2018).

Sektörün diğer sorunlar: Krizler, ekonomik sorunlar ve dalgalanmalar otomotiv sektörü için geçmişten bugüne kadar hayati sonuçlar doğurmuştur. Kriz dönemlerindeki talep azlığı sektörde kapasite daraltması en çok görülen olumsuzluktur. Kurlardaki değişimler, fiyat hareketliliği ve enflasyon belirsizliği sektörü etkileyen diğer sorunlardandır. Ayrıca işletmeler, devletin uyguladığı para ve maliye politikalarındaki istikrarsızlık nedeni ile uzun vadeli işlemler yapmaktan kaçınmaktadır (Yaşlı, 2018).

Sektörün en büyük sorunlarının başında kapasite düşüklüğü gelmektedir. Gerektiği gibi kullanılmayan etkisiz kapasitenin fazla olması nedeniyle işletmelerin maliyetleri artmaktadır. İşletmelerde bu durumda zarar etmemek için artan maliyetleri fiyatlara yansıtmaktadır (Yurtseven, 2012).

Otomotiv sektöründe, şirketler genel olarak yüksek fiyatlarla satış yapmaktadır. Bu yüzden son yıllarda yerli otomotive talep düşük olmakla birlikte, tüketiciler fiyatları hemen hemen aynı olan ithal ürünlere yönelmektedir. Yerli firmaların yüksek fiyatlı

otomobil satışı yaparak iç talebi karşılayamaması da sektörün sorunlarından bir diğeridir (Akmatov, 2008).

Türkiye ekonomisinde otomobil, kamyon, kamyonet, otobüs ve minibüs üretiminin amacının yerel piyasadan ziyade dünya piyasaları olduğu açıkça görülmektedir (Tablo 14).¹

Tablo 14. Otomotiv ana sanayi ihracat miktarlarının üretim miktarları içindeki payları

Yıl	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Hafif Ticari (Kamyonet + Minibüs)
	%	%	%	%	%	%	%
2009	76,13	23,16	70,07	75,37	10,74	40,59	68,02
2010	72,92	10,11	69,37	67,39	4,71	30,36	66,98
2011	69,20	10,46	70,85	60,87	0,27	18,44	67,69
2012	71,54	9,21	68,58	62,97	56,00	28,21	67,77
2013	76,47	10,16	73,26	53,90	91,83	18,95	74,82
2014	79,35	4,28	75,02	71,86	74,70	15,48	74,99
2015	76,44	3,93	72,90	64,94	81,26	6,27	73,66
2016	78,42	31,78	75,34	80,39	78,33	27,48	75,60
2017	80,62	33,19	75,72	86,06	83,21	19,02	76,51
2018	85,26	56,69	86,86	90,25	83,84	25,51	86,51

Kaynak: <http://uib.org.tr/tr/elektronik-kutuphane.html?t=%C4%B0statistikler%2COtomotiv>

Türkiye ekonomisinde otobüs ve midibüs üretiminde ithal ikameci uzmanlaşmanın yoğun olduğu açıkça gözlemlenmektedir (Tablo 15).

¹ 2012 yılı ve sonrasında minibüs üretiminde hem miktar hem de pazar bakımından keskin bir dönüş olduğu söylenebilir.

Tablo 15. Otomotiv ana sanayi ithalat miktarlarının yurt içi talep miktarları içindeki payları

Yıl	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Hafif Ticari (Kamyonet + Minibüs)
	%	%	%	%	%	%	%
2009	65,85	22,85	4,11	0,00	35,18	0,00	65,85
2010	69,47	31,55	4,41	0,00	40,38	0,00	69,47
2011	69,76	33,77	3,10	0,00	41,46	0,00	69,76
2012	73,65	31,62	2,19	0,00	41,58	0,00	73,65
2013	77,86	28,79	1,07	0,00	47,66	0,00	77,86
2014	73,21	28,45	7,50	0,00	45,71	0,00	73,21
2015	74,29	31,05	2,35	0,00	44,23	0,00	74,29
2016	74,65	33,45	1,33	0,00	47,54	0,00	74,65
2017	70,01	33,80	0,72	0,00	47,09	0,00	70,01
2018	66,40	41,27	0,81	0,00	50,16	0,00	66,40

Kaynak: <http://uib.org.tr/tr/elektronik-kutuphane.html?t=%C4%B0statistikler%2COtomotiv>

Üretim: 2000-2018 döneminde otomotiv ana sanayisi üretimi yaklaşık %217,75 (yıllık ortalama %8,61) büyüme gösterirken bu büyüme rakamına otomobil üretimi 159,05 puan katkı yapmıştır. Başka bir deyişle söz konusu dönemdeki otomotiv sektörü üretim büyümesinin yaklaşık %73,04'ü otomobil üretimi kaynaklıdır (Tablo 16).

Tablo 16. 2000-2018 dönemi otomotiv ana sanayi üretim büyümesi (2000-2018)

	Büyüme Oranı	Katkı (Puan)	Katkı (Pay)
	%	%	%
Otomobil	288,59	159,05	73,04
Kamyon	23,43	0,84	0,38
Kamyonet	136,39	49,99	22,96
Otobüs	81,87	0,69	0,32
Minibüs	303,93	7,76	3,56
Midibüs	-45,07	-0,57	-0,26
Otomotiv Ana Sanayi	217,75	217,75	100,00

Kaynak: <http://uib.org.tr/tr/elektronik-kutuphane.html?t=%C4%B0statistikler%2COtomotiv>

2008 yılında yaşanan küresel kriz, 2009 yılında bir önceki yıla göre %17,80 gerileyerek yaklaşık 511 bin adet seviyesine düşmüştür. 2011 yılında otomobil üretimi yaklaşık 640 bin adete yükselmiş ancak 2012 yılında iç ve dış talepteki daralma

sebebiyle otomobil üretimi %9,76 daralmıştır. Bu yıldan sonra otomobil üretimi artışa geçmiş ve 2017 yılında yaklaşık 1.143 bin adete yükselmiştir (Tablo 2.17).

2018 yılında Türk Lirası'nın değer kaybetmesi enflasyon ve faiz oranlarını yükseltirken ekonomik aktiviteyi yavaşlatmıştır. Bu yüzden bir taraftan döviz kuru ve enflasyondaki artış gelir artışları ile karşılanamadığı için yurt içi tüketicilerin otomobil tüketimi için ayırabileceği bütçe azalmış, diğer taraftan da faiz oranlarındaki artış da yurt içi tüketici bakımından otomobile sahip olmanın maliyetlerini oldukça artırdığı için yerli otomobil iç talebi %24,63 daralmıştır. Ayrıca bu yerli otomobil iç talebindeki daralmaya %5,02 oranında dış talep daralması eşlik etmiş ve 2018 yılı yerli otomobile olan toplam talep %8,75 daralmıştır ve bunların bir sonucu olarak da 2018 yılı otomobil üretim miktarı %10,19 oranında düşüş göstermiştir.

Kamyonet üretimi 2008 yılına kadar geçen dönemde her yıl artış göstermiş ve 2008 yılında yaklaşık 449 bin adete ulaşmıştır. Ancak 2008 küresel krizin yansıması olarak Türkiye ekonomisinde 2009 yılında yaşanan kriz sebebiyle bu yılda kamyonet üretimi bir önceki yıla göre %26,56 düşmüştür. 2010 yılında kamyonet üretimi %30,05 ve 2011 yılında %8,30 artmışsa da 2011 yılında yaklaşık 479 bin adet olan kamyonet üretimi 2012, 2013 ve 2014 yıllarında sırasıyla %10,95, %3,77 ve %12,34 gerileme göstermiştir. 2018 yılında kamyonet üretimi ise bir önceki yıla göre %7,14 oranında azalarak yaklaşık 429 bin adete düşmüştür (Tablo 17).

Tablo 17. Otomotiv ana sanayi üretim miktarları

Yıl	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Toplam
	Adet	Adet	Adet	Adet	Adet	Adet	Adet
2008	621.567	36.800	449.434	7.526	21.123	10.660	1.147.110
2009	510.931	8.246	330.044	5.931	11.829	2.624	869.605
2010	603.394	23.851	442.408	5.268	16.978	2.658	1.094.557
2011	639.734	37.396	479.110	6.907	22.475	3.509	1.189.131
2012	577.296	29.129	426.633	6.427	29.335	4.158	1.072.978
2013	633.604	30.082	410.556	8.345	37.750	5.197	1.125.534
2014	733.439	29.909	359.911	6.442	35.420	5.324	1.170.445
2015	791.027	35.838	468.933	8.789	47.078	7.131	1.358.796
2016	950.888	17.374	461.837	8.083	44.415	3.330	1.485.927
2017	1.142.906	23.502	462.389	8.166	55.036	3.732	1.695.731
2018	1.026.461	25.537	429.361	8.541	56.934	3.316	1.550.150

Kaynak: <http://uib.org.tr/tr/elektronik-kutuphane.html?t=%C4%B0statistikler%2COtomotiv>

Otomotiv ana sanayisi üretimi yedi yıllık dönemde yıllık ortalama minibüs üretimi %18,29, otomobil üretimi %9,55, Midibüs üretimi % 4,97 ve otobüs üretimi ise %6,46 oranında büyümüştür. Kamyon üretiminde ise söz konusu dönemde yıllık ortalama %0,21'lik bir küçülme olduğu göze çarpmaktadır (Tablo 18).

Tablo 18. Otomotiv ana sanayi yıllık ortalama büyüme oranları ve 2018 yılı büyüme oranı

	2010-2017	2018
	% değişim	% değişim
Otomobil	9,55	-10,19
Kamyon	-0,21	8,65
Kamyonet	0,63	-7,14
Otobüs	6,46	4,59
Minibüs	18,29	3,45
Midibüs	4,97	-11,15
Otomotiv Ana Sanayi	6,45	-%8,59

Kaynak: <http://uib.org.tr/tr/elektronik-kutuphane.html?t=%C4%B0statistikler%2COtomotiv>

2.5. Otomotiv Ana Sanayi Dış Ticareti (2000-2019)

2.5.1. Otomotiv Ana Sanayinde İhracat

2000 yılında 2,63 milyar Amerikan Doları (USD) olan Türk otomotiv sektörü ihracatı %103,38 (yıllık ortalama %8,98) artarak 27,19 milyar USD'ye yükselmiştir. Söz konusu 20 yıllık dönemde Türkiye toplam ihracatı ise %273,2 (yıllık ortalama %5,68) yükselerek yaklaşık 3,6 milyar USD'den 131,74 milyar USD'ye yükselmiştir (Tablo 19).

Tablo 19. Otomotiv sektörü ve Türkiye toplam ihracatı (USD) (milyar \$)

Yıl	Motorlu Kara Taşıtı, Treyler (Römork) ve Yarı Treyler (Yarı Römork) İmalatı	Tüm Sektörler
2000	2,63	3,60
2005	12,79	44,49
2010	15,23	113,88
2011	17,54	134,90
2012	16,76	152,46
2013	18,81	151,80
2014	19,72	157,61
2015	19,02	143,83
2016	21,60	142,52
2017	25,98	156,99
2018	28,53	167,92
2019	27,19	131,74
Yıllık Ortalama	8,98%	5,68%

Kaynak: TÜİK-Dış Ticaret İstatistikleri (ISIC Rev. 4)

2009-2018 dönemindeki %64,40'lık Türkiye ihracat artışının 15,05 puanı otomotiv sektörü ihracatındaki büyümenin katkısıdır. Başka bir şekilde ifade etmek gerekirse, söz konusu 9 yıllık dönemdeki Türkiye ihracat artışının %23,36'lık kısmı (%15,05/%64,40) otomotiv sektörü ihracatındaki artıştan kaynaklanmıştır (Tablo 2.20).

Tablo 20. Otomotiv sektörü ihracat artışının Türkiye toplam ihracat artışına katkısı (2009-2018)

Sıra Numarası	Sektör Kodu	Katkı (Puan)	Katkı (Pay)
1	29 (Motorlu kara taşıtları, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork))	15,05%	23,36%
2	10 (Gıda, içecekler ve tütün ürünleri)	5,30%	8,24%
3	28 (Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve ekipmanlar)	4,70%	7,31%
4	20 (Kimyasallar ve kimyasal ürünler)	4,24%	6,58%
5	24 (Ana metaller)	4,04%	6,28%
6	14 (Kereste, ağaç ürünleri ve mantar ürünleri (mobilya hariç); hasır ve örme malzemesinden (saz, saman vb.) ürünler)	3,97%	6,17%
7	13 (Tekstil, giyim eşyası, deri ve ilgili ürünler)	3,94%	6,12%
8	32 (Mobilya ve diğer mamul eşyalar)	3,63%	5,64%
9	27 (Elektrikli teçhizat)	3,47%	5,39%
10	25 (Fabrikasyon metal ürünler, makine ve ekipmanlar hariç)	3,44%	5,34%

Kaynak: TÜİK-Dış Ticaret İstatistikleri (ISIC Rev. 4)

2009-2020 döneminde Türkiye ekonomisinin en önemli döviz kazandırıcı iki sektörü 24 kodlu “ana metal sanayi” ve 29 kodlu “otomotiv sektörü” olmuştur. 2013 yılı ve sonrasında otomotiv sektörü Türkiye ekonomisinin en önemli 2. döviz kazandırıcı sektörü olduğu söylenebilir. 2018 yılında Türkiye toplam ihracatının %16,99'u otomotiv sektörü tarafından %11,45'i ise ana metal sanayi sektörü tarafından gerçekleştirilmiştir (Tablo 21). Çünkü 2016 yılı ve sonrasında otomotiv sektörü ihracatının Türkiye toplam ihracatı içindeki payı ile ana metal sanayi ihracatının Türkiye toplam ihracatı içindeki payı arasındaki fark artmaya başlamıştır. Bu durum ana metal sanayi ihracatındaki gelişmelerden ziyade otomotiv sektörü ihracatındaki gelişmelerle ilgilidir. Çünkü iki sektörün Türkiye toplam ihracatı içindeki payının

ayrışmaya başladığı yıl olan 2016 yılında dünyada çelik dış ticareti konusunda korumacı eğilimler henüz ortaya çıkmamıştı.



Tablo 21. Otomotiv sektörü ihracatının toplam ihracat içindeki payı

Sektör Kodu	2009	Sektör Kodu	2010	Sektör Kodu	2011	Sektör Kodu	2012	Sektör Kodu	2013	Sektör Kodu	2014	Sektör Kodu	2015	Sektör Kodu	2016	Sektör Kodu	2017	Sektör Kodu	2018	Sektör Kodu	2019	Sektör Kodu	2020	Sıra numarası
	%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%	
24	14,79	29	13,38	29	13,00	24	19,09	29	12,39	29	12,52	29	13,23	29	15,16	29	16,55	29	16,99	29	15,8	29	13,6	1
29	12,89	24	12,67	24	12,64	29	10,99	24	11,54	14	10,56	24	12,31	24	12,54	24	12,06	24	11,45	24	15,5	24	9,8	2
14	11,3	14	11,18	14	10,33	14	9,35	14	10,13	24	10,55	14	10,50	14	10,55	14	9,60	14	9,29	14	9,0	14	9,1	3
13	7,44	13	7,70	13	7,82	13	7,13	13	7,88	13	7,89	10	8,16	10	7,68	10	7,42	10	7,13	10	12,3	10	8,4	4
27	6,76	27	6,98	10	7,27	10	6,87	10	7,68	10	7,86	13	7,61	13	7,64	13	7,16	13	6,92	13	10,5	13	6,7	5
10	6,42	10	6,55	27	6,90	27	6,31	27	6,77	27	6,68	27	6,36	27	6,31	27	6,02	27	6,23	27	10,3	27	6,6	6
25	4,63	28	4,69	28	5,05	19	4,71	28	5,15	28	5,21	28	5,03	28	4,84	28	4,99	28	5,60	28	10,2	28	6,2	7
28	4,51	25	4,65	25	4,93	25	4,65	25	5,07	25	5,16	25	4,93	25	4,72	25	4,68	25	4,91	25	8,01	25	5,2	8
22	3,96	20	4,50	22	4,64	28	4,63	22	4,69	22	4,80	20	4,54	22	4,43	20	4,45	20	4,86	20	8,6	20	5,7	9
20	3,75	22	4,31	20	4,56	20	4,34	20	4,49	20	4,51	22	4,51	20	4,24	22	4,35	22	4,49	22	7,3	22	4,7	10

Kaynak: TÜİK-Dış Ticaret İstatistikleri (ISIC Rev. 4)

2.5.2. Otomotiv Ana Sanayinde İthalat

2000 yılında 3,41 milyar USD olan Türk otomotiv sektörü ithalatı %184,4 (yıllık ortalama %5,66) artarak 18,49 milyar USD'ye yükselmiştir. Bu 20 yıllık periyotta Türkiye toplam ithalatı ise % 50,88 (yıllık ortalama 5,23) yükselerek yaklaşık 6,9 milyar USD'den 135,6 milyar USD'ye yükselmiştir (Tablo 22).

Tablo 22. Otomotiv sektörü ve Türkiye toplam ithalatı (USD) (milyar dolar)

Yıl	Motorlu Kara Taşıtı, Treyler (Römork) ve Yarı Treyler (Yarı Römork) İmalatı	Tüm Sektörler
2000	3,41	6,90
2005	13,82	69,5
2010	16,15	85,54
2011	20,30	140,84
2012	17,21	146,54
2013	20,03	161,48
2014	21,07	166,50
2015	20,23	150,98
2016	22,76	149,24
2017	27,20	164,49
2018	29,83	177,16
2019	28,65	180,83
2020	18,49	135,6
Yıllık Ortalama Büyüme	5,66%	5,23%

Kaynak: TÜİK-Dış Ticaret İstatistikleri (ISIC Rev. 4)

Söz konusu 9 yıllık dönemdeki %58,27'lik Türkiye toplam ithalat artışının 5,05 puanı otomotiv sektörü ithalatı büyümesinin katkısıdır. Başka bir şekilde ifade etmek gerekirse, söz konusu 9 yıllık dönemdeki Türkiye ithalat artışının %8,67'lik kısmı otomotiv sektörü ithalatındaki artıştan kaynaklanmıştır (Tablo 23).

Tablo 23. Otomotiv sektörü ithalat artışının Türkiye toplam ithalat artışına katkısı(2009-2018)

Sıra Numarası	Sektör Kodu	Katkı (Puan)	Katkı (Pay)
1	24 (Ana metaller)	13,11%	22,50%
2	20 (Kimyasallar ve kimyasal ürünler)	8,32%	14,28%
3	29 (Motorlu kara taşıtları, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork))	5,05%	8,67%
4	28 (Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve ekipmanlar)	4,47%	7,68%
5	19 (Kok ve rafine petrol ürünleri)	3,62%	6,22%
6	0 (Tarım ürünleri ve ilgili hizmetler)	3,27%	5,62%
7	1 (Tarım ve avcılık ürünleri ve ilgili hizmetler)	3,19%	5,47%
8	26 (Orman ürünleri ve ilgili hizmetler)	2,73%	4,68%
9	38 (Kanalizasyon hizmetleri, kanalizasyon çamuru; atığın toplanması, işlenmesi ve bertarafı; maddelerin geri kazanımı; iyileştirme hizmetleri ve diğer atık yönetimi hizmetleri)	2,52%	4,33%
10	5 (Diğer hayvansal menşei ürünler)	2,31%	3,97%

Kaynak: TÜİK-Dış Ticaret İstatistikleri (ISIC Rev. 4)

2000-2020 döneminde otomotiv sektörü ithalatının Türkiye toplam ithalatı içindeki en yüksek payına %10,68 değeri ile 2016 yılında ulaşmıştır. Sonraki iki yılda otomotiv sektörü ithalatı Türkiye toplam ithalatı içindeki payı kademeli bir düşüş göstererek sırasıyla %9,23 ve %8,17'si olmuştur. Ancak halen 2020 yılı itibariyle Türkiye toplam ithalatı içinde en büyük paya sahip olan dördüncü sektör konumundadır (Tablo 24).

Tablo 24. Otomotiv sektörü ithalatının toplam ithalat içindeki payı

Sektör Kodu	2009	Sektör Kodu	2010	Sektör Kodu	2011	Sektör Kodu	2012	Sektör Kodu	2013	Sektör Kodu	2014	Sektör Kodu	2015	Sektör Kodu	2016	Sektör Kodu	2017	Sektör Kodu	2018	Sektör Kodu	2019	Sektör Kodu	2020	Sıra numarası
	%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%	
0	12,98	0	12,67	0	14,28	0	16,69	0	14,18	0	14,36	20	12,49	20	12,37	24	15,39	24	14,25	24	13,8	24	19,6	1
20	12,06	20	12,02	20	11,71	20	11,59	24	13,98	20	12,48	0	11,3	24	11,23	20	12,15	20	12,88	20	13,1	20	12,2	2
24	9,44	24	10,06	24	10,83	24	11,21	20	11,55	24	10,92	24	10,59	29	10,68	29	9,23	0	10,27	0	8,6	0	10,3	3
28	8,25	29	8,71	29	8,43	28	8,27	28	8,84	28	8,56	29	9,91	28	10,08	0	8,85	29	8,17	29	6,6	29	8,0	4
29	7,87	28	7,91	28	8,42	19	8,12	29	7,90	29	7,79	28	9,00	26	8,37	28	8,20	28	8,04	28	6,9	28	7,8	5
19	7,41	19	7,43	19	7,60	29	7,28	19	7,52	19	7,75	26	7,24	0	7,70	26	7,76	19	6,97	19	5,4	19	3,7	6
26	6,43	26	5,79	26	5,08	26	5,41	26	5,88	26	6,49	19	5,32	19	4,52	19	5,32	26	5,79	26	5,7	26	6,1	7
27	5,07	27	4,77	27	4,24	38	4,17	27	3,76	27	3,68	27	4,12	27	4,49	27	3,82	27	3,94	27	3,9	27	4,1	8
21	3,14	38	3,98	38	4,23	27	3,84	38	3,14	1	3,27	1	3,13	1	3,20	1	3,56	1	3,84	1	4,6	1	4,4	9
38	3,09	1	3,19	1	3,44	1	2,85	1	2,82	38	3,14	30	2,65	30	3,00	38	2,95	38	3,55	38	3,7	38	3,2	10

Kaynak: TÜİK-Dış Ticaret İstatistikleri (ISIC Rev. 4)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE İHRACATIN İTHALATA BAĞIMLILIĞININ EKONOMETRİK ANALİZİ

Bu bölümde, Türkiye otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığının otomotiv ihracatı üzerine etkisi, 1992-2019 dönemi için zaman serisi analizi yöntemleri kullanılarak araştırılacaktır. İlk olarak ekonometrik araştırmada kullanılacak model ve veri seti hakkında bilgi verilecek, çalışmada kullanılacak zaman serisi ekonometrisi yöntemleri açıklanacak ve ekonometrik analiz sonuçları değerlendirilecektir.

3.1. Model ve Veri Seti

Türkiye otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığının otomotiv ihracatı üzerine etkisi, 1992-2019 dönemini kapsayan yıllık veriler kullanılarak aşağıdaki logaritmik doğrusal denklemler aracılığıyla incelenecektir:

$$X_t = \beta_1 + \beta_2 Y_t + \beta_3 R_t + \beta_4 MD1_t + \varepsilon_{1t} \quad (1)$$

$$X_t = \beta_1 + \beta_2 Y_t + \beta_3 R_t + \beta_4 MD2_t + \varepsilon_{2t} \quad (2)$$

$$X_t = \beta_1 + \beta_2 Y_t + \beta_3 R_t + \beta_4 MD3_t + \varepsilon_{3t} \quad (3)$$

Burada X, ABD \$ cinsinden OSD ile TÜİK tarafından yayınlanan Türkiye otomotiv sektörü ihracatıdır. Bu veri önce nominal TL'ye dönüştürülmüş, sonra Türkiye GSYH deflatörü ile reel hale getirilmiş ve son olarak 2015=100 bazlı olacak şekilde endekslenmiştir. Y değişkeni, 2015=100 bazlı OECD reel GSYH değişkenidir ve OECD istatistiklerinden alınmıştır. R değişkeni, 2015=100 bazlı Reel Efektif Döviz Kuru değişkenidir ve St. Louis FED'in istatistiklerinden alınmıştır.

OSD, TÜİK verileri kullanılarak tarafımızca Türkiye otomotiv sektörü ihracatının ithalata bağımlılığı için 3 ayrı değişken oluşturulmuştur:

MD1: Türkiye otomotiv sektöründe ihraç edilen aksam ve parça başına ne kadar aksam ve parça ithalatı yapıldığını gösteren orandır. Bu oranın artması, otomotiv sektörünün göreceli ara mal ithalatının yükseldiği ve sektör ihracatının ithalata

bağımlılığının arttığı anlamına gelmektedir. Bu oran, Türkiye otomotiv sektörü aksam ve parça ithalatı (M_p)'nın Türkiye otomotiv sektörü aksam ve parça ihracatı (X_p)'na oranlanması ile elde edilmiştir. Bu değişken, 2015=100 bazlı olacak şekilde endekslenmiştir.

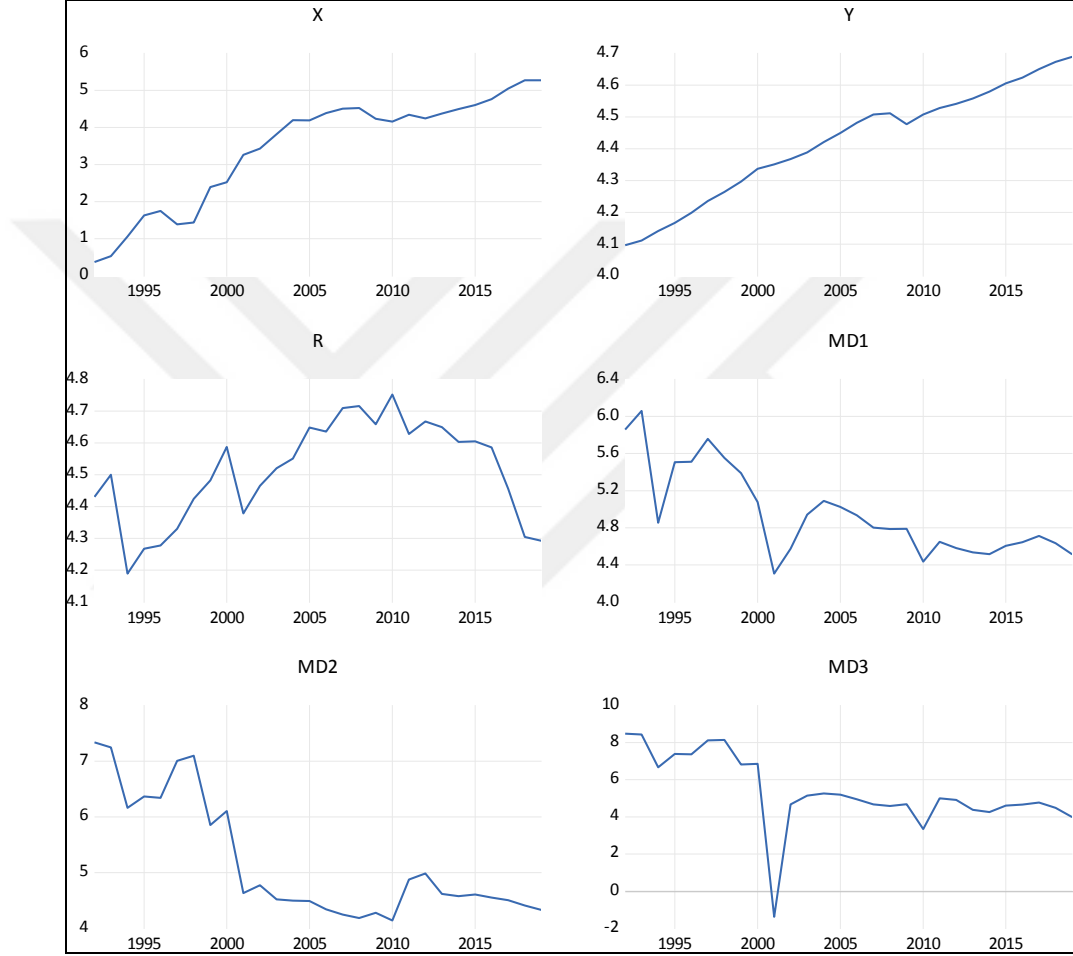
MD2: Türkiye otomotiv sektöründe ihraç edilen nihai mal başına ne kadar aksam ve parça ithalatı yapıldığını gösteren orandır. Bu oranın artması, otomotiv sektörünün ihracatında kullanılan ithal aramalı miktarının daha fazla olmaya başladığı ve sektör ihracatının ithalata bağımlılığının arttığı anlamına gelmektedir. Bu oran, Türkiye otomotiv sektörü aksam ve parça ithalatı (M_p)'nın Türkiye otomotiv sektörü ihracatı (X)'na oranlanması ile elde edilmiştir. Bu değişken, 2015=100 bazlı olacak şekilde endekslenmiştir.

MD3: Türkiye otomotiv sektöründe ihraç edilen nihai mal başına yapılan net aksam ve parça ithalatı yapıldığını gösteren orandır. Bu oranın artması, otomotiv sektörünün ihracatında kullanılan net ithal aramalı miktarının daha fazla olmaya başladığı ve sektör ihracatının ithalata bağımlılığının arttığı anlamına gelmektedir. Bu oran, Türkiye otomotiv sektörü net aksam ve parça ithalatı ($M_p - X_p$)'nın Türkiye otomotiv sektörü ihracatı (X)'na oranlanması ile elde edilmiştir. Bu değişken, 2015=100 bazlı olacak şekilde endekslenmiştir.

Analizde kullanılan verilerin grafikleri ise Grafik 1'de yer almaktadır. Bu grafik incelendiğinde 2010'lı yıllara kadar reel Türkiye otomotiv sektörü ihracatının GSYH değişkeninin artış eğiliminde olduğu; 2010-2015 yılları arasında artış eğiliminin azaldığı görülmektedir. 2010'lı yıllarda yaşanan bu durum, dış kaynaklı 2008 mortgage krizinin ve Türkiye ekonomisinde döviz kurlarda yaşanan gelişmelerin bir yansıması olarak değerlendirilebilir. Reel kur değişkeni ise 2010'lı yıllara kadar artış eğiliminde olması, TL'nin reel olarak daha değerli olduğunu ve 2010'lı yıllardan sonra ise azalış eğiliminde olması, TL'nin reel olarak değerli kaybettiğini göstermektedir.

Türkiye otomotiv sektörü ihracatının ithalata bağımlılığı için hazırladığımız 3 ayrı değişkenin grafiklerini incelendiğinde; 3 grafikte de 1990'lı yıllarda ihracatının ithalata bağımlılığının daha yüksek olduğu; 1990'lı yıllardan 2000'li yılların başlarına kadar, ihracatının ithalata bağımlılığının azaldığı ve 2000'li yılların başlarından 2019 yılı sonuna kadar ithalata bağımlılığının yatay kaldığı söylenebilir. Bu eğilimler değerlendirilirse:

- 1990'lı yıllarda Türkiye'de otomotiv sektörü aksam ve parça üretimi, sektörün ihtiyacını karşılamada önemli ilerlemeler sağlamış ve ithalata bağımlılığı azaltmış olduğu söylenebilir.
- Ancak 2000'li yılların başlarında günümüze kadar otomotiv sektörü aksam ve parça üretiminin otomotiv sektörü ihracatına daha fazla katkı sağlama konusunda önemli bir gelişme görülmemektedir:



Grafik 1. Analizde Kullanılan Değişkenlerin Logaritmik Düzey Grafikleri

3.2. Ekonometrik Yöntem

Bu çalışmada, kullanılan modeldeki değişkenler, 1992-2019 dönemini kapsayan yıllık verilerden oluşmaktadır. Zaman serisi ekonometrisi kapsamında durağanlık analizi yöntemleri ve durağan olmayan değişkenler arasında uzun dönemli ilişkiyi açıklamak amacıyla kullanılan eşbütünleşme analizi yöntemi kısaca aşağıda açıklanmıştır.

3.2.1. Durağanlık Analizi

Değişkenler arasında anlamlı ilişkiler elde edebilmek için durağanlık kısıtı zaman serilerinin önemli bir varsayımdır. Gujarati ve Porter (2012) durağanlığı; ortalaması ile varyansı zaman içinde değişmeyen ve iki dönem arasındaki ortak varyansı, bu ortak varyansın hesaplandığı döneme değil de yalnızca iki dönem arasındaki uzaklığa ya da açıklığa yahut gecikmeye bağlı olan olasılıklı bir süreç olarak tanımlamıştır (Gujarati ve Porter, 2012: 740).

Durağanlık varsayımı iki açıdan çok önemlidir. Birincisi; zaman serisi verileri kullanmak suretiyle iki değişken arasında katsayısı istatistiksel bakımdan önemli olan bir regresyon bulunabilir. Her iki zaman serisinde de trend bulunuyorsa, ilişki gerçek olmaktan çok “sahte” olabilir, ve bu durum “sahte regresyon” sorununu ortaya çıkarmaktadır. Regresyonun gerçek bir ilişkiyi mi, yoksa sahte bir ilişkiyi mi yansıttığı, zaman serisi verilerinin durağan olup olmaması ile yakından ilgilidir. İkincisi zaman serisi verileri kullanmak suretiyle elde edilen regresyon modelleri ile ön görüler yapılmaktadır. Eğer zaman serisi verileri durağan değil ise bu öngörüler geçerli sayılmayabilmektedir (Ertek, 1996: 380).

Zaman serilerinin durağanlığı ve bütünleşme derecesi, yaygın olarak Genişletilmiş Dickey-Fuller (ADF) ve Kwiatkowski, Phillips, Schmidt, ve Shin (KPSS) birim kök testi yöntemleriyle belirlenmektedir.

Genişletilmiş Dickey-Fuller (ADF) birim kök testi modeli, Dickey-Fuller (DF) birim kök testinin denklemine bağımlı değişkenin gecikmeli değerinin eklenmesi ile aşağıdaki gibi tanımlanabilir (Enders, 1995: 221-225):

$$\Delta y_t = a_0 + \gamma y_{t-1} + a_2 t + \sum_{i=2}^m \alpha_i \Delta y_{t-i} + \varepsilon_{4t} \quad (4)$$

Bu testin yokluk hipotezi, $H_0 : \gamma = 0$ ve alternatif hipotez ise $H_1 : \gamma < 0$ olarak tanımlanmıştır. H_0 hipotezi seride birim kök olduğu (seri durağan değildir), alternatif hipotezin ise seride birim kök olmadığı (seri durağandır) biçimindedir. Bu hipotezleri test etmek için, Monte Carlo simülasyon yaklaşımı ile elde edilen “ τ ” (Tau) istatistiği kullanılır.

Çalışmada ek olarak Kwiatkowski, vd. (1992) tarafından geliştirilen Kwiatkowski-Philips-Schmidt-Shin (KPSS) birim kök testi de kullanılmıştır. Bu test, hata terimlerinin uzun dönem varyansının parametrik olmayan tahmincisine dayanmaktadır.

KPSS birim kök testinin bir özelliği ise, doğrusal olmayan veri oluşum süreçleri için iyi tanımlanmış sınırlı dağılımlara sahip olması, dolayısıyla hem doğrusal hem de doğrusal olmayan zaman serileri için birim kökün varlığını yakalamada aynı derecede etkinlik taşımaktadır (Telatar vd., 2002: 65).

KPSS testinde aşağıdaki denklem kullanılmaktadır:

$$Y_t = \delta_t + r_t + \varepsilon_{5t} \quad (5)$$

Burada δ , eğilim katsayısı, r rassal terimi ve ε ise bozucu terimi göstermektedir. Rassal terim, bir gecikmeli değeri ile aşağıdaki gibi bir ilişki içindedir:

$$r_t = r_{t-1} + u_t \quad (6)$$

Burada u , rassal terimin bir gecikmeli değeri ile kendisi arasındaki hata terimidir. Bu hata terimi KPSS testi için özel varsayımların kurulduğu bir hata terimidir, buna göre bu hata terimi ardışık bağımlı olmayan ve sabit varyans ilkelerine sahip (σ_u^2) eşitliğidir. İşte bu hata teriminin varyansının sifıra eşit olması, r_t 'nin durağan olmasını sağlayan koşulu yerine getirmektedir.

KPSS testinin yokluk hipotezi $H_0: \sigma_u^2 = 0$ ve alternatif hipotez ise $H_0: \sigma_u^2 \neq 0$ olarak tanımlanmıştır. KPSS testi, ADF birim kök testinden farklı olarak H_0 hipotezi “serinin durağan olduğu”, alternatif hipotez ise “serinin durağan olmadığı” biçiminde tanımlanmaktadır. LM test istatistiği Kwiatkowski, vd (1992) tarafından hazırlanmış kritik değerleri ile karşılaştırılır.

3.2.2. Eşbütünleşme Analizi

Seriler arasında uzun dönemli bir ilişkinin olup olmadığını tespit etmek için eşbütünleşme testlerinden yararlanılmaktadır. İki zaman serisinin eşbütünleşik olması,

bunlar arasında uzun dönemli bir denge ilişkisi bulunduğu anlamına gelmektedir. Eşbütünleşme tek tek durağan olmayan iki ya da daha çok zaman serisinin doğrusal bir birleşimlerinin durağan olmasıdır (Gujarati ve Porter, 2012: 769).

Bu çalışmada Uzun dönemli ilişkilerin belirlenmesi için son yıllarda yaygın olarak kullanılan gecikmesi dağıtılmış otoregresif (Autoregressive Distributed Lag-ARDL) Eşbütünleşme Sınır Testi Yöntemine başvurulmuştur. Bu yöntem, Engle ve Granger (1987) ve Johansen ve Juselius (1990) tarafından geliştirilen eş bütünleşme analiz yöntemlerine kıyasla bazı üstünlüklere sahiptir. Bu üstünlükler kısaca şu şekilde sıralanabilir (Ozturk ve Acaravci, 2013: 263-264):

i) ARDL Sınır Testi için değişkenlerin tamamının aynı dereceden bütünleşik olma zorunluluğu yoktur. Ancak serilerin I(2) olması durumunda bu test kullanılabilir değildir. ii) Bu test, kullanılan örneklemin küçük ya da bazı açıklayıcı değişkenlerin içsel olması durumunda bile etkin bir tahmincidir. iii) Bu yöntemde modele dahil edilen değişkenler için farklı gecikme kullanılabilir. iv) İndirgenmiş denklem kullanılarak, modelin kısa ve uzun dönem katsayıları birlikte tahmin edilebilmektedir.

(1,2,3) no'lu denklemlerde yer alan değişkenler arasındaki eşbütünleşme ilişkisi, aşağıdaki model ile araştırılmaktadır:

$$\Delta X_t = \alpha_1 + \sum_{i=1}^p \alpha_{2i} \Delta X_{t-i} + \sum_{i=0}^q \alpha_{3i} \Delta Y_{t-i} + \sum_{i=0}^r \alpha_{4i} \Delta R_{t-i} + \sum_{i=0}^s \alpha_{5i} \Delta MD_{t-i} + \delta_1 X_{t-1} + \delta_2 Y_{t-1} + \delta_3 R_{t-1} + \delta_4 MD_{t-1} + \varepsilon_{6t} \quad (7)$$

ARDL Sınır Testi, yokluk hipotezinin ($H_0 : \delta_n = 0$) alternatif hipoteze ($H_1 : \delta_n \neq 0$), ($n=1,2,3,4.$) karşı, F-testi veya Wald testi aracılığıyla sınanmasına dayanmaktadır. Eğer hesaplanan test istatistiği, kritik üst sınır değerinden büyükse, değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisi olmadığını ifade eden yokluk hipotezi reddedilmektedir. Hesaplanan test istatistiği kritik alt sınır değerinden küçük ise değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisi olmadığını ifade eden yokluk hipotezi kabul edilmektedir (Öztürk ve Acaravci, 2013, 263-264).

Eş bütünleşme ilişkisinin varlığı araştırıldıktan sonra aşağıdaki denklemler çerçevesinde hata düzeltme modeli kurulmaktadır:

$$ECT_t = X_t - \beta_1 - \beta_2 Y_t - \beta_3 R_t - \beta_4 MD_t \quad (8)$$

$$\Delta X_t = \alpha_1 + \sum_{i=1}^p \alpha_{2i} \Delta X_{t-i} + \sum_{i=0}^q \alpha_{3i} \Delta Y_{t-i} + \sum_{i=0}^r \alpha_{4i} \Delta R_{t-i} + \sum_{i=0}^s \alpha_{5i} \Delta MD_{t-i} + \psi ECT_{t-1} + \varepsilon_{7t} \quad (9)$$

3.3. Ekonometrik Analiz Sonuçları

Bu çalışmada, 1992-2019 dönemini kapsayan yıllık verilerden oluşan veriseti kullanılmış; zaman serisi ekonometrisi durağanlık analizi kapsamında ADF ve KPSS birim kök testleri yapılmıştır. Durağanlık analizi sonuçları, değişkenler arasında uzun dönemli ilişkiyi açıklamak amacıyla kullanılan ARDL eşbütünleşme analizi yöntemi ön koşullarını sağladığını göstermektedir. Üç model için ARDL sınır testini sonuçları, değişkenler arasında uzun dönemli istikrarlı bir ilişkinin varlığını doğrulamaktadır.

3.3.1. Durağanlık Analizi Sonuçları

Modeldeki değişkenlerin durağanlık düzeylerinin tespiti için iki ayrı birim kök testi kullanılmıştır ve elde edilen sonuçlar aşağıdaki aşağıda Tablo 3.1’de sunulmuştur. Bu tablodaki ADF birim kök testi sonuçlarına göre MD3 değişkeni hariç diğer tüm değişkenlerin düzey seviyelerinde durağan değildir görüşü kabul edilmiş; değişkenlerin 1. sıra farkları alındığında ise durağan değildir görüşü red edilmiştir. KPSS birim kök testi sonuçlarına göre, MD1 değişkeni hariç diğer tüm değişkenlerin düzey seviyelerinde durağandır görüşü red edilmiş; bu değişkenlerin 1. sıra farkları alındığında ise durağandır görüşü kabul edilmiştir. Modelde yer alan değişkenlerin hiç biri 2. dereceden fark durağan değildir. Tüm bu sonuçlar, ARDL sınır testinin uygulanması için durağanlık derecelerinin uygun olduğu anlamına gelmektedir.

Tablo 25. Birim Kök Testleri Sonuçları

Değişkenler (c)	ADF Birim Kök Testi		KPSS Birim Kök Testi	
	Düzye (Model c+t)	1. Fark (Model)	Düzye (Model c+t)	1. Fark (Model c)
X [0,0325]	-2,6468 (5) [0,2653]	-3,1922 (1)	0,1578 (4)	0,3065 (1)
Y [0,0061]	-1,4978 (0) [0,8052]	-3,1922 (0)	0,1553 (4)	0,2518 (1)
R [0,0000]	-1,0733 (0) [0,9153]	-6,1654 (0)	0,1706 (3)	0,1992 (0)
MD1 [0,0000]	-3,4962 (1) [0,0608]	-6,7554 (0)	0,1278 (1)	
MD2 [0,0157]	-1,7335 (1) [0,7069]	-3,5241 (1)	0,1549 (4)	0,1924 (1)
MD3	-4,0803 (0) [0,0178]		0,1464 (1)	0,1801 (7)
cv			0,1460	0,4630

Açıklamalar: c+t, trend ve sabiti içeren; c sadece sabiti içeren birim kök testlerinde kullanılan modellerdir. Gecikme sayıları parantez içinde belirtilmiştir. En uygun gecikme sayısı, ADF testi için Schwarz-Bayesian Bilgi Kriterine göre; KPSS testi için Newey-West düzeltmesine göre seçilmiştir. ADF testinde yokluk hipotezinin kabul edilme olasılıkları, köşeli parantez içerisinde. KPSS testinde kullanılan % 5'lik kritik değerler, Kwiatkowski, vd (1992) Tablo 1'den alınmıştır.

3.3.2. Eşbütünleşme Analizi Sonuçları

En uygun ARDL modelinin seçiminde Schwarz-Bayesian kriteri kullanılmıştır. Elde edilen modellerin ekonometrik açıdan kabul edilebilirliği için teşhis tanısı testleri yapılmıştır. Bu testler, Otokorelasyon için Breusch-Godfrey seri korelasyon testi, farklı varyans için Breusch-Pagan-Godfrey değişen varyans testi, hata terimlerinin normal dağılımını test etmeye yönelik Jarque-Bera test istatistiği ve model tanımlama hataları için Ramsey model tanımlama hatası testidir. Teşhis tanısı test istatistik sonuçlarına göre; modellerin tamamında değişen varyans, otokorelasyon, hata terimlerinin normal dağılmama sorunları yoktur. Ayrıca bu modellerde, model tanımlama hatası da bulunmamaktadır. Ayrıca modellerin katsayıların zaman içerisinde istikrarlı olup olmadığını incelemek amacıyla Brown, vd. (1975) tarafından önerilen Cusum ve Cusum Kareleri (Cumulative Sum-Cusum) testi incelenmiştir. Grafik 2'de görüldüğü üzere, ARDL modeline ait katsayılar, ilgili dönemde %5 kritik sınırlar içerisinde yer aldığı için istikrarlıdır. Çalışmada kullanılan modelleri için elde edilen ARDL sınır test sonuçları özetle aşağıda sıralanmıştır:

Model 1 için ARDL sınır testi sonuçlarına göre, eşbütünleşme sınır testi için hesaplanan F istatistik değeri 5,5412 olup, %5 kritik alt ve üst değer arasında kalmaktadır. Bu sonuca göre %5 hata payında, model 1 için değişkenler arasında eşbütünleşme ilişki yoktur veya vardır sonucuna ulaşamamıştır. Ancak F istatistik

değerinin üst sınıra yakın olması nedeniyle, %5 hata payı varsayımı gevşetilip %10 hata payı dikkate alınır, F istatistik değeri, %10 kritik üst değerden daha büyük olduğunu görülmektedir. %10 hata payında yokluk hipotezini (H_0) reddederek değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkinin var olduğu söylenebilir.

Model 2 için ARDL sınır testi sonuçlarına göre, eşbütünleşme sınır testi için hesaplanan F istatistik değeri 18,4733 olup, %5 kritik üst değerden çok daha büyüktür. Bu sonuca göre %5 hata payında, yokluk hipotezini (H_0) reddederek değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkinin var olduğu sonucu elde edilmiştir.

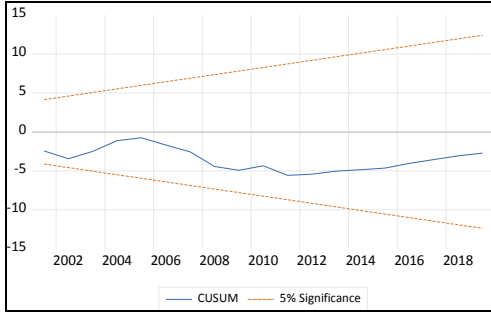
Model 3 için ARDL sınır testi sonuçlarına göre, eşbütünleşme sınır testi için hesaplanan F istatistik değeri 5,7934 olup, %5 kritik alt ve üst değer arasında kalmaktadır. Model 1’de olduğu gibi model 3 için de %5 hata payında değişkenler arasında eşbütünleşme ilişki yoktur veya vardır sonucuna ulaşılamamıştır. Ancak F istatistik değerinin üst sınıra yakın olması nedeniyle, %5 hata payı varsayımı gevşetilip %10 hata payı dikkate alınır, F istatistik değeri, %10 kritik üst değerden daha büyüktür. %10 hata payında yokluk hipotezini (H_0) reddederek değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkinin var olduğu söylenebilir.

Tablo 26. ARDL Sınır Testleri Sonuçları

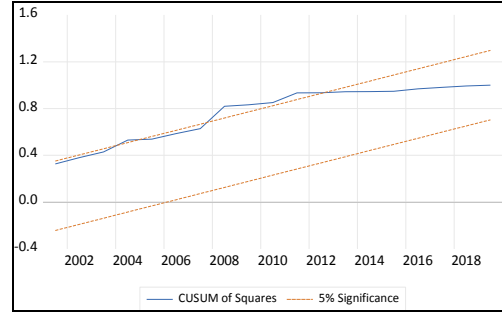
	$X = f(Y, R, MD1)$	$X = f(Y, R, MD2)$	$X = f(Y, R, MD3)$
<i>En Uygun ARDL modeli</i>	(1,0,1,1)	(2,2,0,3)	(3,0,0,2)
<i>F Testi</i>	5,5412	18,4733	5,7934
5% Alt ve Üst Sınır	4,568 ve 5,795	4,683 ve 5,980	4,683 ve 5,980
10 % Alt ve Üst Sınır	3,800 ve 4,888		3,868 ve 4,450
<i>LM Testi</i>	0,0010 [0,9747]	0,1466 [0,7018]	0,4418 [0,5063]
<i>HET Testi</i>	10,4005 [0,1670]	11,6572 [0,3900]	8,0358 [0,5305]
<i>NORM Test</i>	3,7155 [0,1560]	0,8356 [0,6585]	0,8880 [0,6415]
<i>RESET Testi</i>	0,3908 [0,5397]	0,0149 [0,9048]	0,7412 [0,4038]

Açıklamalar: En uygun ARDL modelinin seçiminde Schwarz-Bayesian kriteri kullanılmıştır. ARDL Sınır Testi istatistiği için kritik değerler, sonlu örnek ($n=27$, $n=25$,) için alt sınır ve üst sınır değerleridir. LM ve HET değerleri, Breusch-Godfrey seri korelasyon testi ve farklı varyans için hesaplanan Breusch-Pagan-Godfrey değişen varyans testi istatistik değerleridir. NORM değeri, Jarque-Bera test istatistiği olup, hata terimlerinin normal dağılımını test etmeye yöneliktir. Bu istatistikler, χ^2 dağılımlıdır. RESET, Ramsey model tanımlama hatası testidir ve F dağılımlıdır. Test istatistikleri için hesaplanan p-değerleri, köşeli parantez içinde gösterilmiştir.

$X = f(Y, R, MD1)$ Modeli

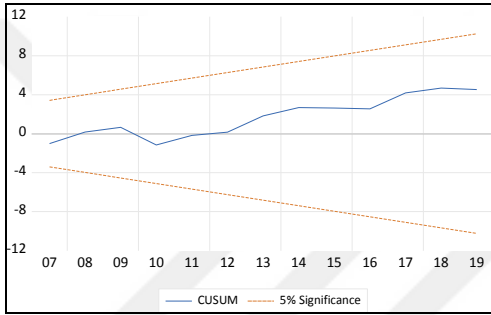


(a) CUSUM Testi

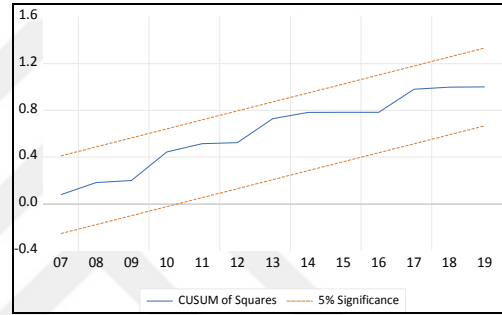


(b) CUSUM Kareleri Testi

$X = f(Y, R, MD2)$ Modeli

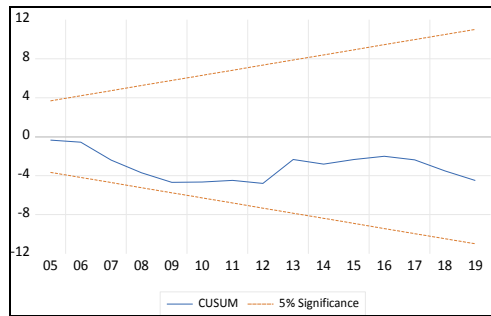


(a) CUSUM Testi

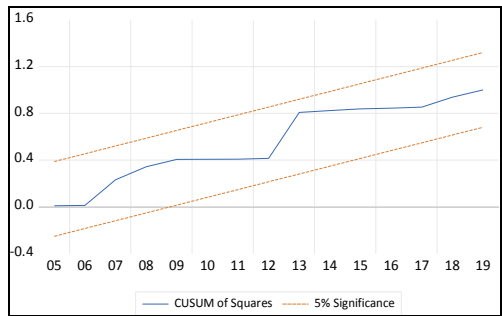


(b) CUSUM Kareleri Testi

$X = f(Y, R, MD3)$ Modeli



(a) CUSUM Testi



(b) CUSUM Kareleri Testi

Grafik 2. ARDL Sınır Testleri için CUSUM ve CUSUM Kareleri Testleri

Türkiye otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığının Türkiye otomotiv ihracatı üzerine etkisi, 1992-2019 dönemi için zaman serisi analizi yöntemleri kullanılarak ihracat denklemi kapsamında incelenmiştir. Bu denklemin katsayıları, ARDL yöntemi elde edilmiş ve Tablo 27’de uzun dönem katsayılar ve hata düzeltme

modeli sonuçları olarak raporlanmıştır. Tablo 27’de uzun dönem katsayılar değerlendirildiğinde:

Yurt dışı ekonomik gelişmeleri temsil olarak OECD reel GSYH (2015=100) değerleri kullanılmıştır. Tablo 27’de yer alan sonuçlara göre, üç modelde de yurt dışı ekonomik gelişmeler, Otomotiv ihracatını pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde etkilemektedir. OECD reel GSYH’de % 1’lik bir artış, otomotiv ihracatını model 1’de % 17,5306, model 2’de % 4,996 ve model 3’de ise % 18,0717 arttırmaktadır. Bu sonuçlar, Türkiye otomotiv ihracatının dış ekonomik gelişmelere çok duyarlı olduğunu göstermektedir.

Reel Efektif Döviz Kuru değişkenindeki (2015=100) artışlar ulusal parada değer kazancını göstermektedir. Ulusal paranın değerlenmesi, rekabet gücümüzü azaltarak otomotiv ihracatını negatif etkilemektedir. Bu etkiler, model 2’de istatistiksel olarak anlamlı iken; model 1 ve model 3 için istatistiksel olarak anlamlı değildir. Reel döviz kurundaki % 1’lik bir artış otomotiv ihracatını model 1’de % 0,0021, model 2’de % 0,2839 ve Model 3’de ise % 2,6864 azaltmaktadır.

Türkiye otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığının otomotiv ihracatı üzerine etkisini üç ayrı değişken kullanılarak araştırılmıştır. Üç modelde de bu değişkenler, Türkiye otomotiv ihracatını negatif ve istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde etkilemektedir. Otomotiv sektöründe ihraç edilen aksam ve parça başına ne kadar aksam ve parça ithalatı yapıldığını gösteren oranda % 1’lik bir artış, otomotiv ihracatını % 0,8256; otomotiv sektöründe ihraç edilen nihai mal başına ne kadar aksam ve parça ithalatı yapıldığını gösteren oranda % 1’lik bir artış, otomotiv ihracatını % 0,7871 ve otomotiv sektöründe ihraç edilen nihai mal başına yapılan net aksam ve parça ithalatı yapıldığını gösteren oranda % 1’lik bir artış ise otomotiv ihracatını % 0,5171 azaltmaktadır. Bu sonuçlara göre otomotiv ihracatı, otomotiv sektörünün göreceli aramalı ithalatı, veya sektörünün ihracatında kullanılan ithal aramalı miktarının veya sektörünün ihracatında kullanılan net ithal aramalı miktarının artmasından olumsuz etkilenmektedir.

Hata düzeltme mekanizmasının çalışabilmesi için hata düzeltme katsayısının negatif ve istatistiksel olarak anlamlı olması gerekmektedir. Bu katsayı, uzun dönem dengesinden bir sapma olduğunda, yeniden uzun dönem dengesine dönüşün varlığını ve hızını göstermektedir. Tablo 27’de hata düzeltme modeli katsayılar değerlendirildiğinde, üç modelde de hata düzeltme katsayısı negatif ve istatistiksel olarak anlamlıdır. Hata düzeltme katsayısının değerleri, model 1 için -0,5356, model 2

için e -1,4681 ve model 3 içine -0,3562'dir. Bu sonuçlar, uzun dönem dengesinden bir sapmanın model 1 için yaklaşık 2 yıl, model 2 için yaklaşık 1 yıl ve model 3 için yaklaşık 3 yıl içerisinde sapsmaları ortadan kalacağını ifade etmektedir.

Tablo 27. Uzun Dönem Katsayılar ve Hata Düzeltme Modeli Sonuçları

	Uzun Dönemli Katsayılar		
	X = f(Y, R, MD1)	X = f(Y, R, MD2)	X = f(Y, R, MD3)
<i>Y</i>	17,5306 [0,0000]	4,9960 [0,0008]	18,0717 [0,0187]
<i>R</i>	-0,0021 [0,9975]	-0,2839 [0,0329]	-2,6964 [0,2405]
<i>MD</i>	-0,8256 [0,0232]	-0,7871 [0,0000]	-0,5171 [0,0438]
	Hata Düzeltme Modeli		
<i>Sabit</i>	-35,5143 [0,0001]	-19,2915 [0,0000]	-20,2527 [0,0000]
<i>Trend</i>	-0,1371 [0,0000]	-0,0248 [0,0000]	-0,1053 [0,0001]
$\Delta X(-1)$		0,5076 [0,0009]	0,1788 [0,2351]
$\Delta X(-2)$			-0,7057 [0,0006]
ΔY		6,6120 [0,0000]	
$\Delta Y(-1)$		4,1886 [0,0032]	
ΔR	-1,1907 [0,0148]		
ΔMD	-0,0014 [0,9915]	-0,6255 [0,0000]	-0,2162 [0,0000]
$\Delta MD(-1)$		0,4039 [0,0006]	0,0831 [0,0409]
$\Delta MD(-1)$		0,1839 [0,0010]	
ect	-0,5356 [0,0001]	-1,4681 [0,0000]	-0,3562 [0,0001]
R^2	0,6413	0,9586	0,7263
R^2 (Düzeltilmiş)	0,5760	0,9378	0,6351
F Test	9,8316 [0,0001]	46,2613 [0,0000]	7,9624 [0,0003]

3.4. Tartışma

Araştırmada uzun dönemli ilişkileri belirleyebilme adına gecikmesi dağıtılmış otoregresif (Autoregressive Distributed Lag-ARDL) Eşbütünleşme Sınır Testi Yöntemi kullanılmıştır. 1992 ve 2019 dönemleri arasını yıllık ikincil verilerden oluşan veriseti kullanılmış olup; zaman serisinin ekonometrisi durağanlık analizi kapsamında ADF ve KPSS birim kök testleri yardımı ile çözümlenmiştir. Durağanlık analizi sonuçları incelendiğinde; araştırma kapsamında belirlenen değişkenler arasında uzun dönemli

ilişkiyi açıklamak amacıyla kullanılan ARDL eşbütünleşme analizi yönteminin ön koşulları sağladığı tespit edilmiştir. Çalışma kapsamında belirlenen üç model için ARDL sınır testini sonuçları incelendiğinde; değişkenler arasında uzun dönemli istikrarlı bir ilişkinin varlığını doğruladığı anlaşılmıştır.

Yapılan ekonometrik analiz modellemesine göre; kurulan üç modelde de yurt dışı ekonomik gelişmelerin, Otomotiv ihracatını pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde etkilediği anlaşılmaktadır. Özellikle OECD reel GSYH'de % 1'lik bir artışın, otomotiv ihracatını model 1'de % 17,5306, model 2'de % 4,996 ve model 3'de ise % 18,0717 arttırdığı tespit edilmiştir. Bu sonuçlar, Türkiye otomotiv ihracatının dış ekonomik gelişmelere çok duyarlı olduğunu göstermektedir. Bir başka ifade ile Türkiye otomotiv sektörü ihracatını negatif ve istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde etkilemektedir.

Yükseler ve Türkan (2008) yaptıkları çalışmada otomotiv sektörünün global ölçekteki bu gelişmelerde Türkiye'nin nihai ürün olarak taşıt üretim ve dış ticaretinde, çevre ülkelerde ve Asya ülkelerinde yaşanan pazar artışlarına rağmen, önemli bir performans gösterdiğine işaret ettiğini bildirmişlerdir. Ayrıca Türkiye'nin 1996-2000 yılları arasından elde ettikleri verilerle yaptıkları analiz sonucunda otomotiv sektöründe 6 milyar dolar ticaret fazlası tespit ettiklerini aktarmışlardır. Buna karşın otomotiv aksam ve parçalarını üreten otomotiv yan sanayiinde 1996-2000 yılları arasında otomotiv sektöründe ihracatı yapılan parçaların ortalama kilogramı dört dolardan ihraç edildiği gözlenirken, ithalat edilen parçaların ortalama kilogramı dokuz dolardan ithal edildiğini, böylelikle ihracatın artması aslında ithalatın pahalı olmasından dolayı dış ticaret açığına daha fazla neden olduğu konusunda görüş bildirmişlerdir.

Erkök ve Yeşilyaprak (2019) ise yaptıkları çalışmada otomotiv sektörünün 2003-2014 yılları arasındaki ithalat ve ihracat verilerinden yola çıkarak; ithalata olan bağımlılığını girdi çıktı verileri eşbütünleşme analizi ile incelemiş olup, otomotiv sektöründeki ihracatın ithalata bağımlı konumda olduğunu ve sektörde üretilen ürünlerin ihracat aşamasında ithalat gereksinimi duyduğu sonucuna ulaşmışlardır. Ayrıca çalışmalarında Türkiye'deki otomotiv sektörünün yabancı sermayeli şirketlerden oluşmasından dolayı, Türkiye'deki otomotiv sektöründe üretilen ürünlerin Türkiye'nin jeopolitik konumundan faydalanma adına Türkiye'ye üretim üssü kurmalarından kaynaklandığını düşündüklerini bildirmişlerdir.

İnançlı ve Konak (2011) çalışmalarında 1995-2002 yılları arasında otomobil ve bağlantılı olduğu sektörlerde ihracatın ithalata bağımlılık düzeyinin arttığını, bu artış

seyrinin 2003-2007 yılları arasında da devam ettiğini bildirmektedirler. Ayrıca çalışmalarında Türkiye'nin otomotiv ve bağlantılı olduğu sektörlerde ihracatın ithalata bağımlılığını azaltmak için yan sanayi üretimini arttırması gerektiğini, yatırım harcamalarının teşvik edilerek, teknoloji düzeyinin geliştirilmesi gerektiği konusunda görüş bildirmektedirler. 1995-2002 yılları arasında yapılan çalışmadan elde edilen bulgular, yapılan çalışma ile kıyaslandığında elde edilen sonucun yıllar geçmesine karşın birbiri ile paralellik gösterdiği anlaşılmıştır. Bu bağlamda otomotiv ihracatı, otomotiv sektörünün göreceli ara mal ithalatı veya sektörünün ihracatta kullandıkları ithal ara malı miktarının veya sektörün ihracatta kullandıkları net ithal ara malı miktarının artmasından olumsuz etkilediği anlaşılmaktadır.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

1980’li yıllarda dünya ekonomisindeki küreselleşme eğilimlerine paralel olarak Türkiye de liberal politikalar ile dışa açık ekonomi politikalarını benimsemiştir. Dolayısıyla Türkiye ihracata dayalı sanayileşme modeliyle birlikte yabancı yatırımları ülkeye çekmeye yönelik politikalara hız vermiştir. Bu bağlamda, Türkiye’de çeşitli sektörlerden çok sayıda yabancı sermayeli şirket kurulmuştur. Bu yatırımların büyük bir bölümü otomotiv sektörüne yapılmıştır. Bundan dolayı otomotiv sektörü Türkiye’nin ihracat açısından lokomotif sektörü olmuştur.

Ülkelerin sosyal ve ekonomik gereksinimleri, zamanla farklı ülkeler ile mal ve hizmet değişimini doğurmuştur. Globalleşmenin ve artan dış ticaret hacminin etkisiyle ülkelerin büyümesi ve gelişimi söz konusu olurken, bir yandan yoğun işlem hacmi ve finansal sorunları da beraberinde getirmektedir. Bunların başında da ihracatın ithalatı karşılayamama durumundan kaynaklanan dış ticaret açığı gelmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerdeki dış ticaret yapısını belirleyen en önemli faktör teknolojidir. Teknoloji üretiminin en önemli göstergesi olan AR&GE harcamalarının GSMH içindeki payı söz konusu ülkelerde, eşik değer olarak kabul edilen yüzde 1’in altındadır. Teknolojik yeterlilik düzeyinin düşük ve bunun sonucunda da teknolojide dışa bağımlı olunması, özellikle petrol ihracatçısı olmayan gelişmekte olan ülkelerde sürekli açık veren bir dış ticaret yapısının oluşmasına neden olmaktadır. Teknolojide dışa bağımlı olmanın ilk etkisi ihracat-ithalat dengesinde açığa sebebiyet vermektedir.

Türkiye ekonomisinde ihracatın ithalata bağımlılığını arttıran bir diğer unsur sanayinin ihracat yapabilme adına ihtiyaç duyduğu teknolojik argümanların ithalat ile karşılaşmalarından kaynaklanmaktadır. Bu açıdan satılan malların miktarı ve bu malların satımından elde edilen kayıp yada kazancın belirlenmesinde ortaya çıkan ticaret haddi, ihracat ve ithalat dengesi hakkında da fikir vermektedir. Bu bağlamda ihracat miktar ve değer endeksleri ile ithalat miktar ve değer endekslerinin birbirlerine çeşitli şekillerde oranlanmasıyla oluşan ticaret hadleri de benzer bir yapıyı bize gösteren değişkenlerdendir. Buna göre gelir ticaret hadlerinin yılda yıla artışı ihracat birim endekslerinin artışını gösterirken, net değişim ticaret hadleri ile gayri safi değişim ticaret hadlerinin hemen hemen sabit kalması ithalat fiyatlarıyla ihracat fiyatlarının,

ithalat miktarlarıyla da ihracat miktarlarının birbirlerini dengelemesi sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu da Türkiye ekonomisinde ihracatın ithalata bağımlı olarak gerçekleştiğinin, ihracat ne kadar artarsa ithalatın da o kadar hatta daha fazla oranlarda arttığını göstermektedir. Bu kapsamda otomotiv sektörünün ihracat düzeyinin sektörünün ithal girdi bağımlılığı konuları araştırılarak, otomotiv sektörünün ihracat oranlarındaki ithal bağımlılığı ve toplam ihracatın ithalat bağımlılığının incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışmanın amacı doğrultusunda otomotiv sektörünün 1992-2019 yıllarını kapsayan yıllık verilerinden oluşan ihracat ve ithalat bağımlılığı ekonometrik analiz yöntemlerinden durağanlık ve eşbütünleşme analizleri kullanılarak incelenmiştir.

Yapılan çalışmanın amacı doğrultusunda Türkiye otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığının otomotiv ihracatı üzerine etkisini üç ayrı değişken kullanılarak incelenmiştir. Yapılan inceleme sonucunda ekonometrik analize dahil edilen üç modelde de bu değişkenlerin, Türkiye otomotiv ihracatı konusunda negatif bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Elde edilen sonuca göre; otomotiv sektöründe ihraç edilen aksam ve parça başına ne kadar aksam ve parça ithalatı yapıldığını gösteren oranda % 1'lik bir artışın, otomotiv ihracatını % 0,8256; ihraç edilen nihai mal başına ne kadar aksam ve parça ithalatı yapıldığını gösteren oranda gerçekleşen % 1'lik bir artışın, otomotiv ihracatını % 0,7871; ihraç edilen nihai mal başına yapılan net aksam ve parça ithalatı yapıldığını gösteren oranda % 1'lik bir artışın ise otomotiv ihracatını % 0,5171 azalttığı saptanmıştır. Elde edilen analiz sonucuna göre otomotiv ihracatı, otomotiv sektörünün göreceli ara mal ithalatı, veya sektörünün ihracatında kullanılan ithal aramalı miktarının veya sektörünün ihracatında kullanılan net ithal aramalı miktarının artmasından olumsuz yönde etkilediği anlaşılmıştır.

Yapılan çalışmada uygulanan ekonometrik analiz modelinde modeller için hata düzeltme katsayısının değerleri, model 1 için -0,5356, model 2 için -1,4681 ve model 3 için ise -0,3562 olduğu gözlenmiş olup, elde edilen hata düzeltme katsayısı negatif ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu saptanmıştır. Elde edilen bu sonuç doğrultusunda, uzun dönem dengesinden bir sapmanın model 1 için yaklaşık 2 yıl, model 2 için yaklaşık 1 yıl ve model 3 için yaklaşık 3 yıl içerisinde sapsmaları ortadan kalacağı tespit edilmiştir.

Yapılan ekonometrik analizlerde ortaya çıkan bulgular da bu varsayımı doğrulamaktadır. Buna göre OECD reel GSYH'de meydana gelen % 1'lik bir artışın, otomotiv ihracatını model 1'de % 17,53, model 2'de % 4,996, model 3'de ise % 18,0717 arttırdığı tespit edilmiş olup, Türkiye otomotiv ihracatının dış ekonomik

gelişmelere çok duyarlı olduğu anlaşılmıştır. Ayrıca Otomotiv sektöründe ihraç edilen aksam ve parça başına, nihai mal başına ve nihai mal başına yapılan net aksam ve parçalarda meydana gelen ithalatındaki % 1’lik artışın, ihracat oranlarını azalttığı tespit edilmiştir. Yapılan analiz sonucunda otomotiv sektöründe yapılan ihracatın ithalata bağımlılığı Türk ekonomisinin döviz kurunda meydana gelen artışlardan olumsuz olarak etkilenmesinden kaynaklandığı anlaşılmıştır. Başka bir ifade ile Otomotiv sektöründe yapılan ihracat kapsamında döviz kurlarının yüksek olması, ithal edilen parça ve akşamların fiyatlarını arttırmasından dolayı, ihraç edilmesi planlanan otomotiv sektörünün ürünlerinin var olan pazardaki rakiplerine göre yüksek olmasından dolayı hedeflenen düzeyde gerçekleşememesine zemin hazırlamakta olduğu söylenebilir. Bu bağlamda ekonometrik analiz testinde kurduğumuz modellerde bu tezimizi doğrulamaktadır.

Doğrudan sermaye yatırımlarının ihracat üzerindeki etkileri, sermaye artışı, teknoloji transferi, dış pazarlara giriş bilgileri gibi faktörlerle ilişkilendirilmiştir. Türkiye’deki doğrudan sermaye yatırımları ihracat üzerindeki düşük ancak uzun vadeli olumlu etkisi bir çelişki yaratmamaktadır. Doğrudan sermaye yatırımları ihracat üzerindeki düşük etkisi, doğrudan sermaye yatırımlarının girdiği sektörlerle açıklanabilir. Türkiye’de son on yılda doğrudan yatırımlar daha çok hizmet sektöründe yoğunlaşmıştır. Hizmet sektöründeki yatırımlar, imalat sanayisine göre yaklaşık üç kat daha fazladır. Özellikle bankacılık ve finans sektörü, doğrudan yabancı yatırımlar için cazibe merkezi haline gelmiştir. Bu sektörlerin ihracat bağlantıları olmadığından, doğrudan yabancı yatırımlardan ihracata güçlü bir nedensellik olmadığı anlaşılabılır. Otomotiv sektörü ise Türkiye’nin toplam ihracatı içerisinde sürekli olarak artan bir paya sahip olmasına karşın doğrudan sermaye yatırımları hizmet sektörlerine göre daha düşük bir sermaye payına ulaşabilmektedir. Özbay ve Ark (2020)’in yaptığı çalışmada sanayi sektöründe otomotiv sektörüne yapılan doğrudan sermaye yatırımları ile dış ticaret fazlası veren ikinci sektör konumuna sahip olduğunu bildirmiştir.

Elde edilen sonuç doğrultusunda Türkiye’nin, otomotiv sektörünün ithalata bağımlılığını ortadan kaldırmasının o kadar da kolay bir iş olmadığı, bunun yerine otomotiv sektöründe ithalata olan bağımlılığı azaltacak önlemlerin alınması gerekmektedir. Bunun için her şeyden önce ülkede güçlü bir ekonominin oluşturulması gerekmektedir. Böylelikle ihraç edilen ürünlerin katma değeri otomotiv sektörü gibi yüksek ürünlerden oluşabildiği gibi, yatırımcıların önündeki başta bürokratik engellerin

kaldırılması, güçlü bir pazarlama yönetiminin oluşturulması ve markalaşmaya önem verilmesi gerekmektedir. Markalaşmanın ardında da kaliteli ürün üretmek yatmaktadır.

Türkiye'nin otomotiv ihracatının ithalata bağımlılık oranını azaltmak için, ara mal üretimini arttıracak harcamalara destek verilmesi ve teknolojinin arttırılması gerekir; bunun için AR-GE faaliyetleri zorunludur. Ayrıca ileri teknoloji ürün üretimini gerçekleştirilebilecek nitelikli iş gücünün sağlanabilmesi için inovasyon temelli eğitimlerin hayata geçirilmesi gerekir. Bu doğrultuda otomotiv sanayi ara mal üretimi için dışa bağımlılık oranı azalabilecek, sektör karlılığı artabilecek ve sonuç olarak ihracatın ithalata olan bağımlılık oranı azalabilecektir.

Dünya ekonomisindeki son gelişmeler, tüm ülkelerde ithal girdiye dayalı üretimi arttırmıştır. Buna göre üretim sürecinde ithal girdiye bağımlılık Türkiye'de önemli bir araştırma konusu olmuştur. Sonuç olarak, Türk otomotiv sektörünün ithal girdiye bağımlılığını ortaya çıkarmaya yönelik geniş bir literatür ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte, Türk otomotiv sektörünün ithal girdiye bağımlılığını inceleyen sınırlı sayıda çalışma vardır. Yapılan bu çalışma ile birlikte literatürde yer alan bu boşluğu giderebilmek için Türk otomotiv sanayi üzerindeki ihracatın ithalata olan etkilerini incelemiştir. Yapılan inceleme sonucunda Türkiye'nin bulunduğu konum ve işgücü maliyetinin düşük olması sebebiyle bölgenin cazip noktalarından biri olduğu söylenebilir. Bu açıdan ülke içerisine çekilebilecek yabancı yatırımcıların arttırılması teşvik edilmesi gerektiği gibi, yerli üretime de bu bağlamda daha fazla teşviklerin verilmesi gerektiği düşünülmektedir. Yerli üretime verilen destek aynı zamanda ülkenin gelişmişlik düzeyine erişebilmesi açısından da önemli bir fırsatı temsil ettiği ifade edilebilir

Otomotiv endüstrisinde yer alan pazarın ve karlılığın büyüklüğü tüm dünya ülkeleri tarafından tercih edilen bir sanayi alanı olmuştur. Türkiye'de gelişmişlik düzeyini arttırabilme adına bu genişleyen pazarda esas olarak araç ve parça ihracat, ithalatı ile kendisine misyon eklemeyi başardığı düşünülmektedir.

Küreselleşme ülkeler arası mesafelerin ortadan kalkmasına, dış ticaret hacminin artmasına ve üretim-tüketim davranışının çeşitlenmesine ve hızlanmasına neden olmuştur. Bu nedenlerle küreselleşmenin bir gereği olan liberalleşme süreci 1980'li yıllarda başlamıştır. Türkiye neredeyse tamamen bu sürecin etkisi altında kalmış ve küresel pazarlara entegre olmaya çalışmıştır. Bunun doğal bir sonucu olarak dış ticaret rakamları artmaya başlamıştır. Dış ticaretteki artışa bağlı olarak ihracat miktarı da önemli ölçüde arttı. İhracattaki artışın başlangıçta ülke ekonomisine ve büyümesine

olumlu etkisi olacağı yadsınamaz. Ancak ithalata bağımlılığın yüksek olması durumunda ihracattaki artışın ülke ekonomisine katkısı önemini yitirmektedir. Bunun temel nedeni, ithal malların hammadde veya ara malı şeklinde artmasının ihracatı artırmak için bir zorunluluk haline gelmesidir.

Bilimsel kuruluşların başta üniversiteler ve sanayi kesiminin önderleriyle bir araya gelerek çeşitli sektör planlamalarının oluşturulması ve bunların ileri görüşlerinin belirlenmesi, araştırma ve geliştirmeye en başta önem verilmesi gerekmektedir. Otomotiv sektörü için güçlü bir ekonomi ile birlikte otomotiv sektörünü teşvik edici ana unsurların ülke yönetimi tarafından teşviklerle desteklenmesi gerekmektedir. Başka bir ifade ile otomotiv sektöründe yatırım yapan firmaların gereksinim duydukları ara mallar ile parça ve aksamların ülke içerisinde üretilebilirliğinin artırılması önemlidir. Böylelikle otomotiv sektöründe yapılacak ihracatlarda, ithalat oranlarının azaltılması sektörün karlılığını arttırabileceği gibi, yapılan ihracattaki ithalata olan bağımlılığı da azaltacaktır.

Sonuç olarak dış ticaret çıktılarının olumlu hale gelmesi için; ihraç mallarının hammaddelerinin özkaynak yoluyla elde edilebilecek türlerden seçilmesi, ara üretime önem verilmesi gibi yöntemler kullanılarak ithalatın azaltılması gerekmektedir. Ayrıca montajcı ihracatçı pozisyonundan çıkarak parça (mamül) ihracatı yerine ürün ihracatına gidilmesi gerektiği düşünülmektedir. Teknolojik ilerlemenin sağlanması için AR-GE yatırımlarının hızlandırılması ve AR-GE yatırımlarının artırılmasına daha fazla önem verilmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Akat, AS. (2019). İhracatta İthalat, *İktisat ve Toplum Dergisi*, 100, 1-2.
- Akbaş, Y. E., & Şentürk, M. (2013). Türkiye'nin İthalat ve İhracat Bağımlılığı: Seçilmiş Ülke Örnekleri Üzerine Ampirik Bir Uygulama. *Ege Akademik Bakış*, 13(2), 195-208.
- Akcan, A. T., & Metin, I. (2018). Dış Ticaretin Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneği. *Electronic Turkish Studies*, 13(14), 1-14.
- Akçay, M. (2008). Otomotiv Servislerinde Toplam Kalite Yönetimi Anlayışı Çerçevesinde Müşteri Memnuniyeti Üzerine Bir Alan Araştırması (Denizli, Aydın, İzmir Örneği), Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Denizli.
- Aker, Ş. L. (2008). Major Determinants Of Imports In Turkey. *Turkish Studies*, 9(1), 131-145.
- Akın, H. (2019). *Yeni İşimiz Dış Ticaret: Ekitap Projesi & Cheapest Books*, 17-31.
- Aksu, L. (2014). Türkiye'de 1960-2009 Yıllarını Kapsayan Dış Ticaret Politikalarının İktisadi Büyüme Üzerindeki Etkilerinin Ekonometrik Analizi. *Trakya University Journal Of Social Science*, 16(1), 375-426.
- Aktaş, C. (2009). Türkiye'nin İhracat, İthalat ve Ekonomik Büyüme Arasındaki Nedensellik Analizi, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 18(2), 35-47.
- Aktaş, C., & Yılmaz, V. (2008). Gümrük Birliği Sonrası Türkiye'nin İhracat Fonksiyonunun Tahmini, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(13), 89-104.

- Aktaş, N. (2017). Türk Dış Ticaret Sistemi ve Yapısının İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul.
- Al Kılıç, Ş. (2010). Uluslararası Ticarete Vesaik Mukabili Ödeme Yöntemi. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 14(2), 1-44.
- Alabayır, A., & Muzır, E. (2016). Dış Ticaret İşlemlerinde Ticaret Yapılan Yere Göre Ödeme Şekli Tercihi Ve Tercih Nedenlerini Belirlemeye Yönelik Ampirik Bir Çalışma. *Journal Of Business Research Turk*, 8(3), 304-323.
- Alacahan, N. D. (2011). Enflasyon, Döviz Kuru İlişkisi ve Yansima: Türkiye The Relationship Between Inflation, Exchange Rate And Pass Through: Turkey. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 1, 49-56.
- Alam, D. S. (2015). A Macro Analysis Of India And Nepal Bilateral Trade: Retrospect And Prospects. *Iosr Journal Of Economics And Finance (Iosr-Jef)*, 6(6), 25-34.
- Alam, MI. (2003). Manufactured Exports, Capital Good Imports, and Economic Growth: Experience of Mexico and Brazil, *International Economic Journal*, 17(4), 85-105.
- Albayrak, Ş. G. (2012). Reel Döviz Kuru Oynaklığının Doğrudan Yabancı Sermaye Girişleri Üzerine Etkisi: Türkiye Örneği (1992-2008). Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Al-Khulaifi, AS. (2013). Exports and Imports in Qatar: Evidence from Cointegration and Error Correction Model, *Asian Economic and Financial Review*, 3(9), 1122-1133.
- Anderson, K. (2017). Distortionary Impacts Of Food and Agricultural Trade Policies. *Handbook Of International Food And Agricultural Policies*, 3, 37-61.

- Andrei, J. V., Popescu, G. H., Nica, E., & Chivu, L. (2020). The Impact Of Agricultural Performance On Foreign Trade Concentration And Competitiveness: Empirical Evidence From Romanian Agriculture. *Journal Of Business Economics And Management*, 21(2), 317-343.
- Aral, A. (2015). Türkiye’de Döviz Kuru ve Dış Ticaret İlişkisi: 1992-2013 Dönemi Eşbütünleşme Analizi. Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Aristei, D., Castellani, D., & Franco, C. (2013). Firms’ exporting and importing activities: is there a two-way relationship?, *Review of World Economics*, 149(1), 55-84.
- Arslan, G. E. (2013). Ekonomik Büyüme, Kalkınma ve Gelir Dağılımı. *Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(2), 45-52.
- Asar, E. (2017). Türkiye’de Dahilde İşleme Rejimi ve Türk Dış Ticaretine Etkileri. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
- Aslan, A., & Topçu, E. (2018). İhracata Dayalı Büyüme Hipotezine Yeni Bir Yaklaşım: Türkiye Ekonomisi Üzerine Sektörel Bir Uygulama. *Uluslararası İktisadi Ve İdari İncelemeler Dergisi*, 20, 119-134.
- Atan, S. (2011). Türkiye’deki sektörel bağlantı yapısının girdi-çıkıtı yaklaşımı ile incelenmesi: yurtiçi üretim ve ithal ara girdi ayrıştırması. *Ekonomik Yaklaşım*, 22(80), 59-78.
- Atış Gacaner, A., & Saygılı, F. (2014). Türkiye’de Cari Açığın Belirleyicilerinin Ampirik Analizi. *Sosyoekonomi*, 21(21), 88-103.
- Awokuse, T. O. (2008). Trade Openness And Economic Growth: Is Growth Export-Led Or Import-Led? *Applied Economics*, 40(2), 161-173.

- Aydın, F., Saygılı, H., Saygılı, M., & Yılmaz, G. (2010). Dış Ticarete Küresel Eğilimler ve Türkiye Ekonomisi. *Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Çalışma Tebliği*, 10(1), 1-107.
- Bakari, S. (2017). The Relationship between Export, Import, Domestic Investment and Economic Growth in Egypt: Empirical Analysis, *Euro Economica*, 36(2), 34-43.
- Bal, H. (2011). İktisadi Gelişme ve Doğal Kaynaklar: Geçiş Ekonomileri Çerçevesinde Bir İnceleme. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20(1), 87-104.
- Balcı, M., & Göcen, C. E. (2018). Uluslararası Ticaret ve Üretim Tarihsel Gelişimi ve Bu Bağlamda Türkiye'nin Politik Ekonomi Analizi, *Uluslararası Politik Ekonomi*, Ankara, 1-39.
- Barbanova, K. (2016). Türkiye İhracatında Multimodal Taşımacılık. *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 41, 1-12.
- Başkol, M. O. (2016). Türkiye İhracatının İthalata Bağımlılığının Dâhilde İşleme Rejimi Açısından Analizi. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 12(2), 1-19.
- Bayraç, H. N., & Doğan, E. (2018). Teknoloji Yoksulluğu Ve Türkiye'de İhracatın İthalata Olan Bağımlılığı. *International Journal Of Social Inquiry*, 11(1), 17-42.
- Bems, R. (2008). Aggregate Investment Expenditures On Tradable and Nontradable Goods. *Review Of Economic Dynamics*, 11(4), 852-883.
- Beyaz, Z., & Karabacak, G. (2018). Türkiye'de Turizm Gelirlerinin Cari İşlemler Dengesi Üzerindeki Etkisi. *European Journal Of Managerial Research*, 2(2), 56-75.

- Bielik, P., Smutka, L., Svatoš, M., & Hupkova, D. (2013). Czech And Slovak Agricultural Foreign Trade-Two Decades After The Dissolution. *Agricultural Economics*, 59(10), 441-453.
- Bilgin, C., & Sahbaz, A. (2009). Türkiye’de Büyüme Ve İhracat Arasındaki Nedensellik İlişkileri, *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(1), 177-198.
- Binay, I., Eldoğan, O., & Arslan, R. (2006). AB Süresince Otomotiv Sektöründe Satış Sonrası Hizmetler. X. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 25-26.
- Brown, RL., Durbin J., Evans, JM. (1975). Techniques for testing the consistency of regression relations over time. *Journal of the Royal Statistical Society*, 37, 149-192.
- Bulut, E., Dikmen, F. H., & Çermikli, A. H. (2018). Türkiye’nin Uluslararası Yatırım Pozisyonu ve Yatırım Gelir-Gider Dengesi: 2000-2016. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 20(1), 49-77.
- Cakır, M. (2014). The Impact Of Virtual Teams And Crowdsourcing In The Relationship Between New Media And Global Corporations. *Ajit-E*, 5(16), 43.
- Calantone, R. J., Kim, D., Schmidt, J. B., & Cavusgil, S. T. (2006). The Influence Of Internal And External Firm Factors On International Product Adaptation Strategy And Export Performance: A Three-Country Comparison. *Journal Of Business Research*, 59(2), 176-185.
- Cebeci Kocaefe, A., & Yılmaz, M. (2013). Dahilde İşleme Rejimi ve Türk Dış Ticareti Üzerine Etkilerinin Analizi (1996-2011). *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(2), 205-224.
- Cengiz, C., & Kurtbağ, Ö. (2015). Türkiye-Ab Gümrük Birliğinde Yaşanan Güncel Sorunlar Ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 6(2), 1-33.

- Chapagain, A. K., & Hoekstra, A. Y. (2008). The Global Component Of Freshwater Demand And Supply: An Assessment Of Virtual Water Flows Between Nations As A Result Of Trade In Agricultural and Industrial Products. *Water International*, 33(1), 19-32.
- Chitwood, D. J. (2003). Research On Plant-Parasitic Nematode Biology Conducted By The United States Department Of Agriculture-Agricultural Research Service. *Pest Management Science: Formerly Pesticide Science*, 59(7), 748-753.
- Cota, JEM. (2017). Exports and Economic Growth in Mexico, 2007-2014: a Panel Cointegration Approach, *Semestre Económico*, 20(44), 19-44.
- Çakmakçı, F. (2018). *Türkiye'nin Gürcistan İle Dış Ticaret İlişkilerinin Değerlendirilmesi*. İstanbul Ticaret Üniversitesi, 3-11.
- Çelen, A. I. (2019). Ilo'nun Çalışma Yaşamının Geleceği Öngörüsünde Niteliği Değişen Dış Kaynak Kullanımının Rolü: İstihdam ve Ücret İlişkileri Açısından Bir Değerlendirme. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 77, 201-234.
- Çelik, C. (2016). *Türkiye'nin İhracat Potansiyelinin Artırılması Kapsamında Çin'in İhracat Politikalarının Değerlendirilmesi*: Tc Kalkınma Bakanlığı, 1-31.
- Çeştepe, H., Yıldırım, E., & Bayar, M. (2013). Doğrudan Yabancı Yatırım, Ekonomik Büyüme ve Dış Ticaret: Toda-Yamamoto Yaklaşımıyla Türkiye'den Nedensellik Kanıtlar. *Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(27), 1-37.
- Çetinkaya, M., & Erdogan, S. (2010). Var Analysis Of The Relation Between Gdp, Import And Export: Turkey Case. *International Research Journal of Finance And Economics*, 55(1), 135-145.
- Çetintaş, H., & Barişik, S. (2009). Export, Import And Economic Growth: The Case of Transition Economies. *Transition Studies Review*, 15(4), 636-649.

- Çivi, H., & Çakır, M. (2000). Türkiye’de İmalat Sanayiinin İthalata Bağımlılığı-Girdi Çıktı Yaklaşımıyla. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 14(1), 1-10.
- Dağıstan, N. (2019). Türkiye’nin Dış Ticaretindeki Dikey Uzmanlaşmanın Girdi-Çıktı Modeli ile Analizi, *Fiscaoeconomia*, 3(2), 1-20.
- Dağıstan, N. (2015). Uluslararası Ticarete Eşitsiz Mübadelenin Ölçülmesi: Türkiye Örneği. *Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 15(3), 41-69.
- Değer, O., & Demir, M. (2015). Reel Efektif Döviz Kuru ve Dış Ticaret Hacmi Arasındaki Nedensellik İlişkisi: Türkiye Örneği. *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar Dergisi*, 52(6), 7-21.
- Demir, M. (2013). Enerji İthalatı Cari Açık İlişkisi, Var Analizi İle Türkiye Üzerine Bir İnceleme. *Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi (Akad)*, 5(9), 2-27.
- Demir, R. (2015). Türkiye’nin Enerji İthalatı Ve Cari Açık Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, TOBB ETÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 1-17.
- Demirtaş, G. (2014). Türkiye ve Almanya Arasındaki Dış Ticaret Dengesinin Sınır Testi Yaklaşımıyla İncelenmesi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 43, 83-106.
- Devecioğlu, C. (2018). Uluslararası Ticarete Rekabetçilik Analizi Ve Bir Model Önerisi: Demir Çelik Sektöründe Bu Modelin Araştırılması, KTO Karatay Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Diamantopoulos, A., & Kakkos, N. (2007). Managerial Assessments Of Export Performance: Conceptual Framework And Empirical Illustration. *Journal Of International Marketing*, 15(3), 1-31.

- Dickey, DA., Fuller, WA. (1979). Distribution of the Estimators for Autoregressive Time Series with a Unit Root, *Journal of the American Statistical Association*, 74, 427-431.
- Diken, A. Ö. (2015). Endüstri-İç Ticaret Kavramı: Nedenleri, Ölçüm Yöntemleri Ve Türkiye İle AB Arasında Endüstri-İç Ticaretin Gelişimi (2004-2014). Yüksek Lisans Tezi, Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Karaman.
- Dixon, H., Griffiths, D., & Lawson, L. (2004). Exploring Tradable And Non-Tradable Inflation In Consumer Prices. Paper Presented At The New Zealand Association Of Economists Conference, 1-17.
- Doğan, A. (2009). Ekonomik Gelişme Sürecine Tarimin Katkisi: Türkiye Örneği. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 9(17), 365-392.
- Doğan, S., & Kaya, S. S. (2011). Gümrük Birliği Sonrasında (1996-2009) Türkiye'nin Avrupa Birliği İle Dış Ticaretinin Ülke ve Fasil Bazlı Yoğunlaşma Analizi. *Ekonometri Ve İstatistik E-Dergisi*, 14, 1-18.
- Doğruyol, A., & Cicioğlu, Ş. (2013). Bir iktisat bilimi ikilemi: ingiliz düşüncesinde etik ve faydacılık ekseninden js mill ve moral teorisi. *Sakarya İktisat Dergisi*, 2(3), 97-141.
- Dorobăţ, EC. (2015). A brief history of international trade thought: from pre-doctrinal contributions to the 21st century heterodox international economics, *The Journal of Philosophical Economics: Reflections on Economic and Social Issues*, 8(2), 106-137.
- Dulda, I., & Öcal, O. (2016). *Dış Ticarete İnternetin Rolü*. Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Nevşehir.

- Durgun, Ö., & Zulibiya, Y. (2016). Çin'deki Kur Rejimi ve İhracat Üzerine Etkileri/Exchange Rate Regime In China And Effects On Exports. *Turan: Stratejik Arastirmalar Merkezi*, 8(32), 137.
- Dündar, S. (2006). Dış Ticaret İşlemleri Çerçevesinde İthalat ve İhracat İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 1-8.
- Egeli, H. A. (2016). Dış Ticaret Açısından Sanayileşme Stratejileri ve Türkiye Açısından Değerlendirmesi, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 2016, 149-166.
- Eğdirici Sönmez, A. (2011). Automotive And Autoparts Industries in Turkey, *Export Promotion Center of Turkey*, 1-14.
- Elobeid, A., & Tokgoz, S. (2008). Removing Distortions In The Us Ethanol Market: What Does It Imply For The United States And Brazil? *American Journal Of Agricultural Economics*, 90(4), 918-932.
- Enders, W. (1995). *Applied Econometric Time Series*, USA: John Wiley & Sons, Inc.
- Entela, D., & Targan, Ü. Uluslararası Tedarik Zincirinin Etkinliğini Artırmada Ulaştırma Politikalarının Önemi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Erduman, Y., Eren, O., & Gul, S. (2019). The Evolution of Import Content of Production and Exports In Turkey: 2002-2017, TCMB, Ankara, 1-11.
- Eren, T. M. (2013). Türkiye'nin Serbest Ticaret Anlaşmaları'nin Dış Ticaretine Etkileri ve Sorunlar. *Maliye ve Finans Yazıları*, 1(98), 28-47.
- Erkök, B. (2018). Girdi çıktı analizi ile otomotiv sektörünün konumu, *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, 55, 644, 9-40.

- Erkök, B., & Yeşilyaprak, M. (2019). Otomotiv sektörünün ithalata bağımlılığının analizi. *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, 56(649), 9-22.
- Ersun, N., & Arslan, K. (2010). İslam Ülkeleri Arasındaki Ticaretin Geliştirilmesinde “Çok Taraflı Kliring Birliği” Projesinin Rolü ve Önemi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 48, 172-190.
- Ersungur, M., Ekinci, D., & Takım, A. (2011). Türkiye Ekonomisinde İthalata Bağımlılıktaki Değişme: Girdi-Çıktı Yaklaşımıyla Bir Uygulama. *Atatürk Üniversitesi IIBF Dergisi*, 10, 1-11.
- Ersungur, ŞM., & Kızıltan, A. (2007). Türkiye Ekonomisinde İthalata Bağımlılığın Girdi-Çıktı Yöntemiyle Analizi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(1), 267-278.
- Ertek, T. (1996). *Ekonometriye Giriş*. Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul.
- Eruygur, H. O., & Cakmak, E. H. (2005). Trade Implications Of Extending Turkey-Eu Customs Union To Agricultural Products, Paper presented at the Conference of Middle East and North African Economies: Past Perspectives and Future Challenges, 1-28.
- Esen, S., Ayas, I., & İdan, B. (2019). Dahilde İşleme Rejiminde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *İşletme Bilimi Dergisi*, 7(2), 331-355.
- Eşiyok, B. A. (2012). Türkiye Ekonomisinde Cari Açık Sorunu ve Nedenleri. *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, 49(569), 63-85.
- EVDS. (2020). TCMB Elektronik Veri Dağıtım Sistemi. <https://evds2.tcmb.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 19 Aralık 2020).
- FED, St.L. (2020). Economic Data. <https://fred.stlouisfed.org/> (Erişim Tarihi: 19 Aralık 2020).

- Gedikli, A. (2011). Çok Uluslu Şirketler ve Doğrudan Yabancı Yatırımların Gelişmekte Olan Ülkelerin Kalkınması Üzerine Etkileri, *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 6(1), 96-146.
- Gençosmanoğlu, Ö. T. (2014). Uluslararası Ticarete Tarife Dışı Engeller ve Kullanım Kısıtları: Türkiye Örneği, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara.
- Gerni, C., Emsen, ÖS. Değer, MK. (2008). İthalata Dayalı İhracat ve Ekonomik Büyüme:1980-2006 Türkiye Deneyimi, 2. *Ulusal İktisat Kongresi*, 1-21.
- Gingrich, S. (2011). Foreign Trade And Early Industrialisation In The Habsburg Monarchy And The United Kingdom-Two Extremes In Comparison. *Ecological Economics*, 70(7), 1280-1288.
- Göçer, I. (2013). Ar-Ge Harcamalarının Yüksek Teknolojili Ürün İhracatı, Dış Ticaret Dengesi ve Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkileri. *Maliye Dergisi*, 165(2), 215-240.
- Gökgöz, A. (2015). Dış Ticarete Teslim Ve Ödeme Sekillerinin Tms 18 Hasilat Standardi Çerçevesinde İncelenmesi/The Analysis Of Delivery And Payment Types In Foreign Trade Within The Frame Of Tas 18 Revenue Standard. *Journal of Accounting, Finance And Auditing Studies*, 1(3), 105-122.
- Gujarati, DN., Porter, DC. (2012). Temel Ekonometri. (Çev.: Ümit Şenesen, Gülay Günlük Şenesen), Literatür Yayıncılık, İstanbul.
- Gül, Y. (2020). Kredi temerrüt takasları ve makroekonomik değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisi: Türkiye örneği, *Finans Ekonomi ve Sosyal Araştırmaları Dergisi*, 5(4), 659-669.
- Gültekin, S. (2011). Küreselleşme Çağında Dış Ticarete Rekabet İçin Kümelenme Stratejisi: Türkiye'nin Tarım Kümelenmesi Gerekliliği. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22, 29-40.

- Gündüz, A. Y., & Mehmet, K. (2007). Avrupa Birliği Tarım Politikası Ve Türkiye' De Organik Tarimin Geliştirilmesi Üzerine Olası Etkisi. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(21), 305-330.
- Gündüz, M., Alakbarov, N., & Erkan, B. (2018). Türkiye'de Ekonomik Büyümenin Belirleyicisi Olarak Toplam Faktör Verimliliği. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 57, 253-270.
- Güner, G. (2013). Otomotiv Sektöründe Müşteri Memnuniyetinin Satışa Etkileri; Ford Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Güneş, R., Durmuş, A. F., & Ceyhan, M. (2010). Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerindeki Sınır Ticareti: Sınır Ticaretinin Gelişimini Engelleyen Faktörler Ve Çözüm Önerileri. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 1(1), 1-22.
- Haberl, H., Winiwarter, V., Andersson, K., Ayres, R. U., Boone, C., Castillo, A., Furman, E. (2006). From Lter To Ltser: Conceptualizing The Socioeconomic Dimension Of Long-Term Socioecological Research. *Ecology And Society*, 11(2), 1-30.
- Hamdan, BSS. (2016). The Effect of Exports and Imports on Economic Growth in the Arab Countries: A Panel Data Approach, *Journal of Economic Bibliography*, 3(1), 100-107.
- Hepaktan, E., & Karakayalı, H. (2009). 1980-2008 Döneminde Türkiye'nin Dış Ticaret Hadlerinin Analizi. *Celal Bayar Üniversitesi Sbe Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(2), 181-210.
- Hodaloğulları, Z., & Aydın, A. (2016). Türkiye'nin Doğalgaz Noktasında Rusya'ya Bağımlilik Durumunun Soğuk Savaş Sonrası Türk Dış Politikasına Yansımaları. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 5(2), 83-108.

- Hussain, M. A., & Saaed, A. A. J. (2015). Impact Of Exports And Imports On Economic Growth: Evidence From Tunisia. *Journal Of Emerging Trends In Economics and Management Sciences*, 6(1), 13-21.
- Hye, Q. M. A., & Boubaker, H. B. H. (2011). Exports, Imports And Economic Growth: An Empirical Analysis Of Tunisia. *Iup Journal Of Monetary Economics*, 9(1), 6-21.
- Hye, Q. M. A., & Siddiqui, M. M. (2010). Are Imports And Exports Cointegrated In Pakistan? A Rolling Window Bound Testing Approach. *World Applied Sciences Journal*, 9(7), 708-711.
- Ikiz, A. S. (2019). Türk Ekonomisinin Dünü Bugünü Yarini, Ekin Kitabevi Yayınları, Bursa.
- Inançlı, S., & Konak, A. (2011). Türkiye’de İhracatın İthalata Bağımlılığı: Otomotiv Sektörü. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 6(2), 343-362.
- Ipek, M. (2014). Kayıt Dışı İstihdamda Küresel Etkiler ve Sosyal Örüntüler. *Calisma ve Toplum*, 40(1), 163-185.
- Ispir, M. S., Ersoy, B. A., & Yılmaz, M. (2009). Türkiye’nin Büyüme Dinamiğinde İhracat Mi İthalat Mi Daha Etkin? *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 24(1), 3-16.
- Işcan, I., & Yıldırım, S. (2012). The Type Of Imported Goods And Economic Growth: Panel Evidence, *International Research Journal of Finance and Economics*, 2012, 98-108.
- İTO. (2003). Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi: Rapor.
- İktisadi Sektörler Genel Müdürlüğü. (2002). Türkiye’de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi. DPT: 2660, Ankara.

- İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü. (2002). Türkiye’de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi: DPT, Ankara.
- İnançlı, S., Konak, A. (2011). Türkiye’de İhracatın İthalata Bağımlılığı: Otomotiv Sektörü, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 6(2), 343-362.
- Jensen, J. B., Kletzer, L. G., Bernstein, J., & Feenstra, R. C. (2005). *Tradable Services: Understanding The Scope And Impact Of Services Offshoring [With Comments And Discussion]*. Paper Presented At The Brookings Trade Forum, 11-36.
- Johnson, N. N. (2017). Tradable And Nontradable Inflation Indexes: Replicating New Zealand’s Tradable Indexes With Bls Cpi Data. *Monthly Labor Review*, 1-25.
- Kahyaoğlu, H., Abuk Duygulu, A. (2005). Finansal varlık fiyatlarındaki değişim-parasal büyüklükler etkileşimi, *DEÜİİBF Dergisi*, 20(1), 63-85.
- Kalaitzi, AS. (2018). The Causal Effects of Trade and Technology Transfer on Human Capital and Economic Growth in the United Arab Emirates, *Sustainability*, 10(5), 1-15.
- Kamacı, A., & Turan, M. (2018). Küreselleşme Sürecinde Çok Uluslu Şirketlerin Ekonomik Açidan Değerlendirilmesi, *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, 3(2), 81-92.
- Karagöl, V., & Erdoğan, M. (2018). Türkiye Ekonomisinde Cari Açığın Belirleyicileri ve Cari Açığa Yönelik Politika Uygulamaları, *Ulakbilge*, 5(10), 353-381.
- Karakaş, A. (2017). İthalata Dayalı İhracatın Riskli Yapısı: Dış Ticarete Sürdürülebilirliğin Türkiye İçin Analizi. *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(2), 261-278.
- Karakaya, G. (2015). *Uluslararası Ticarete Akreditif İşlemleriyle İlgili Firmalar Düzeyinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Karaköy, Ç. (2006). Orta Asya'da Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları: Politikaları, Stratejileri ve Teşvikler Üzerine Değerlendirme. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 15(2), 251-266.
- Karataş, Ş. (2015). Türkiye'nin Uluslararası Siyasi İlişkilerinin Ekonomik İlişkilere Etkisi Ekseninde. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, 3(5), 83-93.
- Karlı, B., Bilgiç, A., & Özbek, Ş. (2004). Türkiye'de Tarım Sektöründe Uygulanan Doğrudan Gelir Desteğinin Tarımsal Yapı ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri. 16-18 Eylül 2004 Türkiye VI. Tarım Ekonomisi Kongresi Bildirgesi, Tokat, 21-36.
- Kaya, F., Turguttoptaş, N., & Başar, A. B. (2012). Dış Ticaret İşlemleri, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 25-63.
- Kaya, M. (2016). Türkiye'de Cari Açık Sorunu ve Nedenleri. *Dicle Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6(10), 51-75.
- Kaya, M., & Aydemir, C. (2018). Küreselleşmenin Tarihsel Gelişimi. *Dicle Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 14-36.
- Kekeç, H. M., & Kuzu, S. (2018). Türkiye'de Cari Açık Makası Daraltılabilir Mi? *Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi*, 661-679.
- Kemer, O. B., & Aydemir, M. F. (2017). Intra-Industry Trade Of Turkish Manufacturing Industry (2001-2014). *Hitit University Journal of Social Sciences Institute, Year, 10*, 1159-1180.
- Khan, S. Z. A. (2011). Technology Transfer Effectiveness Through International Joint Ventures (Ijvs) To Their Component Suppliers: A Study Of The Automotive Industry Of Pakistan. University Of Birmingham, Doktora Tezi.
- Kiziltan, A., & Cığerlioğlu, O. (2008). Türkiye'de Reel Döviz Kuru Değişmelerinin İhracat Ve İthalata Etkisi. *Ekev Akademi Dergisi*, 36, 49-50.

- Koç, E., Şenel, M. C., & Kaya, K. (2018). Dünyada ve Türkiye’de Sanayileşme I-Strateji Ve Temel Sanayileşme Sorunları. *Mühendis ve Makina*, 59(690), 1-26.
- Kodalak, O., Topal, B., & Dizkirici, A. S. (2015). Dis Ticarete Akreditifli Ödemeler: Ucp 600’e Göre Bankalarda Güncel Örnek Uygulamalar/Letter Of Credits In Foreign Trade: Current Applications At Banks According To Ucp 600. *Journal of Accounting, Finance And Auditing Studies*, 1(3), 68-90.
- Kolçak, M. (2013). Dış Ticaret Vergilerinin Türkiye Ekonomisine Etkileri. *Ataturk University Journal of Economics & Administrative Sciences*, 27(4), 188-209.
- Konak, A. (2018). Yüksek Teknoloji İçeren Ürün İhracatının İhracat Hacmi Ve Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi; Seçilmiş Oecd Ülkeleri ve Türkiye Örneği. *Jomelips-Journal Of Management Economics Literature Islamic And Political Sciences*, 3(2), 56-80.
- Konak, A., & Korap, L. (2019). Dış Ticaret Üzerinde Etkisi Bulunan Bazı Makroekonomik Değişkenlere Yönelik Uygulamalı Bir Ticaret Dengesi Modellemesi: Ardl Sinir Testi Yaklaşımı. *Business & Management Studies: An International Journal*, 7(1), 403-422.
- Korkmaz, S., & Aydın, A. (2015). Türkiye’de Dış Ticaret-Ekonomik Büyüme İlişkisi: Nedensellik Analizi, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 10(3), 47-76.
- Korum, U. (1977). *Türk imalat sanayii ve ithal ikamesi: bir değerlendirme*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Kumar, M. A., & Gopalsamy, S. (2019). India’s Foreign Trade Relationship Between Nepal–With Special Reference to Agricultural Products. *Advance And Innovative Research*, 6(2), 133-136.
- Kundak, S., Aydoğuş, İ. (2018). Türkiye’de İmalat Sanayinin İthalata Bağımlılığının Analizi, *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 17(1), 252-266.

- Küçükaksoy, I., & Çiftçi, I. (2014). Dış Ticaret Hadlerinin Dış Ticaret Dengesine Etkisi: Harberger-Laursen-Metzler Hipotezinin Türkiye Uygulaması. *Optimum Ekonomi Ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 1(2), 103-129.
- Kwiatkowski, D., Phillips, PCB., Schmidt, P., Shin, Y. (1992). Testing The Null Hypothesis of Stationarity Against the Alternative of a Unit Root: How Sure Are We That The Economic Time Series Have a Unit Root?, *Journal of Econometrics*, 54, 159-178.
- Lokhande, M. (2010). Exim Policy And Foreign Trade Of India In Post Reform Era, *Article*, 1-18.
- Manoleli, D., Giurcă, D., Chivu, L., & Câmpeanu, V. (2004). Ierarhizarea Priorităților De Dezvoltare Agricolă Şi Rurală În România. *Influența Noii Reforme A Pac, Institutul*, 1-15.
- Matyushenko, I. Y., Shtal, T. V., Piddubna, L. I., Piddubnyi, I. O., & Kvitka, Y. M. (2018). Development Prospects Of Ukraine's Foreign Trade In Agricultural Products In The Context Of European Integration And Global Challenges. *Journal Of Advanced Research In Law And Economics*, 9(34), 1343-1361.
- Mehmet, K., & Duruel, M. (2010). Türkiye'de Ekonomik Büyümenin İstihdam Yaratamama Sorunu. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 50, 367-396.
- Mercan, M., & Göçer, I. (2012). Zamanlararası Dış Denge ve Optimizasyon Yaklaşımları Çerçevesinde Türkiye'de Cari Açığın Sürdürülebilirliği, 1. *Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12(24), 3-31.
- Mohsen, A. S. (2015). Effects Of Exports And Imports On The Economic Growth of Syria. *Euro-Asian Journal of Economics and Finance*, 3(4), 253-261.
- Motofei, C. (2017). Foreign Trade Evolutions In The European Union. *International Journal of Academic Research In Accounting, Finance and Management Sciences*, 7(2), 156-163.

- OECD (2020). OECD İstatistikleri (OECD Stat) veri tabanı. <https://stats.oecd.org/>, Erişim Tarihi: 19 Aralık 2020.
- OSD (2020). Otomotiv Sanayii Derneği, Dış Ticaret Raporları. <http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/dis-ticaret-raporlari/>, Erişim Tarihi: 19 Aralık 2020.
- Ozturk, I., Acaravcı, A. (2013). The long-run and causal analysis of energy, growth, openness and financial development on carbon emissions in Turkey. *Energy Economics*, 36(1), 262-267.
- Ozun, A., & Turk, M. (2010). Leading Economic Determinants Of Foreign Trade Volume In Turkish Agriculture Sector. *Agricultural Economics Review*, 11(8), 87-96.
- Ökte, M. K. S. (2011). Ödemeler Dengesine Parasal Yaklaşım: Bir İnceleme. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(35), 221-236.
- Öndoğan, E. N. (2017). Türkiye’de İşlenmiş İthal Gıda Ürünleri Pazarlaması. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 2(2), 93-104.
- Özbay, F., Pehlivan, C., Oğuztürk, BS. (2020). Otomotiv ihracatının istihdam, doğrudan yabancı yatırımlar ve büyüme üzerindeki etkisi: Türkiye üzerine ekonometrik bir uygulama, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 25(4), 569-585.
- Özçalık, M. (2007). Türkiye Ekonomisinde İhracatın İthalata Bağımlılığı (1990 – 2006 Yılları Analizi), Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Özdemir, A. (2018). Dış Ticarete Ülke Rekabet Gücüne Ekonomik Özgürlüklerin Etkisi: Oecd Ülkelerinde Uygulama. *Uluslararası Ekonomi Siyaset İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 1(2), 86-119.

- Özdemir, Z. (2005). Dış Ticaret Finansman Tekniklerinden Faktoring ve Forfaiting İşlemleri. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10, 194-224.
- Özenç Bengisu, T. D. A. (2017). 2000 Sonrasında İthal Ara Mal Bağımlılığı ve Katma Değer Üretimi. *Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı*, 1-2.
- Özkan, F. Ö. (2017). Türkiye'nin Üretim Ve Dış Ticaret Yapısında Dönüşüm: Küresel Yönelimler Ve Yansımalar Rapor Eleştirisi. *Çukurova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(1), 1-8.
- Özmen, E. (2014). Reel Döviz Kuru ve Türkiye Dış Ticaret Dinamikleri. *Economic Research Center Working Papers In Economics*, 14(12), 1-138.
- Öztürk, A. (2018). Dış Ticarete Ödeme Yöntemlerinin Tercih Nedenlerini Belirlemeye Yönelik Bir Uygulama: Doğu Karadeniz Bölgesi Örneği, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Rize.
- Öztürk, L. (2013). Serbest Bölgelerin Geleceği: Türkiye Açısından Bir Değerlendirme. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 9(19), 75-86.
- Öztürk, N. (2012). Türkiye'de Sınır Ticaretinin Gelişimi, Ekonomik Etkileri, Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 2(3), 107-127.
- Paçaman, H. E. (2010). Türkiye'deki İşletmeler İçin İhracatın Önemi, Sorunları ve Çözüm Önerileri, Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Pamukçu, T., De Boer, P. (2000). Determinants of imports of Turkey: an application of structural decomposition analysis 1968-1990. *Yapı Kredi Economic Review*, 11(1), 3-27.

- Parılı, H. (2015). Çok Taraflı Ticaret Sistemi ve Ticaret Politikaları: İthalatta Koruma Kolay Bir İş Mi? *Journal Of The Faculty Of Economics/Iktisat Fakültesi Mecmuası*, 65(2), 100-160.
- Pesaran MH., Shin, Y., Smith, RJ. (2001). Bounds testing approaches to the analysis of level relationships. *Journal of Applied Econometrics*, 16, 289-326.
- Pişkin, S. (2017). Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü Ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri. *TSKB Ekonomik Araştırmalar*, 94.
- Rahman, M. M., & Shahbaz, M. (2013). Do Imports And Foreign Capital Inflows Lead Economic Growth? Cointegration and Causality Analysis In Pakistan. *South Asia Economic Journal*, 14(1), 59-81.
- Rai, S. K., & Jhala, P. (2015). Impact Of Exports And Imports On Growth Rate Of India: An Empirical Enquiry. *Pacific Business Review International*, 8(6), 53-58.
- Ramjerdi, M. H. (2012). A Survey Of Effects Of International Trade On Growth. *International Trade From Economic And Policy Perspective*, 1.
- Rivera-Batiz, L., I Armengol, M.-A. O., & Oliva, M.-A. (2003). *International Trade: Theory, Strategies, And Evidence*: Oxford University Press On Demand, 5-21.
- Saatçioğlu, C. (2005). 1990 Sonrası Türkiye Ekonomisinde Yaşanan Başlıca Gelişmeler Bağlamında İthalat Büyüklüğü Üzerine Ampirik Bir Çalışma. *Öneri Dergisi*, 6(24), 209-216.
- Sakar, Z. M. (2018). Türkiye-Kosova Ekonomik İlişkileri Çerçevesinde Tarım Politikaları. Türkiye’de Tarım Politikaları ve Ülke Ekonomisine Katkıları, Ankara.
- Saygılı, S., Cihan, C., Yalcin, C., & Hamsici, T. (2010). Türkiye imalat sanayiinin ithalat yapısı, TCMB Yayınları, Ankara, 1-26.

- Sayılğan, G., & Şenol, C. (2010). Dahilde İşleme Rejimi ve Türk İşletmelerinin İhracatı Üzerine Etkileri. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 35, 37-53.
- Schandl, H., Grünbühel, C. M., Haberl, H., & Weisz, H. (2002). *Handbook Of Physical Accounting: Measuring Bio-Physical Dimensions Of Socio-Economic Activities; Mfa, Efa, Hanpp*: Federal Ministry of Agriculture And Forestry, Environment And Water, 1-36.
- Sefer, U., & Usupbeyli, A. (2015). Türkiye’de Petrol Tüketimi ve Ekonomik Büyüme Arasındaki Nedensellik İlişkisi. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 70(3), 769-787.
- Senesen, U., & Gunluk-Senesen, G. (2003). Import dependency of production in Turkey: structural change from 1970’s to 1990’s. In *Tenth Annual Conference of the Economic Research Forum (ERF)*, 16-18.
- Servet, H. (2019). *Coğrafi İşaretlerin Dış Ticaret Kanalıyla Bölgesel Kalkınmaya Etkisi: Denizli Ölçeği*. Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 5-21.
- Sezer, S. (2018). Dış Ticaret Açığının Giderilmesinde Ortodoks ve Heteredoks İktisat Politikalarının Etkinliği: Brics Ülkeleri ve Türkiye Karşılaştırması. *Electronic Turkish Studies*, 13(30), 387-420.
- Shirazi, N. S., Manap, T. A. A., & Din, M.-U. (2004). Exports And Economic Growth Nexus: The Case Of Pakistan [With Comments]. *The Pakistan Development Review*, 2004, 563-581.
- Songur, T. (2019). Türkiye İle Seçili Afrika Ülkeleri Arasındaki Dış Ticaret Potansiyeli Çekim Modeli Yaklaşımıyla Ekonometrik Analiz. Yüksek Lisans Tezi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep.
- Sönmez, M. (2009). *Küresel Kriz ve Türkiye*. Alan Yayıncılık, Birinci Baskı, Nisan İstanbul, 1-41.

- Sönmezler, G., Akduğan, U., & Gündüz, I. O. (2017). Türkiye’de Cari Açık Sorununun Reel Döviz Kuru ve İhracatın İthalata Bağımlılığı Açısından Değerlendirilmesi. *Maliye ve Finans Yazıları*, 108, 106-120.
- Şulca, O., & Sproģe, I. (2009). *Role Of Latvia’s Agriculture In Foreign Trade*. Paper Presented At The Economic Science For Rural Development Conference Proceedings, 1-21.
- Şıklar, I. (2000). *İthalat ve İhracat Uygulamaları*, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, 3-11.
- T.V.B. (2003). Otomotiv Sektörü, Türkiye Vakıflar Bankası Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmenliği (İktisadi Araştırmalar ve Mevzuat Yönetmenliği) Sektör Araştırmaları. In 28 (Ed.), 1-21.
- Takım, A., & Ersungur, Ş. M. (2010). Dahilde İşleme Rejimi: İhracat ve İthalat Üzerindeki Etkisi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 24(2), 289-305.
- Taşpınar, M. (2017). Üretim Yapan İşletmelerde İhracatta Kullanılan Teşvik ve Desteklemerin İhracat Performansı Üzerine Etkisi ve Kullanımda Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü.
- Tatoğlu, F. Y. (2012). Panel Veri Ekonometrisi. Beta Yayınevi, İstanbul, 27-42.
- Tayara, M. (2019). Türkiye’nin En Çok Enerji İthal Ettiği Dört Ülke ile Ticaret Ortaklığının Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Dicle Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Diyarbakır, 1-28.
- Taymaz, E., Voyvoda, E., & Yılmaz, K. (2011). Uluslararası Üretim Zincirlerinde Dönüşüm ve Türkiye’nin Konumu: Tüsiad-Koç Üniversitesi Ekonomik Araştırma Forumu, İstanbul, 1-11.

- Teignier, M. (2018). The Role Of Trade In Structural Transformation. *Journal Of Development Economics*, 130, 45-65.
- Tekin, ÜE. (2017). Dahilde İşleme Rejimi'nin İhracat ve İthalat Üzerine Etkileri (1996-2016), *International Journal of Academic Value Studies*, 3(16), 192-206.
- Telatar, E., Türkmen, Ş., Teoman, Ö. (2002). Pamuk Borsalarında Oluşan Fiyatların Etkinliği, *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 17(2), 55-74.
- Temel, Ü. C. (2016). Ekonomik Büyüme Ve Dış Ticaret İlişkisi. *Paradigma*, 1(1), 279-289.
- Thangavelu, S. M., & Rajaguru, G. (2004). Is There An Export Or Import-Led Productivity Growth In Rapidly Developing Asian Countries? A Multivariate Var Analysis. *Applied Economics*, 36(10), 1083-1093.
- Tiryakioğlu, M. (2016). Türkiye Ekonomisinde Geç Kalkınmanın Ve Yerli Üretimin Ekonomi Politikası. *Ege Academic Review*, 16(2), 177-186.
- Topal, R. Ş. (2010). Tarım Sektörünün Topluma Karşı Sorumlulukları. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(1), 1-31.
- Trostle, R. (2010). *Global Agricultural Supply And Demand: Factors Contributing To The Recent Increase In Food Commodity Prices (Rev: Diane Publishing*, 11-19.
- Tunalı, H., & Erbelet, E. (2017). Ekonomik Büyüme ve Sanayileşme İlişkisinde Kaldor Yasasının Türkiye'deki Geçerliliğinin Analizi. *Kırklareli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6(1), 1-15.
- Tuncer, İ. (2002). Türkiye'de İhracat, İthalat ve Büyüme: Toda-Yamamoto Yöntemiyle Granger Nedensellik Analizleri (1980-2000), *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(9), 121-130.

- Tunç, H., & Kaya, M. (2016). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi. *Visionary E-Journal/Vizyoner Dergisi*, 7(14), 58-65.
- Turan, Z. (2011). Dünyadaki ve Türkiye’deki Krizlerin Ortaya Çıkış Nedenleri ve Ekonomik Kalkınmaya Etkisi. *Niğde Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(1), 56-80.
- Turan, Z., & Barak, D. (2016). Türkiye’de Cari İşlemler Açığının Sürdürülebilirliği. *İşletme Ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 4(2), 70-80.
- TÜİK (2020). Türkiye İstatistik Kurumu. Dış Ticaret İstatistikleri. <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=dis-ticaret-104&dil=1> (Erişim Tarihi: 19 Aralık 2020).
- Tümenbatur, A. (2012). Serbest Bölgeler ve Türkiye Ekonomisine Katkıları Üzerine Bir Değerlendirme. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(3), 339-356.
- Türkan, E. (2006). Türkiye’de Üretimin İthalat ve İhracat Bağımlılığı, TCMB, Ankara.
- Türkan, Y., ve Polat, M. (2013). İstanbul’un Uluslararası Finans Merkezi Olma Sürecinin Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları Üzerine Etkisi, 17. Finans Sempozyumu, Muğla.
- Türkcan, A. (2011). Vertical IIT and Fragmentation: An Empirical Examination of the US Auto-parts Industry, *World Economy*, 34(1), 154-172.
- Uçar, N. (2013). Doğrusal Olmayan Panel Veri Modellerinde Eşbütünleşme Testleri, Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Uçkaç, A. (2010). Türkiye’de Neoliberal Ekonomi Politikaları ve Sosyo-Ekonomik Yansımaları. *Maliye Dergisi*, 158, 422-430.

- Utkulu, U. (2005). Türkiye'nin Dış Ticareti ve Değişen Mukayeseli Üstünlükler, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir.
- Ünlü, S. (2019). Türkiye'de Sınır Ticaretinin Gelişimi, Ekonomik Etkileri ve Çözüm Önerileri. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, 6(18), 54-69.
- Vergil, H., & Erdoğan, S. (2012). Döviz Kuru-Ticaret Dengesi İlişkisi: Türkiye Örneği. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 5(9), 35-57.
- Yaman, A., & Eken, E. N. (2019). Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türkiye'nin Dış Ticaret Politikalarının Değerlendirilmesi. *Proceedings of the International Congress on Business and Marketing*, 342-357.
- Yanpar, A. (2007). Gelişmekte Olan Ülkelerde Büyüme Yönelimli Vergi Politikası. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yapraklı, S. (2010). Türkiye'de Esnek Döviz Kuru Rejimi Altında Dış Açıkların Belirleyicileri: Sınır Testi Yaklaşımı, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 65(04), 141-163.
- Yaşlı, M. (2018). Müşteri Sadakatini Güçlendirmede Satış Sonrası Müşteri Hizmetlerinin Rolü: Otomotiv Sektöründe Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Yeldan, E., Yıldırım, M., & Öztürkler, H. (2010). *İktisadi Büyüme ve Bölüşüm Teorileri*, Efil Yayınevi, Ankara, 21-47.
- Yıldıran, M., & Kısakürek, M. M. (2012). *Kriz Dönemlerinde Finansal Risk Yönetimi: İhracatçı*, Hiperlink Eğit. İlet. Yay. San. Tic. ve Ltd. Sti, İstanbul, 25, 1-21.
- Yılmaz, N. (2008). Avrupa Birliği Ortak Ticaret Politikası ve Türkiye Tarımının Uyumu, AB Uzmanlık Tezi, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, Ankara, 1-28.

- Yılmaz, Ö., Kızıltan, A., & Kaya, V. (2005). İktisadi Kriz Kuramları, Finansal Küreselleşme ve Para Krizleri. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 24, 77-97.
- Yığıttaşçı, E. (2016). Uluslararası Ticaret, Türkiye Buğday Üretimi, Dış Ticareti Ve Dahilde İşleme Rejimi Örnek Çalışması. Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yurtseven, B. B. (2012). Otomotiv Sektöründe Yabancı Sermaye Yatırımları Ve Türk Ekonomisine Etkilerinin Değerlendirilmesi: 2010 Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
- Yücel, I. H. (2006). *Türkiye’de Bilim Teknoloji Politikaları ve İktisadi Gelişmenin Yönü*, Tc Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 11-41.
- Yükseler, Z., & Türkan, E. (2008). Türkiye’nin Üretim ve Dış Ticaret Yapısında Dönüşüm. *Turkish Industrialist’s And Businessmen’s Association*, 1-21.
- Zang, W., & Baimbridge, M. (2012). Exports, Imports And Economic Growth In South Korea And Japan: A Tale Of Two Economies. *Applied Economics*, 44(3), 361-372.
- Zeynalzade, S., Topal, B., Dizkırıncı, A. (2016). İhracatta Akreditifli Ödeme Yönteminin Değerlendirilmesi: Bir Katılım Bankası Örneği. *İşletme Bilimi Dergisi*, 4(1), 123-140.