

T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE PAZARLAMA
ANABİLİM DALI

TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN AVRUPA BİRLİĞİ
ÜLKELERİ KARŞISINDAKİ REKABET GÜCÜNÜN
AÇIKLANMIŞ KARŞILAŞTIRMALI ÜSTÜNLÜKLER
YÖNTEMİ İLE ANALİZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KADİR YILMAZ

BALIKESİR, 2022

T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE PAZARLAMA
ANABİLİM DALI

TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN AVRUPA BİRLİĞİ
ÜLKELERİ KARŞISINDAKİ REKABET GÜCÜNÜN
AÇIKLANMIŞ KARŞILAŞTIRMALI ÜSTÜNLÜKLER
YÖNTEMİ İLE ANALİZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KADİR YILMAZ

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. HASAN HÜSEYİN YILDIRIM

BALIKESİR, 2022

T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüzün Uluslararası Ticaret ve Pazarlama Anabilim Dalı'nda 201912555012 numaralı Kadir YILMAZ'ın hazırladığı Türk Otomotiv Sektörünün Avrupa Birliği Ülkeleri Karşısındaki Rekabet Gücünün Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Yöntemi İle Analizi konulu YÜKSEK LİSANS tezi ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliği uyarınca .././20.. tarihinde yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda tezin onayına OY BİRLİĞİ/OY ÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

Üye (Başkan)

İmza

Üye (Danışman)

İmza

Üye

İmza

.././20..

Enstitü Onayı

ETİK BEYAN

Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kuralları'na uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

17 / 06 / 2022

İmza

Kadir YILMAZ

ÖNSÖZ

Bu çalışmada, Türk otomotiv sektörünün AB'ye üye olan ülkeler karşısındaki rekabet gücünün Balassa ve Vollrath'ın Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Yöntemi kullanılarak rekabet gücü ölçümleri yapılmıştır. Avrupa Birliği, Türkiye için önemli bir pazar konumunda olmasından dolayı Avrupa Birliği'ne üye olan ülkeler ile gerçekleştirilen otomotiv sektörü ticareti Türkiye açısından önemli bir konuma sahiptir. Çalışmada ayrıca, otomotiv sektörü, Türk otomotiv sektörü, rekabet ve ticaret teorileri, rekabet gücü ve ölçüm metotları hakkında da bilgilendirilmeler yapılmıştır.

Yüksek lisans eğitimi sürecimin ilk gününden itibaren manevi desteğini hissettiğim ve danışmanım olma onurunu bana yaşatarak tez konusunun belirlenmesinden tezin vücut bulmasına kadar geçen sürede kıymetli katkılarını eksik etmeyen kıymetli danışman hocam Doç. Dr. Hasan Hüseyin YILDIRIM'a teşekkürü bir borç bilirim.

Lisans dönemimde beni yüksek lisansa teşvik eden ve her zaman desteğini hissettiğim Öğr. Gör. Ayşegül Yıldırım KUTBAY'a, lisans ve yüksek lisans eğitimi sürecimde her zaman yanımda olan, bilgi ve tecrübeleri ile gelişimime katkı sağlayan Prof. Dr. Mehmet Emin AKKILIÇ'a, Doç. Dr. Volkan ÖZBEK'e ve Doç. Dr. Sabriye Çelik UĞUZ'a teşekkür ederim.

İlköğretim ve lise eğitimi dönemlerimde her zaman yanımda olan ve desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen değerli öğretmenlerim Recep Ayhan ÖNAY'a, Zeynep Muratoğulları KARATAY'a, Hatice Kurtul OĞUZ'a ve Ömür Sündüs SİRKECİ'ye teşekkür ederim.

Lisans dönemimden itibaren koşulsuz şekilde her zaman yanımda olan arkadaşlarım Çağrı Eren NACAR ve Mutlu HANÇER'e teşekkür ederim.

Her zaman dualarını üzerimde hissettiğim rahmetli babam Fuat YILMAZ'a ve rahmetli dedem Reis YILMAZ'a, hayatım boyunca aldığım tüm kararlarda, attığım tüm adımlarda yanımda olan ve ne olursa olsun desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen başta annem Nurçin YILMAZ olmak üzere babaannem Fatma YILMAZ'a amcalarım Suat YILMAZ'a, Serhat YILMAZ'a, Engin TAŞDEMİR'e, Nihat YILMAZ'a

halalarım Semra TAŞDEMİR'e, Elif AYDEMİR'e, Sevda ONUR'a yengelerim Keziban YILMAZ'a, Hamide YILMAZ'a, Özlem YILMAZ'a kardeşlerim Kader YILMAZ'a, Betül YILMAZ'a, Ali Fuat YILMAZ'a, Şahismail TAŞDEMİR'e kıymetli abilerim Engin GÜNDOĞDU'ya, Mustafa ONUR'a, Akif AYDEMİR'e ve kardeşten öte gördüğüm Fatih Mehmet TAŞDEMİR'e bütün yeğenlerime, teyzelerime ve dayılarıma sonsuz teşekkür ederim.

Hayatıma girdiği andan itibaren her zaman her şartta beni destekleyen, her zaman elimden gelenin fazlasını yapabileceğime beni inandıran ve yüreklendiren, her daim yanımda olan ömrümün geri kalanını paylaşacağım yol arkadaşım, sırdaşım Yağmur KILIÇ'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

BALIKESİR, 2022

Kadir YILMAZ

ÖZET

TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ KARŞISINDAKİ REKABET GÜCÜNÜN AÇIKLANMIŞ KARŞILAŞTIRMALI ÜSTÜNLÜKLER YÖNTEMİ İLE ANALİZİ

YILMAZ, Kadir

Yüksek Lisans, Uluslararası Ticaret ve Pazarlama Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Hasan Hüseyin YILDIRIM

2022, 121 Sayfa

Otomotiv sektörü, Türkiye'nin hem ihracatındaki payı hem de ithalatındaki payı açısından Türkiye ekonomisi için önemli bir sektördür. Bu çalışmanın temel amacı, Türk otomotiv sektörünün AB'ye üye olan ülkelere karşı otomotiv sektörü rekabet gücünde hangi ülkelere karşı karşılaştırmalı üstünlüğe ya da karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğunu ortaya koymaktır. Çalışmada Birleşmiş Milletler veri tabanından 2010 – 2020 yılları arasındaki SITC Rev 3 sınıflandırılması yapılarak elde edilen veriler ile Balassa ve Vollrath'ın açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksleri kullanılarak yıllık bazda hesaplamalar yapılmıştır. Hesaplamalar sonucunda Türk otomotiv sektörü, Almanya, Çekya, ve Slovakya karşısında karşılaştırmalı dezavantaja, İspanya, Macaristan ve Polonya karşısında RC'ye göre karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olsa da RCA'ya göre karşılaştırmalı üstünlükler marjinal sınırlar arasında olduğuna, Romanya'ya karşı ise RC'ye göre karşılaştırmalı dezavantaja sahip olsa da RCA'ya göre karşılaştırmalı üstünlükler marjinal sınırlar arasında olduğuna ve diğer 20 ülkeye karşı ise karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Rekabet, Rekabet Gücü, Otomotiv Sektörü, Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler

ABSTRACT

ANALYSIS OF THE COMPETITIVENESS OF THE TURKISH AUTOMOTIVE SECTOR AGAINST EUROPEAN UNION COUNTRIES WITH AN EXPLAINED COMPARATIVE ADVANTAGES METHOD

YILMAZ, Kadir

Master Thesis, Department of International Trade and Marketing

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Hasan Hüseyin YILDIRIM

2022, 121 Pages

The automotive industry, this is an important sector for the Turkish economy in terms of share of exports and share of imports. The main purpose of this study is to determine which countries the Turkish automotive sector has the advantage or comparative disadvantage of comparing against the competitiveness of the automotive against the EU Member States. In the study, the data obtained by classifying SITC Rev 3 from the United Nations database between 2010 – 2020 and the annual calculations were made using the Balassa and Vollrath's revealed comparative advantages indexes. As a result of calculations, the Turkish automotive sector has a comparative disadvantage compared to Germany, the Czech Republic and Slovakia, although it has a comparative advantage over Spain, Hungary and Poland, although Romania has a comparative disadvantage compared to the RCA, the comparative advantages lie between the marginal limits and have a comparative advantage over 20 other countries.

Keywords: Rivalry, Competition Power, Automotive Industry, Revealed Comparative Advantages

27 Ağustos 2004'te rahmetli olan babam Fuat YILMAZ'a...

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iii
ÖZET.....	v
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER	viii
GRAFİKLER LİSTESİ.....	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xv
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xvi
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Araştırmanın Problemi	2
1.2. Araştırmanın Amacı	3
1.3. Araştırmanın Önemi	3
1.4. Araştırmanın Varsayımları	4
1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları	4
1.6. Tanımlar	4
2. İLGİLİ ALANYAZIN.....	6
2.1. Kuramsal Çerçeve	6
2.1.1. Rekabet Gücü ve Dış Ticaret Açısından Önemi	6
2.1.1.1. Rekabet Gücü Kavramı	6
2.1.1.1.1. Firma Rekabet Gücü.....	8
2.1.1.1.2. Endüstri Rekabet Gücü.....	9
2.1.1.1.3. Ulusal ve Uluslararası Rekabet Gücü.....	10
2.1.2. Rekabet Gücünün Belirleyenleri	11
2.1.2.1. Makroekonomik Göstergeler.....	11
2.1.2.2. Kamu Ekonomisinin Yapısı ve Büyüklüğü.....	12
2.1.2.3. Dış Ticaret Politikası.....	13
2.1.2.4. Üretim Faktörleri ve Üretim Maliyetleri	13
2.1.2.5. Altyapı.....	14
2.1.2.6. Verimlilik	15

2.1.2.7. Kalite	16
2.1.2.8. Beşeri Sermaye Göstergeleri	16
2.1.2.9. Bilim, Teknoloji ve Ar-Ge Yatırımları	17
2.1.2.10. Yabancı Sermaye ve Doğrudan Yatırımlar	18
2.1.2.11. Pazarlama	19
2.1.2.12. Jeopolitik Konumu, Demografik ve Sosyo Kültürel Yapı	19
2.1.3. Dış Ticarete Rekabet Gücünün Teorik Temelleri	20
2.1.3.1. Geleneksel Yaklaşımlar	20
2.1.3.1.1. Mutlak Üstünlükler Teorisi	20
2.1.3.1.2. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi	22
2.1.3.1.3. Faktör Donatımı Teorisi	24
2.1.3.2. Modern Yaklaşımlar	24
2.1.3.2.1. M. Porter Rekabetçi Üstünlük Teorisi	24
2.1.3.2.2. Krugman Yaklaşımı	25
2.1.3.2.3. Dokuz Faktör Modeli	26
2.1.4. Uluslararası Rekabet Gücünü Ölçen Yöntemler	27
2.1.4.1. İhracat Benzerlik Endeksi	27
2.1.4.2. Ticaret Çakışması	27
2.1.4.3. Ticaret Entropi Endeksi	28
2.1.4.4. Uygunluk Katsayısı	29
2.1.4.5. İhracat Piyasa Endeksi	29
2.1.4.6. Net İhracat Endeksi	30
2.1.4.7. İhracat / İthalat Oranı	30
2.1.4.8. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler	31
2.1.4.8.1. Liesner'in Yaklaşımı	32
2.1.4.8.2. Lafay'ın Yaklaşımı	33
2.1.5. Otomotiv Sektörü ve Türk Otomotiv Sektörü	33
2.1.5.1. Otomotiv Sektörü Tanımı ve Kapsamı	33
2.1.5.2. Türk Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi	35
2.2. İlgili Araştırmalar	36
3. YÖNTEM	42

3.1. Araştırmanın Modeli.....	42
3.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi.....	42
3.3. Veri Toplama Araç ve Teknikleri.....	42
3.4. Veri Toplama Süreci.....	43
3.5. Verilerin Analizi	43
3.5.1. Balassa'nın AKÜ Endeksi	43
3.5.2. Vollrath'ın AKÜ Endeksi	45
4. BULGULAR VE YORUMLAR.....	47
4.1. Türkiye ve Almanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	48
4.2. Türkiye ve Avusturya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	49
4.3. Türkiye ve Belçika'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	50
4.4. Türkiye ve Bulgaristan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	51
4.5. Türkiye ve Çekya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	52
4.6. Türkiye ve Danimarka'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	53
4.7. Türkiye ve Estonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	54
4.8. Türkiye ve Finlandiya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	55
4.9. Türkiye ve Fransa'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	56
4.10. Türkiye ve Hırvatistan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	57
4.11. Türkiye ve Hollanda'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	58
4.12. Türkiye ve İrlanda'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	59
4.13. Türkiye ve İspanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	60
4.14. Türkiye ve İsveç'in Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	61
4.15. Türkiye ve İtalya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	62
4.16. Türkiye ve Kıbrıs'ın (GKRY) Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	63
4.17. Türkiye ve Letonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	64
4.18. Türkiye ve Litvanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	65
4.19. Türkiye ve Lüksemburg'un Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	66
4.20. Türkiye ve Macaristan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	67
4.21. Türkiye ve Malta'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	68
4.22. Türkiye ve Polonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	69
4.23. Türkiye ve Portekiz'in Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	70

4.24. Türkiye ve Romanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	71
4.25. Türkiye ve Slovakya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	72
4.26. Türkiye ve Slovenya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	73
4.27. Türkiye ve Yunanistan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	74
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	76
5.1. Sonuçlar.....	76
5.2. Öneriler.....	81
5.2.1. Sektöre Yönelik Öneriler.....	81
KAYNAKÇA	83
EKLER	94
EK 1. Türkiye'nin Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı-İthalatı	94
EK 2. Almanya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı-İthalatı, Türkiye-Almanya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı-İthalatı	95
EK 3. Avusturya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı-İthalatı, Türkiye-Almanya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı-İthalatı	96
EK 4. Belçika'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Belçika Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	97
EK 5. Bulgaristan'ın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Bulgaristan Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı.....	98
EK 6. Çekya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Çekya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	99
EK 7. Danimarka'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Danimarka Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	100
EK 8. Estonya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Estonya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	101
EK 9. Finlandiya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Finlandiya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	102
EK 10. Fransa'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Fransa Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	103
EK 11. Hırvatistan'ın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Hırvatistan Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	104
EK 12. Hollanda'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Hollanda Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	105

EK 13. İrlanda'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-İrlanda Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	106
EK 14. İspanya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-İspanya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	107
EK 15. İsveç'in Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-İsveç Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	108
EK 16. İtalya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-İtalya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	109
EK 17. Kıbrıs'ın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Kıbrıs Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	110
EK 18. Letonya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Letonya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	111
EK 19. Litvanya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Litvanya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	112
EK 20. Lüksemburg'un Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Lüksemburg Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	113
EK 21. Macaristan'ın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Macaristan Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	114
EK 22. Malta'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Malta Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	115
EK 23. Polonya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Polonya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	116
EK 24. Portekiz'in Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Portekiz Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	117
EK 25. Romanya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Romanya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	118
EK 26. Slovakya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Slovakya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	119
EK 27. Slovenya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Slovenya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	120
EK 28. Yunanistan'ın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Yunanistan Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı	121

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. Türkiye ve Almanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	48
Grafik 2. Türkiye ve Avusturya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	49
Grafik 3. Türkiye ve Belçika'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	50
Grafik 4. Türkiye ve Bulgaristan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	51
Grafik 5. Türkiye ve Çekya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	52
Grafik 6. Türkiye ve Danimarka'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	53
Grafik 7. Türkiye ve Estonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	54
Grafik 8. Türkiye ve Finlandiya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	55
Grafik 9. Türkiye ve Fransa'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	56
Grafik 10. Türkiye ve Hırvatistan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	57
Grafik 11. Türkiye ve Hollanda'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	58
Grafik 12. Türkiye ve İrlanda'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	59
Grafik 13. Türkiye ve İspanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	60
Grafik 14. Türkiye ve İsveç'in Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	61
Grafik 15. Türkiye ve İtalya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	62
Grafik 16. Türkiye ve Kıbrıs'ın (GKRY) Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	63
Grafik 17. Türkiye ve Letonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	64
Grafik 18. Türkiye ve Litvanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	65
Grafik 19. Türkiye ve Lüksemburg'un Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	66
Grafik 20. Türkiye ve Macaristan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	67
Grafik 21. Türkiye ve Malta'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	68
Grafik 22. Türkiye ve Polonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	69
Grafik 23. Türkiye ve Portekiz'in Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	70

Grafik 24. Türkiye ve Romanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri	71
Grafik 25. Türkiye ve Slovakya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	72
Grafik 26. Türkiye ve Slovenya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	73
Grafik 27. Türkiye ve Yunanistan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri.....	74

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Rekabet Gücü Kavramları Piramidi	7
Şekil 2. Porter'ın Değer Zinciri	8
Şekil 3. Endüstriyel Rekabet Gücü	10
Şekil 4. Ar-Ge ve Teknolojinin Rekabet Gücü İle İlişkisi.....	18
Şekil 5. Porter'ın Elmas Modeli	25
Şekil 6. Dokuz Faktör Modeli.....	26
Şekil 7. Türk Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi.....	35

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
AKÇT	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
AKÜ	: Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler
BEC	: Broad Economic Categories
BI	: Balassa Endeksi
BM	: Birleşmiş Milletler
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
GTİP	: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
INTRACEN	: International Trade Center
ISIC	: International Standard Industry Classification
İBE	: İhracat Benzerlik Endeksi
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
LN	: Natural Logarithm
LFI	: Lafay Endeksi
M	: İthalat
NET	: Net İhracat Endeksi
OSD	: Otomotiv Sanayii Derneği
RC	: Relative Competition
RCA	: Revealed Comparative Advantage
RMA	: Relative Import Advantage
RTA	: Relative Trade Advantage
RXA	: Relative Export Advantage
s.	: Sayfa

SITC	: Standard International Trade Classification
TB	: Ticaret Bakanlığı
TCMB	: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
TO	: Trade Overlap
TOGG	: Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UK	: Uygunluk Katsayısı
UN	: United Nations
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
vd.	: Ve Diğerleri
WEF	: World Economic Forum
X	: İhracat
XMS	: İhracat Piyasa Endeksi

1. GİRİŞ

Küreselleşme hareketlerinin hız kazanmasıyla birlikte, artan sermaye hareketliliği teknolojinin hızlı bir şekilde gelişmesi ve ülkelerin uluslararası ticarete serbestleşme politikaları ile birlikte ülkeler arasında rekabet gücünün ortaya çıkmasını kaçınılmaz bir hale getirmiştir. Rekabet gücü, sadece fiyatla sınırlandırılmamakla birlikte ülkelerin, işletmelerin veya sektörün dünya piyasalarında rekabet edebilmeleri için her alanda kendini geliştirip dünyayla rekabet içerisine girmesi gerekmektedir (Bekmez ve Komut, 2006, s. 181). Bu bağlamda ise otomotiv sektörünü dünya piyasalarında rekabet gücü açısından önemli sektörlerin başında gelmektedir. Otomotiv sektörü birçok ürünün gelişimine katkıda bulunduğu gibi diğer sektörlerin de tedarikini sağlayan önemli bir sektördür (Ticaret Bakanlığı, 2021, s. 1).

Rekabet gücünün birçok belirleyeni olduğu gibi rekabet gücünün ölçülmesinde de birçok yöntem bulunmaktadır. Rekabet gücünün ölçülmesinde en yaygın olarak Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler yöntemi kullanılmaktadır. Bu çalışmada ise, Balassa'nın açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi (RCA), Vollrath'ın Nispi İhracat Avantajı (RXA), Nispi İthalat Avantajı (RMA), Nispi Ticaret Avantajı (RTA) ve Rekabet Avantajı (RC) endeksleri olmak üzere Türk otomotiv sektörünün Avrupa Birliği'ne üye olan ülkeler karşısındaki rekabet gücünü ölçmek için bu endeksler kullanılmıştır.

Bu çerçevede çalışmanın temel amacı, Türkiye ve AB ülkeleri baz alınarak Avrupa Birliği'ne üye olan ülkeler karşısında Türk otomotiv sektörünün rekabet gücünde karşılaştırmalı üstünlüğe mi yoksa karşılaştırmalı dezavantaja mı sahip olduğunu Balassa ve Vollrath'ın açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemleri ile belirlemektir. Araştırmada kullanılan veriler yıllık bazda alınıp 2010-2020 yıllarını kapsayan veriler kullanılmıştır.

Çalışma toplamda beş adet bölümden oluşmaktadır:

Birinci bölümü giriş başlığı, çalışmanın ortaya konulmasını önemli kılan araştırmanın problemi, araştırmanın amacı, araştırmanın önemi, araştırmanın varsayımı, araştırmanın sınırlılıkları ve araştırmayla ilgili tanımları içerisinde barındıran alt başlıklar giriş başlığı altında yer almaktadır.

İkinci bölümde, ilgili alanyazın kısmında rekabet gücü, rekabet gücünün belirleyenleri, rekabet gücü teorileri, rekabet gücünü ölçen yöntemler, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler, Türkiye – AB ilişkileri ve son olarak ise Türk otomotiv sektörü ile ilgili kavramlar hakkında bilgiler yer almaktadır.

Üçüncü bölümde, araştırmanın yöntem kısmını oluşturan araştırmanın modeli, araştırmanın evreni ve örnekleme, araştırmada kullanılan verilerin toplanmasındaki süreç ve tekniklerle birlikte araştırmada kullanılan verilerin analizlerine yer verilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, analize tabi olan veriler sonucunda elde edilen bulgular ve yorumlara yer verilmiştir.

Beşinci ve aynı zamanda son bölümde ise, elde edilen sonuçlar ışığında literatür ile karşılaştırılarak genel bir değerlendirme yapılmış ve bu alanda çalışmalar ortaya koyacak araştırmacılara önerilerde bulunulmuştur.

1.1. Araştırmanın Problemi

Bu çalışmada Türk otomotiv sektörünün Avrupa Birliği'ne üye ülkelere karşı rekabet gücü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemiyle ölçülmektedir. Araştırmanın ilgili alanyazın kısmında rekabet, rekabet gücü, rekabet teorileri, rekabet gücünü ölçen yöntemler, rekabet gücünün belirleyenleri, otomotiv sektörü ve açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yönteminden bahsedilmiştir. Bu çalışmada Türkiye ve Avrupa Birliği ülkeleri baz alınmıştır.

Bu araştırmanın ana problemini “Türk otomotiv sektörünün Avrupa Birliği ülkeleri karşısında hangi ülkelere karşı otomotiv sektörü rekabet gücünde karşılaştırmalı üstünlüğe ya da karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir?” sorusu oluşturmaktadır.

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın temel amacı, Türk otomotiv sektörünün, Avrupa Birliği ülkeleri karşısında rekabet gücünün açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi ile belirlenmesidir. Türk otomotiv sektörünün Avrupa Birliği ülkelerinden hangileri karşısında karşılaştırmalı üstünlüğe veya karşılaştırmalı dezavantaja sahip olup olmadığının ortaya konulması amaçlanmıştır. Bunun yanı sıra rekabet, rekabet gücü, Türk otomotiv sektörü ve açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi konularında da bilgilendirmeler yapmak hedeflenmiştir.

1.3. Araştırmanın Önemi

Otomotiv sektörü, dünya genelinde olduğu gibi Türkiye açısından da büyük bir öneme sahip olan sektörlerin başında gelmektedir. Böyledir ki, gelişmiş ülkelerin sektörde önde gelen ülkeler arasında yer alması ise otomotiv sektörüne verilen değerin mühim bir göstergesidir. Türkiye ise otomotiv sektöründe önde gelen ülkeler arasında yerini alabilmek için 2011 yılından itibaren yerli otomobil üretimi projesini 2019 yılının sonlarında TOGG'un (Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu) Türkiye'nin yerli otomobilini tanıtmasıyla birlikte yerli otomobilin üretimine başlayan TOGG, Türk otomotiv sektörü için bu adım büyük bir önem arz etmektedir.

Türkiye için Avrupa Birliği pazarı hem tüm sektörlerin hem de otomotiv sektörünün ticareti açısından büyük bir paya sahip olmasından dolayı önemli bir konumda yer almaktadır. Ülkelerin rekabet gücünün ölçülmesi de bu ülkelerin gerçekleştirmiş oldukları dış ticaretleri konusunda bilgi vermektedir. Bu nedenden dolayı bu çalışmada, Türk otomotiv sektörünün Avrupa Birliği ülkeleri karşısında 2010 – 2020 yıllarını kapsayan SITC Rev – 3 sınıflandırması verileri ile otomotiv sektörünün açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüğünü belirlemeye çalışarak, otomotiv sektörü hakkında bilgilerin elde edilmesinden dolayı kıymetli bir hale gelmektedir.

Ayrıca literatürde, otomotiv sektörünün sektörel düzeyde rekabet gücünün ölçülmesiyle ilgili çok az sayıda çalışma bulunmasından dolayı bu çalışmayı özel kılmakla birlikte hem bu çalışmanın önemini artırmakta olup hem de gelecekte yapılacak olan çalışmalara ışık tutup yön vererek katkıda bulunulacağı düşünülmektedir.

1.4. Araştırmanın Varsayımları

Bu alışmada Balassa ve Vollrath endekslerinin hesaplanmasında kullanılan veriler Birleşmiş Milletler (UN – Comtrade / International Trade Statistics Database) veri tabanından elde edilmiştir. Bu sebepten dolaydır ki, Birleşmiş Milletler veri tabanından elde edilen veriler, benzer özelliklere sahip olan diğer kurum veya kuruluşların verileri ile ortak özelliklere sahip olduğu ya da aynı veriler olduğu varsayılmaktadır.

1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları

Bu araştırmanın sınırlılıkları, zaman açısından Birleşmiş Milletler (UN – Comtrade / International Trade Statistics Database) veri tabanından 2010 – 2020 yıllarını kapsayan SITC Rev – 3 sınıflandırması kullanılarak elde edilen veriler işığında otomotiv sektörü için hesaplamalar yıllık bazda yapılmıştır.

1.6. Tanımlar

Çalışmanın bu bölümünde, araştırmanın ana yapısını oluşturan kavramların tanımlarına yer verilmiştir. Bu kavramlar; rekabet, rekabet gücü, açıklanmış karşılaştırmalı stnlkler kavramlarıdır. Bu kavramların tanımları aşağıda yer almaktadır.

Rekabet: Rekabet kavramının birden fazla tanımı olmakla birlikte dış ticaret alanında kabul gören tanımına göre; ürün ve hizmetlerin ortaya konulmasını sağlayan ve piyasalara aktaran girişimcilerin zgr ekonomik kararlar almalarına olanak sağlayan yarışı şeklinde tanımlanmaktadır (Arslan ve Sarıkabadayı, 2020, s. 187; Baltacı, Burgazoğlu, ve Kılıç, 2012, s. 2).

Rekabet Gücü: Rekabet gücü kavramının tam olarak belirli bir tanımı olmamakla birlikte literatürde birçok araştırmacı tarafından farklı tanımlar kullanılmaktadır. Bu farklılığa neden olan bakış açılarından makro ve mikro düzeyli olmak üzere iki anlayışa göre ayrı tanım yapılmaktadır. Makro düzeydeki tanımında rekabet gücünün, ülkelerin ticarete buldukları uluslararası pazarlardaki rekabet edebilirliklerinin seviyeleri tayin edilerek tetkik edilirken, mikro düzeydeki tanımında

rekabet gücünün, ülkelerin kendi bünyesinde faaliyet gösteren işletmelerin birbirileri ile yapmış oldukları ticaretlerindeki rekabet ve firmaların bu rekabetin kendi iç piyasada ve dış pazarlardaki tesirleri incelenmektedir (Scott, Lodge, ve Bower, 1985).

Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler: Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi, 1965 yılında Bela Balassa tarafından geliştirilen indeks, uluslararası ekonomilerde ülkelerin uluslararası rekabetini ölçmek için kullanılan en sık yöntemlerden biridir (Balassa, 1965, s. 103-105; Semizoğlu, 2019, s. 9). Bu yöntem, bir ülkenin mal üretimiyle ve bu malın ihracatında ne kadar yetkin ve bu üretimi yapılabilir konumda olduğunu açıklar (Özçalık, 2010, s. 31).

2. İLGİLİ ALANYAZIN

2.1. Kuramsal Çerçeve

Bu bölümde araştırmanın ana yapısını oluşturan rekabet gücü, otomotiv sektörü ve açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler kavramları ile ilgili kuramsal çerçeveye yer verilmiştir.

2.1.1. Rekabet Gücü ve Dış Ticaret Açısından Önemi

Rekabet gücünün dış ticaret açısından önemini açıklamak gerekirse rekabetteki hedefin ana yapısını ekonomik işlemciler yani karar alıcıların o rekabet ortamından karlı çıkmaları gerekmektedir. Eğer ki, ekonomik işlemciler tüketiciler ise, tüketimden karlı çıkarak fazlaca yarar elde etmek; işletmeler ise, rekabet boyunca hem üretimi hem de bu üretimden elde etmiş olduğu getirisinin fazla olmasını sağlamak; eğer bu karar alıcı bir ülke olması durumunda ise, rekabet içerisinde bulunmuş olduğu diğer ülkelere nazaran fazlaca kaynağı elinde bulundurarak evrensel konumda adından bahsetmesi gerekmektedir (Uysal, 2000, s. 5). Bu sebepten dolayı rekabet gücü dış ticaret açısından önemli bir yer tutmaktadır.

2.1.1.1. Rekabet Gücü Kavramı

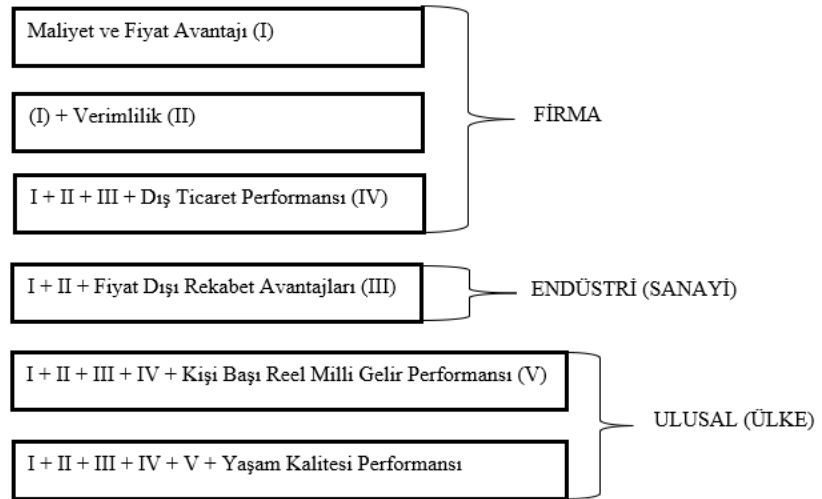
Ülkeler, hizmetlerini ve ürünlerini ortaya çıkarırken ve piyasada alım satımın artırılması için pazarlama yöntemlerini uzmanlaştırmasıyla ve bilgi, globalizasyon, iletişim, politikalarda izlemiş olduğu yol, yöntemlerdeki kısıtlamaları ve engelleri ortadan kaldırarak teknolojik gelişmelerin sayesinde artışa neden olmuştur. Böylelikle ülkeler önceki dönemlere nazaran bu artışların da etkisiyle birlikte birbirleriyle rekabet edebilirlik daha da çoğalmıştır (Kaldırımcı, 2003, s. 105).

Ülkelerin birbirileri arasındaki rekabet edebilirliği bakımından biri diğeri üzerinde üstünlük sağlayabilmesi özelliği şeklinde de belirtilmektedir (Francis, 1992, s. 67).

Ülkeler veya ülke içindeki sektörlerin, firmaların birbirileri arasındaki rekabetin hangi düzeyde olduğunu ortaya çıkarma bakımından rekabet edebilirliğinin hangi seviyede olduğu kıymetli bir hal almaktadır. Firmalar, Dünya Ekonomik Forumu'na (World Economic Forum – WEF) göre pazarlamanın 4P'sini (ürün, fiyat, dağıtım, tutundurma) kullanarak birbirileri arasındaki rekabette avantajlı hale gelebilmektedirler (World Economic Forum, 1989, s. 5-12). Markusen'e göre de firmalar ortaya çıkarmış oldukları hizmetin sunulmasındaki veya ürünün üretilmesindeki performansı göz önünde bulundurarak o firmalar arasındaki rekabet gücü düzeyini ölçmeyi hedeflemektedir (Markusen, 1992, s. 3-7).

Landau ise rekabet gücü için konuya bir başka bakış açısı getirerek ülkelerin sahip olduğu mevcut refah düzeylerinde herhangi bir düşüş meydana getirmeden hem ekonominin hem de ülkenin büyüme kapasitesinin artmasına yol açmaktadır (Landau, 1992).

Aşağıdaki şekilde de rekabet gücünün firma, endüstri ve ulusal düzeyinin sınıflandırılmasında önem teşkil eden faktörler piramit şeklinde ifade edilmiştir.

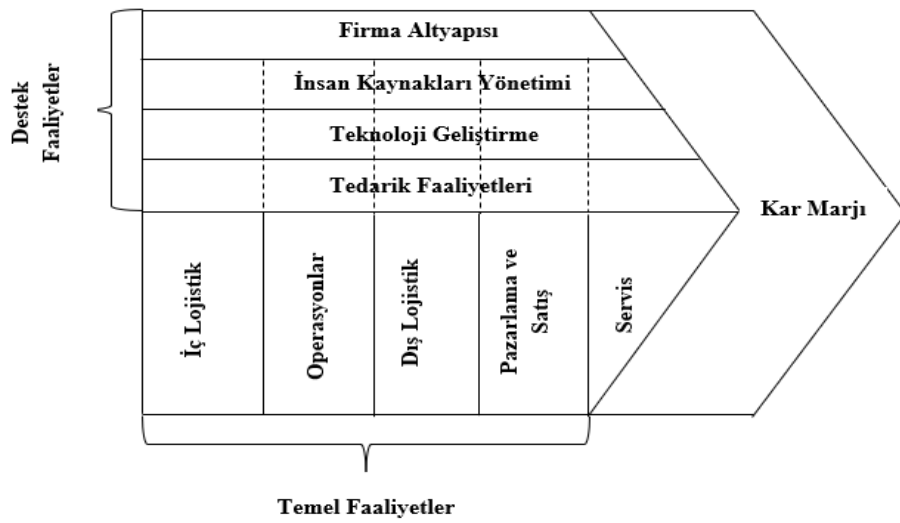


Şekil 1. Rekabet Gücü Kavramları Piramidi

Kaynak: Aktan, C. C. ve Vural, İ. Y. (2004). Rekabet gücü ve rekabet stratejileri. Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu, Rekabet Dizisi:2, 7

2.1.1.1.1. Firma Rekabet Gücü

İktisatçılar, rekabet gücünü firma düzeyinde açıklayabilmek için çok farklı görüşlerden yola çıkarak belirli tanımlar ortaya çıkarmışlardır (Özdemir, 2019, s. 14). Porter'a (1994)'a göre işletmelerin pazar paylarındaki kar oranlarının, kazançlarının ve performanslarının artmasıyla birlikte rekabet gücünü de artıracığına işaret ederek, üretim unsurlarını ve verimliliklerini en etkin biçimde kullanmalarına dayalı olarak rekabet gücünün firma düzeyindeki tanımını oluşturmuştur.



Şekil 2. Porter'ın Değer Zinciri

Kaynak: Porter, M. E. (1994). The competitive advantage of nations. *Competitive Intelligence Review*, 1(1), 14-14

Öte yandan (McFetridge, 1995), rekabet gücünün firma düzeyini tanımlamak için işletmelerin getiri oranları ile ilişkilendirmektedir. İşletmelerin getirilerinin fazla olması için piyasadaki pasta payından fazla alması ve girdi maliyetlerinin daha az olacak şekilde olması sonucu getirilerinin fazla olacağını belirtmektedir. Bu sebeple de bir işletme rakiplerine kıyasla daha çok randıman alacaktır. Rekabet gücünün ibreleri olarak, piyasa payı, işletme seviyesindeki getirisi, performansı ve maliyeti yer almaktadır.

Günümüz koşulları itibariyle son zamanlarda teknolojinin de gelişmesiyle birlikte üretimde yeniliklerin olması sonucunda ürünlerdeki kalitenin iyileştirilmesi

yanında maliyetlerdeki azalışın rekabet gücünün firma düzeyi için ürünün ederi haricindeki faktörlerde meydana gelmektedir (Özdemir, 2019, s. 14).

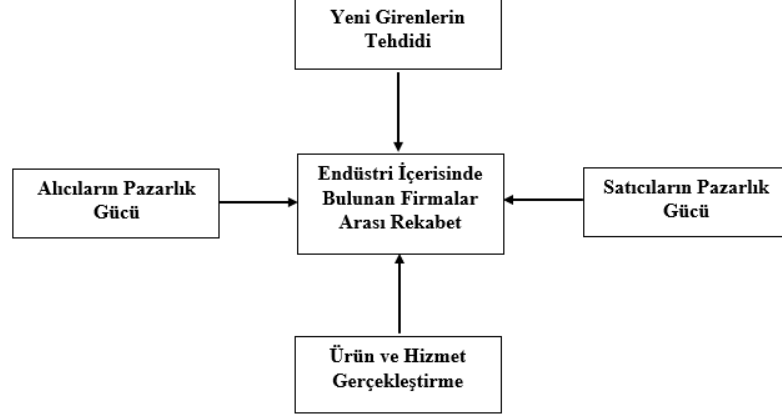
Kibritçioğlu (1995) ise rekabet gücünün firma düzeyi için tanımını yaparken bir ülkede faaliyet gösteren firmanın o ülke sınırları içerisindeki rakiplerine ve o firmanın yurt içi ve yurt dışındaki yabancı rakip firmalara göre ürünün parasal olarak karşılığı veya ürünün parasal değeri dışında (satış sonrası hizmetler, ürünün niteliği, teslimde dakiklik) denk veya üstün bulunma hali şeklinde tanımlamaktadır. Başka bir şekilde ifade edilecek olursa; herhangi bir sektörde bulunan işletmenin o sektördeki faaliyet gösteren rakiplerine göre hakimiyeti rekabet etme gücünü tanımlamaktadır. Böylelikle; pazarlama kavramının içinde bulundurduğu her türlü özelliklerin o firmanın ürünlerinin diğer ürünlerden daha gösterişli olduğunu belirtir (Deppreu ve Cerrato, 2005, s. 5).

İşletmelerin rekabet etme gücü de teknoloji ve insan sermayesi ile direkt ilişki içindedir. Firmanın uzun sürede rekabet etme gücünü kaybetmemesi için teknoloji ve insan sermayesine yatırım yapması gereklidir. Ancak bir firma uzun sürede pazarda iyi yerde olabilmek için üretim teknolojileri ve çalışanları için değerlendirmesi gerekir. Fakat firma bunu gerçekleştirirken kısa sürede finansal gerileme de yaşayabilir (Feurer ve Chaharbaghi, 1994, s. 21).

2.1.1.1.2. Endüstri Rekabet Gücü

Aynı sektör içerisinde bulunan işletmelerin aynı hizmeti ve malı sunan şirketler topluluğuna endüstri denir (Porter, 1990, s. 33). Aynı ülke sınırları içerisinde bulunan veya yurt dışında faaliyet gösteren ve belirli bir düzeyde rekabet edebilen endüstrilere rekabetçi endüstriler adı verilmektedir. Bu bağlamda, bir endüstri topluluğu içerisinde yer alan güçlü şirketler o endüstrinin rekabet gücünü ifade eder. Rekabet gücünün endüstri düzeyi için tanımlama yapılacak olursa, istenilen randıman ve dış ticaretteki başarı kavramları üzerinden söz edilebilir (Aktan ve Vural, 2004, s. 16). Markusen de bu konuyla ilgili farklı bir tanım geliştirmiştir. Sonuç olarak endüstri düzeyli rekabet gücü; herhangi bir endüstrinin rekabet içerisinde bulunduğu diğer endüstriler ile eşit veya onların maliyetinin altında üretip satma veya bu endüstrilerin birbirleri karşısında

eşit veya daha üstün üretkenlik düzeyine erişip bu üretkenliği devam ettirme kapasitesine denir (Düzgün, 2007, s. 422).



Şekil 3. Endüstriyel Rekabet Gücü

Kaynak: Porter, M. E. (1990). The competitive advantage of nations. Harward Business Review, 78

2.1.1.1.3. Ulusal ve Uluslararası Rekabet Gücü

Uluslararası piyasada rekabet edilebilirliği hem mikro hem de makro olmak üzere iki temel perspektif ile incelenmektedir. Bir endüstride olan şirketlerin birbirleri ile arasındaki rekabeti ve içerisinde bulunduğu rekabetin olumlu veya olumsuz olarak uluslararası etkenleri mikro düzeyde ele alınmaktadır. Uluslararası pazarda rekabet edilebilirlik ve uluslararası pazardaki rekabetin durumunu, hangi seviyede olduğu makro düzeyde ele alınmaktadır (Çivi, Erol, ve İnanlı, 2008, s. 2).

Küreselleşme, rekabet güçlerini artırmak isteyen gelişmekte olan ekonomilere her zaman bir fırsat ortamı oluşturmuştur. Gelişmiş olan ekonomiler ise rekabet güçlerini koruyabilmek için birçok bilimsel çalışmalar ortaya koyarak varlıklarını sürdürmek ve buldukları konumlarını da müdafaa edebilmek için uğraş göstermektedirler (Çivi, 2001, s. 21).

Uluslararası rekabet; küreselleşme, teknolojinin ilerlemesi ve küreselleşmenin de etkisiyle birlikte beklenen neticeye ulaşarak dış ticaret hacminin büyümesi doğrultusunda da her zamankinden daha önemli hale gelmiştir. Küreselleşmenin de etkisiyle birlikte dış ticaretin yönünde ve bünyesinde farklılıkların oluşması itibariyle

uluslararası rekabet gücü hususunda uğraşların artırılması gerekliliği duyulmuştur (Şahin, 2015, s. 242).

Bahsedilen bu tarifler doğrultusunda uluslararası alanda rekabet edebilmenin üç ana hususu yer almaktadır. Bunlar (Çivi, Erol, ve İnanlı, 2008, s. 4):

1-) Yaşamlarını ve faaliyetlerini ülke içerisinde sürdüren insanların, rahatlıklarının en üst seviyeye çıkarılması ve yaşam kalitelerinin artırılması, rekabet gücü özelliği bulundurmasının temel amaçları arasındadır. Söz konusu olan bu yaşam kalitesini ve insanların rahatlıklarını sağlamanın yolu ise üretim, ticaret ve yatırım yapma etkinliklerini olması gerektiği kadar mühimli hale getirmek ve ülke içerisindeki bulunan kurumlara birlik ve beraberliği getirerek ve uzmanlaşmayı da sağlayarak mümkün kılınabilir.

2-) Diğer ülkelerle rekabet içerisinde bulunabilmek için elinde bulunan imkanların en iyisini ortaya koymayı amaçlamalıdır.

3-) İstihdam, ülkenin ticaret bilançosu, uluslararası pazar payı ve üretim gibi birçok göstergeden yararlanılarak uluslararası rekabet gücünün araştırılması sağlanmaktadır.

2.1.2. Rekabet Gücünün Belirleyenleri

Rekabet gücünün belirleyicileri olarak birden çok faktör bulunmaktadır. Makroekonomik göstergeler, kamu ekonomisinin yapısı ve büyüklüğü, dış ticaret politikası, üretim faktörleri ve maliyetleri, altyapı, verimlilik, kalite, beşeri sermaye göstergeleri, bilim, teknoloji, ar-ge yatırımları, yabancı sermaye ve doğrudan yatırımlar, pazarlama, jeopolitik konum, demografik ve sosyo kültürel yapı olmak üzere bu faktörler rekabet gücü belirleyicileri arasında yer almaktadırlar.

2.1.2.1. Makroekonomik Göstergeler

Makroekonomik ortam; kullanılan politikalar dizisi ve bir ülke ekonomisinin hal ve gidişatı olarak tanımlanır. Aynı zamanda, ülke ekonomisinin olabildiğince en üst seviyeye çıkarılmasında, çeşitli sektör gruplarının ve sanayilerin işleyişlerinin devamlılığını ve dış istikrarın elde edilmesinde bir hayli önem kazanmaktadır. Bu

nedenle uluslararası rekabet edilebilirliğinin irdelenmesinde tam olarak orta noktada bulunmasının sebepleri arasında ticaret ile ilgili sektörlerin hali, ülke ekonomisinin gelişebilme oranı ve ödemeler bilançosu üzerindeki doğurmuş olduğu sonuçlar yer almaktadır (UI Haque, 1997, s. 49). Sonuç olarak bir sektör içerisindeki gelişmiş düzeyde rekabet edilebilirliğin en önemli şartlarından biri olarak makroekonomik ortamın devamlılığı olması, sürdürülebilir ve önceden tahmin edilebilir olması gereklidir (Kesbiç, 2005, s. 214-215).

İçerisinde bulunmuş olduğu çevrenin devamlılığının olmadığından dolayı rekabet gücünün performansında bazı fiyat dışındaki faktörler olumsuz etkiler yaratabilir. Dolayısıyla da meydana gelen bu durudan istifade etmek adına işletmeler konstrüksiyonlarını tekrar gözden geçirebilirler (Fanelli ve Medhora, 2002).

2.1.2.2. Kamu Ekonomisinin Yapısı ve Büyüklüğü

Klasik iktisatçılar dönemine dayanan devletin ekonomiye müdahale edip etmemesi gerektiğini, müdahalede bulunulacaksa bu müdahalenin boyutunun ne denli olacağı hususunda konuya “bırakınız yapsınlar-bırakınız geçsinler” ifadesiyle klasik iktisatçılar tarafından devletin ekonomiye müdahalede bulunulmaması gerektiğini ileri sürmüşlerdir. Fakat klasik iktisatçılara karşı keynesyen görüşü savunan iktisatçılar tamamen devletin ekonomiye müdahil olması gerektiğini ileri sürerek keynesyen görüşteki iktisatçılar ile klasik iktisatçıları karşı karşıya getirmiştir. Fakat devletin ekonomi içerisinde yer almadığı dönemlerde ülke kendi içerisinde ve uluslararası piyasalarda rekabet edilebilirliğini yitirmekte olup devletin müdahalede bulunduğu ekonomiden ise yüksek derecede verim alınabilmektedir (Çelik, 2020, s. 35-36).

Yine bu açıdan bakılacak olursa devletin ekonomiye müdahale etmesinde ülkenin gelişmesinde, ulusal ve uluslararası piyasalarda rekabet edebilmesi bakımından devletin ekonomiye el atmasında iki düşünce ön plana çıkmaktadır. Bu düşüncelerden ilki, ekonominin gelişmesi doğrultusunda üretim faktörlerinin eşit şekilde dağıtımını engellediği bununla beraber özel sektörü de dışarıda bırakmasıyla birlikte ekonominin gelişmesindeki performansı düşünerek bu gelişmeyi yavaşlatmaktadır. Devletin ekonomi içerisinde yer alması, devletin ana görevleri olan altyapı, eğitim, sağlık gibi işlevleri iyi yerlere getirerek ekonominin gelişimini de

pozitif yönde etkilemektedir. Kısacası devletin ekonomide yer alması, ana işlevleri aşır önüne engel olmadığı müddetçe ekonomi sürekli gelişim gösterme çabası içerisinde olacaktır. Öteki düşünce ise, devlet birtakım yatırımları yaparken ülke ekonomisinin gelişmesine katkıda bulunacak şekilde yapması gerekmektedir (Wint, 1998, s. 282; Altunç ve Aydın, 2012, s. 81).

2.1.2.3. Dış Ticaret Politikası

Her ülke yapmış olduğu dış ticareti koruyabilmek, güvenli hale getirebilmek ve bu dış ticareti kendi menfaatleri doğrultusunda gerçekleştirebilmek adına dış ticaret politikası araçlarını kullanarak kimi zaman gümrük tarifeleri ile kimi zaman ise tarife dışı araçları kullanarak dış ticaretin korunması ve kendi lehine çevrilmesi sağlanmaktadır. Gelişmiş ülkeler, belirli kısıtlamalar uygulayarak ithalattan kaynaklı negatif sonuçları gidermekte, gelişmekte olan ülkeler de bazı politikalar uygulayarak ülkenin iktisadi kalkınmasını bir an önce en üst düzeye çıkarmaktadır. Ülkelerin, iç ekonomik istikrarın sağlanması, dış ödemeler dengesizliklerinin giderilmesi, ekonominin kalkınması, piyasadaki aksaklıkların giderilmesi, dış rekabetten korunma ve ekonominin liberalleştirilmesi gibi uygulamış olduğu politikaların belli başlı amaçları arasında yer almaktadır (Öztürk, 2005).

2.1.2.4. Üretim Faktörleri ve Üretim Maliyetleri

Bir ürünün üretimi için harcanan kaynakların niteliği, malın niteliğini belirlediği gibi harcanan kaynakların maliyeti de sonuç olarak malın fiyatını direkt olarak etkileyen bir unsurdur. Bir işletmenin rekabet edilebilirliğini etkileyen unsurların başında hem uluslararası piyasalardaki diğer işletmeler hem de ülkede bulunan rakip işletmelere oranla az maliyet ile üst düzey nitelikli ürün üretebilmektir (Engin, 2013, s. 13).

Ülkeler ile işletmelerin uluslararası piyasalarda rekabet edebilirliği açısından harcanan maliyetlerin az olması ve ortaya çıkan üründen kar sağlanması ile birlikte uluslararası rekabete pozitif yönde etki etmektedir (Tekin ve Zerenler, 2009, s. 3). Günümüzde rekabetin çok sık görüldüğü şu şartlarda hizmet ve ürünler için pazarlama ve pazarlamanın 4P'sinden biri olan tutundurmada kullanılan araçlar son derece

önemlidir. Bir ürünün ortaya çıkarılması üretimden önce (planlama) başlayıp tüketimden sonrada (servis) devam eden süreci kapsamaktadır. Bu zaman diliminde ürünün baştan sona kadarki geçen sürede ve bütün aşamalarında, malın değerinin belirlenmesinde etkili olarak rakipleri ile rekabeti de kızıştırmada önemli bir rol oynar (Adıgüzel, 2011a, s. 167).

2.1.2.5. Altyapı

Bir ekonominin sorunsuz bir şekilde devamlılığını sürdürebilmesi ve uluslararası pazarlarda rekabet edebilmek açısından çok iyi nitelikleri barındıran altyapının, önemli bir görevi bulunurken aynı zamanda da ekonomik işlevlerinin de uygun bir konumda bulunmasını etkileyen mühim unsurlar arasında yer almaktadır. Bir ülkenin sahip olduğu çok iyi niteliklerdeki altyapısı uluslararası pazarlardaki etkileşimi açısından mesafeden kaynaklı yaşanan problem ve sorunları azaltır ve ülkenin kendi iç pazarında uyum içerisinde olmasını sağlamaktadır. Ekonominin gelişmesine olumlu yönde etki eden herkes tarafından sıkça kullanılan ve çok iyi niteliklere sahip olan altyapı, ülkenin kendi içerisinde ve uluslararası alandaki rekabet gücünün de tayin edilmesindeki araçlar arasında yer almaktadır. Dolayısıyla, bir ülkenin yurt dışına yapmış olduğu satışların artırılmasında ve pazarların aktif ve hareketli bir şekilde işleyişini sürdürebilmesi için ilk şart olarak haberleşme ağının ve altyapısının çok iyi derecede olması gerekmektedir. Pazar içerisinde bulunan alıcıların ve satıcıların o pazarda birbirileri arasındaki ticaretlerinde ürünlerini zamanı geldiğinde hazır durumda bulundurması, o pazardaki güveni, rahat hareket edebilme olanağı ve kolaylığı meydana getirmek ve ürünlerin, hizmetlerin ve aynı zamanda da insanların herhangi durumlarda hazır bir şekilde ulaşımının sağlanmasında üstün özelliklere sahip nitelikli ulaşım ağları ve ulaşım yollarına sahip olmak gerekmektedir. Bunların yanı sıra, ekonomik unsurlara karar sağlamada elverişli bilginin elde edilmesi sonucunda ekonomik faaliyetin tam olarak yükseltilmesinde, serbest ve çabuk bir şekilde bilginin yaygınlaştırılmasını sağlamak için herkes tarafından sıkça kullanılan ve temelleri dayanıklı iletişim altyapısının olması gerekmektedir (Adıgüzel, 2011a, s. 168).

Ülkelerin, işletmelerin işlevlerini devam ettirebilmeleri açısından ve gelişmelerini sağlamak amacıyla altyapı büyük bir öneme sahiptir. Altyapıdaki

olanakların güvenli ve huzurlu bir şekilde sağlanması, piyasalara ulaşımın sağlanması, firmaların gerçekleştirmiş olduğu giderlerini azaltarak ve hali hazırda bulunan işletmelere teşvik vererek aynı zamanda da yeni işletmelerinde kurulmasına imkan ve olanak sağlayarak o piyasadaki rekabet gücünün artırılmasını sağlamaktadır (TEPAV, 2007).

Firmaların oluşturmuş olduğu altyapı, içerisinde işletme fonksiyonlarını barındırarak, bu halkadaki tüm oluşumların arkasında yer almakla birlikte rekabet edebilmede üstün olabilmek açısından da önemli bir konumda yer almaktadır (Akbaş, 2008).

2.1.2.6. Verimlilik

Verimlilik, bir ürün veya hizmetin meydana getirilmesinde kullanılan kaynaklar ve bu kaynaklar ile üretilen ürün veya hizmetin birbirileri ile olan bağı şeklinde tanımlanmaktadır. Artık firmalar, pazarlardaki oluşan rekabet ortamlarında devamlılıklarını ve faaliyetlerini sürdürebilmek için ürün veya hizmeti üretirken ki kullandığı kaynaklarla ortaya çıkan değişimleri anlayarak, çözümleyerek ve müdahale ederek rekabet güçlerini de koruma altına almaktadır. Firmalar için verimlilik, pazarlama boyutu itibariyle bir ürünün üretim öncesindeki tasarım, proje, plan gibi faaliyetlerinden servis gibi ürün veya hizmetin satışı gerçekleştirildikten sonraki aşamaların tümünde meydana getirilen ürün veya hizmetin firmaların kendi avantajlarına olacak şekilde ürünler hakkında bir pozitif düşünce ifade edip etmediğini daha önceki verimlilik ölçülerini de kullanarak farklılık gösterip göstermediğini anlamak maksadıyla önem arz etmektedir (Çelenk, 2008, s. 124).

Aynı üretim faktörlerini kullanarak ve kullanılan bu üretim faktörlerini olabildiğince imkanlar doğrultusunda az bir şekilde değerlendirip olabildiğince üretilen mal veya hizmetlerin miktarının fazlasıyla olması firmaların verimliliklerinin artırılmasını sağlamaktadır (İleri, 1999, s. 10). Verimlilik, firmaların rakiplerine nazaran üretim faktörlerini düşük seviyede kullanıp bu kaynaklardan fazlasıyla ürün veya hizmet elde etme, elde edilen bu ürün veya hizmetlerden fazlasıyla yarar sağlama ve ülkenin gelecekteki epeyce sürede ekonomisinin gelişmesini de sağlamak olarak ifade edilebilmektedir (Karaaslan ve Tuncer, 2010, s. 31). Küreselleşmenin de

etkisiyle birlikte firmaların piyasalardaki birbirileri arasındaki rekabette verimliliklerini en üst seviyeye çıkararak elde edilen mal veya hizmetin değerinin artırılmasında ve adet sayılarındaki yükseliş gibi aslında ürünlere getirilen yenilikler ve nitelikler ile de ilişkilendirilebilir. Dolayısıyla verimlilik, ürünleri nitelikli kılarak onları potansiyelli bir şekilde olgunlaştırarak farklı türlerinin de meydana getirilmesini sağlamaktadır (Ayaş, 2002, s. 9).

2.1.2.7. Kalite

Bir firma rakipleri ile rekabet edilebilirliğini en üst düzeyde tutabilmek ve o düzeyde kalıcı olabilmesini sağlamak adına düşük maliyet ile üst düzey niteliklere sahip hizmet ve ürün ortaya koyması, ortaya konulan malın ve hizmetin cazibeliğini ve malın nitelikli olması bakımından rekabet içerisinde olduğu diğer firmalara göre eşit veya daha güçlü bir mevkide olup, olabildiğince maliyetleri düşürüp bu şekilde buluşlar ve yenilikler katarak rekabet edilebilirliği sağlamak gerekmektedir (Vural, 2006, s. 188).

2.1.2.8. Beşeri Sermaye Göstergeleri

Yararlı, iyi, nitelikli, üstün özelliklere sahip, güçlü eğitim-öğretim ve özel alanlarda çalışmakta olan kişilere görevleri için verilen bilginin, eğitimin, üretim yöntemlerine ve değişmekte olan ortam koşullarına uyum sağlamakla birlikte mümkün olup ekonominin önemli bir hale gelmesinde de büyük bir rol almaktadır. Bu bakımdan dolayı, işe başlarken ki, verilen eğitimin ve işe başladıktan sonraki verilen teorik bilgilerin eğitimden sonraki süre zarfında alınan performansın yüksek değerde olması ve ekonominin önemli bir hale gelmesindeki rolü bakımından büyük bir değere sahiptir (Yazıcı, 2017, s. 22).

Üretimin başından sonuna kadar geçen zaman zarfında ve üretim kaynaklarının en etkili bir biçimde değerlendirebilmek açısından hem üstün özellikleri bünyesinde barındıran ve kaliteli çalışanlara sahip olmak gerekirken hem de üretimin gerçekleşmesinde de direkt etki ederler. Kaliteli, üstün özelliklere sahip olan bir çalışanın bilgi, birikim, deneyim ve sahip olduğu teknik donanımlar sayesinde başka alanlarda da çeşitlilik açısından fayda sağlamaktadırlar. Gelişmiş ülkelerde,

teknolojinin de gelişmesiyle birlikte, yeniliklerin de etkisiyle ortaya çıkarılan bilgi kirliliğinin giderilmesinde ve sorunların çözümünde kaliteli, üstün özellikli çalışanların varlığıyla bu problemler giderilmektedir. Dolayısıyla çalışanların, bu özelliklere sahip olması teknolojik yeniliklerin meydana getirmiş, doğurmuş olduğu sonuçlar arasında yer almaktadır (Şahin, 2015, s. 246).

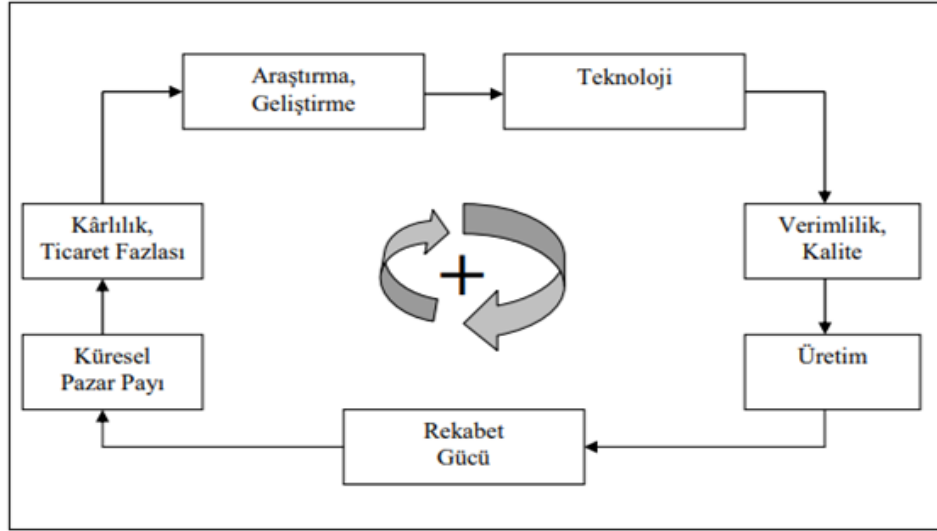
Bir ülkenin uluslararası piyasalarda rekabet gücü açısından performansının yüksek değerlere ulaşabilmesi için çalışanların kaliteli bireyler olması açısından hem kıymetli olup hem de rekabet ile birlikte üretim gücünün de artmasında olanak sağlar. Aksi takdirde normal bir çalışanın performansı o özelliklerde olan çalışana kıyasla performansı düşüktür (WEF, 2012, s. 5).

2.1.2.9. Bilim, Teknoloji ve Ar-Ge Yatırımları

Güncel olan, sürekli yenilikler getirilen, sıkı bir şekilde Ar-Ge faaliyetlerinin olmasını icap eden, fiyatlarında ve özelliklerinde farklılıklar olan hizmetler ile, bunlara has istek ve arzuların kabul görüldüğü ama devamlılığının olmayışı küreselleşmenin doğurmuş olduğu neticeler arasında yer almaktadır (Mucuk, 2003, s. 363). Bu açıklamaya “bilgisayarların ve telefonların işletim sistemleri” en önemli örnek olarak gösterilebilir. Örneğin; Apple ürünlerine sürekli güncelleme sürümleri getirerek ürünlerinde yenilikler sağlayıp tüketicinin de tatminini sağlamaktadır. Aynı şekilde Windows işletim sistemi bulunmuş olduğu çağa uyum sağlamak ve ürünlerinde iyileştirmeler yaparak o piyasada rekabet edilebilirliğini sağlamaktadır. Motorola gibi bu yenilikleri getirmeyen, bulunmuş olduğu çağa ve teknolojiye uyum sağlayamayan ürünler ise zaman içerisinde yok olup piyasadaki kaybolmaktadır.

Bazı yeniliklerin getirilmesiyle birlikte üretimin fazlaşmasına etki eden birtakım teknolojik gelişmelerin içeriği sadece envanter ve yeni donanım yazılımlarını içermektedir. Bu teknolojik gelişmelerin sayesinde ise uzun vadede üretimin yükselmesi meydana gelirken, yine teknolojik gelişmelerin, yeniliklerin ortaya çıkması ile birlikte de ekonomik gelişmede de teknolojik gelişmenin büyük bir öneme sahip olduğu ortaya çıkmıştır (Krugman, Politika Taşeronları ve Önemleşen Refah, 2001, s. 58).

Gelişmiş ülkelerin birbirleri arasındaki ürün rekabeti, küreselleşmenin de ortaya çıkması ile birlikte yerini bilimsel ve teknolojik düzeylerinin erginlik rekabetlerine doğru eğilmiştir. Bir firmanın veya ülkenin sahip olduğu teknolojinin, donanımın uluslararası piyasalardaki rekabetinde, o firma veya ülkenin ticaretteki artıları çok daha fazladır (Zerenler, Türker, ve Şahin, 2007, s. 656).



Şekil 4. Ar-Ge ve Teknolojinin Rekabet Gücü İle İlişkisi

Kaynak: Öztürk, N. (2005). Dış ticaret kuram, politika, uygulama. Ankara: Roma Yayınları, 98

Şekil 4'te teknoloji ve Ar-Ge harcamalarının rekabet gücü ile ilişkisi yer almaktadır. Şekilde de görüldüğü gibi Ar-Ge harcamalarının üretimin performansını ve nitelikli üretimle birlikte teknolojik gelişmelerin de etkisiyle birlikte rekabet gücünü artırdığı görülmektedir. Böylelikle rekabet gücünün belirleyenleri arasında Ar-Ge harcamalarının önemli bir yer tuttuğu ifade edilebilir.

2.1.2.10. Yabancı Sermaye ve Doğrudan Yatırımlar

Firma dışı etken olan doğrudan yabancı sermaye yatırımları, büyük oranla gelişmekte olan ülkelerin, uluslararası alanda rekabet edilebilirliğini pozitif bir şekilde etkiler ve son derece mühim bir konuma sahiptir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının en önemli rollerinden biri de gelişme aşamasında olan ülkelerin kendi içlerindeki sermaye kıtlığı ve iktisadi iyileşmelerin sağlanabilmesindeki birtakım

sorun ve sıkıntılar doğrudan yabancı sermaye yatırımları yardımıyla halledilebilmektedir (İmer, 2015, s. 80).

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, bir bölge içerisinde yer alan üretim yeterliliklerinin ve sermaye birikimlerinin artırılmasına imkan tanımaktadır. Bölgede yer alan tüm firmaların, artan rekabet gücü sayesinde mal ve hizmet niteliklerinin ve performanslarının artışı sağlamaktadır (Aydemir, 2002, s. 29).

2.1.2.11. Pazarlama

Firmalar tüm işlevlerini yerine getirirken tüm bu işlevlerin orta noktasına pazarlamayı koyarak, planlı ve programlı bir biçimde işlevlerini yürüten, rekabet gücü açısından üstünlük sağlamak adına, teknolojik koşullar ile uyum içerisinde devamlılığını sürdürebilmesi stratejik pazarlama sayesinde gerçekleşmektedir (Onurlu ve Yazıcı, 2015, s. 65).

Pazarlama yeteneği ve pazarlama kapasitesi, firmaların piyasalarda rekabet edebilmesini ve bu rekabetteki verimliliklerinin üzerinde önemli ölçüde paya sahip olan iki kavram arasında yer almaktadır. Pazarlama kapasitesi, pazarlama faaliyetlerinin içerisinde barındırdığı imkanları kullanarak tüm araçların bir arada toplanmasıyla oluşturulan sürece denir (Aslan ve Özata, 2007, s. 18).

İşletmeler rakipleri karşısında rekabet edilebilirliğini en üst seviyeye çıkarabilmek için pazarlama araçlarını en iyi şekilde değerlendirerek rakipleri karşısında rekabette avantajlı bir konuma sahip olmaktadır (Yılmaz, Başar, ve Pabuçcu, 2015, s. 409).

Pazarlama yeteneği, işletmelerin faaliyet göstermiş olduğu piyasalarda pazarlama unsurlarının ne zaman, ne şekilde arzulandığını ürünlere fayda sağlayarak piyasadaki eksikliklerini gidermek amacıyla ifade edilmektedir (Eren, Alpkın, ve Erol, 2005, s. 208).

2.1.2.12. Jeopolitik Konumu, Demografik ve Sosyo Kültürel Yapı

Bir ülkenin uluslararası piyasalarda rekabet edebilmesi bakımından o ülkenin ve yönelmiş olduğu dış piyasaların sosyo-kültürel konstrüksiyonu oldukça önem arz

etmektedir. Din, dil, ırk, sınıf, kültürler ve geçmişleri bakımından ortak veya benzer değerlere sahip olan ülkeler diğer ülke piyasalarında aradıklarına rahat erişebilir ve o piyasaya kolay bir şekilde aşına olabilmektedirler. Örneğin; Türkiye, Azerbaycan ile aynı kültürel yapıya sahip olduğu için Azerbaycan pazarında zorluk çekmeden uyum sağlayabilmektedir. Fakat Türkiye, Hindistan pazarında aynı uyumu sağlamakta güçlük çekebilir. Buna en güzel örnek Türkiye’de buzdolabı renkleri genelde beyaz veya gri tercih edilirken Hindistan’da kırmızı renk daha rağbet görmektedir. Yine Türkiye’de zeytinyağı yemeklerde lezzet açısından kullanılırken Hindistan’da kadınların yüz güzellik bakımları için kullanılmaktadır. Herhangi bir ülkenin içerisinde bulunmuş olduğu jeo-politik pozisyonu bakımından kıtalar ya da ülkelerarası geçişlerde sahip oldukları bu coğrafi pozisyonları itibariyle bu özelliği rekabet etmede avantajlı bir konumda bulunma fırsatları olmaktadır. Örneğin; uluslararası hava, kara ve deniz yollarından insan ve mal taşımacılığı Türkiye sınırları içerisinde yapılmaktadır. Çünkü Türkiye, Avrupa ile Asya kıtaları arasında bir köprü görevi yaparak geçiş ülkesi olarak yer almaktadır (Yazmacıoğlu, 2006, s. 23).

2.1.3. Dış Ticarete Rekabet Gücünün Teorik Temelleri

Dış ticaret teorileri iki temel yaklaşımda ele alınmaktadır. Bunlar geleneksel yaklaşımlar ve modern yaklaşımlar olmak üzere iki ayrı grupta incelenmektedir.

2.1.3.1. Geleneksel Yaklaşımlar

Geleneksel yaklaşımların temelini Adam Smith’in ortaya atmış olduğu Mutlak Üstünlükler Teorisi ile sağlanmıştır. Ardından David Ricardo Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi ve Heckscher – Ohlin’in Faktör Donatımı teorisi ile birlikte geleneksel yaklaşımı oluşturan teoriler arasında yer almaktadır.

2.1.3.1.1. Mutlak Üstünlükler Teorisi

Mutlak Üstünlükler Teorisi, Adam Smith’in savunduğu fikrin, düşüncenin aksine ondan evvel yaygın olan bakış açısı, herhangi bir ülke ticaretten kar etmeli ve ticarete konu olan diğer ülkeler ise belirli bir zarara uğramalıdır ve bu nedenle Adam

Smith tarafından bu düşüncenin aksine 1776 yılında meydana getirdiği ünlü eseri Ulusların Zenginliği (Wealth of Nations) eseri ile dünya varlığının değişen olduğu durağan olmadığı, böylelikle ticarete konu olan tüm ülkelerin ticaretten karlı bir şekilde ayrılabilceğini ortaya koyduğu eseri nezdinde Mutlak Üstünlükler Teorisi (Theory of Absolute Advantages) ile açıklamıştır (Carbaugh, 2007, s. 30).

Aşağıda X ve Y ülkeleri ile A ve B malları ele alınarak mutlak üstünlükler teorisi bir örnek üzerinde gösterilmiştir.

Bir işçinin bir günde üretebildiği mallar		
	A Malı	B Malı
X Ülkesi	50 Birim	30 Birim
Y Ülkesi	20 Birim	80 Birim

Öncelikle dikkat edileceği gibi örnek, emek-değer teorisine göre düzenlenmiştir. Yani X ve Y ülkelerinde emeğin verimliliğini yansıtır; böylelikle de maliyetler ise bu sayıların tersi ile ölçülür.

$$1X = \frac{5}{3} = 1,66666667$$

$$1Y = \frac{1}{4} = 0,25$$

X ülkesi B malına nazaran A malını daha ucuza üretebilmektedir ve emek verimliliği daha yüksektir. Y ülkesi ise A malına nazaran B malını daha ucuza üretebilmekte olup emek verimliliği daha yüksektir. Böylece yukarıdaki örneğe göre, X ülkesi A malında, Y ülkesi ise B malının üretiminde uzmanlaşmalıdır. Çünkü X ülkesi A malını Y ülkesi ise B malını daha ucuza üretmek ile birlikte emek verimlilikleri daha yüksektir. Bir işin emeği çok ise maliyeti yüksek olup verimliliği düşüktür. Yani, maliyetlerin düşük verimliliklerin yüksek olduğu durumlarda az emek kullanılmış olup bu durumda çalışmak gerekli olmuştur. Sonuç olarak, X ülkesi Y ülkesine A malını ihraç edip, Y ülkesinden B malını ithal etmelidir. Böyle bir ticaret ortamı oluşturulması sonucunda iki ülkenin de refah düzeyi artmakta olup mutlak üstünlükler teorisi de bu ilkelere dayanmaktadır.

Bu teori temelinde (Karluk, 2009, s. 10-11);

- Hükümet kesiminin yer almadığı, ulaşım ve taşıma giderlerinin de sıfır olduğu,
- Uluslararası ticarete paranın kullanılmadığı ve takasın yani değişimlerin malın malla değişimi şeklinde olup fiyatların belirlendiği,
- Kaynakların işsiz kalmasının söz konusu olmadığı ve ekonomi tam çalışma durumunda olduğu,
- İki ülkeli ve iki mallı yani dünyada yalnızca iki ülke olup, biri ele alınan ülke diğeri ise bu ülkenin dışında yer alan ülkelerin tümü olup bu ülkeler aynı iki malı ürettiği,
- Tüm piyasalarda tam rekabet şartlarının yer aldığı,

hipotezleri ilgilendiren arz ve sabit temelli bir analizdir. Adam Smith, kendisinden önceki klasik ekonomistler gibi doğal kaynakların Allah tarafından kendilerine verilen bir hediye olarak nitelendirdiği ve emeğin ise üretim aşamasında tek faktör olarak yer aldığına işaret etmiştir (Seyidoğlu, 2007, s. 23).

2.1.3.1.2. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi

David Ricardo, Adam Smith'in Mutlak Üstünlükler Teorisi'nden hemen hemen 40 sene sonra 1817 yılında Siyasal İktisadın ve Vergilendirme İlkeleri eseri ile bu teoriyi geliştirerek Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'ni (Theory of Comparative Advantages) ortaya atmıştır. David Ricardo'ya göre, yapılan ticareti mutlak üstünlüklere dayandırmaya gerek olmadığını ticaretin, günümüzde de ana yapısını oluşturduğu kabul edilen karşılaştırmalı üstünlüklerin oluşturduğu ve ticaretin bu teoriye göre yapılması gerekliliğini öngörmüş ve savunmuştur (Ricardo, 1971, s. 339). Böylelikle önemli olan faktörün bazı malları diğer ülkelere kıyasla ucuza üretmiş olmasının gerekli olmadığı aksine bu ülkelerin bu malları üretirken ki üstünlüklerinin oranlarına göre ticareti gerçekleştirip ülkelerin kendi refah düzeylerinin artacağına işaret etmiştir (Adıgüzel, 2011b, s. 33).

Aşağıda X ve Y ülkeleri ile A ve B malları ele alınarak karşılaştırmalı üstünlükler teorisi bir örnek üzerinde gösterilmiştir.

Bir iş günü ile üretilen mal miktarları

	A Malı	B Malı
X Ülkesi	60 Birim	40 Birim
Y Ülkesi	10 Birim	20 Birim

Yukarıdaki örneğe göre ilk bakışta mutlak üstünlükler teorisine göre X ülkesi her iki malda da mutlak üstünlüğe sahip olduğundan dolayı her iki malı da Y ülkesine göre ucuza üretebildiği için mutlak üstünlük teorisine göre dış ticaret yapılmamalıdır. Fakat David Ricardo'nun Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'ne göre X ülkesi de Y ülkesi de bu ticaretten kar elde edebileceğini varsaymış ve aralarında dış ticaretin gerçekleşebileceğini ortaya atmıştır. Karşılaştırmalı üstünlüklere göre X ülkesi her iki malda da mutlak üstünlüğe sahip olduğundan dolayı aynı zamanda bu mallardaki üstünlüklerinin oranları aynı olmadığından dolayı yani dikey olarak bakıldığında A malının üretimindeki üstünlük katsayısı 6 olup, B malının üretimindeki üstünlük katsayısı 2'dir. Böylelikle karşılaştırmalı üstünlükler teorisine göre X ve Y ülkelerinin aralarında dış ticaret yapabilmesi için X ülkesi üstünlük katsayısında fazla olduğu yani A malını kendisinin üretip Y ülkesine ihraç etmesini B malını da Y ülkesinden ithal etmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Sonuç olarak X ülkesi A malı üretiminde karşılaştırmalı üstünlüğe sahiptir.

Dış ticaret yapan ülkelerin üretmiş oldukları ürünlerin fırsat maliyetlerinin az miktarlarda olduğu hizmet ya da mallara yoğunlaştığı ve o malların üretimini artırdığı takdirde evrensel düzeyde o ürünü üreten diğer ülkelere oranla refah düzeylerinin yüksek seviyelere çıkması gerçekleşirken, uluslararası farklılaşma ile birlikte de David'e göre karşılaştırmalı üstünlüklerde avantajlı veya dezavantajlı durumlar meydana gelmektedir. Mutlak üstünlüklerde olduğu gibi ülkelerin üretmiş oldukları ürünlerdeki performanslarının uluslararası farklılaşmanın da etkisi ile birlikte o ürünü üreten diğer ülkelere de verimli olsa dahi Ricardo'ya göre karşılaştırmalı üstünlüklerin avantajı tüm mallar için geçerli bir durum arz etmemektedir (Algieri, Aquino, ve Succuro, 2018, s. 41).

İki ülke arasında dış ticaretin gerçekleşebilmesi adına üretmiş olduğu bütün mallarda diğer ülkeye karşı mutlak üstünlük içerisinde olsa dahi hem aralarında dış ticaretin olabilmesi hem de iki ülkenin de refah düzeylerinin artması adına

karşılaştırmalı üstünlük katsayılarına göre katsayısı fazla olan malı kendisi üretip ihraç etmeli diğer malı ise diğer ülkenin üretimine bırakması ve o malı o ülkeden ithal etmesi gereklidir (Seyidoğlu, 2001, s. 24).

2.1.3.1.3. Faktör Donatımı Teorisi

Karşılaştırmalı üstünlükler kuramının diğer bir yorumlanması da Faktör Donatımı Teorisi diğer adıyla Heckscher – Ohlin metodu ile yapılmıştır (İşgüden ve Akyüz, 1990, s. 33). Bir ülke ekonomisinin uluslararası rekabet gücünü sürdürebilmesi adına nitelikli iş gücü ve altyapı gibi faktör koşullarının sağlanması bu noktada önemli bir yer tutmaktadır. Günümüz koşullarında üretimin en önemli faktörleri insan düşünceleri, fikirleri ve insan kaynakları faktörleridir. Doğal kaynaklar ilgili sektörü desteklemese dahi ortaya çıkan bu dezavantajı ileri seviyedeki yüksek teknoloji ve nitelikli iş gücünün de katkılarıyla birlikte avantajlı bir duruma çevrilebilmektedir (Porter, 1990, s. 79-82).

Faktör Donatımı Teorisi, Stolper – Samuelson metodunda ortaya atılmış olduğu öneriler ile birlikte yaklaşım tamamlanmıştır. Dolayısıyla, ticaretin serbestleştirilmesiyle birlikte yani benimsenen özgür politika ile birlikte ülkenin bulundurduğu bol faktör korumacılığı, kıt faktörler ise kazanç elde edilmesine olanak sağlamaya yol açmaktadır (Lindert ve Kindleberger, 1986, s. 60-61).

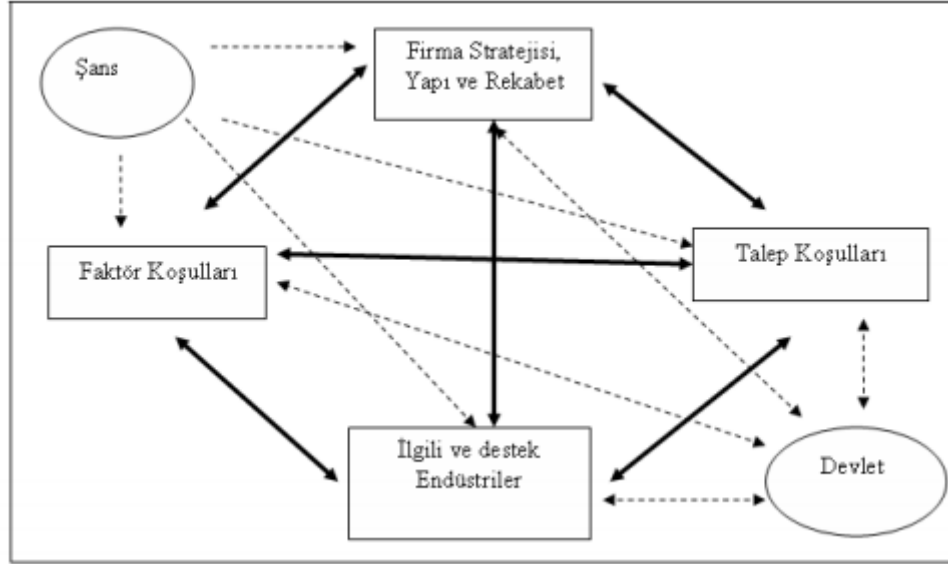
2.1.3.2. Modern Yaklaşımlar

Geleneksel yaklaşımlarının rekabet teorilerine tam anlamıyla yer vermemesi nedeniyle modern yaklaşımların doğması kaçınılmaz olmuştur. M. Porter'ın 1980 yılı itibariyle rekabet teorilerini ele alması vasıtasıyla rekabet kavramı mühim bir konu haline gelmiştir.

2.1.3.2.1. M. Porter Rekabetçi Üstünlük Teorisi

Michael E. Porter, dış ticarete rekabet edebilirliğinin teorik olarak temellerini atan David Ricardo ve Adam Smith'in ortaya koymuş olduğu yaklaşımlara ilişkin tenkitlerde bulunarak 1990 yılında ticarete konu olan ülkelerin ilgili mal veya mal

gruplarında dört yılı kapsayan zaman zarfına dış ticarete söz sahibi güçlü 10 ülkeyi ele alarak ilgili ürünlerde karşılaştırmalı üstünlüğünü anlatmaya çalışmıştır. Ülkelerin kendi refah seviyelerinin geçmişten kalmasıyla değil her ülke kendi refahını kendisi oluşturmak durumundadır ve ülkelerin gelişmişlik yeteneklerinin ve düzeyleriyle birlikte yeniliklere açık olması ve ayak uydurması sonucunda kendi adlarına rekabet edebilirliği sağlamaktadırlar (Cho ve Moon, 2000, s. 57).



Şekil 5. Porter'ın Elmas Modeli

Kaynak: Porter, M. E. (1990). The competitive advantage of nations. Harward Business Review, 127

Porter'ın savunmuş olduğu görüşe göre, ülkelerin birbirileri ile gerçekleştirmiş olduğu ticaretlerindeki ürünlerinin rekabet edebilirliklerinin ölçülmesinde Şekil 5'te gösterildiği gibi; şans ve devlet faktörlerinin de etkisiyle birlikte dört temel faktör olan ilgili destek ve endüstriler, talep koşulları, firma stratejisi, yapısı, rekabet ve faktör koşulları ile her şeyiyle ortaya çıkardığı teoriye Elmas Modeli adını vermiştir (Smith, 1993).

2.1.3.2.2. Krugman Yaklaşımı

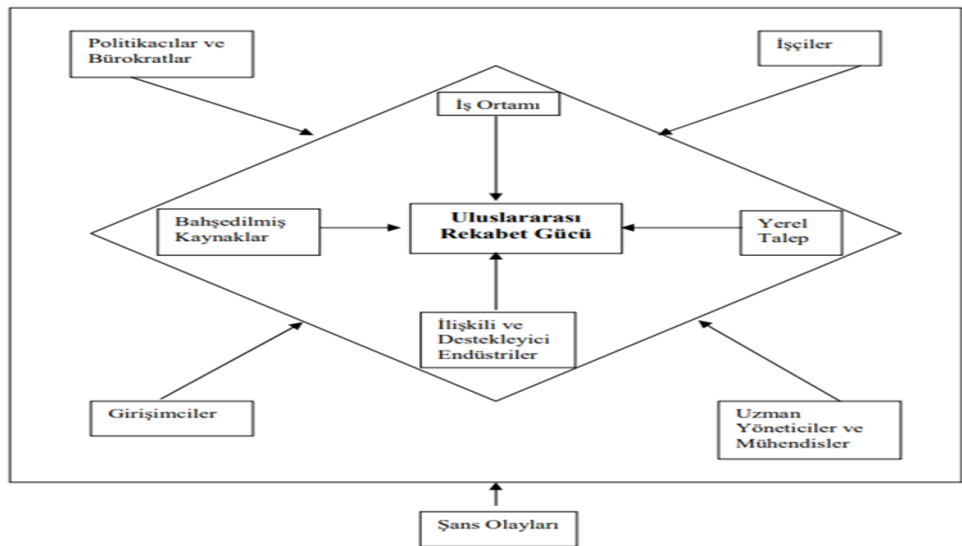
Krugman, ülkelerin işletmelere nazaran birbirileri arasında herhangi bir rekabetin mümkün olacağına olanak vermemiştir (Krugman, 1994, s. 31). Krugman'a göre ülkelerin ekonomik geleceklerinin, hem ampirik g-hem de pratik açıdan dünya piyasasında başarılı olması gerekliliğine uymak zorunda olması gerekmektedir.

Çünkü ülkeler düzeyinde bakıldığında ülke içerisindeki firmaların sergilemiş oldukları rekabet güçleri gibi bir düzeye ulaşamadıkları görülmüştür. Böylelikle ülkeler kendi içlerindeki olumsuz ekonomik durumlarını uluslararası rekabet gücüne bağlı olmadığını ifade etmektedir (Newman, 1994).

Summers, Hatsopoulos ve Krugman ülkelerin gerçekleştirmiş olduğu ihracat ve ithalatlarını rekabet gücü sayesinde dengede tutup refah düzeyini de yine rekabet gücü sayesinde artırılması şeklinde yorumlamaktadırlar. Park, Dornbusch ve Krugman da aynı şekilde ülkelerin dış ticaretlerinin azaltılmasında rekabet gücünün önemli bir rol oynadığı ve firma düzeyindeki rekabet gücünü küresel rekabet gücü ile tamamlayacağını belirtmektedirler (Dulupçu, 2001, s. 115-116).

2.1.3.2.3. Dokuz Faktör Modeli

Cho Dong Sung (1998), ülkelerin rekabet edebilirliğine Dokuz Faktör Modeli çerçevesinde açıklık getirmiştir. Ülkelerin rekabet edebilirlik çalışmalarını insan değişkeni, fiziksel değişken ve dışsal değişkenler olmak üzere üç ana değişken ile ele almış bulunmaktadır. Cho, insan değişkenini ise dört ana segment altında açıklamaktadır (Porter, 1990).



Şekil 6. Dokuz Faktör Modeli

Kaynak: Cho, D. S. (1998). From national competitiveness to bloc and global competitiveness. *Competitiveness Review: An International Business Journal*, 8(1), 15

2.1.4. Uluslararası Rekabet Gücünü Ölçen Yöntemler

Rekabet gücünün ölçülmesinde ana yöntem olan Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler yaklaşımının yanı sıra birçok yöntem bulunmaktadır. Bu yöntemler aşağıdaki gibi ifade edilmektedir.

2.1.4.1. İhracat Benzerlik Endeksi

İhracat Benzerlik Endeksi (İBE), Finger ve Kreinin 1979 yılında geliştirdiği ilgili ülkenin veya ülke grubunun seçilen mal, mal grubundaki ya da ilgili sektördeki ihracat oranı aynı şekilde rakip olan ülke veya ülke grubunun o mal, mal grubu veya sektördeki ihracat oranı ile kıyaslanması şeklinde gerçekleştirilmektedir. İhracat Benzerlik Endeksi bu şekilde ulaşılmak istenen piyasadaki mallar yönünden birbirileri ile aynı özelliklerdeki ülkelerin o piyasadaki pastadan ne kadar yer aldığını öğrenmede rehberlik etmektedir (Finger & Kreinin, 1979, s. 905).

İhracat Benzerlik Endeksi aşağıdaki şekilde ifade edilmektedir:

$$\text{İBE (a,b,c)} = \text{Minimum} [X_i (a,c), X_i (b,c)] \times 100 \quad (1)$$

i : Ele alınan bir sektörü, alt sektörü ürün veya ürün grubunu gösterir.

$X_i (a,c)$: a ülkesinin amaçladığı c piyasasına ilişkin i malı ihracatının, a ülkesinin amaçladığı c piyasasına ilişkin toplam i sektörü ihracatına oranını,

$X_i (b,c)$: c hedef piyasasında a ülkesinin rakibi olarak belirlenmiş ülkelerin her birinin amaçladığı c piyasasına ilişkin i malı ihracatının, ilgili rakip ülkenin amaçladığı c piyasasına ilişkin toplam i sektörü ihracatına oranı ifade eder.

2.1.4.2. Ticaret Çakışması

Ticaret Çakışması (Trade Overlap TO), herhangi bir ürün, ürün grubu ya da sektördeki gelişip profesyonelleşmeyi endüstri - içi ya da endüstriler - arası tecrübe edilmesindeki pozitif veya negatif tarafını belirtmektedir. Bir ürünün aynı anda alımı

– satımı endüstri – içi uzmanlaşma sayesinde meydana gelmekte ve ekonominin diğer ekonomilere ne seviyede entegre olduğunu ifade etmektedir (Yılmaz B. , 2002, s. 64).

$$TO = 2 \sum_{i=1}^n \min(X_i, M_i) / \sum_{i=1}^n \min(X_i + M_i) \quad (2)$$

X_i : i malı ihracatını ifade eder.

M_i : i malı ithalatını ifade eder.

Ticaret Çakışması endeksi kullanılarak elde edilen değer 0 ile 1 arasında değişiklik göstermektedir. Çıkan sonuç 1'e yaklaştıkça endüstri – içi uzmanlaşma gerçekleşmekte olup fakat değer 0'a yaklaştıkça endüstriler – arası uzmanlaşma meydana gelmektedir (Gerni vd., 2012, s. 142).

2.1.4.3. Ticaret Entropi Endeksi

Ticaret Entropi Endeksi, bir ülkenin gerçekleştirmiş olduğu ihracat ve ithalatındaki hangi mal grubunun veya malın ne düzeyde ihraç ve ithal olduğunu belirleyen endekstir. Ticaret Entropi Endeksi'nin ilgili mal grubu veya malın ölçümü sonucunda yüksek çıkması o ülkenin dış ticaretinin konstrüksiyonunda dağılma meydana geldiğini göstermektedir. Ticaret Entropi Endeksi sonucunda elde edilen değer her ne kadar yüksek çıkarsa dağılım o derecede artış göstermektedir (Yılmaz ve Ergün, 2003, s. 5-6).

$$\text{Ln } X_i = \sum_{j=1}^n b_{ij} \ln (1/b_{ij}) \quad (3)$$

B_{ij} : i ülkesinin j ülkesi ile gerçekleştirmiş olduğu ihracat / ithalat oranını belirtmektedir.

2.1.4.4. Uygunluk Katsayısı

Uygunluk Katsayısı, endekse ilişkin konu olan ülkelerin mal satışındaki konstrüksiyonlarının denklikleri, emsalleri konusunda birbirileri ile mukayese edilmektedir. Uygunluk katsayısı, ilgili ülkelerin ihracatlarının mukayesesi sonucunda gerçekleşen değer, 0 ile 1 arasında olup bu sonucun ne kadar yüksek çıkması yani 1'e yakın olması endekse konu olan ülkelerin mal satışlarındaki konstrüksiyonlarının denkliğinde artışın meydana geldiğini ifade etmektedir (Yılmaz ve Ergün, 2003, s. 22).

$$\sum_{i=1}^n X_i M_i \quad (4)$$

$$UK = \frac{\sum_{i=1}^n X_i M_i}{\sqrt{(\sum_{i=1}^n X_i X_i) (\sum_{i=1}^n M_i M_i)}} \quad (5)$$

2.1.4.5. İhracat Piyasa Endeksi

İhracat Piyasa Endeksi (XMS), ilgili ülkenin herhangi bir mal veya mal grubundaki ihracatının, başka ülke, ülkeler ve ülke gruplarında formüle konu olan bu ürün veya ürün grubundaki toplam ihracatına oranını ifade etmektedir (Çizmeçi, 2010, s. 43).

$$XMS_i = (X_i / X_{in}) \times 100 \quad (6)$$

XMS_i : İhracat Piyasa Endeksi

X_i : i malı ihracatı

X_{in} : n ülke veya ülke grubunun toplam i malı ihracatını belirtmektedir.

2.1.4.6. Net İhracat Endeksi

Net İhracat Endeksi, herhangi bir ülkenin ihracatının kısmen büyüklüğünü ölçmeyi amaçlayan bir indeks olarak kullanılmaktadır (Sarıçoban ve Kösekahyaoglu, 2017, s. 429).

$$NET_{kt}^j = \frac{(X_{kt}^j - M_{kt}^j)}{(X_{kt}^j + M_{kt}^j)} \times 100 \quad (7)$$

2.1.4.7. İhracat / İthalat Oranı

Bir ülkenin, bir ürün, ürün grubunda ya da ilgili sektörde gerçekleştirmiş olduğu ihracatının yapmış olduğu ithalatına oranını ifade etmektedir (Mikic, 2005, s. 14).

$$RCA_{kt}^j = \frac{X_{kt}^j / X_t^j}{M_{kt}^j / M_t^j} \quad (8)$$

Herhangi bir ülke, ekonomik verimliliğini ve rekabet edilebilirliğini söz konusu ürün, ürün grubu veya sektördeki gerçekleştirmiş olduğu ihracat ve ithalat rakamları vasıtasıyla Bela Balassa tarafından ortaya atılan indeks ile ölçmeyi amaçlamıştır. Söz konusu indeks kullanarak elde edilen sonuçta ortaya çıkan değer 1'in altında olduğu durumda o ürün veya sektör için karşılaştırmalı dezavantaja sahip olup fakat değer 1'in üstünde çıkması durumunda ise karşılaştırmalı avantaj söz konusudur (Balassa, 1977).

Aynı endeksin doğal logaritması alınarak aşağıdaki gösterildiği gibi ifade edilmektedir:

$$RCA_{kt}^j = \ln \frac{X_{kt}^j / X_t^j}{M_{kt}^j / M_t^j} \quad (9)$$

Böylelikle, endeks sonucunda çıkan değerin pozitif olması durumunda karşılaştırmalı avantaja sahip olduğunu, değerin negatif olması durumunda ise karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğunu göstermektedir.

Endeks sonucunda elde edilen değerlerin yorumlanması aşağıdaki şekilde olduğu gibi ifade edilmektedir:

- $\ln RCA_{kt}^j < -0,50$ → Rekabet Gücü Düşüktür.
- $0,50 > \ln RCA_{kt}^j > -0,50$ → Rekabet Gücü Marjinaldır.
- $\ln RCA_{kt}^j > 0,50$ → Rekabet Gücü Yüksek.

2.1.4.8. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler

Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (Revealed Comparative Advantages (RCA)) kuramı, ülkelerin dış ticaretlerini ve birbirileri arasındaki rekabet edebilirliği genellikle ilgili ülkenin ilgili ürün veya ürün grubundaki ihracat ve ithalat verileri vasıtasıyla hesaplayarak ölçülmesinde çoğunlukla uygulanan metotlar arasında yer almaktadır. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler kuramına göre; ülkelerin birbirileri arasındaki gerçekleştirmiş olduğu ihracat değerlerine bağlı olarak o ülkelerin karşılaştırmalı avantajlarını, ithalat değerlerine bağlı olarak ise karşılaştırmalı dezavantajlarını belirttiği varsayılır ve bu durumda ülkenin yapmış olduğu ilgili ürün veya ürün grubundaki ihracatın ithalattan fazla olması durumunda o ürün ya da ürün grubu için karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu aksi takdirde ise yani o ürün veya ürün grubundaki ithalatın ihracatından fazla olması durumunda o ülke o ürün ya da ürün grubu rekabetinde karşılaştırmalı dezavantaja yani rekabet edebilirliğinin negatif yönde olduğu ifade edilmektedir (Bekmez ve Terzioğlu, 2008, s. 17).

İlk kez 1958 yılında Liesner tarafından deneysel olarak ortaya atılan ve İngiltere'nin 60 ürün için ortak piyasaya sahip ülkeler için yani İsveç ve Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) ülkeleri ile rekabet edebilirliği ölçmek için ortaya atılan Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler kuramı, 1965 yılında Bela Balassa tarafından teorik olarak işlevsel biçimde kullanılmıştır. Böylelikle Açıklanmış

Üstünlükler kuramını ölçen Balassa indeksine göre ticarete konu olan ülkelerin söz konusu ürün ya da ürün grubundaki ihracat ve ithalat değerlerinden faydalanılarak karşılaştırmalı avantajın ve dezavantajın olup olmadığını sebepsiz bir şekilde gözle görülür bir farklılık var mı yoksa yok mu bu konuya açıklık getirmeyi hedeflemeye çalışmaktadır (Seymen, 2009, s. 237).

Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükleri ölçen yöntemlerden Liesner ve Lafay yaklaşımları aşağıda açıklanırken Balassa ve Vollrath'ın açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yaklaşımları verilerin analizi başlığı altında açıklanmaktadır.

2.1.4.8.1. Liesner'in Yaklaşımı

Liesner, Bela Balassa tarafından rekabet gücünü ölçmek için Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) endeksini daha önceden deneysel bir şekilde çalışmalar yürüten ve rekabet gücü ölçümlerinin temelini atan ilk kişidir (Kösekahyaoğlu, 2003, s. 149; Utkulu ve Seymen, 2004, s. 8). İlk olarak Liesner, 1958 yılında yapmış olduğu, İngiltere'nin diğer ülkelerinde içerisinde bulunduğu ortak piyasada birbirileri arasındaki rekabet edebilirliği ölçmeyi amaçlamıştır. Dolayısıyla bu çalışmasında İngiltere'nin İsveç'e ve Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) ülkelerine gerçekleştirdiği ihracatında 60 ürünün rekabet gücünü hesaplamaya çalışmıştır (Liesner, 1958, s. 305).

Bu hesaplamayı yaparken Liesner'in uyguladığı formül aşağıda gösterildiği gibi ifade etmektedir:

$$RCA_{ij} = X_{ij} / X_{nj} \quad (10)$$

RCA_{ij} : i ülkesinin j malındaki açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüğünü,

X_{ij} : i ülkesinin j malı ihracatını,

X_{nj} : n ülke ya da ülke grubunun j malı ihracatını ifade eder.

N ülke grubun belirlenmesiyle birlikte o ülke grup içerisinde yer alan tüm ülkelerin toplamı 1 değerini vermektedir. Formülde i ülkesinin yapmış olduğu ihracatın n ülke grubunun yapmış olduğu ihracat içerisindeki payının oransal olarak değeri alınır.

2.1.4.8.2. Lafay'ın Yaklaşımı

Lafay endeksi, ülkelerin ilgili ürün, ürün grubu ya da sektördeki birileri ile gerçekleştirmiş olduğu dış ticaretlerindeki rekabetlerinin hesaplanabilmesinde yalnızca ihracat değerleri ile sınırlı olmamakla birlikte ithalat değerlerini de kullanarak rekabet gücünün ortaya konulmasına olanak sağlamaktadır. Lafay endeksinin hesaplanması sonucunda elde edilen değer -50 ile +50 arasında olması gerekmektedir (Desai, 2012, s. 222-223). Lafay endeksinin formülü aşağıdaki gibi ifade edilmektedir:

$$LFI_{ij} = 100 \times \left[\frac{X_{ij} - M_{ij}}{X_{ij} + M_{ij}} - \frac{\sum_{i=1}^n (X_{ij} - M_{ij})}{\sum_{i=1}^n (X_{ij} + M_{ij})} \right] \times \frac{X_{ij} + M_{ij}}{\sum_{i=1}^n (X_{ij} + M_{ij})} \quad (11)$$

Lafay Endeksi'nin sonucunda çıkan değer yorumlanması aşağıdaki gibi ifade edilmektedir (Reyes, 2014, s. 2):

- $LFI > 0$ → Karşılaştırmalı Üstünlük Vardır.
- $LFI < 0$ → Karşılaştırmalı Üstünlük Yoktur.

2.1.5. Otomotiv Sektörü ve Türk Otomotiv Sektörü

Otomotiv sektörünün tanımı ve kapsamının belirtildiği ve Türk otomotiv sektörünün gelişimi hakkında aşağıda bilgiler verilmiştir.

2.1.5.1. Otomotiv Sektörü Tanımı ve Kapsamı

Otomotiv sektörü genel hatları itibariyle, motorlu kara taşıtları ve bu motorlu kara taşıt araçlarının yapımıyla alakalı olan bir sektör dalıdır (Seyidoğlu, 2002, s. 472). Otomotiv sektörünün ISIC sınıflandırılması boyutuyla ele alınırsa; treyler, kamyon,

otobüs, kamyonet, otomobil, karavan, midibüs, çekici, minibüs, yan sanayi ürünlerini içeren, iki ve üç tekerlekli araçlar olmak üzere motorlu kara taşıtları imalat sektörü olarak otomotiv sektörünün tanımı yapılmıştır (Bedir, 1999, s. 3). Otomotiv sektörü başka bir ifadeyle ise, bir ülkede üretimi yapılan kısımların yine bir başka ülkede bir bütün haline getirilmesinin gerçekleştirilmesiyle yani montajının yapılmasıyla montaj sektörü olarak da ifade edilir (Ayoğlu ve Seyfettinoğlu, 2008, s. 394).

Otomotiv sektörünün ana sanayi ve yan sanayi temel grupları arasında yer alan üretim kalemleri aşağıdaki gibi sıralanmıştır (Ticaret Bakanlığı, 2021, s. 2-3):

Ana Sanayi İçerisindeki Ürünler

- Traktör (GTİP Kodu: 8701)
- Otobüs (GTİP Kodu: 8702)
- Midibüs (GTİP Kodu: 8702)
- Minibüs (GTİP Kodu: 8702)
- Binek Otomobil (GTİP Kodu: 8703)
- Kamyon (GTİP Kodu: 8704)
- Kamyonet (GTİP Kodu: 8704)

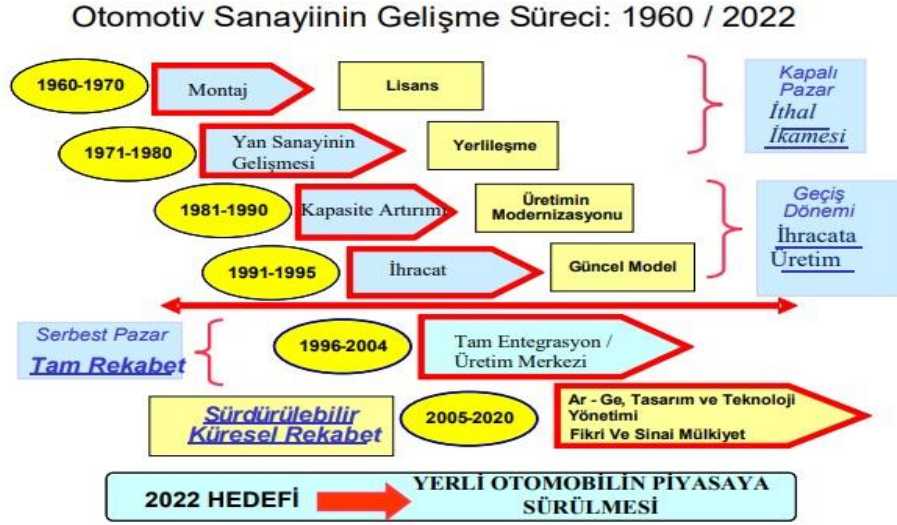
Yan Sanayi İçerisindeki Ürünler

- Kauçuk ve Lastik Parçalar (GTİP Kodu: 4011)
- İç Lastikler (GTİP Kodu: 4012)
- Dış Lastikler (GTİP Kodu: 4013)
- Emniyet Aksamları (GTİP Kodu: 7007)
- Oto Camları (GTİP Kodu: 7007)
- Hidrolik ve Pnömatik Aksamlar (GTİP Kodu: 8407)
- Fren Sistemleri ve Parçaları (GTİP Kodu: 8408)
- Akümülatörler (GTİP Kodu: 8507)
- Elektrik Ekipmanları ve Aydınlatma Sistemleri (GTİP Kodu: 8512)
- Komple Motor ve Motor Parçaları (GTİP Kodu: 8708)
- Bujiler
- Dövme ve Döküm Parçaları

- Süspansiyon Araçları
- Aktarma Organları
- Şasi Aksam ve Parçaları olarak sıralanmaktadır.

2.1.5.2. Türk Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi

Türk otomotiv sektörünün tarihsel gelişimi Şekil 7’de gösterildiği şekilde aşağıda açıklanmaktadır.



Şekil 7. Türk Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi

Kaynak: https://ticaret.gov.tr/data/5b87000813b8761450e18d7b/Oto_Ana-Yan_Sanayi.pdf
(Erişim Tarihi: 08.10.2021)

Türkiye’de otomotiv sektörünün başlangıcı 1960 yılı olarak kabul edilmektedir.

- 1960 – 1970 yılları arasında Türk otomotiv sektörü ithal ikamesi adı altında ticari araç ve traktörlerin lisans ve montaj üretimi ile Türk otomotiv sektörünün başladığı görülmektedir.
- 1970 – 1980 yılları arasında otomotiv sektörünün yan sanayi ürünlerini, aksam ve parçalarının üretimi ve yerlileştirme adımları atılmıştır.
- 1980 – 1990 yılları arasında kapasite artırımlarına giderek ihracata yönelik üretimlerin gerçekleşmesine geçilmiştir.
- 1990 – 1995 yılları arasında artık küresel sanayi çeşitliliği içinde modern adımların atıldığı dönemi içermektedir.

- 1995 – 2005 yılları arasında piyasaların serbestleşmesiyle birlikte tam rekabet dönemine geçiş ve başlı başına üretim merkezi olarak ilk adımların atıldığı görülmüştür.
- 2005 – 2020 yılları arasında küresel rekabet içerisinde artık Türk otomotiv sektörünün devamlılık haline geldiği ve Ar-Ge, teknoloji harcamaları ile birlikte artık dünya piyasaları için üretime geçiş sağlanmaktadır.
- 2022 yılında TOGG’un öncülüğünde Türkiye’nin yerli otomobilinin piyasaya sürülmesi hedefiyle birlikte Türk otomotiv sektörünün gelişimi daha da devam edecektir.

2.2. İlgili Araştırmalar

Aşağıda Türk otomotiv sektörünün, diğer sektörlerin ve ülkelerin ürün, ürün grubundaki rekabet güçlerinin açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler ölçüm yöntemleri ile ölçen ilgili çalışmalara yer verilmiştir.

Tekgül (1996) yaptığı çalışmasında, 1989 – 1992 yıllarını kapsayan Türkiye’nin imalat sanayi ve alt sektörlerinin rekabet gücünü, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden olan Liesner ve Balassa endeksleri ile ölçmüştür. Türkiye söz konusu yıllarda dokuma – giyim sektöründe rekabet gücünün en yüksek olduğu sektör olurken rekabet gücünün en düşük olduğu sektör ise taşıt araçları sektörü sonucuna ulaşılmıştır.

Bender ve Li (2002) çalışmalarında, 1981 – 1997 yıllarını kapsayan Doğu Asya ve Latin Amerika imalat sektörü ihracatının rekabet gücünü, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi olan Balassa endeksi ile ölçmüştür. Çalışma sonucunda, Doğu Asya ülkelerinin Latin Amerika ve Güneydoğu Asya ülkeleri karşısında imalat sektörü ihracatında karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu görülmüştür.

Havrila ve Gunawardana (2003) çalışmalarında, Avustralya’nın tekstil ve giyim sektöründeki rekabet gücünü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi kullanılarak Balassa ve Vollrath endeksleri ile ölçmeyi amaçlamıştır. Çalışma sonucunda Avustralya, tekstil ve giyim sektöründe karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu sonucuna varılmıştır.

Konyalı ve Emirhan (2004) çalışmalarında, 1990 – 2001 dönemi için Türk cam ve seramik sanayiinin Avrupa Birliği karşısında ticaret yapısını Grubel – Lloyd endeksi ve Ticaret Farklılık göstergesi ile ölçmüştür. Bu göstergelere göre, seramik sanayisi için ticaret yapısının düşük, cam sanayisinin ise dönemin sonlarına doğru düşme eğilimi gösterdiği görülmüştür. Bu iki sektörün ihracat performansını açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemine göre ölçülmüştür. Bu ölçüm sonuçlarına göre her iki sektör içinde AKÜ değerleri yüksek olup 2001 yılında cam sanayisinin bazı ülkelere karşı rekabet gücünde düşüşler meydana gelmiştir.

Utkulu (2005) yaptığı çalışmasında, 1990 – 2002 yıllarını kapsayan SITC Rev 3 sınıflandırması yapılarak Türkiye'nin 63 mal ve mal grubu verileri elde edilerek bu ürün grubunun Avrupa Birliği'ne karşı rekabet gücünü, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endeksleri ile ölçmüştür. Türkiye bu 63 ürün grubu içerisinde Avrupa Birliği'ne karşı şeker, meyve ve sebze, yağlı tohumlar, giyim, şeker ürünleri ve bal, yağ veren meyveler, konfeksiyon ve tekstil, tütün gibi mal gruplarının rekabet güçlerinde karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğuna ulaşılmıştır.

Bekmez ve Komut (2006) çalışmalarında, 1995 – 2004 yıllarını kapsayan OSD, BM, DTÖ ve TCMB veri tabanlarından elde edilen veriler ile Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üye olan 15 ülke karşısında otomotiv sektörünün rekabet gücünü Balassa Endeksi ile ölçmüştür. Çalışmanın sonucunda, Türk otomotiv sektörünün Avrupa Birliği ülkeleri karşısında rekabet gücünün genel olarak düşük olduğu fakat 2001 yılından sonra az da olsa otomotiv sektörünün rekabet gücünde iyileşmeler olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır.

Vergil ve Yıldırım (2006) çalışmalarında, 1993 – 2002 yıllarını kapsayan Türkiye'nin Avrupa Birliği piyasalarında ihracatını gerçekleştirdiği 215 sektörün rekabet gücünü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemiyle hesaplamıştır. Türkiye'nin Avrupa Birliği karşısında rekabet gücünde karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu mallar; taklit edilmesi oldukça güç olan yoğun mallar, ileri teknoloji mallar ve ara teknoloji mallardır.

Serin ve Civan (2008) çalışmalarında, 1995 – 2005 yıllarını kapsayan dönemlerde Türkiye'nin Avrupa Birliği piyasasında zeytin yağı, meyve suyu ve domates üretiminde rekabet gücünün açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi

ile ölçülüp ihracat performansı bulunmuştur. Türkiye'nin zeytin yağı ve meyve suyu ürünleri için karşılaştırmalı üstünlüğün önemli derecede olduğu belirlenmiştir. 2000 yılına kadar artarak devam eden rekabet gücü bu yıldan sonra tam tersi olarak artarak azalmıştır.

Qineti, Rajcaniova, ve Matejkova (2009) çalışmalarında, Slovakya ve AB – 27 tarım sektörlerinin Rusya ve Ukrayna karşısındaki rekabet gücünü, Balassa endeksi yöntemiyle ölçmeye çalışmıştır. Çalışma sonucunda, Slovakya birliğe katılımından sonra yoğurt, süt, elma, tereyağı, süt yağı rekabet gücünde artış devam ederek karşılaştırmalı üstünlüğü yükselirken AB – 27'nin rekabet gücü düşmektedir.

Özçalık (2010) yaptığı çalışmasında, Türkiye ve Avrupa Birliği'nin ilk 12 üye ülkesinin birbirileri arasındaki rekabetçi yapılarını incelemeye çalışmıştır. Çalışma sonucunda Türkiye'nin özellikle ara malı ve sermaye malı kalemlerinde Türkiye'nin nispeten rekabetçi dezavantaja sahip olduğu görülmüştür.

Başkol (2011) yaptığı çalışmasında, 1996 – 2010 yıllarını kapsayan TÜİK ve OSD veri tabanlarından elde edilen veriler ile Türkiye'nin otomotiv sektörünün uluslararası rekabet gücünü, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden olan Balassa Endeksi ve rekabet gücünü ölçen diğer yöntemlerden olan uzmanlaşma katsayısı ve ithalat sızma oranı ile hesaplamıştır. Çalışma sonucunda, Türkiye otomotiv sektörünün 1996 – 2003 yıllarında rekabet gücünün düşük olduğu yani karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu, 2003 – 2010 yıllarında ise Türk otomotiv sektörünün rekabet gücünde karşılaştırmalı üstünlüğe geçtiği görülmüştür.

Özdamar ve Albeni (2011) çalışmalarında, 1990 – 2008 yıllarını kapsayan SITC Rev 3 sınıflandırması yapılarak Birleşmiş Milletler veri tabanından elde edilen veriler ile Türk otomotiv sektörünün rekabet gücünü üç ayrı açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi ile hesaplamıştır. Çalışmanın sonucunda, Türk otomotiv sektörü, 1990 – 2002 yılları arasında kamyon – kamyonet ve otomobil ürün gruplarında karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. 2002 – 2008 yıllarında ise yine aynı ürün gruplarında düşük bir oranla dahi olsa karşılaştırmalı üstünlüğün olduğu söz konusudur. Otobüs – midibüs – minibüs ürün gruplarında ise 1990 yılından sonra Türkiye'nin rekabet gücünün yüksek olduğu sonucuna varılmıştır.

Sandalcılar (2011) yaptığı çalışmasında, 2000 – 2009 yıllarını kapsayan BEC (Geniş Ekonomik Kategoriler Sınıflandırma) düzeyinde ve SITC sınıflandırılması yapılarak TÜİK veri tabanından elde edilen veriler ile Türkiye'nin Suriye ile dış ticaretinin mal grupları bazında rekabet gücünü, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi olan Balassa endeksi ile ölçmüştür. Çalışmanın sonucunda Türkiye, Suriye karşısında SITC sınıflandırılmasına göre iki numaralı olan akaryakıt hariç yenilemeyen hammaddeler grubunda karşılaştırmalı dezavantaja sahipken diğer mal gruplarında (0,1,3,4,5,6,7,8,9) Suriye'ye karşı karşılaştırmalı üstünlüğe sahiptir.

Bozdağ ve Saraçoğlu (2013) çalışmalarında, 1995 – 2011 yıllarını kapsayan SITC Rev 3 sınıflandırması yapılarak UNCTAD veri tabanından elde edilen veriler ile Türkiye ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nun otomotiv sektörü rekabet gücünü, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden olan Liesner, Balassa ve Vollrath endeksleri ile ölçmüştür. Çalışmanın sonucunda, otomotiv sektöründe Türkiye, Belarus ve Özbekistan diğer ülkelere nazaran daha yüksek rekabet gücüne sahiptir. Bu ülkelerin otomotiv sektörü üretimi ve ticareti konusunda yapacakları iş birliklerinden dolayı Ukrayna ve Belarus ile birlikte üçüncü ülkeler karşısında rekabet güçlerinin daha da artırdığı sonucuna varılmıştır.

Ishchukova ve Smutka (2013) çalışmalarında, 1998 – 2010 döneminde Rusya tarım sektörünün rekabet gücünü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa, Vollrath ve Lafay endeksleri ile ölçmektedir. Çalışma sonucunda Balassa endeksine göre ilgili dönem boyunca tahıl ürün grubunda göreceli olarak karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olmuştur. Vollrath endeksine göre ise yıllar geçtikçe karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olunan ürün sayısı da artış göstermiştir. Lafay endeksine göre ise, bölgeler itibariyle yapılan rekabet gücü ölçümünde Asya ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine karşı karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu sonucuna varılmıştır.

Kalaycı (2013) çalışmasında, 2005 – 2010 yıllarını kapsayan TÜİK ve BM veri tabanından SITC Rev 3 sınıflandırılması yapılarak elde edilen veriler ile Türkiye'nin Rusya karşısında hangi mal veya mallarda karşılaştırmalı üstünlüğe veya dezavantaja sahip olduğunu ortaya koymak ve Türkiye'nin Rusya Federasyonu ile ticaretinde dış ticaret açığının en önemli nedeninin enerji ithalatı mı olduğunu cevaplamak adına İhracat Benzerlik Endeksi, Grubel Lloyd ve Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler

Endeksleri kullanılmıştır. Çalışma sonucunda, Türkiye'nin Rusya Federasyonu karşısında dış ticaret açığının enerji sektöründen kaynaklandığına ulaşılmıştır. Ayrıca çalışmada Türkiye; gıda maddeleri, çeşitli mamul eşya, makineler, taşıt araçları ve canlı hayvan sektörlerinde Rusya Federasyonu'na karşı karşılaştırmalı üstünlüğe sahiptir. Rusya Federasyonu ise Türkiye karşısında enerji sektörünün rekabet gücünde karşılaştırmalı üstünlüğe sahiptir.

Kathuria (2013) yaptığı çalışmasında, 1995 – 2003 döneminde Hindistan ve Bangladeş'in giyim sektöründeki rekabet gücünü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi olan Balassa endeksi yardımıyla ölçmektedir. Çalışma sonucunda, Bangladeş'in ilgili dönem aralığında giyim sektörünün alt sektörlerinde karşılaştırmalı üstünlüğünün 21 üründen 29 ürüne çıkarken; Hindistan'ın ise 23 üründen 25 ürüne karşılaştırmalı üstünlüğü olduğu sonucuna varılmıştır.

Yalçinkaya vd. (2014) çalışmalarında, 2002 – 2013 yıllarını kapsayan ISIC Rev 4 sınıflandırılması yapılarak TÜİK veri tabanından elde edilen veriler ile Türkiye ve Çin'in 30 sektörü üzerine birbirileri karşısındaki rekabet gücünü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi olan Balassa endeksi ile ölçmektedir. Çalışma sonucunda, Çin'in Türkiye karşısında 25 endüstride karşılaştırmalı üstünlüğü olurken Türkiye ise sadece 5 endüstride Çin karşısında rekabet gücünün bet gücünün karşılaştırmalı üstünlüğü olduğu sonucuna varılmıştır.

Yurttançıkmaç, Kabadayı, ve Emsen (2014) çalışmalarında, Türkiye'nin 10 farklı sektörü için rekabet gücünü, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Lafay endeksleri ile ölçmeye çalışmıştır. Kişi başına sermaye birikimleri rekabet gücü ve küreselleşme endekslerinin gayri safi yurt içi hasıla üzerindeki etkileri de sınır testleri yardımıyla incelenmiştir. Çalışmanın sonucunda, Türkiye'nin ekonomisinde bazı sektörler olumlu etki ederek büyümeye katkı sağlarken bazıları da olumsuz etkilemektedir.

Erkan vd. (2015) çalışmalarında, 1993 – 2012 yıllarını kapsayan SITC Rev 3 sınıflandırması yapılarak Türkiye'nin sebze ihracatının rekabet gücünün belirlenmesinde açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi kullanılarak hesaplanmıştır. Çalışmanın sonucunda Türkiye, dünya piyasasında sebze ve alt gruplarının ihracatında karşılaştırmalı avantaja sahiptir. Fakat son yıllarda sebze alt

gruplarının ihracatının rekabet gücünde göreceli olarak rekabet gücünde düşüşler meydana gelmiştir.

Berk, Bal, ve Uçum (2016) çalışmalarında, 2004 – 2015 yıllarını kapsayan veriler ile Türkiye'nin yaş meyve ve sebze sektörü ihracatının rekabet gücünü Balassa ve Vollrath endeksleri ile ölçmektedir. Çalışma sonucunda, Türkiye yaş meyve ve sebze sektöründe karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu görülmektedir.

Abbas ve Waheed (2017) çalışmalarında, 2003 – 2014 yıllarını kapsayan Birleşmiş Milletler veri tabanından elde edilen veriler ile ilgili dönemlerde Pakistan'ın ihracatının %85'inden fazlasını oluşturan ve Pakistan için en önemli sektör konumunda olan tarım ve imalat sektörünün 14 ana endüstride Pakistan'ın uluslararası rekabet gücünü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi olan Balassa endeksi ile ölçmeyi amaçlamıştır. Çalışmanın sonucunda, Pakistan tarım sektörünün alt sektörü olan meyve, ham deri, ham pamuk (RCA değeri en yüksek) ve tahıl ürün gruplarında karşılaştırmalı üstünlüğü sahiptir.

Ardıç (2017) yaptığı çalışmasında, 2005 – 2016 yıllarını kapsayan TÜİK ve INTRACEN veri tabanlarından elde edilen veriler ile Türkiye'nin ihracat yaptığı sektörlerin rekabet güçlerini açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemi ile ölçmüştür. Çalışma sonucunda, tekstil ürünleri, metaller, bitkisel ürünler, cam ve cam eşya, araçlar, gıda ürünleri gibi ürün gruplarının ihracatında Türkiye, karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmüştür.

3. YÖNTEM

3.1. Araştırmanın Modeli

Türk otomotiv sektörünün Avrupa Birliği ülkeleri karşısındaki rekabet gücünün ölçüldüğü bu çalışmada, rekabet gücünün ölçülmesi için Balassa ve Vollrath'ın geliştirmiş olduğu açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler formülleri kullanılarak ve literatür taraması ile yapılan sosyal bilimlerdeki nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Bu araştırma, yapılan analizler sonucunda elde edilen veriler ışığında Türk otomotiv sektörünün Avrupa Birliği ülkeleri karşısındaki rekabet gücünün karşılaştırılmasının yapılması ve ortaya çıkan sonuçların bilimsel veriler ile de desteklenmesi modeline dayanmaktadır.

3.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Bu çalışmada, 2010 – 2020 yılları arasında Türkiye'nin toplam ihracat ve ithalat değerleri, toplam otomotiv sektörü ihracat ve ithalat değerleri, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üye (AB – 27) ülkelere yapmış olduğu toplam ihracat ve ithalat değerleri, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üye ülkelere yapmış olduğu toplam otomotiv sektörü ihracat ve ithalat değerleri ve son olarak Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin yapmış oldukları toplam ihracat ve ithalat değerlerinin yanı sıra toplam otomotiv sektörünün 11 yıllık dış ticaretinin istatistiksel verileri elde edilmiş ve analize dahil edilmiştir.

3.3. Veri Toplama Araç ve Teknikleri

Çalışmada Türkiye'nin toplam ihracat-ithalat değerleri, toplam otomotiv sektörü ihracat-ithalat değerleri, her bir Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerle gerçekleştirmiş olduğu toplam ihracat-ithalat değerleri ve otomotiv sektörü ihracat-ithalat değerleri ve son olarak ise her bir Avrupa Birliği ülkesinin toplam ihracat-ithalat

değerlerinin yanı sıra toplam otomotiv sektörü ihracat-ithalat verileri kullanılmıştır. Türkiye – AB ülkeleri için kullanılan 11 yılı kapsayan zaman serisinde 2010-2020 yılları verilerinden yararlanılmıştır. Çalışmada kullanılan veriler BM (UN Comtrade) gibi geçerliliği ve güvenilirliği kabul edilmiş kaynaklardan sağlanmıştır.

3.4. Veri Toplama Süreci

Bu çalışmada kullanılan veriler oluşturulurken öncelikle literatürde yaygın bir biçimde kullanılan ve kabul görmüş çalışmaları ulusal ve uluslararası veri tabanlarından taratılarak veri seti elde edilmiştir.

3.5. Verilerin Analizi

Türkiye ve AB'ye üye olan ülkelerin baz alındığı bu çalışmada rekabet güçlerinin ortaya konulmasında Balassa'nın ve Vollrath'ın açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksleri uygulanmıştır. Böylelikle kullanılmış olan açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemleri detaylı bir şekilde açıklanması gerekmektedir.

3.5.1. Balassa'nın AKÜ Endeksi

Ülkelerin birbirileri arasında gerçekleştirmiş oldukları dış ticarete rekabet edebilirliklerinin hesaplanabilmesindeki en sık kullanılan yöntemlerden biri olan 1965 yılında Bela Balassa tarafından ortaya atılan Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) (Revealed Comparative Advantages (RCA)) endeksidir (Laursen, 2015, s. 1).

Balassa Endeksi'nin ilk hali aşağıda gösterildiği gibi ifade edilmektedir:

$$BI_{ij} = \left(\frac{X_{ij}/X_{wj}}{X_i/X_w} \right) \quad (12)$$

BI_{ij} : i ülkesinin j malının AKÜ endeksini,

X_{ij} : i ülkesinin j malı ihracatını,

X_{wj} : j malının dünya ihracatını,

X_i : i ülkesinin toplam ihracatını,

X_w : dünyanın toplam ihracatını ifade etmektedir.

Bela Balassa'nın ortaya çıkarmış olduğu endeksin ilk haline o dönemdeki iktisatçılar tarafından gelen eleştirilerin başında, ülkelerin rekabet edebilirliğinin sadece ihracat değerlerine bakılarak kesin bir yargıya ulaşılamayacağıının bunun yanında ithalat değerlerinin de endekse dahil edilmesi gerektiğini öngörmüşlerdir (Bowen, 1983). Kısacası Bela Balassa formülde ihracat değerlerinin yanı sıra ithalat değerlerine de yer vermiştir (Kum, 1999). Fakat ülkelerin açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüklerini ölçmek için sadece birbirileri arasındaki dış ticaretlerinin yanı sıra yani birbirilerinin rekabet güçlerinin yanı sıra her ülke kendi rekabet gücünü kendi gerçekleştirmiş olduğu dış ticaret değerleriyle birlikte herhangi bir ülke veya ülke grubundan bağımsız olarak kendi rekabet güçlerini de ölçmede kullanılan metotlar bulunmaktadır (Goedegebuure ve Tulder, 2004, s. 8).

Bela Balassa tarafından geliştirilen ikinci endeks aşağıdaki gibi ifade edilmektedir:

$$AKÜ_{ai} = \ln \left[\frac{(X_{aib}/X_{abt})}{(M_{aib}/M_{abt})} \right] \quad (13)$$

$AKÜ_{ai}$ = a ülkesinin i malı için Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük indeksini

X_{aib} : a ülkesinin i malı için b ülkesine yaptığı ihracatı,

X_{abt} : a ülkesinin b ülkesine yapmış olduğu toplam ihracatı,

M_{aib} : a ülkesinin i malı için b ülkesine yaptığı ithalatı,

M_{abt} : a ülkesinin b ülkesine yapmış olduğu toplam ithalatını ifade etmektedir.

Balassa Endeksi aşağıdaki şekilde yorumlanmaktadır:

- $\ln RCA_{kt}^j < -0,50 \quad \rightarrow$ Rekabet Gücü Düşüktür.
- $0,50 > \ln RCA_{kt}^j > -0,50 \rightarrow$ Rekabet Gücü Marjinal Sınırlar Arasında.

- $\ln RCA_{kt}^j > 0,50$ → Rekabet Gücü Yüksek.

3.5.2. Vollrath'ın AKÜ Endeksi

Balassa'nın (1965) Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler kuramında ülkelerin ilgili mal veya mal grubundaki ticaretinin yalnızca ihracat değerlerine yer vermesinden dolayı Vollrath (1991) tenkit etmiştir (Çakmak, 2005, s. 70). Vollrath, Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler yöntemine özgü 1991 yılında geliştirmiş olduğu nispi ticaret avantajı, nispi ithalat avantajı ve nispi ihracat avantajı indeksleri ile birlikte üç seçenekli ölçüm metodunu ortaya koyduğunu açıklamıştır. Bu üç indeks aşağıdaki gibi ifade edilmektedir (Vollrath, 1991, s. 275);

$$RXA_{ij} = (X_{ij} / X_{it}) / (X_{nj} / X_{nt}) \quad (14)$$

RXA_{ij} = i ülkesinin j malı, mal grubu veya sektörü Nispi İhracat Avantajı

X_{ij} = i ülkesinin j malı, mal grubu veya sektörü ihracatı

X_{it} = i ülkesinin toplam ihracatı

X_{nj} = n ülkesinin j malı, mal grubu veya sektörü ihracatı

X_{nt} = n ülkesinin toplam ihracatı

$$RMA_{ij} = (M_{ij} / M_{it}) / (M_{nj} / M_{nt}) \quad (15)$$

RMA_{ij} = i ülkesinin j malı, mal grubu veya sektörü Nispi İthalat Avantajı

M_{ij} = i ülkesinin j malı, mal grubu veya sektörü ithalatı

M_{it} = i ülkesinin toplam ithalatı

M_{nj} = n ülkesinin j malı, mal grubu veya sektörü ithalatı

M_{nt} = n ülkesinin toplam ithalatı

$$RTA_{ij} = RXA_{ij} - RMA_{ij} \quad (16)$$

RTA_{ij} = i ülkesinin j malı, mal grubu veya sektörü Nispi Ticaret Avantajı

RXA_{ij} = i ülkesinin j malı, mal grubu veya sektörü Nispi İhracat Avantajı

RMA_{ij} = i ülkesinin j malı, mal grubu veya sektörü Nispi İthalat Avantajı

$$RC_{ij} = \ln (RXA_{ij}) - \ln (RMA_{ij}) \quad (17)$$

RXA_{ij} 'nin ve RMA_{ij} 'nin doğal logaritmalarının alınıp çıkarılması sonucunda RC_{ij} elde edilmektedir. Bu da i ülkesinin j malı, mal grubu veya sektördeki nispi rekabet avantajını göstermektedir.

Vollrath'ın Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler kuramına göre, $\ln (RXA_{ij})$, RTA_{ij} ve RC_{ij} endekslerinin pozitif çıkması durumunda o ülkenin ilgili mal, mal grubu ya da sektördeki karşılaştırmalı üstünlüğünün olduğunu, bu endekslerin negatif çıkması durumunda ise o ülkenin ilgili mal, mal grubu ya da sektördeki karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olunmadığı dezavantajın olduğunu göstermektedir (Fertö ve Hubbard, 2002, s. 6). RMA ve RXA endekslerinin ilgili mal, mal grubu veya sektördeki verileri ile hesaplanmasından çıkan değerler sonucunda ülkenin o mal, mal grubu ya da sektördeki rekabette karşılaştırmalı üstünlüğe mi sahip yoksa karşılaştırmalı dezavantaja mı sahip olduğunu elde edilen sonucun 1'den küçük olması durumunda RMA endeksi için karşılaştırmalı avantaja, RXA endeksi için karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğunu belirtirken elden edilen sonucun 1'den büyük olması durumunda RMA endeksi için karşılaştırmalı dezavantaja RXA endeksi için de karşılaştırmalı üstünlükte avantajlı durumun olduğunu göstermektedir (Frohberg ve Hartmann, 1997, s. 7-8).

4. BULGULAR VE YORUMLAR

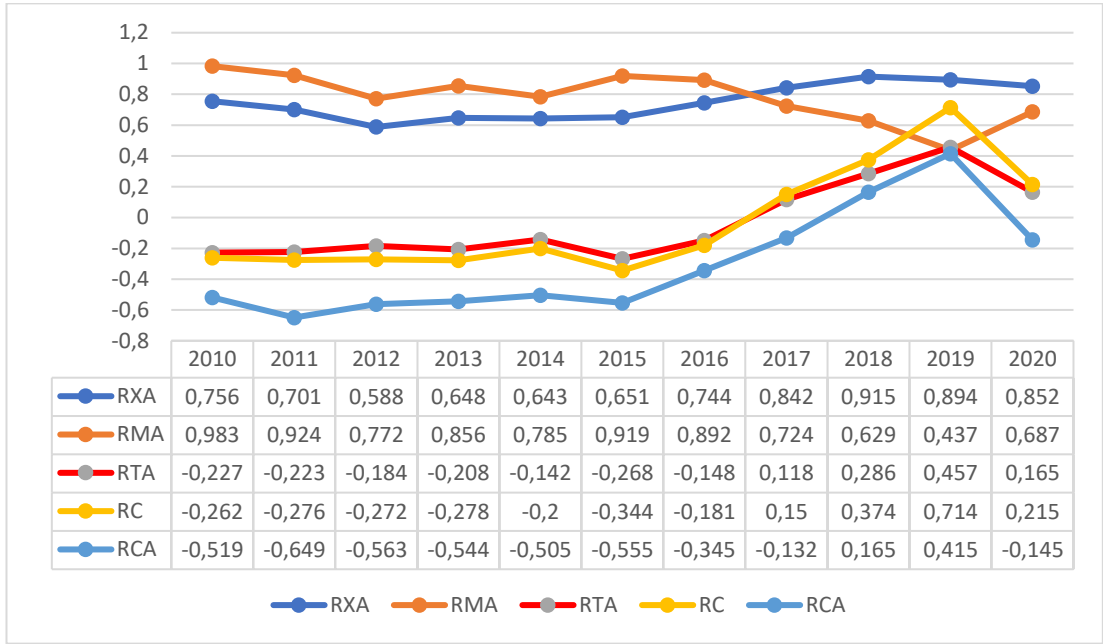
Araştırmanın bu bölümünde verilerin analizinden elde edilen bulgular sunulmakta ve bu bulgular yorumlanmaktadır. Türk Otomotiv sektörünün, 2010-2020 yılları baz alınarak son 11 yıllık dönem itibari ile Avrupa Birliği ülkelerine karşı sahip olduğu rekabet gücünü incelemek ve değerlendirmek amacıyla Vollrath ve Balassa Endeksi yöntemi ile AKÜ değerleri hesaplanmış ve grafikler üzerinden değerlendirilmiştir.

Çalışmada kullanılan veriler AB'ye üye olan ülkeler ile Türkiye arasında ithalat ve ihracat verileri, AB'ye üye ülkelerin dünyaya ihracat ve ithalat verileri, Türkiye'nin toplam ihracat ve ithalat verileri, aynı zamanda SITC Rev-3 sınıflandırması ile AB'ye üye olan ülkeler ile Türkiye arasında otomotiv sektörü ithalat ve ihracat verileri, AB'ye üye ülkelerin dünyaya otomotiv sektörü ihracat ve ithalat verileri, Türkiye'nin otomotiv sektörü ihracat ve ithalat verileri ile oluşturulan grafikler ile AKÜ değerlerinin karşılaştırılmasıyla yapılmıştır.

Araştırmada kullanılan veriler yıllık bazda hesaplanmış olup veriler Birleşmiş Milletler veri tabanından elde edilmiştir.

Çalışmada Vollrath'ın, Nispi İhracat Avantajı (RXA), Nispi İthalat Avantajı (RMA), Nispi Ticaret Avantajı (RTA) ve Rekabet Avantajı (RC) hesaplanırken Balassa'nın açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler (RCA) endeksleri hesaplanarak bulgular elde edilmiştir. Elde edilen bulguların yorumlanması, Vollrath'ın rekabet avantajı (RC) ve Balassa'nın açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler (RCA) değerleri üzerinden yapılmıştır.

4.1. Türkiye ve Almanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri



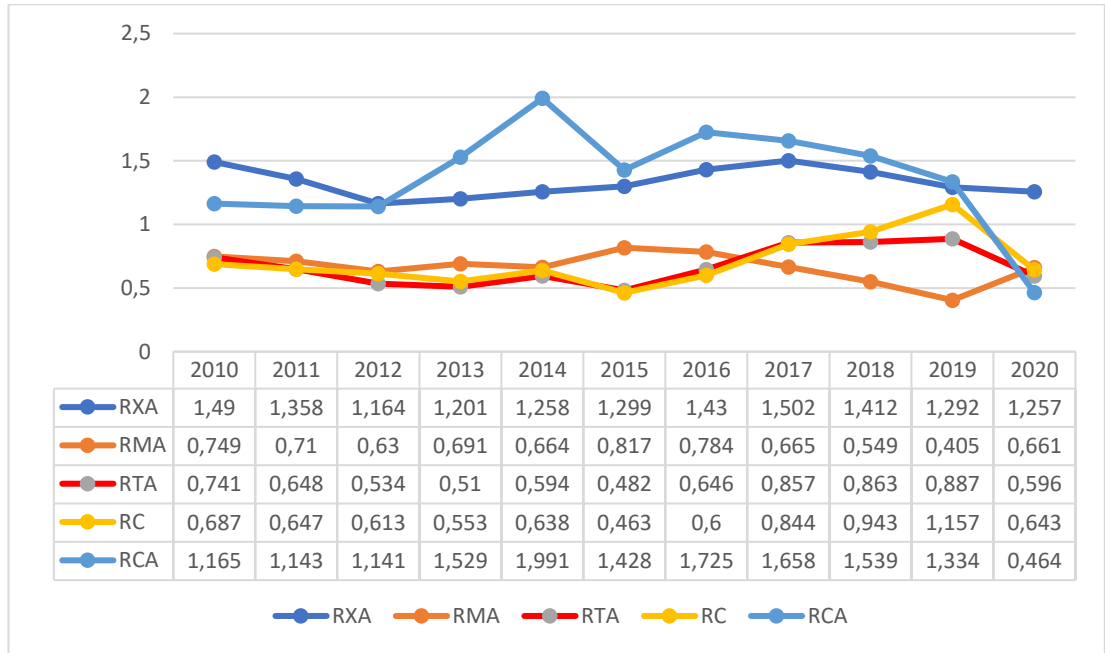
Grafik 1. Türkiye ve Almanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 1'de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Almanya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2011 yılında - 0,649 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,415 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında - 0,344 iken en yüksek değer ise 0,714 olarak 2019 yılında gerçekleşmiştir.

RC ve RCA değerleri 2010 yılından 2015 yılına kadar hemen hemen aynı çizgi doğrultusunda seyrederken 2015 yılından 2020 yılına kadar ciddi bir artış göstererek devam etmiş olsa da 2020 yılında yine düşüş göstermiştir. RC değerlerine göre 2017 yılına kadar karşılaştırmalı dezavantaj söz konusu iken 2017 yılından itibaren karşılaştırmalı avantaj konumuna geçmiştir. RCA değerlerine göre ise 2016 yılına kadar karşılaştırmalı dezavantaj hakimken 2016 yılından itibaren karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasındadır.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Almanya'ya karşı karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.2. Türkiye ve Avusturya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri



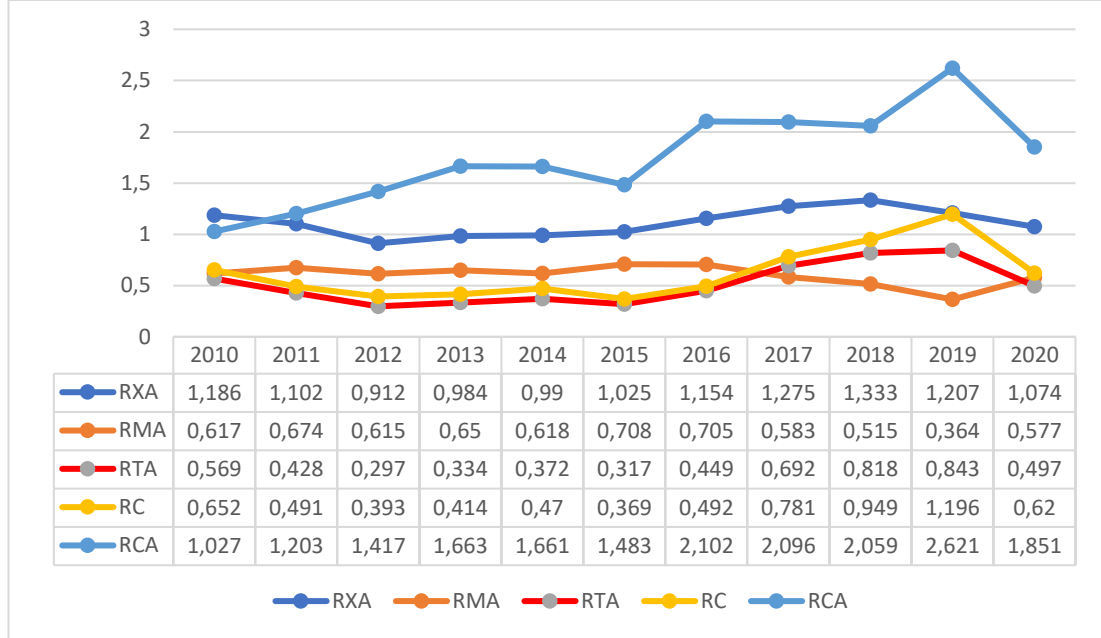
Grafik 2. Türkiye ve Avusturya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 2'de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Avusturya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2020 yılında 0,464 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2016 yılında 1,725 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında 0,463 iken en yüksek değer ise 0,943 olarak 2018 yılında gerçekleşmiştir.

RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir. RCA değerlerine göre ise 2020 yılı hariç diğer yılların tümünde karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Avusturya'ya karşı karşılaştırmalı üstünlüğün olduğu görülmektedir.

4.3. Türkiye ve Belçika'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

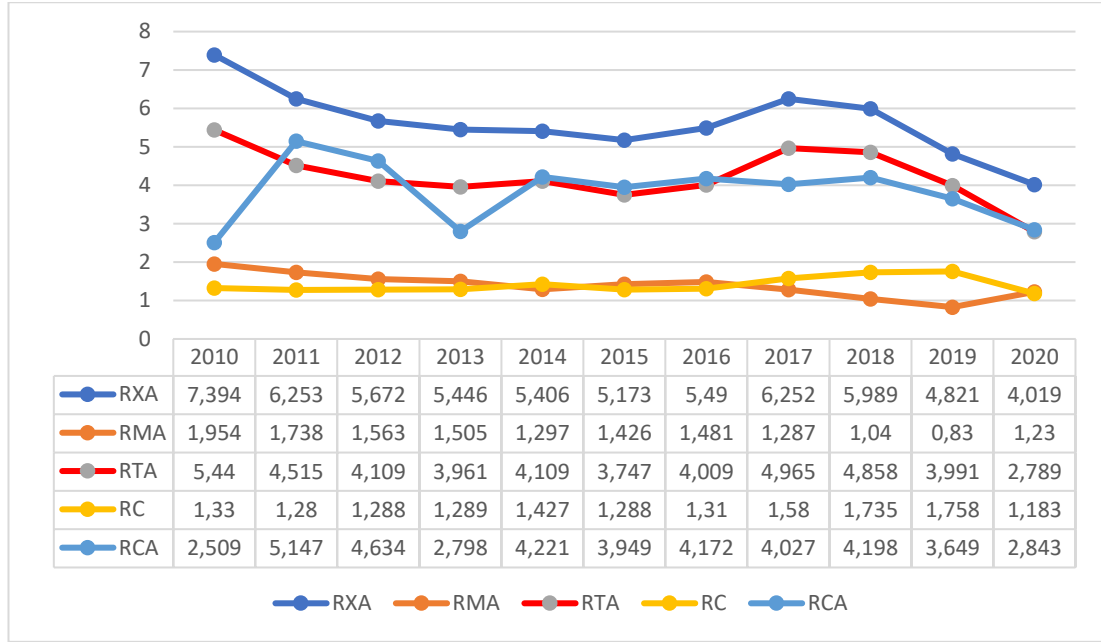


Grafik 3. Türkiye ve Belçika'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 3'te Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Belçika karşılarındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2010 yılında 1,027 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2019 yılında 2,621 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında 0,369 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 1,196 olarak gerçekleşmiştir. RC değerleri 2016 yılına kadar inişli çıkışlı bir yol izlerken 2016 yılından 2020 yılına kadar ise sürekli bir yükseliş göstermiştir. Aynı zamanda RCA değerleri ise 2015, 2017, 2018 ve 2020 yılları haricinde sürekli bir artış meydana gelmiştir. Bu artışın en önemli sebeplerinden Türkiye'nin Belçika'ya otomotiv sektörü ihracatında hemen hemen her yıl artış yaşanırken; Belçika'dan yapılan otomotiv sektörü ithalatında ise yıllar itibariyle düşüşler meydana gelmektedir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Belçika'ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.4. Türkiye ve Bulgaristan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

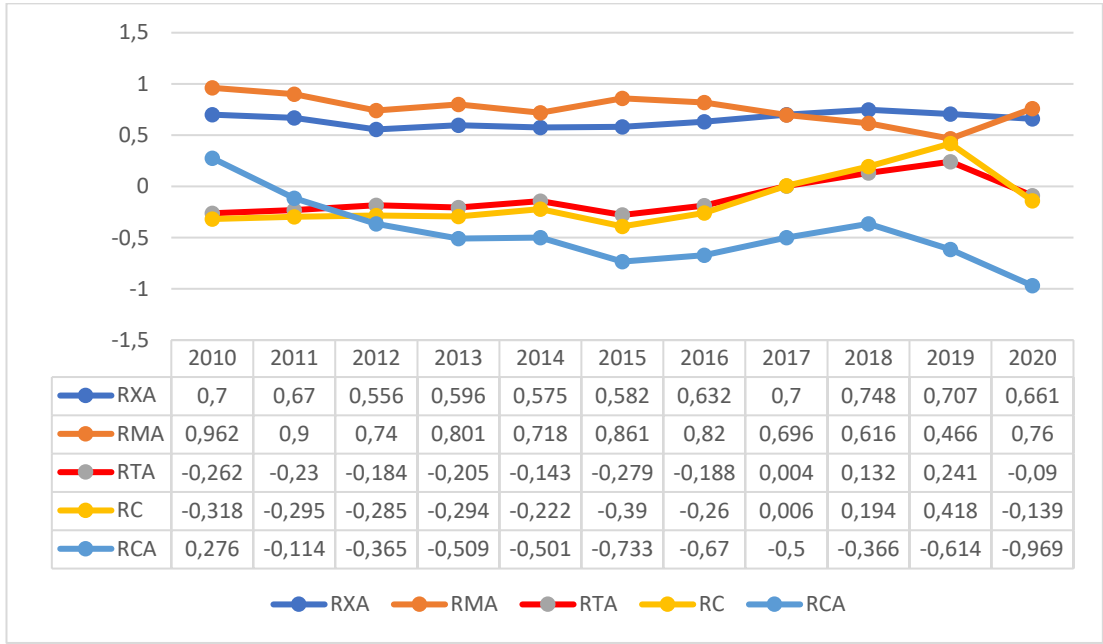


Grafik 4. Türkiye ve Bulgaristan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 4'te Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Bulgaristan karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2010 yılında 2,509 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2011 yılında 5,147 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2020 yılında 1,183 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 1,758 olarak gerçekleşmiştir. RCA değerleri yıllar itibariyle dalgalı bir görünüm oluştururken RC değerleri ise hemen hemen sabit bir görünüm oluşturmuştur.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Bulgaristan'a karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.5. Türkiye ve Çekya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri



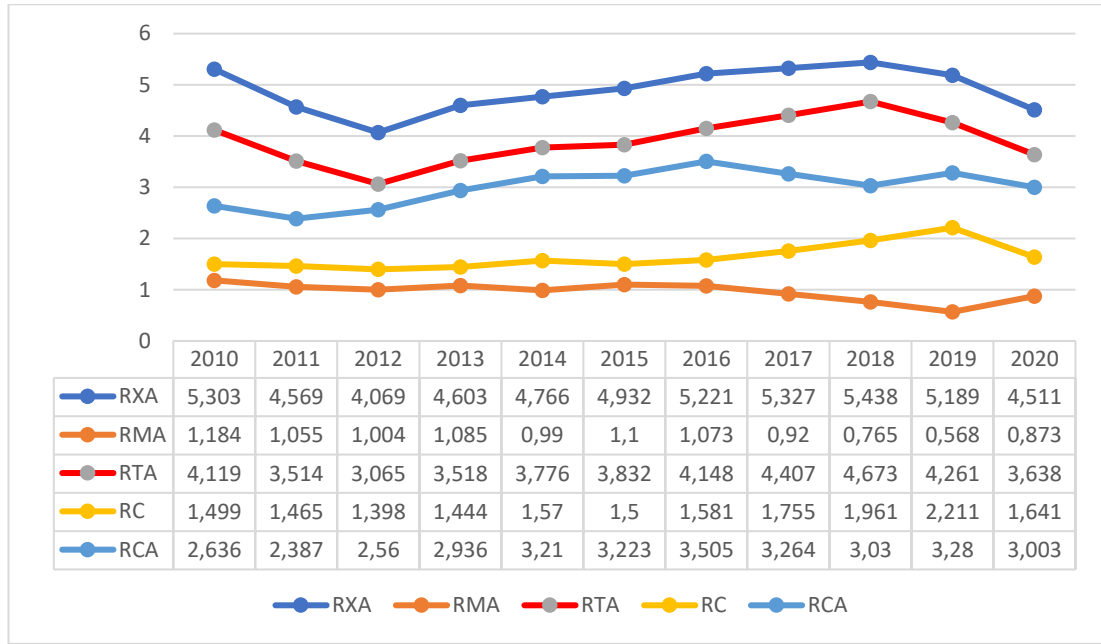
Grafik 5. Türkiye ve Çekya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 5'te Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Çekya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2020 yılında - 0,969 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2010 yılında 0,276 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında - 0,39 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,418 olarak gerçekleşmiştir. RCA değerlerine göre Türkiye, 2010, 2011, 2012 ve 2018 yıllarında karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırları arasındayken diğer yıllarda karşılaştırmalı dezavantaj konumundadır. RC değerlerine göre ise, 2017, 2018 ve 2019 yılları haricinde karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir.

Türkiye'nin Çekya'dan otomotiv sektörü ihracatında 2010 yılından 2020 yılına kadar düşüşler yaşanırken ithalat kısmında ise 2010 yılında 289.882.542 \$ iken 2020 yılında 1.109.394.020 \$ olarak yıllar itibariyle artışlar meydana gelmekte olup karşılaştırmalı dezavantaja sahip olmanın nedenleri arasında yer almaktadır.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Çekya'ya karşı karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.6. Türkiye ve Danimarka'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

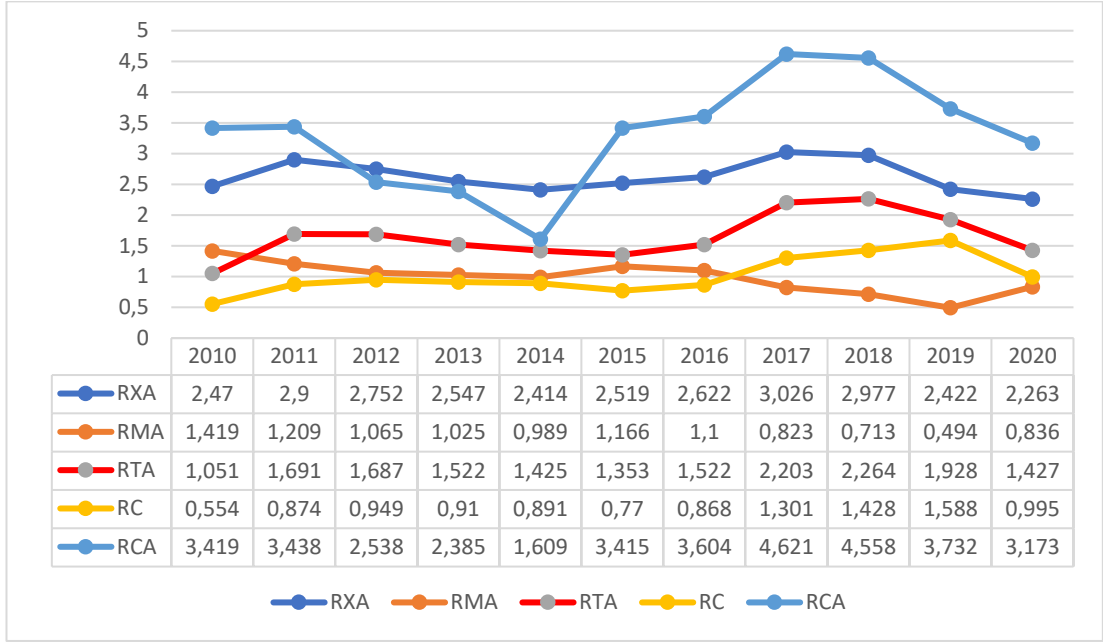


Grafik 6. Türkiye ve Danimarka'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 6'da Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Danimarka karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2011 yılında 2,387 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2016 yılında 3,505 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2012 yılında 1,98 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 2,211 olarak gerçekleşmiştir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Danimarka'ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.7. Türkiye ve Estonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

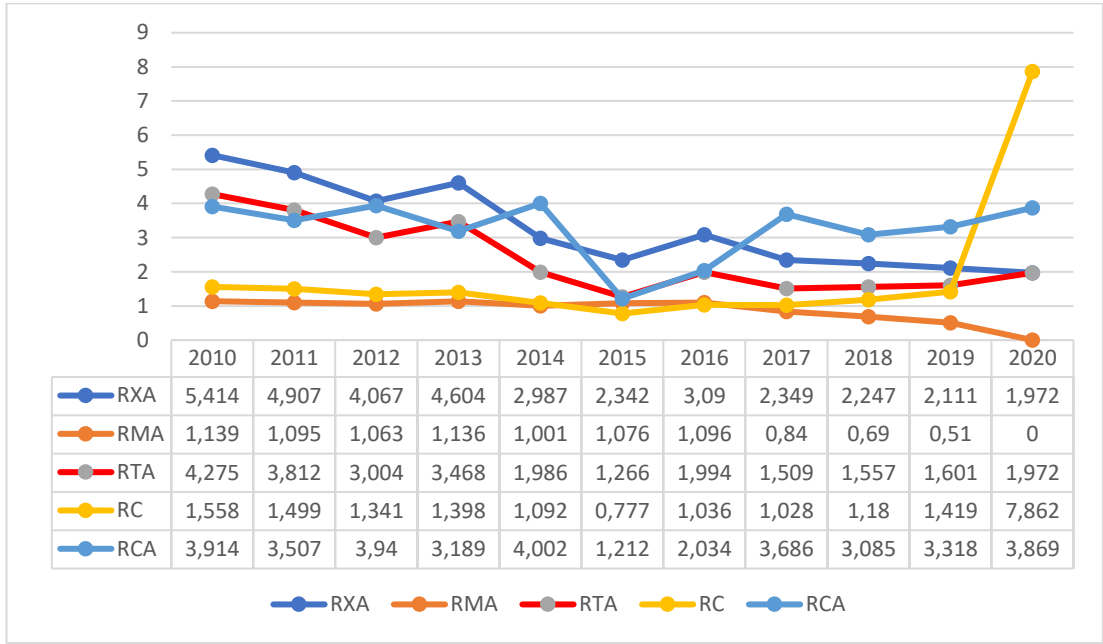


Grafik 7. Türkiye ve Estonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 7’de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Estonya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa’nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2014 yılında 1,609 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2017 yılında 4,621 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath’ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2010 yılında 0,554 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 1,588 olarak gerçekleşmiştir. RCA değerlerine göre 2010 yılından 2015 yılına kadar düşüşler yaşanmış olsa da 2015 yılından 2019 yılına kadar yükselişler devam etmiştir. Fakat RC değerlerine göre ise, 2014 ve 2015 yılları haricinde sürekli artışlar meydana gelmiştir. Bunun sebepleri arasında Türkiye’nin Estonya’ya toplam ihracatı artarken otomotiv ihracatında da ciddi artışlar meydana gelmiştir fakat Türkiye’nin Estonya’dan toplam ithalatı da artmasına rağmen otomotiv ithalatında fazla bir artış meydana gelmemesinden kaynaklanmaktadır.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Estonya’ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.8. Türkiye ve Finlandiya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

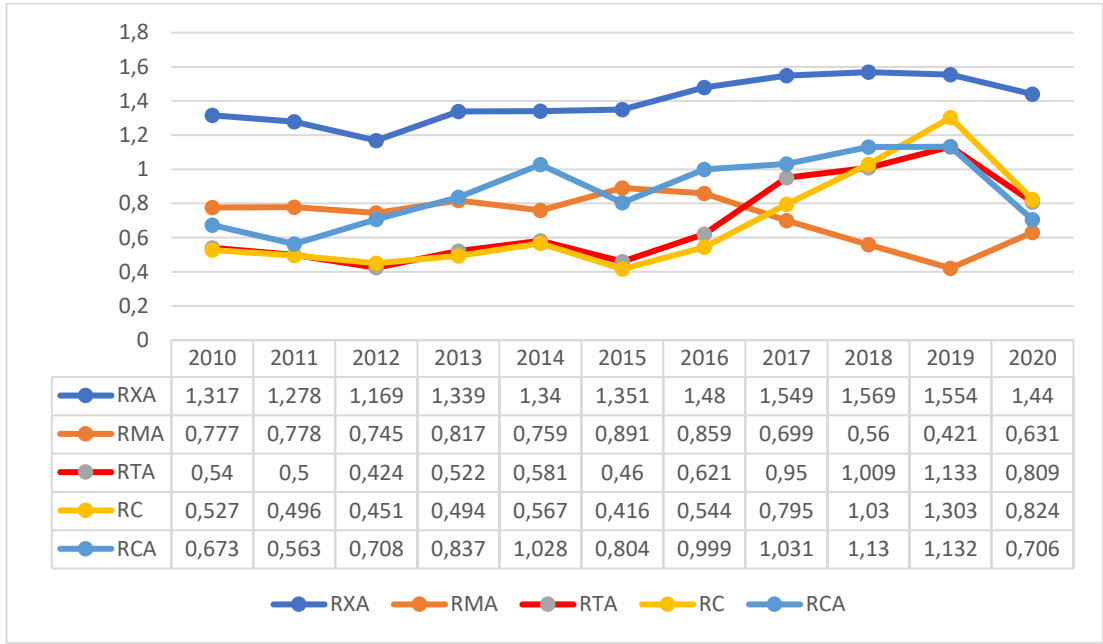


Grafik 8. Türkiye ve Finlandiya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 8’de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Finlandiya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa’nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2015 yılında 1,212 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2014 yılında 4,002 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath’ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında 0,777 iken en yüksek değer ise 2020 yılında 7,862 olarak gerçekleşmiştir. RCA değerlerine bakıldığında bir yıl düşüş yaşanırken diğer yıl yükseliş yaşanmıştır. RC değerleri göz önünde bulundurulduğunda ise 2020 yılına kadar hemen hemen aynı seyir halinde devam ederken 2020 yılında çok fazlaca bir yükseliş gerçekleşmiştir. Bu durumun yaşanmasında Türkiye’nin Finlandiya’dan toplam ithalatında fazla bir değişim olmaz iken otomotiv ithalatında 2019 yılında 6.620.577 \$ iken 2020 yılında 3.778.161 \$ olup hemen hemen yarıya düşmesinin etkisi olmuştur.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Finlandiya’ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.9. Türkiye ve Fransa'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

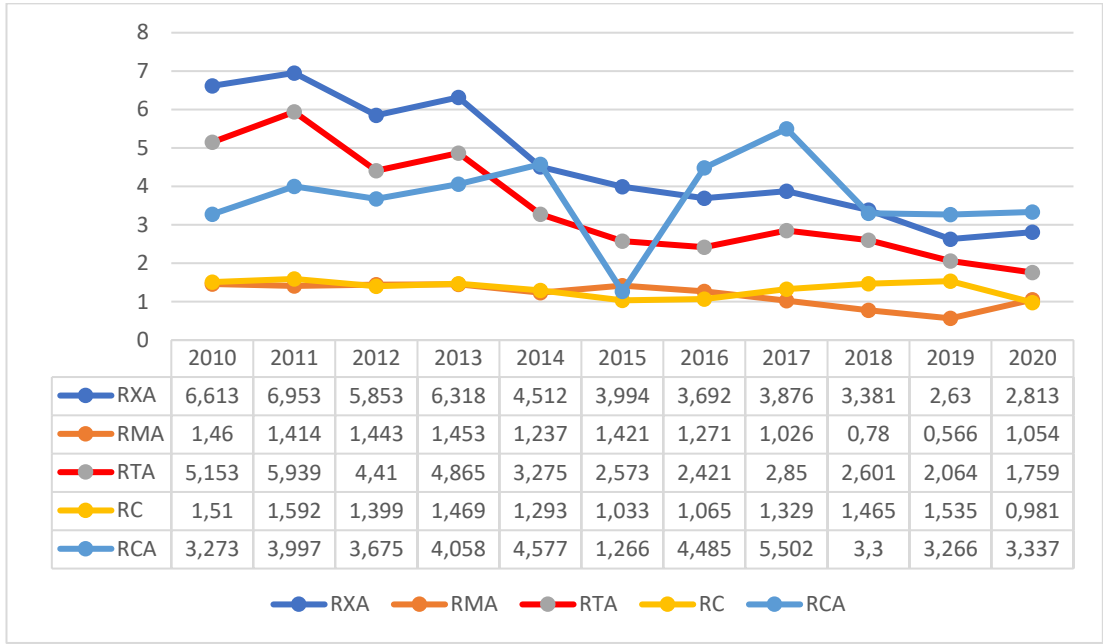


Grafik 9. Türkiye ve Fransa'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 9'da Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Fransa karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2011 yılında 0,563 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2019 yılında 1,132 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında 0,416 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 1,303 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin Fransa karşısındaki rekabet gücünün yüksek çıkmasının sebepleri arasında Türkiye'nin Fransa'ya otomotiv sektörü ihracatı Fransa'ya yapmış olduğu toplam ihracatın ortalama üçte ikisini kapsarken Fransa'dan yapmış olduğu otomotiv sektörü ithalatı ise ortalama sekizde birini oluşturmaktadır.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Fransa'ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.10. Türkiye ve Hırvatistan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

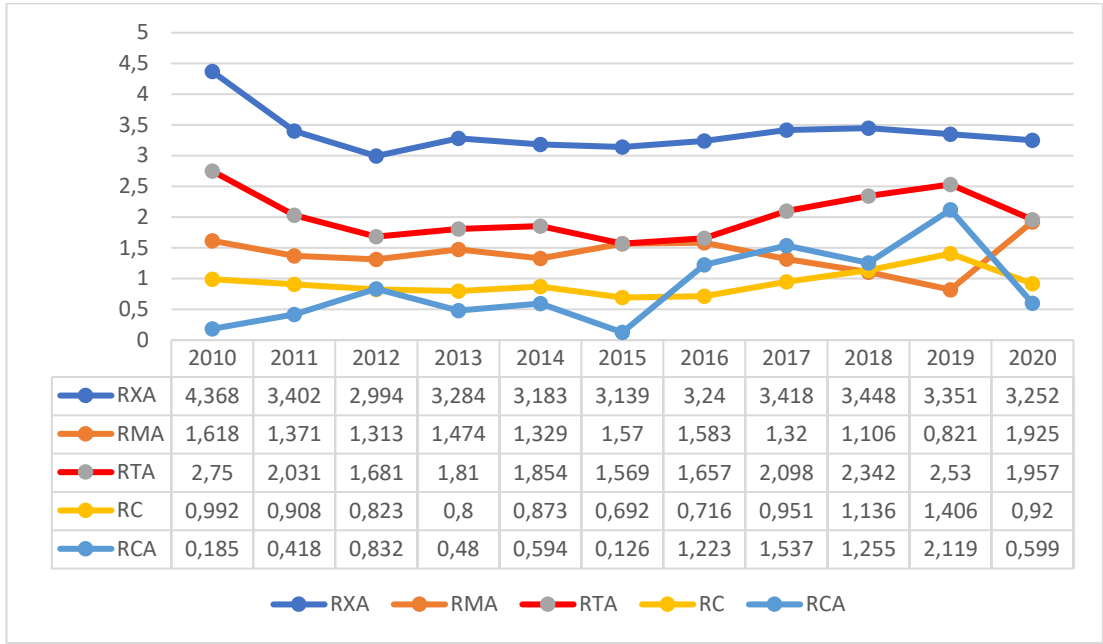


Grafik 10. Türkiye ve Hırvatistan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 10'da Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Hırvatistan karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2015 yılında 1,266 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2017 yılında 5,502 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2020 yılında 0,981 iken en yüksek değer ise 2011 yılında 1,592 olarak gerçekleşmiştir. RCA değerlerinde en sert düşüş 2014 yılından 2015 yılına geçerken yaşanırken en sert çıkış ise 2015 yılından 2016 yılına doğru yaşanmıştır. Bu durumun asıl sebebi ise Türkiye'nin Hırvatistan'dan 2015 yılında toplam ithalatı 142.863.808 \$ iken otomotiv sektörü ithalatı ise 2015 yılında diğer yıllara göre rekor kırarak 6.510.802 \$ olarak gerçekleşmesidir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Hırvatistan'a karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.11. Türkiye ve Hollanda'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

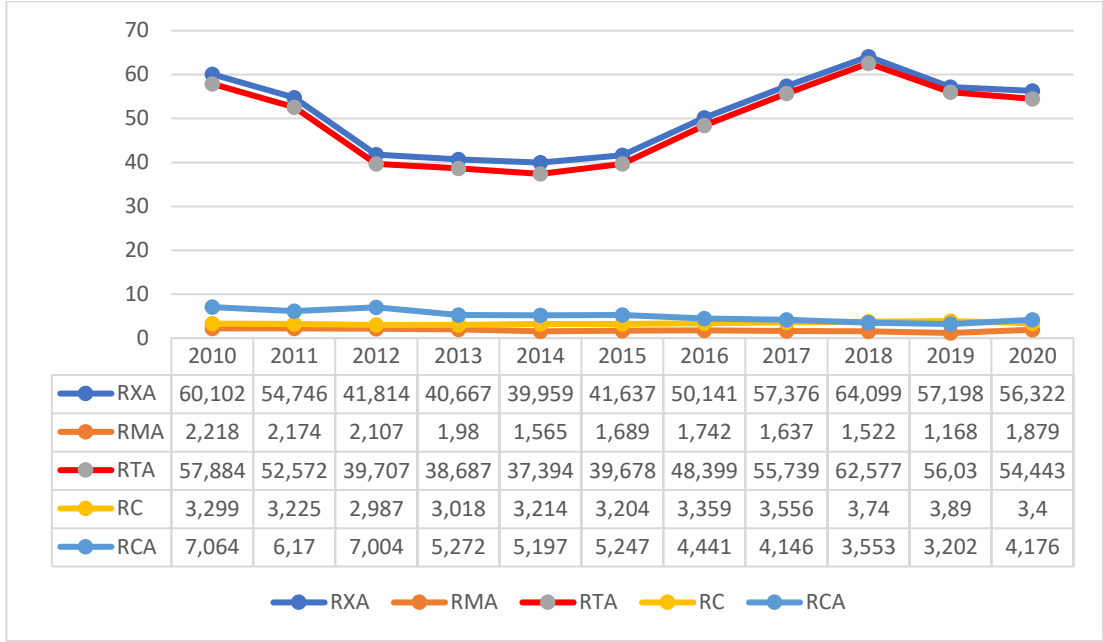


Grafik 11. Türkiye ve Hollanda'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 11’de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Hollanda karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa’nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2015 yılında 0,126 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2019 yılında 2,119 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath’ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında 0,692 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 1,406 olarak gerçekleşmiştir. RC değerlerine göre Türkiye otomotiv sektöründe tüm yıllar itibariyle Hollanda’ya karşı karşılaştırmalı üstünlüğe sahip iken RCA değerlerine göre ise 2010, 2011, 2013 ve 2015 yıllarında karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar içerisinde yer almaktadır. Bu yıllar dışında karşılaştırmalı üstünlük söz konusudur. RCA değerleri 11 yılın ortalaması 0,851 olarak gerçekleşmiştir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Hollanda’ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.12. Türkiye ve İrlanda'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

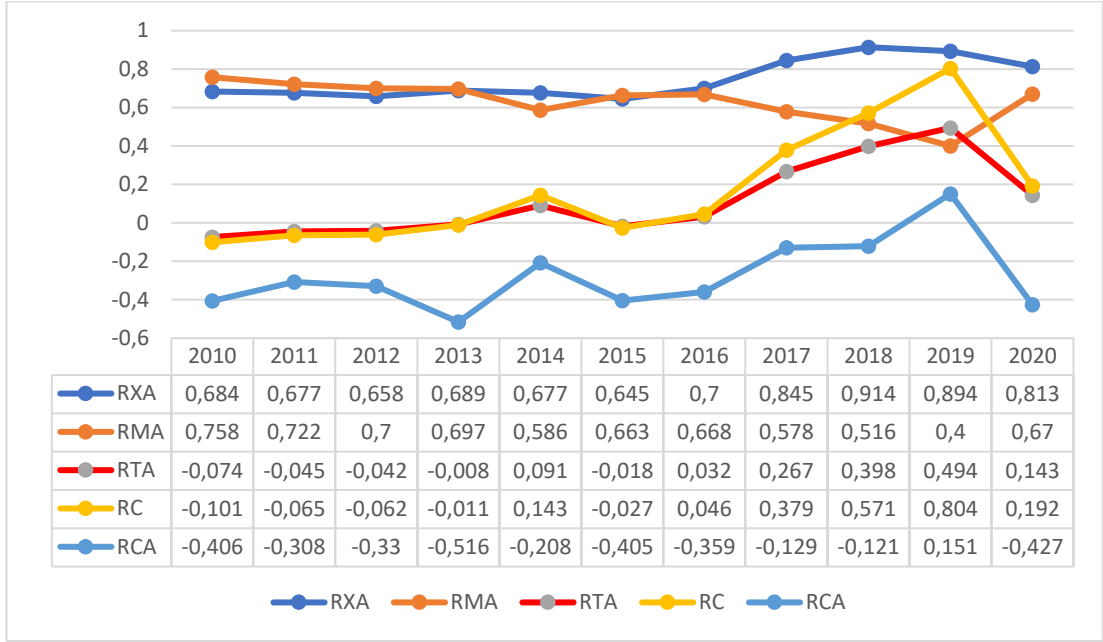


Grafik 12. Türkiye ve İrlanda'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 12’de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre İrlanda karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa’nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2017 yılında 4,146 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2010 yılında 7,064 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath’ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2012 yılında 2,987 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 3,89 olarak gerçekleşmiştir. RC ve RCA değerlerinin yüksek çıkmasındaki ana sebeplerden birisi Türkiye’nin İrlanda’ya yapmış olduğu otomotiv sektörü ihracatı İrlanda’ya yapmış olduğu toplam ihracatında önemli bir paya sahipken İrlanda’dan yapılan otomotiv sektörü ithalatı ise İrlanda’dan yapılan toplam ithalatın çok küçük bir paya sahip olması nedeniyle rekabet gücü değerleri yüksek çıkmaktadır.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün İrlanda’ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.13. Türkiye ve İspanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

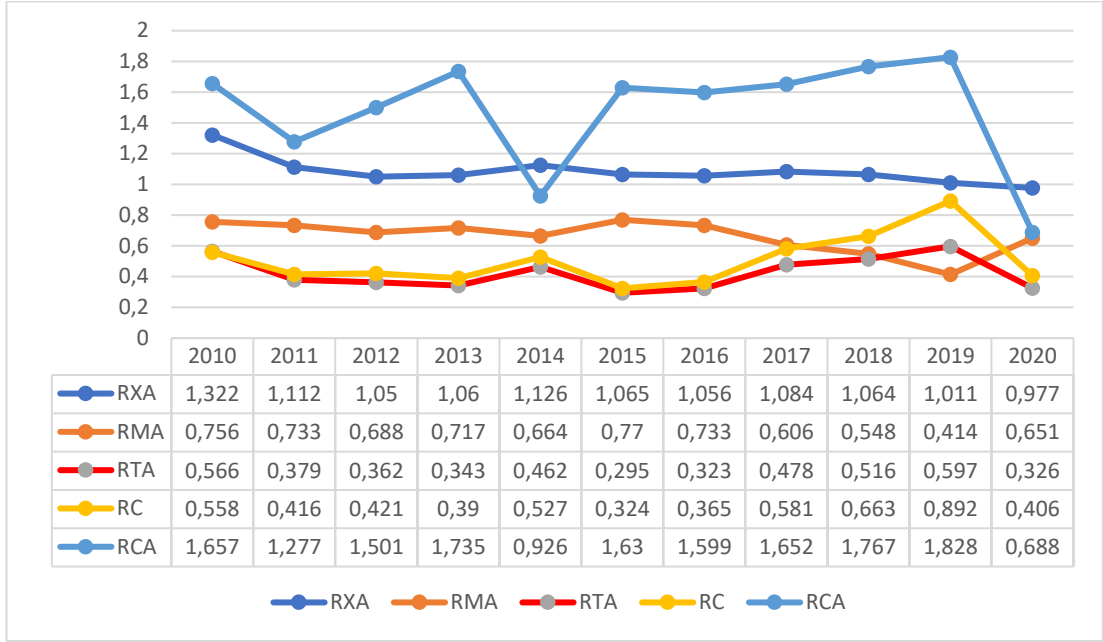


Grafik 13. Türkiye ve İspanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 13'te Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre İspanya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2013 yılında - 0,516 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,151 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2010 yılında - 0,101 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,804 olarak gerçekleşmiştir. RCA değerlerine göre Türkiye İspanya karşısında 2013 yılında karşılaştırmalı dezavantaja sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasında yer almaktadır. Böylelikle RCA değerleri ortalama – 0,278'dir. RC değerlerine göre ise 2014, 2016, 2017, 2018, 2019 ve 2020 yıllarında karşılaştırmalı üstünlüğe sahipken 2010, 2011, 2012, 2013 ve 2015 yıllarında ise karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. Böylelikle RC değerleri ortalama 0,169'dur.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün İspanya'ya karşı RCA'ya göre karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasında olup RC'ye göre ise karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.14. Türkiye ve İsveç'in Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

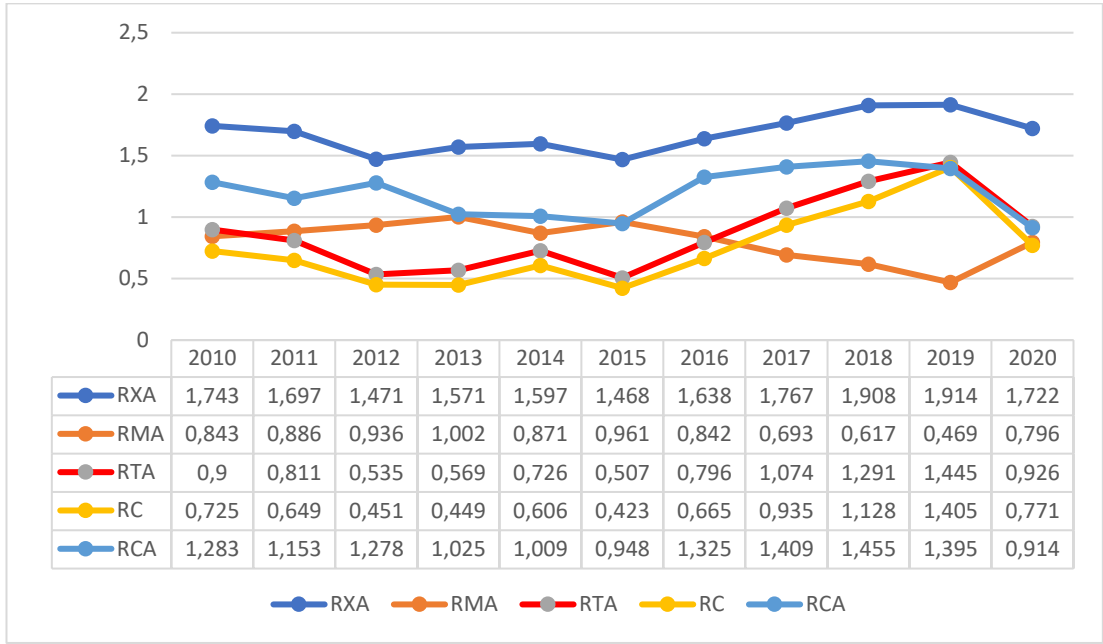


Grafik 14. Türkiye ve İsveç'in Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 14'te Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre İsveç karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2020 yılında 0,688 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2019 yılında 1,828 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında 0,324 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,892 olarak gerçekleşmiştir. RC ve RCA değerlerinde 2020 yılında ciddi bir düşüş yaşanmıştır. 2020 yılındaki RC değeri bir önceki yıla göre yarı yarıya düşerken RCA değeri ise yaklaşık olarak % 62 düşmüştür. Bu düşüşün ana sebebi Türkiye'nin İsveç'ten 2019 yılında toplam ithalatı 1.578.250.645 \$ iken otomotiv ithalatı ise 75.513.496 \$ olarak gerçekleşirken 2020 yılında toplam ithalatında fazla bir değişiklik olmayarak 1.763.749.337 \$ iken otomotiv sektörü ithalatında ise büyük bir sıçramayla 236.916.830 \$ olarak gerçekleşmesidir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün İsveç'e karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.15. Türkiye ve İtalya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

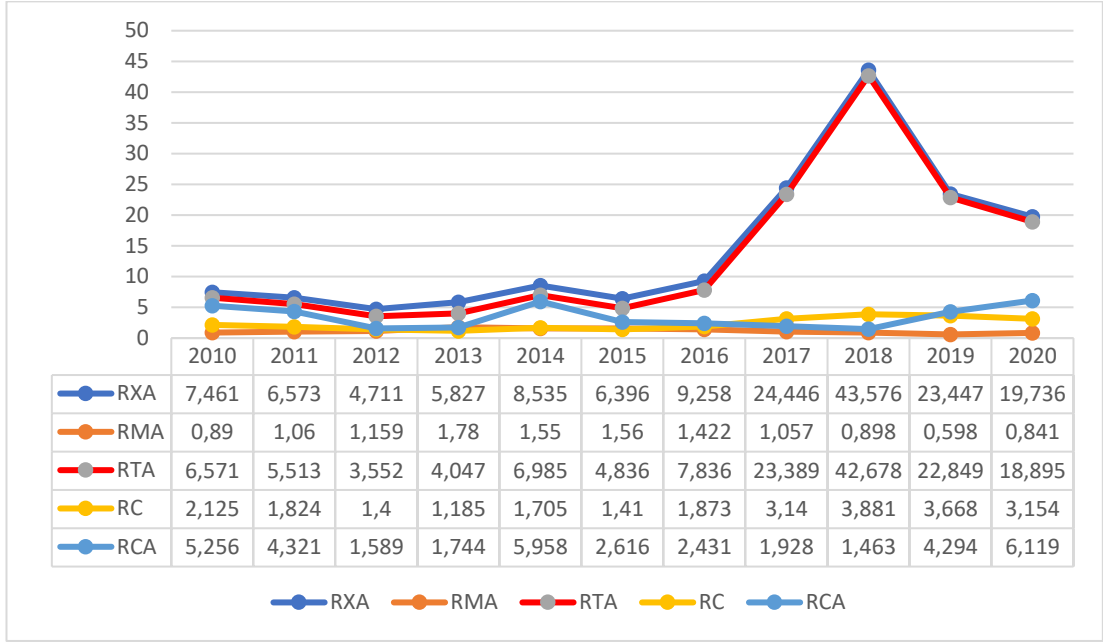


Grafik 15. Türkiye ve İtalya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 15'te Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre İtalya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2020 yılında 0,914 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2018 yılında 1,455 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında 0,423 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 1,405 olarak gerçekleşmiştir. RCA değerleri yıllar itibariyle dalgalı bir görünüme sahiptir. RC değerleri ise 2015 yılından itibaren 2020 yılına kadar ciddi artışlar göstermiştir. Bu durumun sebeplerinden birisi ise Türkiye'nin İtalya'ya otomotiv sektörü ihracatı 2015 yılından 2020 yılına kadar artarak devam ederken İtalya'dan otomotiv sektörü ithalatı ise 2015 yılından itibaren azalış göstermektedir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün İtalya'ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.16. Türkiye ve Kıbrıs'ın (GKRY) Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

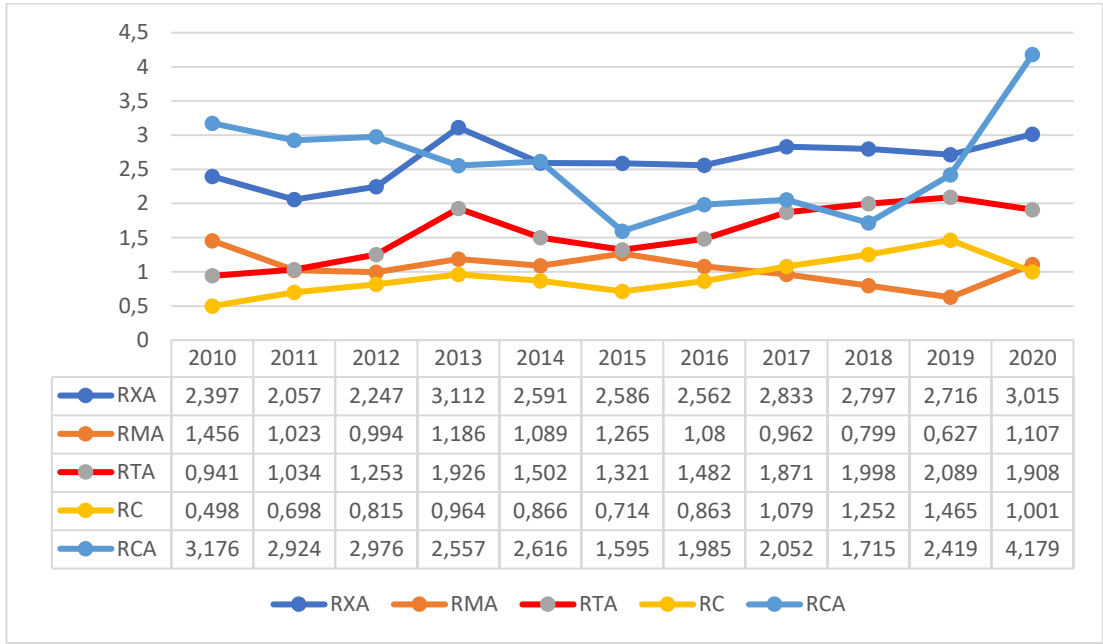


Grafik 16. Türkiye ve Kıbrıs'ın (GKRY) Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 16’da Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Güney Kıbrıs Rum Yönetimi karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa’nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2018 yılında 1,463 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2020 yılında 6,119 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath’ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2012 yılında 1,4 iken en yüksek değer ise 2018 yılında 3,881 olarak gerçekleşmiştir. RC değerleri 2015 yılından sonra ciddi artışlar göstermiştir. Bu artışın sebepleri arasında Türkiye’nin Kıbrıs’a toplam ihracatı hemen hemen aynı kalırken otomotiv sektörünün ihracatında ciddi artışlar meydana gelirken Kıbrıs’tan yapılan toplam ithalatında pek bir değişim olmamasına rağmen Türkiye’nin Kıbrıs’tan yapmış olduğu otomotiv sektörü ithalatında büyük düşüşler meydana gelmiştir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’ne karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.17. Türkiye ve Letonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

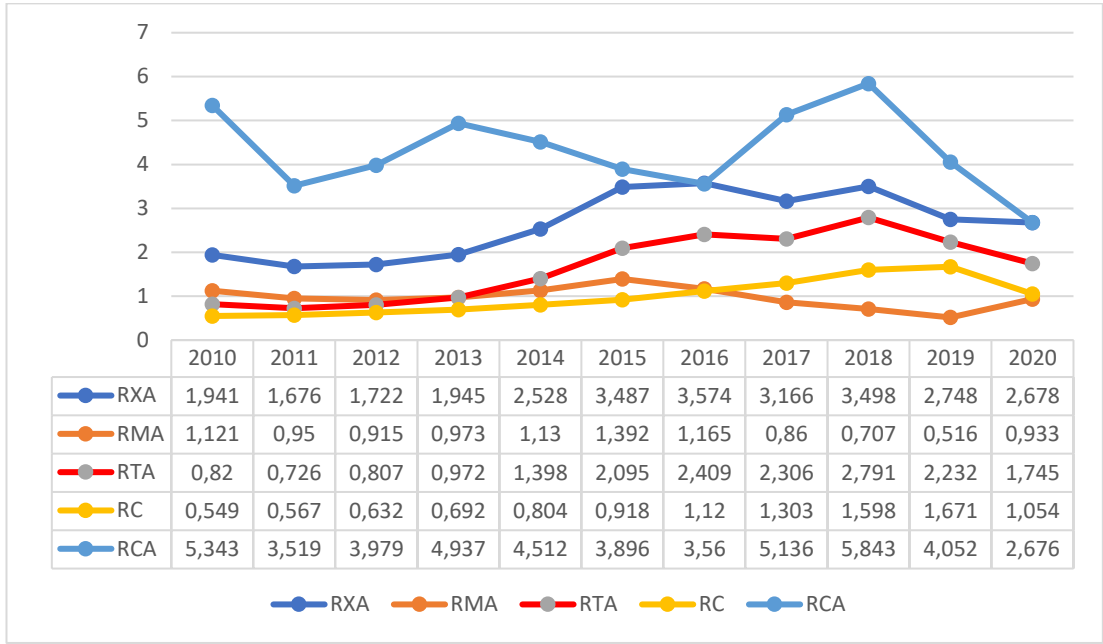


Grafik 17. Türkiye ve Letonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 17’de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Letonya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa’nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2015 yılında 1,595 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2020 yılında 4,179 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath’ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2010 yılında 0,498 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 1,465 olarak gerçekleşmiştir. RC değerleri 2020 yılı haricinde diğer tüm yıllarda bir önceki yıla göre artarak ilerlemiştir. 2018 yılından sonra 2019 ve 2020 yıllarında RCA değerleri hemen hemen iki kat artış göstermiştir. 2019 yılındaki artışın nedeni 2018 yılında Türkiye’nin Letonya’dan otomotiv sektörü 2.218.279 \$’dan 1.092.678 \$ düşmesi neden olmuştur. 2020 yılındaki artışın nedeni ise Türkiye’nin Letonya’ya otomotiv sektörü ihracatı 9.329.340 \$’dan 14.716.978 \$’a çıkarken Letonya’dan otomotiv sektörü aynı yılda 1.092.678 \$’dan 334.342 \$’a düşmesi neden olmuştur.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Letonya’ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.18. Türkiye ve Litvanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

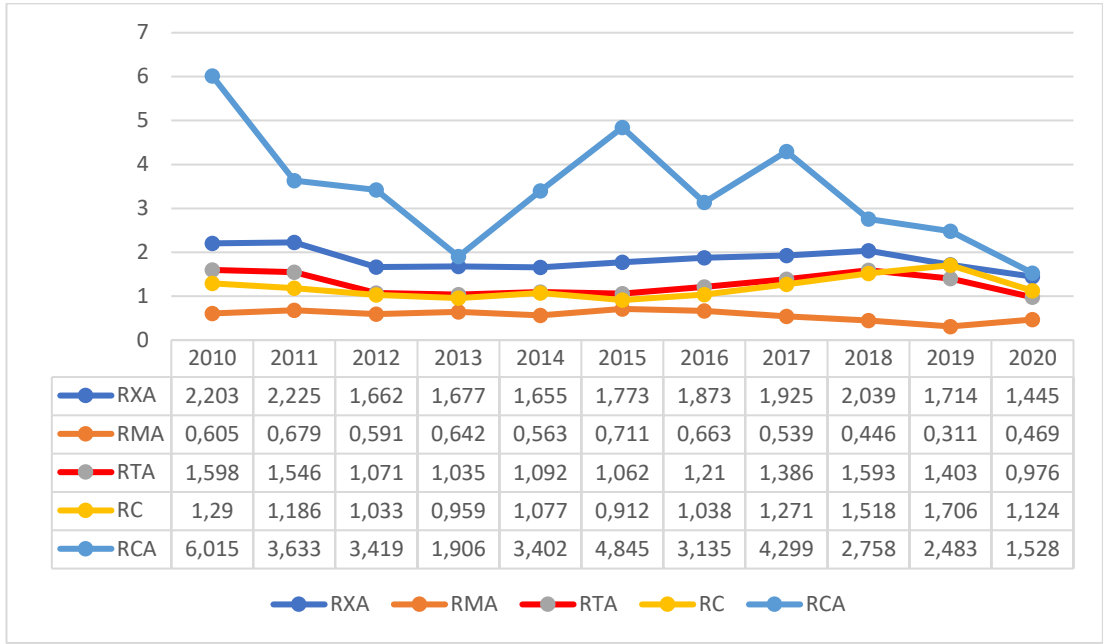


Grafik 18. Türkiye ve Litvanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 18’de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Litvanya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa’nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2020 yılında 2,676 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2018 yılında 5,843 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath’ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2010 yılında 0,549 iken en yüksek değer ise 2020 yılında 1,671 olarak gerçekleşmiştir. RC değerleri 2020 yılına kadar her yıl artış göstermiştir. RCA değerinde ise 2010 yılından 2011 yılına ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Bu düşüşe sebep olan etken Türkiye’nin Litvanya’ya toplam ihracatı artış gösterirken otomotiv sektörü ihracatında fazla bir artış olmamıştır fakat Türkiye’nin Letonya’dan toplam ithalatı 2010 yılında 119.165.489 \$’dan 148.100.908 \$’a çıkarken Letonya’dan otomotiv sektörü ithalatı da 59.950 \$’dan 335.456 \$’a sıçramıştır.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Litvanya’ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.19. Türkiye ve Lüksemburg'un Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

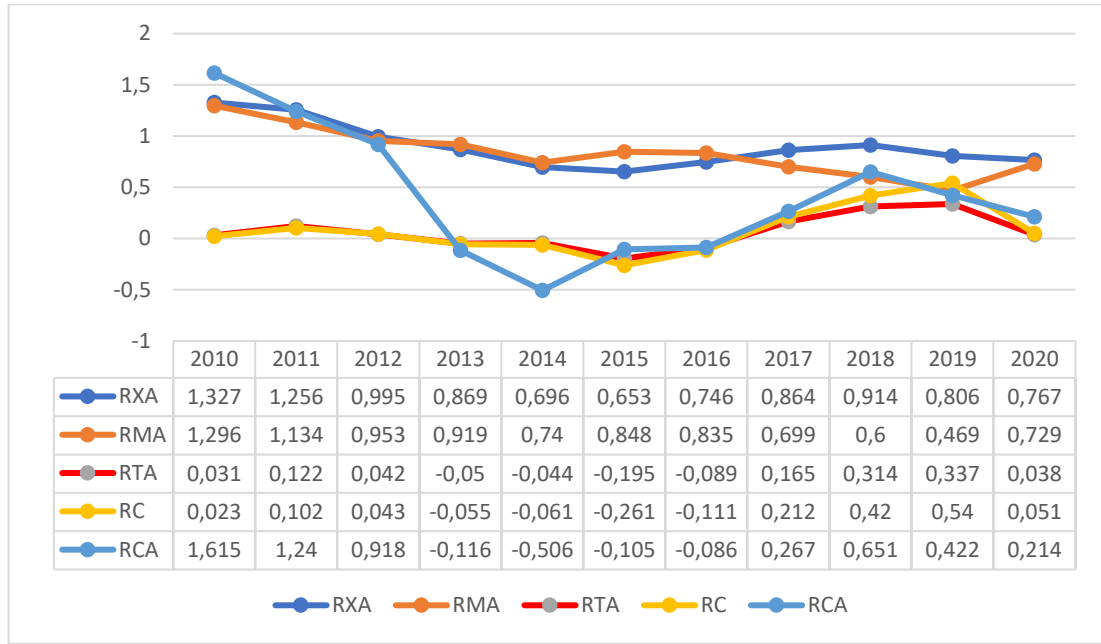


Grafik 19. Türkiye ve Lüksemburg'un Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 19'da Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Lüksemburg karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2013 yılında 1,906 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2010 yılında 6,015 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında 0,912 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 1,706 olarak gerçekleşmiştir. RCA değerleri yıllar itibariyle inişli çıkışlı değerler almıştır. Özellikle 2010 yılından 2011 yılına sert bir düşüş gerçekleşmiş diğer bir sert düşüş ise 2012 yılından 2013 yılına olmuştur. 2011 yılında Türkiye'nin Lüksemburg'a yaptığı toplam ihracatı 25.758.359 \$'dan 53.757.166 \$'a toplam ithalatı ise 114.342.465 \$'a artarken Lüksemburg'a yapmış olduğu otomotiv ihracatında fazla bir artış olmamış fakat otomotiv ithalatı 23.011 \$'dan 243.927 \$'a ciddi bir şekilde artış meydana gelmiştir. 2013 yılında yaşanan düşüşte ise otomotiv ihracatı 255.569 \$'dan 3.616.808 \$'a çıkmasına rağmen otomotiv ithalatı ise 23.511 \$'dan 1.251.022 \$'a artmasından dolayı sert bir düşüş yaşanmıştır.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Lüksemburg'a karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.20. Türkiye ve Macaristan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

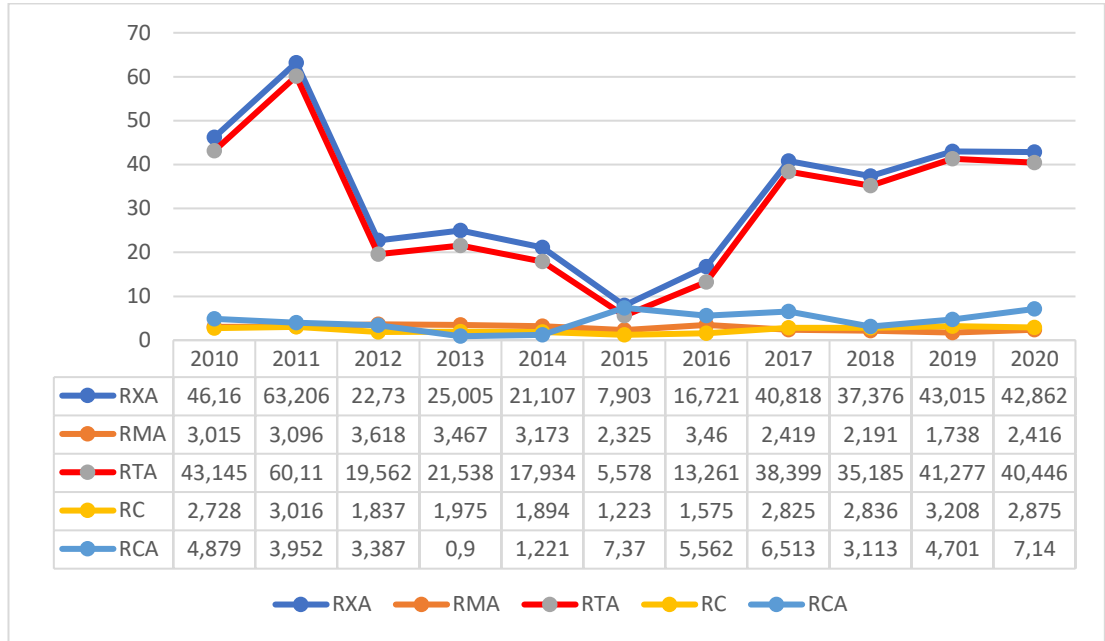


Grafik 20. Türkiye ve Macaristan'ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 20'de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Macaristan karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2014 yılında - 0,506 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2010 yılında 1,615 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında - 0,261 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,54 olarak gerçekleşmiştir. RC değerlerinde 2013, 2014, 2015 ve 2016 yıllarında karşılaştırmalı dezavantaja sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı avantaja sahiptir. RCA değerlerine göre ise 2014 yılında karşılaştırmalı dezavantaja, 2010, 2011, 2012 ve 2018 yıllarında karşılaştırmalı üstünlüğe sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasında yer almaktadır. RC değerleri ortalama 0,082'dir. RCA değerleri ortalama 0,410'dur.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Macaristan'a karşı RC değerlerine göre karşılaştırmalı üstünlüğe sahip iken RCA değerlerine göre ise karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar içerisinde olduğu görülmektedir.

4.21. Türkiye ve Malta'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri



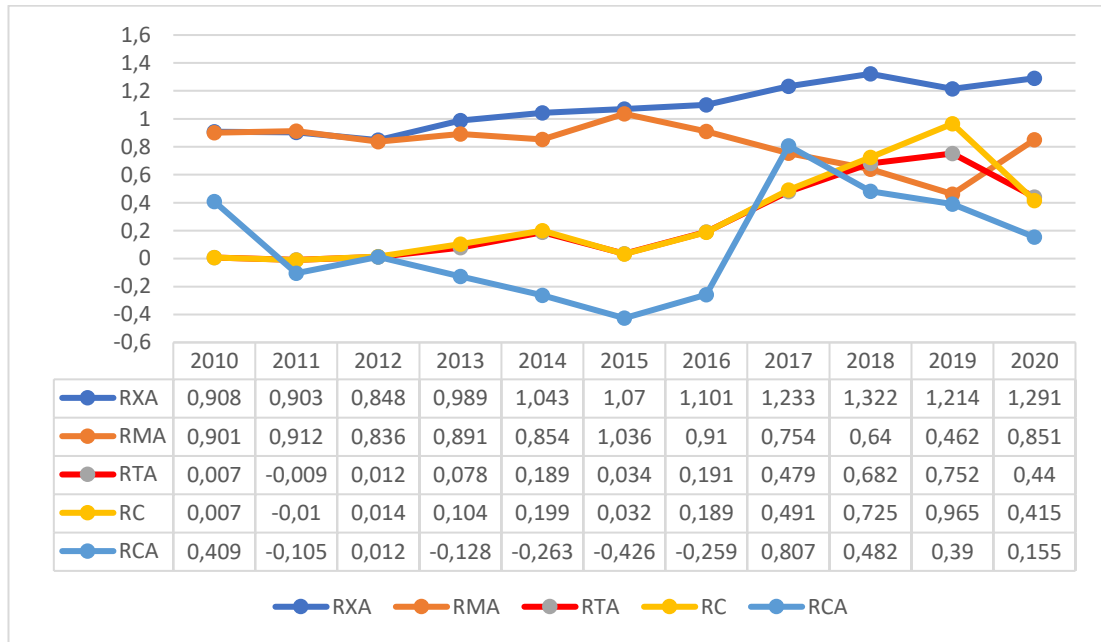
Grafik 21. Türkiye ve Malta'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 21'de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Malta karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2013 yılında 0,9 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2015 yılında 7,370 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında 1,223 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 3,208 olarak gerçekleşmiştir. Grafikte dikkat çeken noktalardan birisi 2015 yılında RCA değeri çok yüksek iken RC değeri o kadar yüksek değildir. Bunun sebebi ise 2015 yılında Türkiye'nin Malta'ya yapmış olduğu otomotiv sektörü ihracatı 2010 - 2020 yılları arasında açık ara en yüksek (37.086.790 \$) değere ulaşırken Türkiye'nin

Malta'dan yapmış olduğu otomotiv sektörü ithalatı ise 2010 – 2020 yılları arasında en küçük (1.197 \$) değer olarak gerçekleşmiştir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Malta'ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.22. Türkiye ve Polonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri



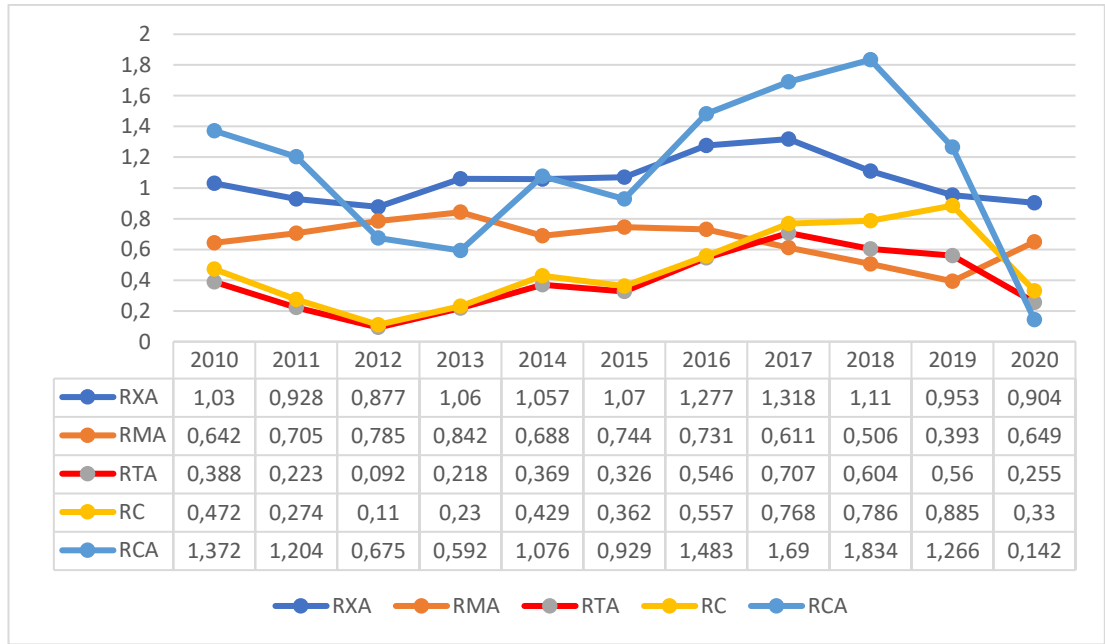
Grafik 22. Türkiye ve Polonya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 22'de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Polonya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2015 yılında - 0,426 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2017 yılında 0,807 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2011 yılında - 0,01 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,965 olarak gerçekleşmiştir. RC değeri sadece 2011 yılında karşılaştırmalı dezavantaja sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı üstünlüğe sahiptir. RCA değerlerinde ise sadece 2017 yılında karşılaştırmalı üstünlüğe sahipken diğer yıllarda

karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar içerisindedir. RCA değerleri ortalama 0,097'dir. RC değerleri ise ortalama 0,284'dür.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Polonya'ya karşı RCA değerlerine göre karşılaştırmalı üstünlüğü marjinal sınırlar içerisindeyken RC değerlerine göre ise karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.23. Türkiye ve Portekiz'in Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri



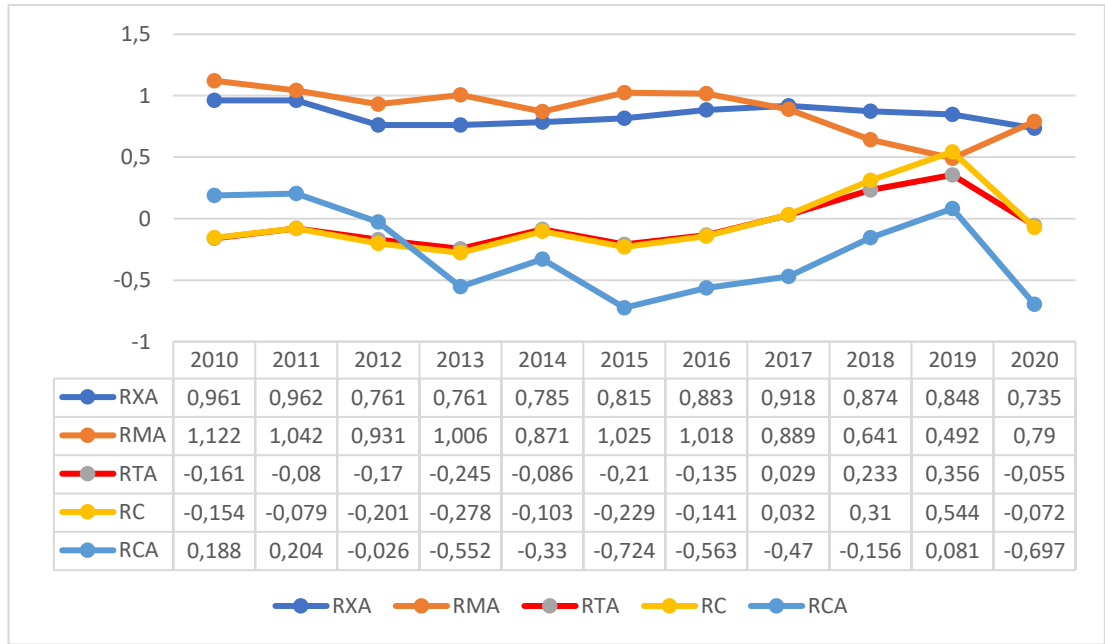
Grafik 23. Türkiye ve Portekiz'in Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 23'te Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Portekiz karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2020 yılında 0,142 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2018 yılında 1,834 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2012 yılında 0,11 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,885 olarak gerçekleşmiştir. RC ve RCA değerlerinde 2018 yılından sonra ciddi bir düşüş meydana gelmiştir. Bu düşüşün sebebi ise Türkiye'nin Portekiz'e otomotiv sektörü ihracatı 2018 yılında 363.408.669 \$'dan 2019 yılında 350.999.259 \$'a 2020 yılında

226 670. 992 \$'a düşmüştür. Türkiye'nin Portekiz'den otomotiv sektörü ithalatı ise 2018 yılında 39.022.621 \$'dan 2019 yılında 77.865.074 \$'a 2020 yılında 204.120.969 \$'a yükselmiştir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Portekiz'e karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.24. Türkiye ve Romanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri



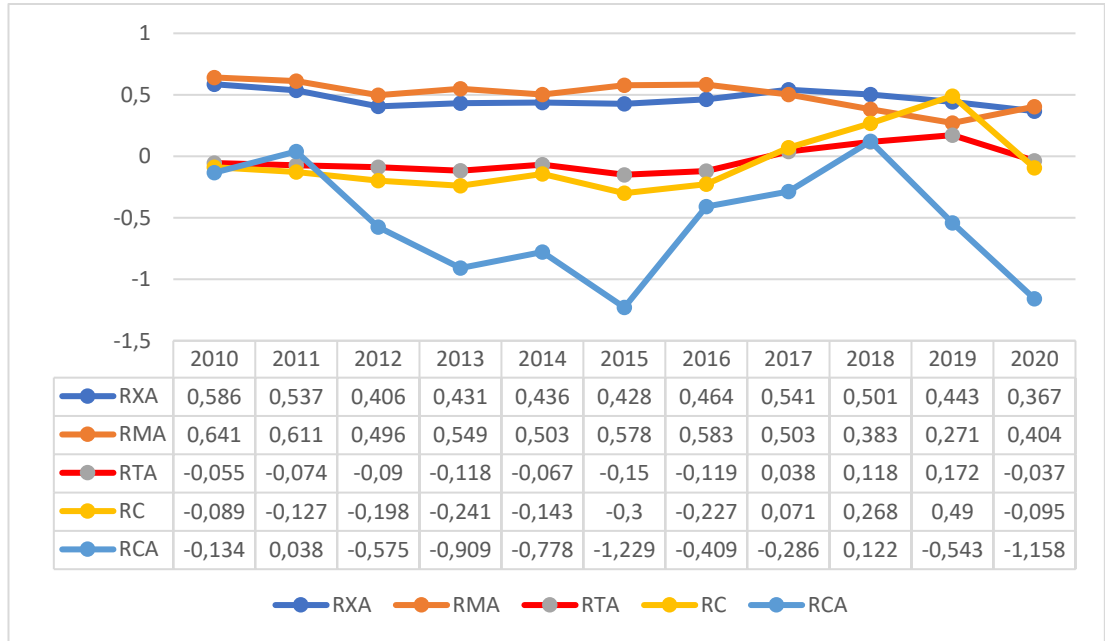
Grafik 24. Türkiye ve Romanya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 24'te Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Romanya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2015 yılında - 0,724 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2011 yılında 0,204 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2013 yılında - 0,278 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,544 olarak gerçekleşmiştir. RC ve RCA değerleri 2013 yılında ve 2020 yılında ciddi düşüşler yaşamıştır. Bu düşüşe sebep olan etken 2013 ve 2020 yılındaki Türkiye'nin Romanya'ya otomotiv sektörü ihracatı bir önceki yıla göre ciddi düşüş yaşanmış ve

Türkiye'nin Romanya'dan otomotiv sektörü ithalatı ise 2013 ve 2020 yılında bir önceki yıla göre ciddi artış meydana gelmiştir. RCA değerlerine göre Türkiye otomotiv sektöründe Romanya'ya karşı 2013, 2015, 2016 ve 2020 yıllarında karşılaştırmalı dezavantaja sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasındadır. RC değerlerinde ise sadece 2017, 2018 ve 2019 yıllarında karşılaştırmalı üstünlüğe sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. RCA değerleri ortalama - 0,276'dır. RC değerleri ise ortalama - 0,033'dür.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Romanya'ya karşı RC değerlerine göre karşılaştırmalı dezavantaja sahipken RCA değerlerine göre ise karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasında olduğu görülmektedir.

4.25. Türkiye ve Slovakya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri



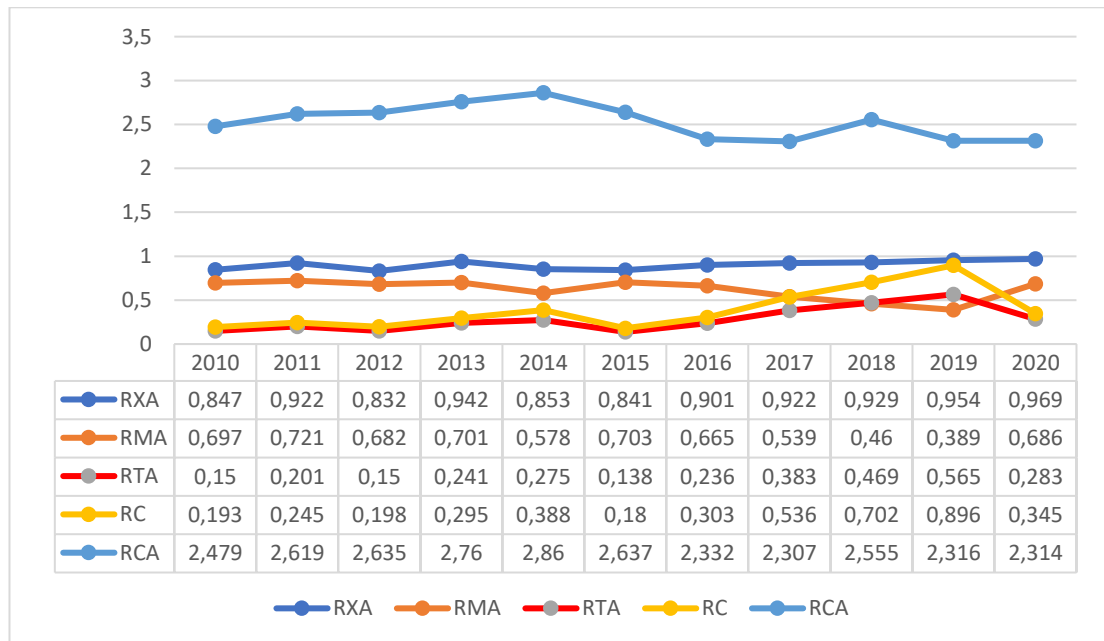
Grafik 25. Türkiye ve Slovakya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 25'de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Slovakya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa'nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2020 yılında - 1,158 olarak gerçekleşirken en

yüksek değer ise 2018 yılında 0,122 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında - 0,3 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,49 olarak gerçekleşmiştir. RCA değerlerine göre Türkiye otomotiv sektöründe Slovakya'ya karşı 2012, 2013, 2014, 2015, 2019 ve 2020 yıllarında karşılaştırmalı dezavantaja sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar içerisinde yer almaktadır. RC değerlerine göre ise 2017, 2018 ve 2019 yıllarında karşılaştırmalı üstünlüğe sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu görülmektedir. 2018 yılından sonra RCA değerinde sert bir düşüş meydana gelmiştir. Bu düşüşün sebebi Türkiye'nin Slovakya'ya otomotiv sektörü ihracat 2018 yılında 86.168.621 \$'dan 2019 yılında 75.817.231 \$'a 2020 yılında 58.458.492 \$'a düştüğü gözükmektedir. Aynı şekilde Türkiye'nin Slovakya'dan otomotiv sektörü ithalatı ise 2018 yılında 110.118.624 \$'dan 2019 yılında 168.169.008 \$'a 2020 yılında 331.285.570 \$'a çıktığı görülmüştür. RCA değerleri ortalama - 0,532 iken RC değerleri ortalama - 0,053'dür.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Slovakya'ya karşı karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.26. Türkiye ve Slovenya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

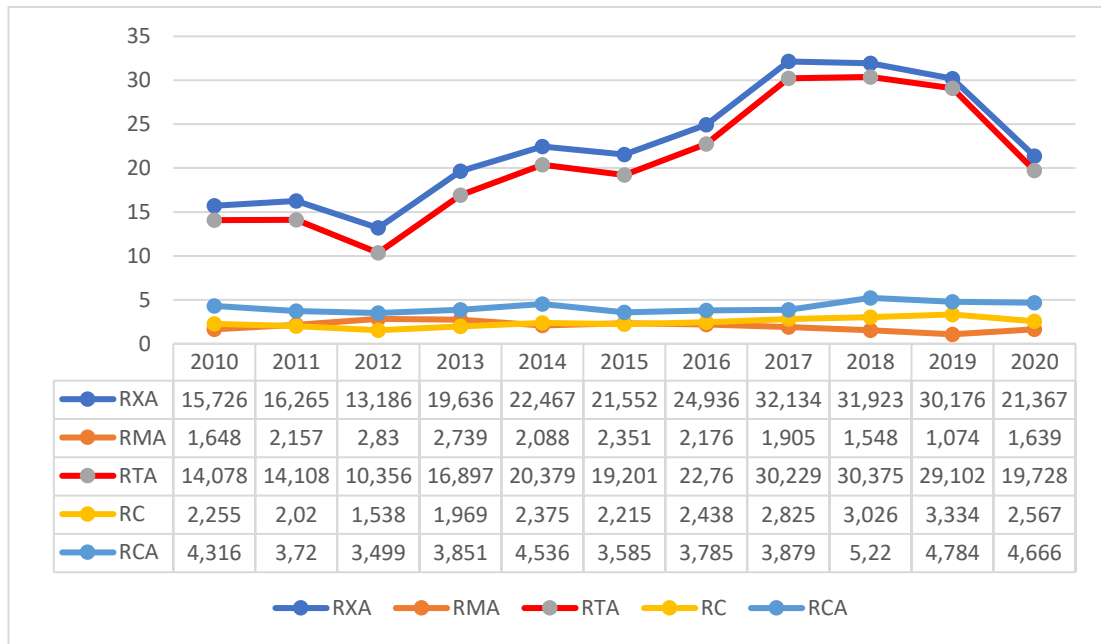


Grafik 26. Türkiye ve Slovenya'nın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 26’da Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Slovenya karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa’nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2017 yılında 2,307 olarak gerçekleşirken en yüksek değer ise 2014 yılında 2,86 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath’ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2015 yılında 0,18 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 0,896 olarak gerçekleşmiştir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Slovenya’ya karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

4.27. Türkiye ve Yunanistan’ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri



Grafik 27. Türkiye ve Yunanistan’ın Otomotiv Sektörü AKÜ Değerleri

Grafik 27’de Türk otomotiv sektörünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yöntemlerinden Balassa ve Vollrath endekslerine göre Yunanistan karşısındaki rekabet gücünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler gösterilmektedir. Balassa’nın RCA değerlerine bakıldığında en düşük değer 2012 yılında 3,499 olarak

gerçekleşirken en yüksek değer ise 2018 yılında 5,22 olarak gerçekleşmiştir. Vollrath'ın RC değerlerine göre ise, en düşük değer 2012 yılında 1,538 iken en yüksek değer ise 2019 yılında 3,334 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin Yunanistan'a otomotiv sektörü ihracatı ve otomotiv sektörü ithalatını 2010-2020 yılları itibariyle üç bölüme ayırabiliriz. Birinci bölümde, 2010 yılından 2014 yılına kadar otomotiv sektörü ihracatı düşerken otomotiv sektörü ithalatı ise artış göstermiştir. İkinci bölümde 2014 yılından 2016 yılına kadar otomotiv sektörü ihracatında yine düşüş yaşanmıştır, otomotiv sektörü ithalatında da düşüş yaşanmıştır. Üçüncü bölümde ise 2016 yılından itibaren Türkiye'nin Yunanistan'a otomotiv sektörü ihracatında büyük bir artış meydana gelmiştir. 2016 yılından sonra Türkiye'nin Yunanistan'dan ise otomotiv sektörü ithalatında ciddi düşüşler meydana gelmiştir.

Sonuç olarak RC ve RCA ortalama değerleri göz önünde bulundurulduğunda 2010-2020 yılları kapsamında Türk otomotiv sektörü rekabet gücünün Yunanistan'a karşı karşılaştırmalı avantaja sahip olduğu görülmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1. Sonuçlar

Küreselleşme ve teknolojinin hızla gelişmesi ülkelerin artan rekabet koşullarında mevcut konumlarını korumakla beraber rekabet güçlerini artırarak bunu devamlılık haline getirmeyi sağlamaları gerekmektedir. Böylelikle ülke, refah düzeyini artırmış olup ve vatandaşlarının yaşam standartlarını iyileştirmeyi amaçlamaktadır.

Rekabet gücü, ülkelerin dış ticaretleri açısından önemli bir gösterge olarak kabul edilmektedir. Rekabet gücünün birçok belirleyeni olduğu gibi rekabet gücünün ölçülmesinde de birçok yöntem bulunmaktadır. Rekabet gücünün ölçülmesinde en yaygın olarak Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler yöntemi kullanılmaktadır. Bu çalışmada ise, 2010 – 2020 yıllarını kapsayan SITC Rev 3 sınıflandırılması yapılarak Birleşmiş Milletler veri tabanından elde edilen veriler ile Balassa'nın açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi (RCA), Vollrath'ın Nispi İhracat Avantajı (RXA), Nispi İthalat Avantajı (RMA), Nispi Ticaret Avantajı (RTA) ve Rekabet Avantajı (RC) endeksleri olmak üzere Türk otomotiv sektörünün Avrupa Birliği'ne üye olan ülkeler karşısındaki rekabet gücünü ölçmek için bu endeksler kullanılmıştır.

Otomotiv sektörü gerek dünya pazarında gerekse Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir konuma sahip olduğu bilinmektedir. Türk otomotiv sektörünün Avrupa Birliği'ne üye olan ülkeler karşısındaki rekabet gücünün incelendiği bu çalışmada, bazı ülkelere karşı karşılaştırmalı avantajın olduğu bazı ülkelere karşı ise karşılaştırmalı dezavantajın olduğu tespit edilmiştir. Analiz sonuçlarına göre karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu, karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu, RCA endeksine göre karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasında iken RC endeksine göre karşılaştırmalı avantajın olduğu ve RCA endeksine göre karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasında iken RC endeksine göre karşılaştırmalı dezavantajın olduğu ülkelere göre sınıflandırma yapılmıştır. Analiz sonuçları aşağıdaki gibi gösterilmiştir:

Hem RCA hem de RC endekslerine göre karşılaştırmalı üstünlüğün olduğu ülkeler:

- **AVUSTURYA**

Türkiye Avusturya karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı üstünlüğe sahiptir.

- **BELÇİKA**

Türkiye Belçika karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **BULGARİSTAN**

Türkiye Bulgaristan karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **DANİMARKA**

Türkiye Danimarka karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **ESTONYA**

Türkiye Estonya karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **FİNLANDİYA**

Türkiye Finlandiya karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **FRANSA**

Türkiye Fransa karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **HIRVATİSTAN**

Türkiye Hırvatistan karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **HOLLANDA**

Türkiye Hollanda karşısında hem RCA değerlerine göre 2010, 2011, 2013 ve 2015 yılları haricinde karşılaştırmalı avantaja sahiptir. RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **İRLANDA**

Türkiye İrlanda karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **İSVEC**

Türkiye İsveç karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **İTALYA**

Türkiye İtalya karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **GÜNEY KIBRIS RUM YÖNETİMİ**

Türkiye Güney Kıbrıs Rum Yönetimi karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **LETONYA**

Türkiye Letonya karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **LİTVANYA**

Türkiye Litvanya karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **LÜKSEMBURG**

Türkiye Lüksemburg karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **MALTA**

Türkiye Malta karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **PORTEKİZ**

Türkiye Portekiz karşısında RCA değerlerine göre 2020 yılı hariç tüm yıllarda karşılaştırmalı avantaja sahiptir. RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **SLOVENYA**

Türkiye Slovenya karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **YUNANİSTAN**

Türkiye Yunanistan karşısında hem RCA hem de RC değerlerine göre tüm yıllar itibariyle karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

Hem RCA hem de RC endekslerine göre karşılaştırmalı dezavantajın olduğu ülkeler:

- **ALMANYA**

Türkiye Almanya karşısında RCA değerlerine göre 2016, 2017, 2018 ve 2019 yılları dışında karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. Ortalama olarak Almanya karşısında karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. RC değerlerine göre ise 2017, 2018, 2019 ve 2020 yılları haricinde karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. Ortalama olarak Almanya karşısında karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir.

- **ÇEKYA**

Türkiye Çekya karşısında RCA değerlerine göre 2010, 2011, 2012 ve 2018 yıllarında karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar içerisindeyken diğer yıllar itibariyle karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. Ortalama olarak Türkiye Çekya karşısında karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. RC değerlerine göre 2017, 2018 ve 2019 yılları dışında karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. Ortalama olarak Türkiye Çekya karşısında karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir.

- **SLOVAKYA**

Türkiye Slovakya karşısında RCA değerlerine göre 2010, 2011, 2016, 2017 ve 2018 yıllarında karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar içerisindeyken diğer yıllarda

karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. Ortalama olarak Türkiye Slovakya karşısında karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. RC değerlerine göre ise 2017, 2018 ve 2019 yılları dışında Türkiye Slovakya karşısında karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. Ortalama olarak Türkiye Slovakya karşısında karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir.

RCA'ya göre karşılaştırmalı üstünlüğün marjinal sınırlar arasında olduğu fakat RC endeksine göre karşılaştırmalı avantajın olduğu ülkeler:

- **İSPANYA**

Türkiye İspanya karşısında RCA değerlerine göre sadece 2013 yılında karşılaştırmalı dezavantaja sahip olurken diğer yıllar karşılaştırmalı üstünlükler marjinal sınırlar içerisindedir. Ortalama olarak karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasındadır. RC değerlerine göre ise 2010, 2011, 2012, 2013 ve 2015 yıllarında karşılaştırmalı dezavantaja sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı üstünlüğe sahiptir. Ortalama olarak Türkiye İspanya karşısında RC endeksine göre karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **MACARİSTAN**

Türkiye Macaristan karşısında RCA değerlerine göre 2010, 2011, 2012 ve 2018 yıllarında karşılaştırmalı avantaja sahipken sadece 2016 yılında karşılaştırmalı dezavantaja sahip ve kalan yıllarda karşılaştırmalı üstünlükler marjinal sınırlar içerisindedir. Ortalama olarak karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasındadır. RC değerlerine göre ise 2013, 2014, 2015 ve 2016 yıllarında karşılaştırmalı dezavantaja sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı üstünlüğe sahiptir. Ortalama olarak Türkiye Macaristan karşısında RC endeksine göre karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

- **POLONYA**

Türkiye Polonya karşısında RCA değerlerine göre sadece 2017 yılında karşılaştırmalı dezavantaja sahipken kalan yıllarda karşılaştırmalı üstünlükler marjinal sınırlar içerisindedir. Ortalama olarak karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasındadır. RC değerlerine göre ise sadece 2011 yılında karşılaştırmalı dezavantaja sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı üstünlüğe sahiptir. Ortalama olarak Türkiye Polonya karşısında RC endeksine göre karşılaştırmalı avantaja sahiptir.

RCA'ya göre karşılaştırmalı üstünlüğün marjinal sınırlar arasında olduğu fakat RC endeksine göre karşılaştırmalı dezavantajın olduğu ülke:

- **ROMANYA**

Türkiye Romanya karşısında RCA değerlerine göre 2013, 2015, 2016 ve 2020 yıllarında karşılaştırmalı dezavantaja sahipken kalan yıllarda karşılaştırmalı üstünlükler marjinal sınırlar içerisindedir. Ortalama olarak karşılaştırmalı üstünlük marjinal sınırlar arasındadır. RC değerlerine göre ise 2017, 2018 ve 2019 yıllarında karşılaştırmalı avantaja sahipken diğer yıllarda karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir. Ortalama olarak Türkiye Romanya karşısında RC endeksine göre karşılaştırmalı dezavantaja sahiptir.

Sonuç olarak Türk otomotiv sektörü, Almanya, Çekya, ve Slovakya karşısında karşılaştırmalı dezavantaja, İspanya, Macaristan ve Polonya karşısında RC'ye göre karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olsa da RCA'ya göre karşılaştırmalı üstünlükler marjinal sınırlar arasında olduğuna, Romanya'ya karşı ise RC'ye göre karşılaştırmalı dezavantaja sahip olsa da RCA'ya göre karşılaştırmalı üstünlükler marjinal sınırlar arasında olduğuna ve diğer 20 ülkeye karşı ise karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu tespit edilmiştir.

5.2. Öneriler

5.2.1. Sektöre Yönelik Öneriler

Türkiye'nin toplam ihracatında önemli paya sahip olan otomotiv sektörünün ilerleyen zamanlarda hedeflerine ulaşabilmesi hususunda ülkemize halihazırda yatırım yapmış firmalarımızın üretim kapasitelerini artırmaları konusunda yeni ana ve yan sanayi yatırımlarının ülkemize çekilmesi gerekmektedir.

Türk otomotiv sektörü, gelişimini devam ettirebilmesi için üretim, sürdürülebilirlik, verimlilik, ihracat gibi birçok açıdan diğer ülkelerin önüne geçmek zorundadır. Bu hedefe ulaşabilmek için dünyada hızla gelişen teknolojilerin yakından takip edilmesi, ana ve yan sanayi arasında iş birliği, teşvikler ve destekler, yatırımların ve projelerin sayılarının artırılması gibi birçok husus ön plana çıkmaktadır. Sektörel

bazda olumsuzlukların giderilmesi için gerekli tedbirlerin alınması, sektörün daha da genişleyip güçlenmesini sağlayacaktır.

Ayrıca rekabet gücü açısından üretim ve yönetimde yetenekli ve donanımlı beşeri sermaye gücünün oluşturulması gerekmektedir. Bunlara ek olarak sektörün daha da gelişebilmesi açısından işçi ve işveren ilişkisinin sağlıklı bir ortamda korunması da önem arz etmektedir. Devlet destek, teşvik ve yardımlarının devamlılık arz etmesi ve özellikle sektördeki şirketler arasında yatay ve dikey işbirliklerinin kurulması ve zincirleme organizasyonu yapısına önem verilmesi gerekmektedir.

Otomotiv sektörünün rekabet gücünün artırılması için üretimden ziyade artık firmalar ürünün tasarım, markalaşma ve AR-GE çalışmalarına ağırlık verilmesi gereklidir. Örneğin, TOGG yapmış olduğu pazar araştırmasında tüketicilerin büyük bir kısmı otomobilin performansından ziyade tasarımı hakkında istek ve taleplerde bulunmuştur. Teknoloji ve Ar-Ge alanlarına daha fazla yatırımların yapılıp artık üretimden ziyade mükemmeliyet noktasına yoğunlaşması gereklidir. Böylelikle rekabet gücünün artırılması için uygulanacak politikaların ana ve yan sanayiye de kapsayacak şekilde ele alınması gerekir. Çünkü otomotiv sektörü ana ve yan sanayi ile birlikte bütünleşik bir yapı içerisinde yer almaktadır.

Son olarak bu durumlara ek olarak ihracatçılar, Ar-Ge faaliyetlerini etkin bir biçimde kullanarak yüksek teknolojiye sahip inovatif ürünler ortaya çıkarmalı, özgün endüstriyel tasarıma sahip ürünler üreterek, markalaşmanın vermiş olduğu güç ile birlikte sürdürülebilir ihracata odaklanmalıdırlar.

KAYNAKÇA

- Abbas, S. and Waheed, A. (2017). Trade competitiveness of Pakistan: evidence from the revealed comparative advantage approach. *Competitiveness Review: An International Business Journal*, 27(5), 462-475.
- Adıgüzel, M. (2011a). *Uluslararası rekabet gücü*. Ankara: Nobel Yayınevi.
- Adıgüzel, M. (2011b). *Küresel rekabet gücü ve Türkiye için sistematik ve eklektik bir yaklaşım*. Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Akbaş, H. E. (2008). Endüstri işletmelerinde değer zinciri analizinin mamul maliyetleri üzerine etkileri ve uygulama örneği. 84-89. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Aktan, C. C. ve Vural, İ. Y. (2004). Rekabet gücü ve rekabet stratejileri. *Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu, Rekabet Dizisi:2*.
- Algieri, B., Aquino, A. and Succuro, M. (2018). International competitive advantages in tourism: an eclectic view. *Tourism Management Perspectives*(25), 41-52.
- Altunç, Ö. F. ve Aydın, C. (2012). Türkiye’de kamu sektörü büyüklüğü ve ekonomik büyüme ilişkisinin ampirik analizi. *Ekonomik Yaklaşım Dergisi*, 23(82), 79-98.
- Ardıç, B. (2017). Türkiye’nin açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüklerinin belirlenmesi. *ECONDER International Academic Journal*, 1(1), 8-21.
- Arslan, İ. K. ve Sarıkabadayı, A. İ. (2020). Ev ve mutfak eşyaları sektörü uluslararası rekabet gücü incelemesi. *Premium E-Journal of Social Sciences*, 4(5), 186-198.
- Aslan, Ş. ve Özata, M. (2007). KOBİ’lerde bilgi teknolojisi kullanımının, rekabet gücü, yenilikçilik, girişimcilik ve pazarlama kapasitesiyle ilişkileri: otomotiv sektöründe bir araştırma. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16(2), 15-28.

- Ayaş, N. (2002). Bölgesel rekabet gücünün geliştirilmesinde verimliliğin rolü. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(9), 1-24.
- Aydemir, Z. C. (2002). *Bölgesel rekabet edebilirlik kapsamında illerin kaynak kullanım görece verimlilikleri veri zarflama analizi uygulaması*. DPT Uzmanlık Tezleri, Yayın No: DPT 2664.
- Ayoğlu, D. ve Seyfettinoğlu, Ü. (2008). Küreselleşme karşısında Türk otomotiv sanayi. *Küreselleşme, Demokratikleşme ve Türkiye Uluslararası Sempozyumu Bildiri Kitabı*. Antalya: Gazi Kitabevi, ss. 391-400.
- Balassa, B. (1965). Trade liberalisation and “revealed” comparative advantage. *The Manchester School*, 33(2), 99-123.
- Balassa, B. (1977). Revealed comparative advantage revisited: an analysis of relative export shares of the industrial countries, 1953-1971. *The Manchester School of Economic and Social Studies*, 45(4), 327-344.
- Baltacı, A., Burgazoğlu, H. ve Kılıç, S. (2012). Türkiye'nin rekabetçi sektörleri ve Trakya Bölgesi'nin payı. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1), 1-19.
- Başkol, M. O. (2011). Türk otomotiv sektörünün uluslararası rekabet gücü (1996-2010). *Paradoks Ekonomi Sosyoloji ve Politika Dergisi*, 7(2), 63-78.
- Bedir, A. (1999). Gelişmiş otomotiv sanayilerinde ana-yan sanayi ilişkileri ve Türkiye'de otomotiv yan sanayiinin geleceği. *Devlet Planlama Teşkilatı*. Ankara: State Planning Organization (2495)
- Bekmez, S. ve Komut, M. (2006). Competitiveness of Turkish automotive industry: a comparison with european union countries. *Human and Economic Resources Proceedings Book*, 180-189.
- Bekmez, S. ve Terzioğlu, M. (2008). *Rekabet, rekabet gücü ve rekabet gücünü ölçme yöntemleri, Türkiye Avrupa Birliği sektörel rekabet analizleri*. Ankara: Nobel Yayınları.
- Bender, S. and Li, K. W. (2002). The changing trade and revealed comparative advantages of Asian and Latin American manufacture exports. *Yale Economic Growth Center Discussion Paper Series No. 843*.

- Berk, A., Bal, T. ve Uçum, İ. (2016). Yaş meyve ve sebze dış ticaretinde Türkiye'nin rekabet durumu. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3(2), 28-47.
- Bowen, H. P. (1983). On the theoretical interpretation of indices of trade intensity and revealed comparative advantage. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 119(3), 464-472.
- Bozdağ, E. G. and Saraçoğlu, S. (2013). Analysis of competitiveness of Turkey and commonwealth of independent states in their automotive market. *In International Conference on Eurasian Economies*, 41-49.
- Carbaugh, R. J. (2007). *International economics* (12. b.). South-Western Cengage Learning.
- Cho, D. S. (1998). From national competitiveness to bloc and global competitiveness. *Competitiveness Review: An International Business Journal*, 8(1), 11-23.
- Cho, D. S. and Moon, H. C. (2000). From Adam Smith to Michael Porter: evolution of competitiveness theory. *World Scientific*(2).
- Çakmak, Ö. A. (2005). Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler ve rekabet gücü: Türkiye tekstil ve hazır giyim endüstrisi üzerine bir uygulama. *Ege Academic Review*, 5(1), 65-76.
- Çelenk, H. (2008). *Esnek çalışmanın işgücü maliyetlerine ve rekabet gücüne etkisi ve tekstil sektöründe uygulaması*. İstanbul: Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkiler Anabilim Dalı Çalışma Ekonomisi Bilim Dalı.
- Çelik, H. (2020). *Uluslararası rekabet gücünü belirleyen faktörler: OECD ülkeleri için panel veri analizi*. Gaziantep: Doktora Tezi. Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı.
- Çivi, E. (2001). Rekabet gücü: literatür araştırması. *Celal Bayar Üniversitesi Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 8(2), 21-38.
- Çivi, E., Erol, İ. ve İnanlı, T. (2008). Uluslararası rekabet gücüne farklı bakışlar. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4(1), 1-22.

- Çizmeçi, H. (2010). *Türkiye seramik kaplama malzemeleri sektörünün rekabet gücü*. Uşak Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Uşak: Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Deppreu, D. and Cerrato, D. (2005). Analyzing international competitiveness at the mesasures. *Quaderni Del Dipartimentodi Scienze Economiche E Sociali, Università Cattolica Del Sacro Cuore–Piacenza, 5*.
- Desai, F. P. (2012). Trends in fragmentation of production: a comparative study of Asia and Latin America. *Procedia-Social and Behavioral Sciences, 37*, 217-229.
- Dulupçu, M. A. (2001). *Küresel rekabet gücü: Türkiye üzerine bir değerlendirme*. Ankara: Nobel Yayınevi.
- Düzgün, R. (2007). Türkiye'nin uluslararası rekabet gücü: çok değişkenli istatistiksel bir analiz. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 1(23)*, 421-440.
- Engin, E. (2013). Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler yaklaşımına göre Türkiye oluklu mukavva ambalaj sektörünün rekabet gücü. Yüksek Lisans Tezi. *İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*. İstanbul.
- Eren, E., Alpan, L. ve Erol, Y. (2005). Temel fonksiyonel yeteneklerin firmanın yenilik ve finansal performansına etkileri. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 4(9)*, 201-224.
- Erkan, B., Arpacı, B., Yaralı, F. ve Güvenç, İ. (2015). Türkiye'nin sebze ihracatında karşılaştırmalı Üstünlükleri. *KSÜ Doğa Bilimleri Dergisi, 18(4)*, 70-76.
- Fanelli, J. M. and Medhora, R. (2002). Finance and competitiveness: framework and synthesis. (Çev: J. M. Fanelli and R. Medhora), Finance and Competitiveness in Developing Countries. 1-19.
- Fertö, I. and Hubbard, L. J. (2002). Revealed comparative advantage and competitiveness in Hungarian agri-food sectors. *Institute of Economics Hungarian Academy of Sciences Discussion Papers, 1-17*.
- Feurer, R. and Chaharbaghi, K. (1994). Defining competitiveness: a holistic approach. *Management Decision, 32(2)*, 49-58.

- Finger, J. M. and Kreinin, M. E. (1979). A measure of export similarity and its possible uses. *The Economic Journal*, 89(356), 905-912.
- Francis, A. (1992). The process of national industrial regeneration and competitiveness. *Strategic Management Journal*, 13(S2), 61-78.
- Frohberg, K. and Hartmann, M. (1997). Comparing measures of competitiveness. *Discussion paper/Institute of Agricultural Development in Central and Eastern Europe*, 1-17.
- Gerni, C., Sarı, S., Gencer, A. H. ve Yurttançıkmaç, Z. Ç. (2012). Rekabet gücü ve ekonomik büyüme ilişkileri: orta asya ve kafkasya geçiş ekonomileri üzerine bir inceleme. *International Conference on Eurasian Economies*, 140-151.
- Goedegebuure, R. and Tulder, R. V. (2004). National competitiveness as a portfolio assessing past and future comparative and competitive advantages of countries: the case of the european union. *Problems and Perspectives in Management*(4), 5-29.
- Havrila, I. and Gunawardana, P. (2003). Analysing comparative advantage and competitiveness: an application to Australia's textile and clothing industries. *Australian Economic Papers*, 42(1), 103-117.
- İleri, H. (1999). Verimlilik, verimlilik ile ilgili kavramlar ve işletmeler açısından verimliliğin önemi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 1(2), 9-24.
- İmer, H. (2015). *Türkiye imalat sanayiinde sektörel kümelenme ve rekabet gücü: seçilmiş bölgeler için bir analiz*. İzmir: Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Anabilim Dalı, İktisat Programı.
- Ishchukova, N. and Smutka, L. (2013). Revealed comparative advantage of russian agricultural exports. *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis*, 61(4), 941-952.
- İşgüden, T. ve Akyüz, M. (1990). *Uluslararası İktisat*. İstanbul: Evrim Kitabevi.
- Kalaycı, C. (2013). Rusya federasyonu ile ticarete Türkiye'nin açmazları. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 8(1), 37-57.

- Kaldırımçı, N. (2003). Rekabet ve yönetim ilişkisi. *Rekabet Düzenlemeler ve Politikalar Konferansı*. Muğla.
- Karaaslan, A. ve Tuncer, G. (2010). Uluslararası rekabet gücünün artırılmasında temel devlet politikaları. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(26), 23-45.
- Karluk, S. R. (2009). *Uluslararası ekonomi: teori - politika* (10 b.). Beta Yayınları.
- Kathuria, L. M. (2013). Analyzing competitiveness of clothing export sector of india and bangladesh: dynamic revealed comparative advantage approach. *Competitiveness Review: An International Business Journal*.
- Kesbiç, C. Y. (2005). *Türkiye'nin global rekabetteki yeri*. (Çev: Cüneyt Yanal Kesbiç), *Uluslararası Rekabet Sürecinde Türkiye*. İstanbul: Beyaz Yayınları.
- Kibritçiöğlü, A. (1995). Firma ve ürün kalitesi: nedir? neden önemlidir?. *Future's Technologies*.
- Konyalı, G. ve Emirhan, P. N. (2004). Türk cam sanayi ve seramik sanayinin avrupa birliği piyasasındaki ticaret yapısı ve ihracat performansı. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(2), 27-40.
- Kösekahyaoglu, L. (2003). Competitiveness advantage of Turkey with regard to the EU. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(2), 147-156.
- Krugman, P. (1994). Competitiveness: a dangerous obsession. *Foreign Aff*, (73), 28-44.
- Krugman, P. (2001). *Politika Taşeronları ve önemsizleşen refah*. (Çev: Neşenur Domaniç) İstanbul: Literatür Yayıncılık.
- Kum, H. (1999). Rekabet gücünü belirleyen faktörler: yeni yaklaşımlar. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*(14), 165-179.
- Landau, R. (1992). Technology, capital formation and us competitiveness. *International Productivity and Competitiveness*, 299-325.
- Laursen, K. (2015). Revealed comparative advantage and the alternatives as measures of international specialization. *Eurasian Business Review*, 5(1), 99-115.

- Liesner, H. H. (1958). The european common market and british industry. *The Economic Journal*, 68(270), 302-316.
- Lindert, P. H. and Kindleberger, C. P. (1986). *International economics*. Homewood III.
- Markusen, J. R. (1992). Productivity, competitiveness, trade performance and real income: the nexus among four concepts. *Economic Council of Canada*.
- McFetridge, D. G. (1995). *Competitiveness concepts and measures*. Canada: Gouvernement Du Canada-Industry.
- Mikic, M. (2005). Commonly used trade indicators:a note. In *ARTNeT Capacity Building Workshop on Trade Research, UNESCAP*, 1-22.
- Mucuk, İ. (2003). *Modern işletmecilik*. İstanbul: Türkmen Kitabevi, 14. Basım.
- Newman, P. C. (1994). The myth of the competitiveness cure. *Maclean's*, 107(14), 44-44.
- Onurlu, Ö. ve Yazıcı, H. M. (2015). Stratejik pazarlama yönetimi açısından rekabet üstünlüğü sağlayabilecek kişisel satış teknikleri ve bir uygulama. *Finans Politik ve Ekonomik Yorumlar*, 52(610), 63-75.
- Özçalık, M. (2010). *Dış ticarete rekabetçilik: Türkiye ekonomisinin Avrupa Birliği ülkeleri karşısındaki rekabet gücü*. Manisa: Doktora Tezi. Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı.
- Özdamar, G. ve Albeni, M. (2011). Türkiye otomotiv sanayisi dış ticaret rekabet gücü üzerine bir inceleme. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(13), 193-216.
- Özdemir, A. (2019). *Türkiye plastik sektöründe uluslararası rekabet gücünün açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler kuramı açısından analizi*. Manisa: Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi.
- Öztürk, N. (2005). *Dış ticaret kuram, politika, uygulama*. Ankara: Roma Yayınları.
- Porter, M. E. (1990). The competitive advantage of nations. *Harvard Business Review*, 73-91.

- Porter, M. E. (1994). *The competitive advantage of nations*. Competitive Intelligence Review, 1(1), 14-14.
- Qineti, A., Rajcaniova, M. and Matejkova, E. (2009). The competitiveness and comparative advantage of the Slovak and the EU agri-food trade with Russia and Ukraine. *Agricultural Economics*, 55(8), 375-383.
- Reyes, G. U. (2014). Examining the revealed comparative advantage of the ASEAN 6 countries using the Balassa index and Lafay index. *Journal of Global Business and Trade*, 10(1), 1-11.
- Ricardo, D. (1971). *On the principles of political economy and taxation*. ECK Gonner, ed. London, UK: G. Bell and Sons.
- Sandalcılar, A. (2011). Türkiye-Suriye dış ticaretinin sektörel analizi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 25(3-4), 213-229.
- Sarıçoban, K. ve Kösekahyaoglu, L. (2017). Ticaret sonrası verilerle rekabet gücünün ölçülmesinde kullanılan indeksler üzerine bir literatür taraması. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*(47), 424-444.
- Scott, B. R., Lodge, G. C. and Bower, J. L. (1985). US competitiveness in the world economy. *Boston: Harvard Business School Press*, 507-530.
- Semizoğlu, Z. C. (2019). *International competitiveness of home appliance sector of Turkey*. İstanbul: Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ekonomi Anabilim Dalı.
- Serin, V. and Civan, A. (2008). Revealed comparative advantage and competitiveness: a case study for Turkey towards the EU. *Journal of Economic and Social Research*, 10(2), 25-41.
- Seyidoğlu, H. (2001). *Uluslararası iktisat: teori, politika ve uygulama* (14 b.). İstanbul: Güzem Yayınları.
- Seyidoğlu, H. (2002). *Ekonomik terimler: ansiklopedik sözlük* (3. b.). İstanbul: Güzem Yayınları.
- Seyidoğlu, H. (2007). *Uluslararası iktisat: teori, politika ve uygulama* (15 b.). İstanbul: Güzem Yayınları.

- Seymen, D. A. (2009). *Türkiye'nin dış ticaret yapısı ve rekabet gücü*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.
- Smith, S. C. (1993). The competitive advantage of nations: Michael E. Porter. *New York: The Free Press. pp. xx + 855*.
- Şahin, D. (2015). Türkiye'nin emek yoğun mallarda rekabet gücünün ölçümü: BRIC ülkeleri ile karşılaştırmalı analiz. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(2), 241-262.
- Tekgül, Y. B. (1996). Teknolojik değişim ve rekabet gücü. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 4(4), 198-205.
- Tekin, M. ve Zerenler, M. (2009). *Rekabetin Anahtarı: esnek işletme* (3. b.). Konya:Özel Basım.
- TEPAV. (2007). Türkiye yatırım ortamı değerlendirme raporu. 2. Ankara: www.tepav.org.tr/tur/admin/dosyabul/.../turkiye_yatirim_ortami_v1.pdf. Erişim Tarihi (27.07.2021).
- Ticaret Bakanlığı. (2021). *Otomotiv sektör raporu*. ihracat genel müdürlüğü. ihracat genel müdürlüğü, makine, otomotiv, elektrik-elektronik ürünleri dairesi başkanlığı. https://ticaret.gov.tr/data/5b87000813b8761450e18d7b/Oto_Ana-Yan_Sanayi.pdf Erişim Tarihi (08.10.2021).
- UI Haque, I. (1997). *The macroeconomic environment and competitiveness*. (Çev: Keith Pavitt) Washington, D.C.: The World Bank, EDI Development Studies: Trade, Technology, and Competitiveness.
- Utkulu, U. (2005). Türkiye'nin dış ticareti ve değişen mukayeseli üstünlükler.İzmir:Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları
- Utkulu, U. and Seymen, D. (2004). Revealed comparative advantage and competitiveness: evidence for Turkey vis-a-vis the EU/15. *European Trade Study Group 6th Annual Conference, ETSG*, 1-26.
- Uysal, D. (2000). Teknolojik gelişim ve global rekabet üzerine etkisi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(6), 5-15.

- Vergil, H. ve Yıldırım, E. (2006). AB-Türkiye gümrük birliğinin Türkiye'nin rekabet gücü üzerindeki etkileri. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 26(1), 1-17.
- Vollrath, T. L. (1991). A theoretical evaluation of alternative trade intensity measures of revealed comparative advantage. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 127(2), 265-280.
- Vural, İ. Y. (2006). *Uluslararası rekabet gücünün teşvikinde devletin rolü*. (Çev: Coşkun Can Aktan) Seçkin Yayıncılık.
- WEF. (2012). *The global competitiveness report 2012*. World Economic Forum, Geneva: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf (Erişim Tarihi: 19.07.2021) adresinden alındı
- Wint, A. G. (1998). The role of government in enhancing the competitiveness of developing economies. *International Journal of Public Sector Management*, 11(4), 281-299.
- World Economic Forum. (1989). *World competitiveness report*. Geneva:IMEDE.
- Yalçınkaya, M. H., Çılbant, C., Sönmez, F. E. ve Hartoğlu, D. (2014). Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler ekseninde rekabet gücünün analizi: Türk-Çin dış ticareti üzerine bir uygulama. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 12(24), 41-57.
- Yazıcı, M. (2017). *Çevre, ekonomi ilişkisine farklı bir bakış: küresel rekabet gücü, ekonomik büyüme ve karbondioksit emisyonu*. Zonguldak: Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bülent Ecevit Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı.
- Yazmacıoğlu, S. (2006). *Türk ayakkabı sektörünün avrupa birliği karşısında rekabet gücü*. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İzmir: Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Yılmaz, B. (2002). The role of trade strategies for economic development: a comparison of foreign trade between Turkey and South Korea. *Russian and East European Finance and Trade*, 38(2), 59-78.

- Yılmaz, B. and Ergün, S. J. (2003). The foreign trade pattern and foreign trade specialization of candidates of the european union. *Ezoneplus Working Paper, No:19*.
- Yılmaz, M. K., Başar, E. E. ve Pabuçcu, H. (2015). Pazarlama araçlarına en uygun rekabetçi pazarlama stratejisinin belirlenmesi: kış turizmi otellerine yönelik bir uygulama. *Ege Akademik Bakış, 15(3)*, 409-419.
- YurttañıkmaZ, Z., Kabadayı, B. ve Emsen, Ö. S. (2014). Ekonomik büyüme ve rekabet gücü üzerine Türkiye analizi. *Istanbul University Econometrics and Statistics e-Journal(21)*, 21-46.
- Zerenler, M., Türker, N., ve Şahin, E. (2007). Küresel teknoloji, araştırma - geliştirme ar-ge ve yenilik ilişkisi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi(17)*, 653-667.

EK 1. Türkiye'nin Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı-İthalatı

YILLAR	TÜRKİYE			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	113.883.219.184	185.544.331.852	13.522.244.590	13.174.430.322
2011	134.906.868.830	240.841.676.274	15.444.543.975	16.782.187.440
2012	152.461.736.556	236.545.140.909	14.664.192.086	14.184.642.589
2013	161.480.914.702	260.822.803.002	17.123.887.106	17.440.497.576
2014	166.504.861.795	251.142.429.205	18.156.730.987	16.321.302.255
2015	150.982.113.766	213.619.211.455	17.534.683.245	17.820.283.977
2016	149.246.999.263	202.189.241.859	19.893.858.520	17.952.508.571
2017	164.494.619.316	238.715.127.912	24.121.848.643	17.510.553.645
2018	177.168.756.288	231.152.482.645	26.728.139.694	14.199.516.360
2019	180.832.721.702	210.345.202.552	25.865.613.617	9.881.238.009
2020	169.657.939.777	219.514.372.881	21.309.197.881	15.062.730.438

EKLER

EK 2. Almanya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı-İthalatı, Türkiye-Almanya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı-İthalatı

YILLAR	ALMANYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	1.267.743.108.880	1.060.672.352.047	198.864.808.672	76.547.398.452
2011	1.483.802.558.038	1.261.588.484.277	242.190.823.300	95.098.445.910
2012	1.410.146.320.662	1.161.247.823.737	230.541.878.162	90.131.500.000
2013	1.450.937.515.315	1.187.301.533.128	237.144.799.832	92.651.723.344
2014	1.498.238.429.734	1.214.915.241.976	253.932.020.887	100.459.440.722
2015	1.328.500.248.528	1.057.535.853.584	236.937.912.064	95.987.069.937
2016	1.337.236.557.704	1.060.882.070.132	239.394.071.909	105.562.172.768
2017	1.446.642.435.221	1.167.753.355.161	251.798.878.077	118.211.377.292
2018	1.562.418.816.337	1.292.726.052.270	257.552.243.653	126.173.306.882
2019	1.493.266.563.850	1.239.897.203.131	238.838.842.065	133.061.490.536
2020	1.382.851.188.650	1.171.421.469.426	203.700.016.226	116.891.663.355
YILLAR	Türkiye'nin Almanya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	11.479.065.525	17.549.112.245	1.588.110.335	4.080.360.495
2011	13.950.825.467	22.985.566.776	1.772.055.460	5.587.522.797
2012	13.124.374.835	21.400.613.808	1.676.772.386	4.805.473.091
2013	14.832.546.203	25.598.452.307	1.840.249.726	5.741.907.512
2014	16.275.367.170	23.482.149.673	2.258.491.690	5.401.952.984
2015	14.490.425.392	22.735.873.992	2.150.397.599	5.880.146.700
2016	15.164.954.450	22.647.552.389	2.753.913.832	5.428.816.570
2017	15.118.709.842	21.301.869.301	3.046.752.060	4.898.691.030
2018	16.144.214.824	20.407.162.237	3.451.208.197	3.698.608.995
2019	16.617.244.223	19.280.398.510	3.158.838.661	2.420.202.064
2020	15.980.040.273	21.732.600.358	2.526.333.139	3.975.327.999

EK 3. Avusturya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı-İthalatı, Türkiye-Almanya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı-İthalatı

YILLAR	AVUSTURYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	144.882.002.012	150.592.664.071	11.539.180.010	14.259.291.377
2011	169.511.432.541	182.349.823.981	14.288.252.282	17.872.656.701
2012	158.820.719.332	169.657.276.310	13.113.834.189	16.123.526.358
2013	166.273.910.254	173.636.037.687	14.673.977.590	16.799.183.440
2014	169.712.859.499	172.446.638.357	14.708.644.928	16.868.394.143
2015	145.275.530.315	147.927.653.250	12.982.086.996	15.089.337.849
2016	144.700.690.215	149.987.386.054	13.484.922.176	16.980.800.205
2017	159.970.530.802	166.475.080.970	15.611.338.682	18.908.954.465
2018	176.991.970.620	184.195.200.603	18.905.563.142	20.586.006.956
2019	171.532.054.962	176.596.131.348	18.986.953.377	20.434.469.982
2020	162.145.129.017	164.635.579.303	16.192.996.665	17.090.798.101
YILLAR	Türkiye'nin Avusturya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	835.180.904	1.439.447.624	13.522.244.590	69.720.647
2011	1.052.932.389	1.736.366.286	15.444.543.975	93.457.523
2012	1.000.745.044	1.634.272.120	14.664.192.086	75.504.384
2013	1.083.309.901	1.845.345.722	17.123.887.106	66.570.009
2014	1.153.050.499	1.895.578.997	18.156.730.987	53.663.339
2015	1.044.905.861	1.626.098.672	17.534.683.245	74.168.642
2016	1.070.710.703	1.568.386.285	19.893.858.520	65.685.612
2017	1.113.743.359	1.472.590.809	24.121.848.643	67.677.945
2018	1.160.600.026	1.494.565.999	26.728.139.694	72.950.965
2019	1.183.794.071	1.360.986.247	25.865.613.617	70.367.565
2020	1.130.393.193	1.465.021.397	21.309.197.881	130.839.419

EK 4. Belçika'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Belçika Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	BELÇİKA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	274.724.245.144	282.824.854.916	27.502.570.750	32.524.807.002
2011	327.589.023.656	341.601.380.377	34.020.279.918	35.313.678.902
2012	305.138.320.815	318.426.807.370	32.164.096.811	31.001.548.181
2013	318.244.235.352	327.981.656.318	34.281.226.136	33.718.412.837
2014	319.214.138.235	328.434.633.520	35.146.228.550	34.501.091.072
2015	253.410.705.992	258.592.723.817	28.707.068.867	30.450.971.103
2016	271.231.916.571	276.952.158.721	31.307.691.467	34.863.379.154
2017	296.556.522.030	305.936.853.961	34.107.143.924	38.449.939.234
2018	323.689.944.951	339.996.562.941	34.613.923.144	40.510.606.608
2019	311.015.394.150	317.736.565.493	36.846.818.809	40.903.650.244
2020	298.313.366.885	301.291.890.819	34.870.101.347	35.775.210.128
YILLAR	Türkiye'nin Belçika'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	1.960.441.386	3.213.606.450	344.959.620	202.454.067
2011	2.451.029.954	3.959.279.185	597.768.925	289.926.789
2012	2.359.574.893	3.690.309.225	621.329.708	235.371.787
2013	2.835.446.318	3.983.784.598	840.344.077	223.688.227
2014	3.190.514.423	4.017.368.585	913.776.801	218.417.983
2015	2.724.270.566	3.250.442.843	871.427.356	235.816.056
2016	2.728.080.155	3.257.661.065	816.920.465	119.215.180
2017	3.151.422.142	3.728.941.456	1.085.852.593	157.945.737
2018	3.952.510.017	3.571.419.656	1.277.116.386	147.168.481
2019	3.396.192.510	3.229.279.703	1.005.180.253	69.474.038
2020	3.634.855.053	3.716.087.602	992.713.601	159.377.261

EK 5. Bulgaristan'ın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Bulgaristan Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	BULGARİSTAN			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	20.608.005.156	25.359.886.220	330.925.915	921.483.644
2011	28.165.219.747	32.493.611.423	515.648.350	1.302.510.540
2012	26.698.780.088	32.743.133.695	452.719.370	1.255.451.099
2013	29.510.574.320	34.316.572.909	572.415.449	1.524.538.121
2014	29.386.540.311	34.740.042.449	592.718.552	1.740.152.933
2015	25.778.745.945	29.265.116.176	578.703.574	1.710.888.107
2016	26.688.182.909	28.958.139.912	650.837.389	1.735.920.786
2017	31.588.418.276	34.263.590.069	740.850.395	1.952.551.138
2018	33.787.143.989	37.927.842.259	864.101.879	2.239.246.864
2019	33.454.448.049	37.765.114.126	992.411.257	2.135.305.381
2020	31.146.091.134	35.492.673.581	973.315.986	1.978.468.357
YILLAR	Türkiye'nin Bulgaristan'a Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	1.497.384.142	1.702.534.340	39.371.386	3.640.484
2011	1.622.777.283	2.474.620.528	81.983.525	726.609
2012	1.684.988.702	2.753.649.891	71.806.507	1.139.627
2013	2.136.157.181	2.810.686.636	80.281.230	6.432.373
2014	2.117.334.845	2.924.658.962	119.207.045	2.417.410
2015	1.762.030.015	2.348.244.699	107.452.711	2.757.383
2016	2.488.143.405	2.162.772.149	157.961.479	2.116.498
2017	2.803.182.333	2.773.126.951	183.246.929	3.230.752
2018	2.670.536.293	2.501.394.373	231.467.603	3.256.219
2019	2.668.229.641	2.384.901.108	225.886.359	5.252.282
2020	2.634.705.600	2.124.159.868	192.685.113	9.045.912

EK 6. Çekya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Çekya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	ÇEKYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	132.140.913.815	125.690.657.757	22.404.759.176	9.272.231.634
2011	162.391.721.227	150.813.415.501	27.731.260.641	11.668.742.114
2012	156.422.742.613	139.726.823.793	27.026.667.049	11.315.481.464
2013	161.524.152.111	142.525.808.089	28.719.512.243	11.897.996.395
2014	174.279.451.675	153.225.461.484	33.021.042.963	13.849.614.936
2015	157.194.122.601	140.716.185.564	31.338.139.202	13.630.918.081
2016	162.087.332.190	142.327.655.949	34.163.882.382	15.400.283.939
2017	182.231.360.523	162.898.931.578	38.129.883.333	17.167.647.906
2018	202.521.577.709	184.924.023.432	40.843.368.335	18.439.481.744
2019	199.469.710.335	179.273.065.047	40.299.572.528	18.069.601.859
2020	192.304.895.579	170.677.595.406	36.491.878.559	15.397.363.147
YILLAR	Türkiye'nin Çekya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	694.076.727	1.327.671.650	199.835.084	289.882.542
2011	888.387.398	1.755.451.706	176.359.729	390.906.017
2012	786.275.703	2.005.342.329	152.513.687	560.692.369
2013	848.706.244	2.756.896.444	148.559.031	802.983.054
2014	976.657.886	2.514.897.614	165.200.730	702.690.716
2015	908.721.741	2.309.514.647	147.133.509	778.697.260
2016	948.686.464	2.662.087.257	168.828.809	925.920.143
2017	907.616.316	2.828.106.961	179.768.063	923.590.804
2018	1.001.213.844	2.650.328.098	210.067.496	801.853.306
2019	1.112.589.096	2.338.350.131	178.796.225	694.835.359
2020	1.127.784.698	2.746.267.558	172.819.016	1.109.394.020

EK 7. Danimarka'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Danimarka Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	DANİMARKA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	96.216.730.270	82.724.280.372	2.154.121.586	4.959.243.186
2011	112.713.338.879	96.008.493.220	2.823.797.329	6.337.329.041
2012	106.104.022.220	91.325.521.622	2.507.834.875	5.449.657.217
2013	110.469.532.387	97.251.542.755	2.544.665.914	5.989.710.815
2014	110.748.921.250	99.567.827.973	2.533.748.420	6.531.350.550
2015	94.618.816.682	85.327.361.281	2.227.860.672	6.468.937.211
2016	94.729.013.059	84.427.760.620	2.418.210.973	6.981.940.275
2017	101.434.430.887	92.117.788.022	2.792.082.804	7.339.833.210
2018	108.523.101.941	101.663.501.456	3.010.610.154	8.162.903.845
2019	109.991.554.571	97.209.693.724	3.031.898.802	8.033.304.364
2020	107.224.299.876	96.791.228.167	2.984.874.608	7.599.211.545
YILLAR	Türkiye'nin Danimarka'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	765.080.961	678.756.962	71.316.430	4.532.066
2011	880.920.162	732.780.922	109.447.179	8.359.473
2012	983.886.319	720.888.574	127.342.045	7.209.858
2013	1.026.960.318	860.365.503	183.833.075	8.173.407
2014	1.108.891.566	1.074.489.786	222.277.832	8.688.967
2015	934.445.930	830.433.694	222.249.841	7.860.934
2016	984.215.747	932.121.969	224.002.090	6.372.733
2017	1.011.464.165	808.426.120	258.858.269	7.904.333
2018	1.115.534.278	857.224.363	260.893.125	9.685.505
2019	1.038.909.624	963.149.215	242.138.296	8.439.298
2020	1.044.373.035	843.890.946	236.354.110	9.473.826

EK 8. Estonya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Estonya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	ESTONYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	12.811.364.478	13.196.568.155	615.800.150	660.293.964
2011	18.139.131.426	18.963.366.160	716.011.402	1.092.522.000
2012	18.161.223.711	20.070.375.616	634.607.819	1.129.721.595
2013	18.284.136.368	20.186.202.053	761.020.992	1.316.430.111
2014	17.465.559.809	20.184.649.524	788.797.091	1.325.267.119
2015	13.907.609.950	15.731.849.158	641.176.463	1.125.230.162
2016	13.967.429.425	15.682.263.347	710.001.075	1.265.834.370
2017	15.387.735.462	17.372.913.325	745.545.143	1.546.888.992
2018	17.851.477.710	19.826.320.836	904.505.481	1.707.217.555
2019	16.817.428.463	18.677.042.446	992.913.785	1.773.002.483
2020	16.946.992.094	17.782.735.873	940.590.264	1.458.675.361
YILLAR	Türkiye'nin Estonya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	90.324.114	146.192.295	5.105.993	270.561
2011	132.004.810	368.107.431	3.355.320	300.436
2012	168.678.695	311.252.844	9.091.223	1.325.125
2013	197.359.092	268.685.391	15.806.933	1.980.911
2014	177.612.470	293.568.504	4.588.277	1.516.242
2015	117.816.491	278.133.960	9.870.717	765.746
2016	171.576.753	237.536.168	5.123.964	193.043
2017	105.823.999	300.079.968	16.707.146	466.284
2018	91.706.369	220.199.022	11.409.726	287.013
2019	84.688.010	198.957.570	8.061.683	453.068
2020	74.473.419	162.981.369	6.286.916	575.917

EK 9. Finlandiya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Finlandiya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	FİNLANDIYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	70.116.501.475	68.767.143.783	1.537.722.436	4.283.250.368
2011	78.794.218.004	83.861.658.166	1.838.095.432	5.335.538.641
2012	72.974.489.144	76.089.021.011	1.725.677.727	4.291.416.942
2013	74.445.385.637	77.587.001.767	1.714.662.754	4.563.108.878
2014	74.338.833.529	76.773.254.674	2.713.376.880	4.980.391.532
2015	59.682.311.206	60.174.387.730	2.959.106.976	4.663.330.605
2016	57.325.871.718	60.501.949.554	2.472.350.589	4.898.063.249
2017	67.280.640.848	70.100.319.875	4.199.718.753	6.120.824.936
2018	75.258.290.459	78.352.161.411	5.052.379.037	6.971.546.312
2019	72.839.176.013	73.719.857.019	4.935.227.892	6.781.774.889
2020	65.599.589.520	67.878.407.589	4.177.861.138	6.135.195.895
YILLAR	Türkiye'nin Finlandiya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	296.774.082	1.115.496.426	69.154.166	5.187.395
2011	352.886.044	1.296.727.710	47.999.306	5.287.645
2012	301.593.044	1.114.890.372	60.211.153	4.328.360
2013	304.347.900	1.310.326.404	60.057.280	10.645.964
2014	333.895.391	1.188.440.668	64.587.082	4.201.643
2015	269.512.003	1.010.844.250	58.703.604	65.499.575
2016	295.885.048	952.652.243	63.611.964	26.783.284
2017	297.217.985	938.889.632	69.038.981	5.465.906
2018	343.807.565	1.010.230.505	71.967.789	9.666.656
2019	334.914.825	911.244.551	67.233.229	6.620.577
2020	370.390.132	1.009.074.050	66.467.265	3.778.161

EK 10. Fransa'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Fransa Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	FRANSA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	511.651.042.741	599.171.506.084	46.097.323.487	54.729.361.679
2011	585.723.823.817	713.675.253.798	52.462.735.017	63.919.360.009
2012	558.460.545.476	666.675.230.977	45.910.072.878	53.642.790.478
2013	567.987.697.540	671.253.553.277	44.965.201.402	54.928.740.360
2014	566.656.165.381	659.872.076.384	46.099.090.460	56.455.632.352
2015	493.941.214.224	563.398.247.561	42.458.382.706	52.743.277.092
2016	488.885.072.443	560.554.862.702	44.006.948.581	57.921.438.988
2017	523.385.133.284	613.132.639.717	49.526.589.847	64.283.271.286
2018	568.535.879.844	659.374.522.338	54.646.572.155	72.308.645.823
2019	556.364.114.008	643.208.112.669	51.200.622.634	71.604.555.338
2020	488.562.445.788	582.775.305.815	42.596.766.887	63.319.047.827
YILLAR	Türkiye'nin Fransa'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	6.054.499.243	8.176.559.761	2.218.483.496	1.528.389.652
2011	6.805.821.456	9.229.557.650	2.275.158.311	1.756.573.900
2012	6.198.536.242	8.589.895.931	2.059.534.609	1.405.312.694
2013	6.654.651.341	8.650.204.687	2.108.323.341	1.186.344.831
2014	6.860.091.808	8.584.303.533	2.090.218.882	935.446.708
2015	6.106.483.169	7.983.109.796	1.850.391.921	1.082.575.529
2016	6.313.204.146	7.679.138.483	2.246.184.618	1.005.167.408
2017	6.589.873.896	8.070.896.536	2.662.834.246	1.162.248.700
2018	7.662.143.088	7.836.528.018	2.991.385.380	988.065.347
2019	7.951.839.544	6.760.064.093	3.190.264.717	873.720.423
2020	7.204.647.179	6.988.091.885	2.808.339.737	1.344.408.742

EK 11. Hırvatistan'ın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Hırvatistan Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	HIRVATİSTAN			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	11.810.676.241	20.067.004.556	212.032.903	975.252.240
2011	13.364.022.440	22.714.694.002	220.029.910	1.118.759.414
2012	12.368.983.411	20.834.262.292	203.249.827	865.239.109
2013	12.741.618.485	21.931.993.510	213.852.395	1.008.916.467
2014	13.843.899.840	22.906.873.370	334.507.192	1.202.559.284
2015	12.843.529.322	20.580.470.841	373.395.964	1.208.145.233
2016	13.647.534.058	21.829.864.971	492.662.082	1.524.111.341
2017	15.732.485.216	24.512.646.924	595.154.569	1.752.483.739
2018	17.210.469.290	28.113.089.203	767.924.853	2.211.809.353
2019	17.063.049.815	28.004.414.329	927.943.798	2.322.667.023
2020	16.965.386.599	25.986.635.396	757.239.567	1.691.750.622
YILLAR	Türkiye'nin Hırvatistan'a Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	249.147.544	211.348.175	34.497.727	1.108.147
2011	241.816.072	310.965.128	39.875.626	941.284
2012	200.575.463	209.765.841	21.028.218	557.008
2013	263.623.003	218.264.166	21.826.717	312.128
2014	300.200.993	144.082.798	35.078.582	173.025
2015	257.373.460	142.863.808	41.616.103	6.510.802
2016	282.302.967	146.343.722	63.001.180	368.167
2017	313.830.377	216.867.180	72.553.126	204.461
2018	414.669.722	212.681.192	109.886.754	2.077.030
2019	441.835.980	224.026.943	100.146.996	1.936.481
2020	390.615.509	241.349.409	55.243.103	1.212.422

EK 12. Hollanda'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Hollanda Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	HOLLANDA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	492.645.871.626	439.986.633.027	13.391.746.643	19.304.233.552
2011	569.357.970.939	507.677.196.141	19.159.459.565	25.786.673.206
2012	552.501.890.951	500.607.515.940	17.746.121.099	22.846.213.602
2013	575.111.978.707	513.062.602.721	18.568.472.166	23.264.350.647
2014	575.677.265.459	508.158.046.822	19.717.347.989	24.840.465.214
2015	464.697.216.473	412.644.303.638	17.189.826.693	21.924.516.093
2016	468.176.328.141	408.052.965.790	19.256.847.109	22.878.347.609
2017	527.907.822.349	461.902.678.720	22.647.131.357	25.665.122.787
2018	587.893.084.428	521.035.627.912	25.720.402.830	28.922.112.827
2019	576.784.455.411	514.857.687.783	24.615.751.873	29.445.786.291
2020	551.597.803.798	482.763.693.278	21.303.239.354	25.571.043.167
YILLAR	Türkiye'nin Hollanda'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	2.461.371.085	3.155.999.656	275.601.321	293.481.832
2011	3.243.079.564	4.004.954.846	508.804.213	413.356.733
2012	3.244.428.597	3.660.634.272	500.253.435	245.496.974
2013	3.783.680.910	3.512.107.711	459.396.736	263.777.984
2014	3.654.059.142	3.618.174.554	428.262.528	234.126.718
2015	3.352.622.678	3.033.961.531	431.346.092	343.961.870
2016	3.843.717.999	3.052.393.833	677.161.679	158.233.185
2017	3.864.485.686	3.747.619.413	679.738.665	141.616.784
2018	5.100.743.942	3.448.908.997	777.954.417	149.904.125
2019	5.761.921.452	3.202.985.035	1.061.032.621	70.834.431
2020	5.195.418.399	3.628.592.954	479.291.785	183.757.647

EK 13. İrlanda'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-İrlanda Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	İRLANDA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	120.645.180.498	64.600.595.239	238.346.307	2.067.496.682
2011	129.657.903.251	73.781.587.355	271.133.777	2.364.183.284
2012	120.208.957.761	72.218.451.770	276.504.925	2.054.400.412
2013	118.447.211.689	74.089.274.561	308.854.903	2.493.745.389
2014	123.071.289.030	82.595.130.511	344.473.355	3.428.091.385
2015	124.730.515.438	77.795.266.456	347.903.060	3.840.300.503
2016	132.009.760.447	82.028.942.307	350.931.003	4.179.401.942
2017	138.072.213.252	88.828.357.456	352.885.758	3.978.425.517
2018	167.017.887.791	106.931.073.268	393.086.677	4.314.964.795
2019	170.743.382.636	101.473.369.524	426.980.455	4.079.867.209
2020	184.130.805.605	98.388.912.064	410.619.497	3.592.337.744
YILLAR	Türkiye'nin İrlanda'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	339.265.313	873.961.307	78.754.561	173.425
2011	354.003.605	839.241.153	75.441.409	373.895
2012	347.199.263	845.457.549	57.528.351	127.153
2013	383.575.773	844.194.074	83.661.182	944.265
2014	476.318.670	921.367.087	168.634.035	1.803.711
2015	473.037.118	856.390.330	189.439.874	1.803.894
2016	504.577.415	844.637.766	193.754.836	3.821.988
2017	541.550.711	989.118.980	200.219.062	5.784.757
2018	770.871.640	908.762.694	195.041.706	6.584.579
2019	619.992.453	826.109.554	184.501.874	10.000.235
2020	654.718.470	916.993.568	175.953.990	3.783.105

EK 14. İspanya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-İspanya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	İSPANYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	247.565.705.857	318.163.804.073	42.934.576.846	29.801.125.770
2011	299.207.388.481	366.058.447.245	50.593.978.609	35.300.755.788
2012	290.680.282.207	331.680.209.906	42.471.999.810	28.397.239.156
2013	313.106.419.630	335.251.391.809	48.176.573.421	32.158.096.242
2014	319.651.825.040	352.758.967.443	51.432.054.858	39.062.398.326
2015	276.958.511.714	304.708.110.644	49.796.832.858	38.302.380.279
2016	283.761.065.862	302.931.264.697	54.012.298.037	40.225.551.667
2017	311.600.619.481	341.421.161.050	54.043.660.312	43.295.456.712
2018	346.064.315.051	391.056.705.310	57.061.219.916	46.495.471.985
2019	337.215.113.876	375.485.170.269	53.916.472.311	44.063.769.956
2020	312.080.513.421	329.738.801.365	48.190.101.128	33.720.320.839
YILLAR	Türkiye'nin İspanya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	3.536.246.847	4.840.126.818	671.670.149	1.380.767.724
2011	3.917.600.336	6.196.466.300	730.825.292	1.573.533.268
2012	3.717.345.194	6.023.717.701	540.112.504	1.218.219.245
2013	4.554.380.725	6.624.005.789	657.151.103	1.602.734.949
2014	4.977.490.371	6.293.257.044	850.663.662	1.324.839.604
2015	4.948.406.954	5.706.483.060	971.322.369	1.680.939.574
2016	5.228.613.421	5.800.683.145	1.202.022.486	1.910.206.697
2017	6.584.920.544	6.531.630.970	1.489.498.199	1.681.735.696
2018	8.121.096.071	5.682.749.878	1.681.761.691	1.328.900.227
2019	8.138.744.012	4.446.112.934	1.593.553.744	747.910.166
2020	6.684.539.892	5.039.416.479	1.232.108.960	1.424.618.390

EK 15. İsveç'in Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-İsveç Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	İSVEÇ			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	158.410.621.989	148.788.238.595	14.221.742.104	13.969.626.253
2011	186.898.110.097	176.944.637.697	19.229.908.924	16.801.578.720
2012	172.437.657.005	164.544.938.291	15.789.860.002	14.324.550.720
2013	167.493.221.530	160.587.346.950	16.741.250.816	14.956.475.320
2014	164.677.597.202	162.258.342.753	15.940.477.483	15.865.499.605
2015	140.606.470.767	137.987.266.923	15.320.559.429	14.944.099.296
2016	139.273.334.049	140.983.635.202	17.570.068.786	17.074.228.668
2017	152.902.201.865	154.195.426.142	20.669.526.975	18.644.397.461
2018	165.959.032.580	170.591.780.310	23.525.857.138	19.117.182.972
2019	160.567.910.626	158.959.380.679	22.714.711.525	18.021.064.391
2020	155.607.846.583	149.792.259.003	20.002.608.224	15.788.223.689
YILLAR	Türkiye'nin İsveç'e Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	946.865.603	1.922.793.304	184.213.521	71.324.314
2011	1.183.040.607	2.284.767.234	240.053.997	129.209.884
2012	1.185.684.934	2.135.409.915	223.051.309	89.478.269
2013	1.267.655.547	2.096.011.666	255.487.952	74.472.675
2014	1.436.776.963	2.071.303.805	323.204.557	184.475.977
2015	1.273.584.724	1.666.898.276	288.285.760	73.865.067
2016	1.297.560.564	1.542.205.122	332.136.217	79.741.212
2017	1.462.993.384	1.804.919.151	446.487.951	105.545.684
2018	1.533.678.518	1.782.261.659	475.501.124	94.356.465
2019	1.432.259.965	1.578.250.645	426.684.370	75.513.496
2020	1.330.560.951	1.763.749.337	355.757.870	236.916.830

EK 16. İtalya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-İtalya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	İTALYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	446.839.829.715	486.984.371.949	30.429.197.866	40.984.324.411
2011	523.256.296.222	558.831.981.537	35.285.824.443	43.932.699.384
2012	501.528.850.943	489.104.116.138	32.787.700.792	31.306.171.980
2013	518.095.102.500	479.336.353.444	34.970.019.767	31.977.244.785
2014	529.528.733.451	474.082.558.910	36.154.832.271	35.365.770.485
2015	456.988.625.514	410.933.397.835	36.146.973.915	35.670.969.094
2016	461.667.625.429	406.670.669.866	37.562.412.557	42.874.916.411
2017	507.430.236.336	453.583.034.460	42.088.701.952	47.976.260.130
2018	549.906.995.682	503.581.133.885	43.462.598.225	50.078.521.133
2019	537.748.428.817	474.957.327.527	40.183.420.849	47.516.045.119
2020	495.976.960.159	422.648.102.450	36.164.419.525	36.423.155.360
YILLAR	Türkiye'nin İtalya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	6.505.276.857	10.139.887.874	1.859.769.430	803.108.547
2011	7.851.479.976	13.449.860.657	1.894.557.557	1.023.969.289
2012	6.373.079.588	13.344.467.997	1.457.885.985	849.642.595
2013	7.474.295.109	13.530.847.868	1.489.876.963	967.084.474
2014	7.486.503.702	12.945.259.546	1.527.250.730	962.002.673
2015	7.152.826.855	11.342.851.906	1.630.014.831	1.001.163.736
2016	7.857.667.242	10.701.289.088	2.545.782.593	920.810.094
2017	8.787.949.208	12.119.734.061	2.890.454.164	973.475.314
2018	10.047.452.617	10.791.918.747	3.021.597.472	757.387.148
2019	9.753.017.856	9.349.592.818	2.658.867.709	631.499.336
2020	8.082.848.636	9.199.669.923	1.898.523.718	865.819.712

EK 17. Kıbrıs'ın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Kıbrıs Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	KIBRIS			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	1.506.457.953	8.644.721.987	23.971.625	689.266.624
2011	1.954.770.383	8.788.557.849	34.041.631	577.598.683
2012	1.826.017.361	7.376.933.504	37.274.194	381.461.448
2013	2.135.207.037	6.418.314.755	38.857.502	241.088.351
2014	3.270.283.345	8.068.197.861	41.777.916	338.228.985
2015	3.369.091.533	7.129.415.457	61.174.904	381.166.046
2016	3.001.461.505	7.872.929.108	43.210.947	491.355.747
2017	3.360.808.639	9.310.362.788	20.159.541	645.847.255
2018	5.064.927.294	10.809.450.300	17.534.981	738.857.650
2019	3.520.898.851	9.179.162.776	21.478.820	720.828.331
2020	2.741.042.033	7.503.603.480	17.444.065	611.587.110
YILLAR	Türkiye'nin Kıbrıs'a Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	975.767.951	58.468.161	14.867.953	4.643
2011	1.023.963.811	81.709.129	14.042.323	14.878
2012	1.013.552.433	75.631.389	13.072.396	198.925
2013	1.180.484.682	92.681.920	21.469.744	294.607
2014	1.240.552.051	109.172.232	23.873.158	5.428
2015	1.005.730.520	69.368.104	20.552.078	103.604
2016	941.979.616	89.248.983	26.696.561	150.873
2017	1.128.731.850	92.198.50	22.830.892	161.578
2018	1.249.558.818	89.415.762	13.531.247	224.165
2019	1.298.164.537	62.465.208	10.501.579	6.896
2020	859.980.333	80.082.202	9.824.314	2.012

EK 18. Letonya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Letonya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	LETONYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	8.850.801.231	11.143.287.701	438.284.905	543.354.796
2011	11.988.196.196	15.430.778.744	666.932.293	1.050.136.322
2012	12.685.521.524	16.082.387.658	542.858.817	969.377.778
2013	13.324.704.654	16.778.948.555	454.006.388	946.000.832
2014	13.782.781.935	17.127.924.107	579.877.068	1.021.632.386
2015	11.649.939.894	14.095.807.354	523.178.795	929.093.868
2016	11.607.295.065	13.736.506.776	603.805.901	1.129.295.202
2017	13.189.947.231	16.053.149.440	682.511.138	1.223.060.023
2018	15.064.999.864	18.612.965.523	812.384.590	1.430.013.289
2019	14.447.101.696	17.767.574.788	760.597.119	1.329.833.539
2020	15.153.659.931	17.346.993.559	631.258.639	1.074.760.530
YILLAR	Türkiye'nin Letonya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	65.958.125	71.359.887	5.054.810	228.133
2011	115.955.004	129.787.003	12.267.370	737.480
2012	127.366.563	160.295.987	12.229.858	784.920
2013	179.990.461	170.589.166	15.871.478	1.165.909
2014	206.408.092	171.670.449	20.784.987	1.262.804
2015	178.880.314	123.182.218	9.925.304	1.385.972
2016	206.496.902	198.407.291	13.855.547	1.827.363
2017	128.987.222	138.795.442	11.153.042	1.541.824
2018	127.879.710	166.673.580	9.463.032	2.218.279
2019	126.578.650	166.667.157	9.329.340	1.092.678
2020	104.716.134	155.479.376	14.716.978	334.342

EK 19. Litvanya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Litvanya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	LİTVANYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	20.813.922.632	23.378.047.393	1.272.781.912	1.480.485.030
2011	28.068.648.237	31.801.287.866	1.917.158.573	2.332.401.712
2012	29.652.662.128	32.237.640.017	1.655.347.903	2.112.451.980
2013	32.599.742.784	34.813.224.764	1.777.256.108	2.391.667.278
2014	32.394.296.287	35.217.366.877	1.397.302.775	2.024.116.620
2015	25.411.022.244	28.176.441.602	846.169.534	1.688.126.834
2016	25.022.652.473	27.391.399.189	933.008.816	2.086.213.341
2017	29.349.549.370	30.978.718.199	1.359.323.974	2.641.449.331
2018	33.334.576.736	36.501.414.404	1.437.583.390	3.170.751.276
2019	33.150.771.896	35.759.415.639	1.725.227.484	3.251.586.873
2020	32.753.265.465	33.125.303.632	1.535.965.834	2.435.052.423
YILLAR	Türkiye'nin Litvanya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	208.277.441	119.165.489	21.919.950	59.950
2011	274.194.430	148.100.908	20.978.278	335.456
2012	275.950.141	218.346.535	17.129.731	253.333
2013	416.173.863	354.023.571	20.360.288	124.229
2014	367.283.372	290.260.354	16.642.580	144.311
2015	312.522.811	251.035.903	13.493.506	220.095
2016	282.922.884	282.276.568	18.915.691	536.274
2017	321.349.034	504.250.409	21.171.178	195.215
2018	293.750.598	401.407.572	26.238.729	103.950
2019	258.331.622	304.062.078	32.611.830	666.879
2020	305.897.671	459.100.200	18.504.323	1.910.678

EK 20. Lüksemburg'un Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Lüksemburg Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	LÜKSEMBURG			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	13.911.259.203	20.399.987.741	749.691.015	2.390.446.980
2011	16.307.879.411	25.971.633.904	838.913.101	2.664.960.701
2012	13.726.902.677	24.284.889.959	794.143.499	2.461.782.796
2013	13.826.005.986	23.934.080.172	873.946.846	2.490.071.867
2014	14.790.882.956	23.850.012.349	974.120.194	2.748.598.679
2015	12.625.702.669	19.296.337.662	826.953.337	2.262.026.530
2016	12.838.381.070	19.123.618.193	913.186.505	2.559.649.305
2017	13.959.035.854	21.070.831.564	1.063.105.232	2.863.392.266
2018	15.148.367.371	23.118.820.384	1.120.321.792	3.178.144.066
2019	14.667.446.910	22.673.692.574	1.223.488.171	3.422.774.820
2020	13.342.285.485	20.609.617.814	1.159.113.952	3.011.496.542
YILLAR	Türkiye'nin Lüksemburg'a Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	25.758.359	114.342.465	2.123.383	23.011
2011	53.757.166	162.526.565	3.052.724	243.927
2012	51.869.830	145.858.019	255.569	23.511
2013	60.985.255	142.032.561	3.616.586	1.251.022
2014	70.329.370	157.944.377	1.883.100	140.808
2015	42.204.714	230.599.924	2.696.808	115.851
2016	64.231.409	140.869.892	2.227.332	212.423
2017	40.694.336	129.114.840	8.412.525	362.344
2018	73.171.719	171.819.661	6.676.081	993.785
2019	70.732.821	114.563.435	13.306.685	1.798.857
2020	97.613.328	139.745.830	7.272.561	2.257.763

EK 21. Macaristan'ın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Macaristan Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	MACARİSTAN			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	94.748.737.000	87.432.095.000	8.471.612.000	4.786.912.000
2011	111.216.834.000	101.369.997.000	10.132.216.000	6.227.850.000
2012	102.829.804.313	94.300.664.567	9.936.172.566	5.932.270.460
2013	108.014.637.456	99.295.902.335	13.168.469.977	7.223.640.640
2014	112.536.243.771	104.178.438.000	17.616.878.136	9.136.835.306
2015	100.296.847.323	90.760.850.877	17.830.344.036	8.927.242.693
2016	103.009.508.296	92.209.667.137	18.382.782.146	9.800.996.867
2017	113.382.077.421	104.283.798.638	19.225.669.369	10.935.044.270
2018	123.957.885.048	117.381.592.676	20.437.858.439	12.005.753.234
2019	122.180.657.695	117.324.011.167	21.682.614.919	11.740.753.965
2020	119.391.066.290	112.624.295.297	19.526.181.944	10.593.899.235
YILLAR	Türkiye'nin Macaristan'a Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	440.766.141	1.382.212.696	76.946.522	47.961.300
2011	508.647.650	1.494.487.709	76.454.046	65.003.564
2012	517.873.520	1.184.451.985	87.624.485	80.005.291
2013	709.989.283	1.280.783.134	107.583.839	218.152.818
2014	774.667.406	1.236.515.500	125.737.479	332.896.892
2015	801.530.013	1.376.247.852	199.845.017	381.181.326
2016	947.583.392	1.375.583.277	243.447.232	385.234.979
2017	1.206.080.611	1.590.358.003	289.191.059	291.736.501
2018	1.312.807.060	1.518.647.650	375.380.826	226.313.057
2019	1.423.206.068	1.308.084.790	352.083.840	212.109.376
2020	1.093.229.302	1.414.336.515	294.049.103	306.835.620

EK 22. Malta'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Malta Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	MALTA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	3.716.753.993	5.732.174.585	9.560.595	134.964.272
2011	5.278.693.591	7.395.938.428	9.561.000	166.443.663
2012	5.646.270.198	7.896.220.752	23.891.712	130.855.493
2013	5.206.239.197	7.525.360.716	22.078.318	145.109.695
2014	4.970.788.422	8.445.208.701	25.679.773	172.926.413
2015	3.915.447.978	6.788.000.921	57.532.179	243.526.975
2016	4.038.642.974	7.181.978.806	32.194.732	184.298.481
2017	4.077.731.851	6.827.870.815	14.649.266	207.028.093
2018	3.868.514.079	7.204.023.522	15.614.380	201.973.683
2019	4.142.922.134	8.211.008.645	13.775.983	221.852.238
2020	4.365.431.967	7.594.671.253	12.792.111	215.693.791
YILLAR	Türkiye'nin Malta'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	410.132.827	196.156.054	1.083.062	3.939
2011	889.715.327	324.158.195	1.355.638	9.484
2012	919.082.855	216.491.466	3.915.651	31.154
2013	959.442.520	77.934.791	3.603.892	118.999
2014	1.036.146.797	43.489.612	7.286.725	90.156
2015	537.079.205	27.531.445	37.086.790	1.197
2016	246.309.380	40.403.104	15.881.900	10.004
2017	555.217.804	64.128.704	13.731.188	2.352
2018	575.881.063	38.701.200	11.794.670	35.222
2019	955.345.744	72.491.832	24.130.232	16.625
2020	432.449.231	107.129.468	18.994.486	3.728

EK 23. Polonya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Polonya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	POLONYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	157.064.948.463	174.127.590.293	20.535.894.674	13.721.495.434
2011	188.105.090.147	209.191.546.426	23.836.338.614	15.966.806.003
2012	179.603.599.442	191.430.111.658	20.351.566.210	13.721.799.384
2013	203.847.917.759	205.613.792.660	21.851.326.610	15.429.306.101
2014	214.476.794.173	216.687.292.345	22.406.051.364	16.470.599.799
2015	194.461.157.270	189.696.473.787	21.093.725.037	15.265.798.649
2016	196.455.269.598	188.517.818.933	23.772.964.462	18.374.480.470
2017	221.307.621.302	217.978.575.741	26.317.363.126	21.202.168.159
2018	261.815.268.525	267.699.886.888	29.874.221.058	25.690.323.846
2019	251.864.773.270	246.653.880.235	29.672.869.677	25.053.093.592
2020	254.169.031.902	254.660.433.330	24.724.649.202	20.510.857.640
YILLAR	Türkiye'nin Polonya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	1.504.280.239	2.620.956.488	293.440.923	490.775.523
2011	1.758.251.720	3.496.188.822	300.967.565	665.136.752
2012	1.853.699.805	3.058.078.420	299.564.075	488.147.671
2013	2.137.801.938	3.387.725.835	365.454.715	658.699.149
2014	2.484.489.352	3.252.030.386	391.577.568	666.950.982
2015	2.420.266.137	3.148.486.644	379.991.039	757.302.765
2016	2.752.851.090	3.368.728.361	562.455.329	891.975.373
2017	3.186.756.940	3.604.584.901	826.928.166	862.789.885
2018	3.488.042.645	3.229.871.190	1.004.726.833	573.976.402
2019	3.448.829.093	2.603.243.204	970.327.139	495.496.293
2020	3.474.882.605	3.005.108.239	837.397.359	619.942.053

EK 24. Portekiz'in Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Portekiz Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	PORTEKİZ			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	49.414.051.268	77.682.426.213	5.693.850.201	8.589.840.266
2011	59.588.301.885	82.923.617.602	7.344.448.444	8.184.803.072
2012	58.140.499.722	72.506.492.414	6.373.078.147	5.533.548.412
2013	62.794.139.450	75.713.900.496	6.277.009.313	6.006.852.002
2014	63.834.385.666	78.395.890.972	6.580.589.678	7.401.975.941
2015	55.045.025.717	66.909.182.383	5.973.821.205	7.493.735.911
2016	55.371.549.249	67.952.834.136	5.779.750.494	8.252.325.580
2017	62.116.840.516	78.746.119.203	6.907.368.387	9.441.649.211
2018	74.135.905.807	95.629.298.715	10.069.351.852	11.608.501.704
2019	67.064.074.174	89.541.379.731	10.065.016.172	10.695.183.871
2020	61.529.077.267	77.593.741.311	8.548.678.133	8.194.221.621
YILLAR	Türkiye'nin Portekiz'e Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	465.227.830	503.658.070	145.943.952	40.036.849
2011	445.739.675	606.556.705	107.730.843	43.943.787
2012	441.102.152	644.368.502	70.280.136	52.265.928
2013	634.947.473	714.200.806	109.779.668	68.286.264
2014	581.701.850	815.778.749	134.817.163	64.421.734
2015	577.220.344	697.056.649	142.580.173	67.970.515
2016	673.854.795	719.185.534	207.308.125	50.205.426
2017	837.014.186	726.129.246	260.663.112	41.712.496
2018	1.147.017.605	771.637.983	363.408.669	39.022.621
2019	1.147.015.166	903.201.292	350.999.259	77.865.074
2020	924.650.419	960.100.537	226.670.992	204.120.969

EK 25. Romanya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Romanya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	ROMANYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	49.413.386.103	62.006.624.402	6.099.131.191	3.922.053.571
2011	62.692.001.406	76.365.284.687	7.454.922.453	5.104.675.574
2012	57.904.330.434	70.259.718.629	7.311.318.613	4.523.011.286
2013	65.881.441.578	73.452.191.656	9.178.147.866	4.881.629.162
2014	69.877.890.844	77.889.070.909	9.695.312.042	5.810.154.679
2015	60.605.047.667	69.857.682.405	8.634.233.227	5.680.201.483
2016	63.581.004.346	74.604.616.829	9.592.095.946	6.504.836.981
2017	70.626.887.499	85.318.177.451	11.273.029.252	7.039.316.034
2018	80.077.606.266	97.877.632.897	13.812.239.833	9.374.782.467
2019	77.298.748.437	96.644.318.708	13.030.215.015	9.221.148.374
2020	71.046.398.784	92.056.306.061	12.134.631.309	7.986.655.488
YILLAR	Türkiye'nin Romanya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	2.599.380.058	3.449.194.982	289.851.574	318.593.352
2011	2.878.760.641	3.801.296.530	361.370.564	388.795.761
2012	2.495.426.541	3.236.424.992	303.067.491	403.648.621
2013	2.783.798.012	3.716.897.546	289.422.104	671.636.328
2014	3.141.512.646	3.540.608.433	310.103.624	486.627.140
2015	2.924.657.360	2.718.048.262	273.081.196	523.584.647
2016	2.801.685.423	2.388.989.831	304.783.069	456.475.753
2017	3.315.129.995	2.596.477.406	373.271.315	467.968.300
2018	4.137.338.324	2.720.956.086	539.216.079	414.693.769
2019	4.073.074.997	2.770.907.789	634.144.134	397.604.939
2020	3.895.655.948	2.769.255.134	412.039.784	588.252.273

EK 26. Slovakya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Slovakya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	SLOVAKYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	65.306.124.077	65.644.055.128	13.229.566.241	7.270.878.148
2011	78.970.052.407	78.796.435.990	16.807.030.950	8.985.687.111
2012	79.953.451.796	76.372.724.397	18.913.313.817	9.231.119.914
2013	85.189.617.329	80.809.203.389	20.948.461.690	9.841.128.347
2014	85.767.258.263	81.119.383.355	21.450.582.409	10.470.477.879
2015	74.969.507.247	73.053.050.320	20.322.603.551	10.528.828.318
2016	76.997.192.267	74.920.610.772	22.079.987.200	11.395.796.028
2017	83.475.386.333	81.935.090.097	22.621.447.933	11.929.886.931
2018	93.403.168.103	92.952.834.583	28.116.302.671	14.896.957.149
2019	89.909.085.415	90.908.108.589	28.984.171.133	15.725.643.579
2020	86.332.984.313	85.448.670.304	29.472.401.462	14.485.261.503
YILLAR	Türkiye'nin Slovakya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	454.744.051	926.722.329	66.580.036	155.222.408
2011	402.150.653	893.167.632	71.224.794	152.164.169
2012	391.760.332	871.458.808	54.529.258	215.772.735
2013	462.834.535	1.116.242.588	50.391.876	301.653.409
2014	528.449.965	942.508.524	61.053.095	237.263.306
2015	557.289.818	889.923.327	46.059.384	251.553.484
2016	404.883.432	972.208.306	54.906.175	215.388.929
2017	405.376.727	917.668.468	57.064.100	171.948.593
2018	552.605.517	798.478.955	86.168.621	110.118.624
2019	598.836.395	771.584.493	75.817.231	168.169.008
2020	549.953.983	978.370.377	58.458.492	331.285.570

EK 27. Slovenya'nın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Slovenya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	SLOVENYA			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	24.434.755.222	26.591.707.913	3.424.047.214	2.705.353.115
2011	28.984.136.412	31.236.842.607	3.597.064.550	3.016.446.975
2012	27.080.021.571	28.382.568.378	3.128.707.375	2.493.613.154
2013	28.628.740.459	29.375.441.105	3.219.959.578	2.799.253.264
2014	30.522.102.229	30.049.305.586	3.899.620.035	3.375.791.864
2015	26.586.979.271	25.870.229.469	3.667.730.448	3.069.688.316
2016	27.657.727.689	26.690.369.758	4.090.008.732	3.560.389.360
2017	31.893.789.564	31.149.443.532	5.069.451.511	4.235.762.375
2018	36.471.278.939	36.267.337.521	5.922.592.948	4.842.960.939
2019	37.574.594.379	38.162.054.184	5.633.383.433	4.604.966.064
2020	37.471.094.173	36.512.669.081	4.853.327.350	3.650.161.385
YILLAR	Türkiye'nin Slovenya'ya Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	356.502.107	291.314.114	173.218.291	11.861.775
2011	617.476.166	348.936.143	421.947.291	17.364.766
2012	548.314.404	311.875.400	363.248.212	14.813.822
2013	696.772.114	326.365.673	488.150.582	14.460.063
2014	756.710.667	322.354.579	531.324.830	12.959.430
2015	823.495.260	355.026.149	598.584.172	18.453.715
2016	943.556.623	308.129.090	703.928.327	22.303.466
2017	1.177.052.707	398.240.231	829.728.479	27.944.450
2018	1.507.484.448	363.547.674	1.058.462.789	19.829.621
2019	1.843.315.618	372.143.498	1.136.759.368	22.630.836
2020	1.641.841.280	390.164.453	1.032.566.494	24.244.279

EK 28. Yunanistan'ın Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı, Türkiye-Yunanistan Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracat-İthalatı

YILLAR	YUNANİSTAN			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	27.585.695.544	66.452.642.920	208.279.617	2.861.848.496
2011	33.377.038.760	66.692.056.018	234.926.527	2.154.280.815
2012	35.151.146.150	62.504.427.046	256.386.256	1.323.985.714
2013	36.261.644.044	61.148.119.836	195.822.932	1.492.428.535
2014	35.755.371.471	62.180.636.372	173.540.899	1.934.613.704
2015	28.289.236.579	47.263.979.668	152.442.168	1.676.920.487
2016	27.810.924.841	47.595.035.419	148.658.577	1.941.478.067
2017	32.154.816.405	55.300.597.553	146.733.156	2.128.413.169
2018	39.490.521.437	65.141.447.585	186.622.229	2.584.154.771
2019	37.885.526.504	62.198.045.283	179.578.821	2.718.366.817
2020	35.070.461.605	55.533.637.799	206.144.552	2.324.492.984
YILLAR	Türkiye'nin Yunanistan'a Toplam ve Otomotiv Sektörü İhracatı ve İthalatı			
	Toplam İhracatı (\$)	Toplam İthalatı (\$)	Otomotiv İhracatı (\$)	Otomotiv İthalatı (\$)
2010	1.455.677.610	1.541.599.547	84.685.739	1.197.326
2011	1.553.312.046	2.568.826.355	73.279.206	2.935.887
2012	1.401.400.957	3.539.868.993	37.049.328	2.826.182
2013	1.544.239.475	4.072.880.957	61.102.259	3.425.248
2014	1.668.859.967	4.371.045.958	109.130.358	3.060.966
2015	1.488.661.970	1.851.354.773	75.849.593	2.615.604
2016	1.472.536.351	1.289.474.026	94.058.895	1.869.563
2017	1.724.183.670	1.864.022.295	120.478.538	2.690.441
2018	2.323.000.708	2.059.363.496	163.298.145	782.017
2019	2.245.317.959	1.474.999.490	162.056.146	889.988
2020	1.799.863.724	1.320.976.014	142.259.541	981.753

