

**T.C.**  
**İSTANBUL OKAN ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**BRICS-T ÜLKELERİNİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE**  
**REKABET GÜCÜ ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR**  
**ANALİZ**

**Ali ŞAHAN**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**İŞLETME ANABİLİM DALI**  
**İŞLETME PROGRAMI**

**DANIŞMAN**  
**Dr. Öğr. Üyesi Hakan ÖZCAN**

**İSTANBUL, Aralık 2021**

**T.C.**  
**İSTANBUL OKAN ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**BRICS-T ÜLKELERİNİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE**  
**REKABET GÜCÜ ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR**  
**ANALİZ**

**Ali ŞAHAN**  
**172001081**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**İŞLETME ANABİLİM DALI**  
**İŞLETME PROGRAMI**

**DANIŞMAN**  
**Dr. Öğr. Üyesi Hakan**  
**ÖZCAN**

**İSTANBUL, Aralık 2021**

**T.C.**  
**İSTANBUL OKAN ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**BRICS-T ÜLKELERİNİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE**  
**REKABET GÜCÜ ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR**  
**ANALİZ**

**Ali ŞAHAN**  
**172001081**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**İŞLETME ANABİLİM DALI**  
**İŞLETME PROGRAMI**

Tezin Enstitüye Teslim Edildiği Tarih :

Tezin Savunulduğu Tarih :

Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Hakan ÖZCAN \_\_\_\_\_

Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Halit Targan ÜNAL \_\_\_\_\_

Dr. Öğr. Üyesi Bülent GÜNCELER \_\_\_\_\_

**İSTANBUL, Aralık 2021**

## TEŞEKKÜR

Tez çalıőmamın baőından sonuna kadar değerli bilgi ve tecrübelerini benimle paylaőıp desteğini esirgemeyen danıőmanım ve saygı değer hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Hakan ÖZCAN'a saygı ve őükranlarımı sunar teőekkürü bir borç bilirim.

Bugünlere dek bana desteklerini esirgemeyen ve her zaman yanımda olan canım aileme; teőekkürlerimi sunar yapmış olduğum bu çalıőmayı kendilerine ithaf ederim.

İlkokul sıralarından bugünlere dek birlikte yol aldığım değerli dostum Sercan Yaşar'a ve yüksek lisans süresi boyunca fikir ve önerileriyle katkısını sunan değerli dostum Kadir Göçeri'ye teőekkürlerimi sunarım.

# İÇİNDEKİLER

	<u>SAYFA NO</u>
TEŞEKKÜR.....	i
İÇİNDEKİLER.....	ii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
KISALTMALAR LİSTESİ.....	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
TABLO LİSTESİ.....	viii
GİRİŞ.....	ix
<b>BÖLÜM 1: ULUSLARARASI REKABET GÜCÜ: KAVRAMSAL VE TEORİK ÇERÇEVE.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. Uluslararası Rekabet Gücü.....</b>	<b>1</b>
1.1.1. Uluslararası Rekabet Gücünün Tanımı ve Önemi.....	1
1.1.2. Uluslararası Rekabet Gücünün Ölçümü.....	3
1.1.2.1. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) Endeksi.....	4
1.1.2.2. Vollrath Endeksi.....	5
<b>1.2. Uluslararası Rekabet Gücüne Yönelik Yaklaşımlar.....</b>	<b>6</b>
1.2.1. Porter'ın Elmas Modeli.....	6
1.2.2. Mutlak Üstünlükler Teorisi.....	9
1.2.3. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi.....	9
1.2.4. Nitelikli İşgücü Teorisi .....	10
<b>1.3. Uluslararası Rekabet Gücünü Belirleyen Faktörler.....</b>	<b>11</b>
1.3.1. Reel Döviz Kuru.....	11

1.3.2.Dış Ticaret Hadleri.....	12
1.3.3.Teknolojik Gelişim.....	12
1.3.4.İktisadi Verimlilik.....	14
<b>BÖLÜM 2: BRICS-T ÜLKELERİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜ.....</b>	<b>15</b>
<b>2.1. BRICS Ülkeleri.....</b>	<b>15</b>
<b>2.2. BRICS Ülkelerinin Yapısal Özellikleri .....</b>	<b>19</b>
2.2.1.Makroekonomik Performans.....	23
2.2.2.Küresel Rekabet Endeksleri.....	31
<b>2.3. Dünyada ve BRICS Ülkelerinde Otomotiv Sektörü ve Gelişimi.....</b>	<b>33</b>
2.3.1.Dünyada Otomotiv Sektörü ve Görünümü.....	34
2.3.2.BRICS Ülkelerinde Otomotiv Sektörü.....	38
2.3.3.Türkiye’de Otomotiv Sektörü.....	42
<b>BÖLÜM 3: BRICS-T ÜLKELERİNİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE</b>	
<b>REKABET GÜCÜNE İLİŞKİN BULGULAR.....</b>	<b>51</b>
<b>3.1.Araştırmanın Amacı ve Önemi.....</b>	<b>51</b>
<b>3.2.Literatür Özeti.....</b>	<b>51</b>
<b>3.3.Veri Seti .....</b>	<b>58</b>
<b>3.4.Yöntem.....</b>	<b>60</b>
<b>3.5. Araştırmanın Bulguları.....</b>	<b>62</b>
<b>BÖLÜM SON.....</b>	<b>69</b>
<b>SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>69</b>
<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>73</b>

# ÖZET

## BRICS-T ÜLKELERİNİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE REKABET GÜCÜ ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR ANALİZ

Otomotiv sektörü, iktisadi büyüme ve kalkınma açısından yadsınamaz bir öneme sahiptir. Günümüzde sanayileşmiş pek çok ülkeye bakıldığında ülkelerin bu gelişiminde otomotiv sektörünün ciddi bir rol oynadığı görülmüştür. Bu bağlamda gelişmekte olan ülkelerin otomotiv sektöründe rekabetçi bir yapıya sahip olması kalkınma hamlelerinin başarıya ulaşmasında bir önkoşul olarak görülmektedir. Bu araştırmada BRICS- T (Güney Afrika, Brezilya, Rusya, Çin, Hindistan ve Türkiye) ülkelerinin otomotiv sektöründeki rekabet gücü analiz edilmiştir. Çalışmada incelenen dönem 2001-2019 olup, veriler Uluslararası Ticaret Merkezi (ITC)'nin Trademap adlı veri tabanından sağlanmıştır. Rekabet gücünün ölçümü için 1965 yılında Balassa tarafından geliştirilen 'Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler' endeksi kullanılmıştır. Bu çalışmadan elde edilen sonuçlar, BRICS ülkeleri arasında en rekabetçi ülkenin Güney Afrika olduğunu ve onu sırasıyla Brezilya, Hindistan, Çin ve Rusya'nın takip ettiğini işaret etmektedir. Türkiye'nin ise bu ülke grubuna karşı ciddi bir rekabet gücü avantajına sahip olduğu saptanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Açıklanmış Karşılaştırma Üstünlükler Endeksi, Rekabet Gücü, Otomotiv Sektörü, BRICS

**Tarih:** Aralık, 2021.

# **ABSTRACT**

## **A COMPARATIVE ANALYSIS ON COMPETITIVENESS OF BRICS-T COUNTRIES IN THE AUTOMOTIVE INDUSTRY**

The automotive industry has an undeniable importance with regard to economic growth and development. It may be well observed that the automotive industry has played a significant role towards the development of numerous industrialized countries of present day. In this regard, having a competitive structure in the automotive industry of developing countries is considered as a prerequisite for the accomplishment of development measures. In this research, the competitive powers of respective BRICS-T (South Africa, Brazil, Russia, China, India and Turkey) countries in the automotive sector have been analyzed. This research examines the data obtained from the Trademap database of the International Trade Center (ITC) between the years 2001 and 2019. The “Revealed Comparative Advantage” index developed by Balassa in 1965 has used for the measurement of competitive powers of BRICS-T countries. The results acquired with this research indicate that the most competitive country among BRICS countries is South Africa, followed by Brazil, India, China and Russia, respectively. It has also been demonstrated that Turkey has a significant competitive advantage against this group of countries.

**Keywords:** Revealed Comparative Advantage Index, Competitiveness, Automotive Industry, BRICS

**Date:** December, 2021.

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>AKÜ</b>	: Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi
<b>AR-GE</b>	: Araştırma ve Geliştirme
<b>BM</b>	: Birleşmiş Milletler
<b>CRA</b>	: Koşullu Rezerv Düzenlemesi
<b>DTÖ</b>	: Dünya Ticaret Örgütü
<b>GİA</b>	: Nispi İhracat Avantajı Endeksi
<b>GİNE</b>	: Görelî İthalat Nüfuz Endeksi
<b>GSYİH</b>	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
<b>GTİP</b>	: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
<b>IMF</b>	: Uluslararası Para Fonu
<b>ITC</b>	: Uluslararası Ticaret Merkezi
<b>MERCOSUR</b>	: Güney Amerika Ortak Pazar
<b>NDB</b>	: Yeni Kalkınma Bankası
<b>OECD</b>	: Ekonomik Kalkınma ve İş birliği Örgütü
<b>OEM</b>	: Orijinal Ürün Üreticisi
<b>RC</b>	: Görelî Rekabet Üstünlüğü
<b>RTA</b>	: Görelî Ticari Avantaj Endeksi
<b>TL</b>	: Türk Lirası
<b>TSK</b>	: Türk Silahlı Kuvvetleri
<b>TÜİK</b>	: Türkiye İstatistik Kurumu
<b>USD</b>	: Amerikan Doları

## ŞEKİL LİSTESİ

	<u>SAYFA NO</u>
Şekil 1.1 Rekabet Gücü Kavramı.....	2
Şekil 1.2 Porter Elmas Modeli.....	8
Şekil 2.3 Küresel Rekabet Endeksi .....	31
Şekil 2.4 Yıllara Göre Otomotiv Sektör Üretim Oranları 2015-2019.....	35
Şekil 2.5 Ülkelerin Üretim Oranları 2019.....	37
Şekil 3.6 Brezilya'nın AKÜ Endeksi ve Gelişimi .....	62
Şekil 3.7 Rusya'nın AKÜ Endeksi ve Gelişimi.....	63
Şekil 3.8 Hindistan'ın AKÜ Endeksi ve Gelişimi.....	64
Şekil 3.9 Çin'inin AKÜ Endeksi ve Gelişimi.....	65
Şekil 3.10 Güney Afrika'nın AKÜ Endeksi ve Gelişimi.....	66
Şekil 3.11 Türkiye'nin AKÜ Endeksi ve Gelişimi.....	67
Şekil 3.12 2001/2019 AKÜ Endeks Değerleri.....	68

# TABLO LİSTESİ

## SAYFA NO

<b>Tablo 2.1</b>	BRICS Zirveleri.....	17
<b>Tablo 2.2</b>	BRICS Ülkelerinin 2011-2019 Toplam Nüfusları (MilyonKişi).....	21
<b>Tablo 2.3</b>	BRICS Ülkelerinin Yıllık GSYİH Büyüme Oranları (%).....	22
<b>Tablo 2.4</b>	Brezilya'nın Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019).....	23
<b>Tablo 2.5</b>	Rusya'nın Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019).....	24
<b>Tablo 2.6</b>	Hindistan'ın Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019).....	26
<b>Tablo 2.7</b>	Güney Afrika'nın Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019) .....	27
<b>Tablo 2.8</b>	Çin Halk Cumhuriyeti'nin Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019) .....	28
<b>Tablo 2.9</b>	BRICS Ülkelerinin Bazı Makroekonomik Göstergeleri.....	30
<b>Tablo 2.10</b>	BRICS Grubu Küresel Rekabet Endeks Karşılaştırması (2019).....	32
<b>Tablo 2.11</b>	Dünya Otomotiv Üretimi Bölgesel 2018-2019.....	36
<b>Tablo 2.12</b>	BRICS Ülkelerinin Otomotiv Üretim Adetleri (2019) .....	38
<b>Tablo 2.13</b>	1980-2004 Yılları Türkiye Otomotiv Üretimi.....	43
<b>Tablo 2.14</b>	Türkiye'deki Otomotiv Sanayii Firmaları Bilgileri (2019) .....	44
<b>Tablo 2.15</b>	Otomotiv Sanayii Firmalarının Üretim Kapasiteleri (2020) .....	46
<b>Tablo 2.16</b>	Türkiye'nin Otomotiv Üretim Adetleri (2019).....	48
<b>Tablo 3.17</b>	Literatür Özeti.....	52
<b>Tablo 3.18</b>	Otomotiv Ana Sanayi GTİP Kodları.....	58
<b>Tablo 3.19</b>	Otomotiv Yan Sanayi GTİP Kodları.....	59

# GİRİŞ

Otomotiv sektöründe rekabet, günümüzde pek çok ülke ekonomisinin makroekonomik hedefleri arasında yer almaktadır. Gerek otomotiv ana sanayii gerekse otomotiv yan sanayi ürünlerinin üretim ve ihracatı ülkelerin sosyo-ekonomik açıdan gelişimi için önem arz etmektedir. Petrolün içten yanmalı motorlarda kullanılması ile başlayan otomotiv sektörü gelişimi günümüzde hız kesmeden devam etmektedir. Otomotiv tarihte tek kurum ya da kişi tarafından bulunmamış olup yıllar boyunca dünyanın farklı ülkelerden yapılan buluşlar ile son formuna ulaşmıştır. Otomotivin gelişimi ile birlikte petrolün yenilenemeyen bir yakıt olması, yaşanan petrol krizleri ve çevre kirliliği gibi faktörler otomotiv piyasasında arz ve talep şoklarına neden olmuştur. Petrolün otomobillerde yakıt olarak kullanımı dünyada pek çok kez tartışma konusu olmuştur. Günümüzde önemli tartışma konularının başında gelen küresel ısınma ve sera gazı salınımı sorunu araçlarda yakıt olarak kullanılan işlenmiş petrolün sorgulanmasına neden olurken farklı yakıt seçenekleri gündeme gelmiştir.

Son yıllarda teknolojinin gelişmesi ile birlikte otomotiv sektöründe rekabet gücü farklı bir seviyeye ulaşmıştır. Ülkelerin konvansiyonel yakıtlardan farklı yakıt arayışları içine girmesi otomobillerde elektrik kullanımı yaygınlaştırmıştır. Buna örnek olarak pek çok marka elektrikli ya da hibrit araçlar üretmeye başlamıştır. Her geçen gün bu araçların popülerliği artmaktadır. Artık pek çok marka elektrikli araç üretirken otonom sürüş deneyimleri sunmaktadır. Elektrikli araç üretiminde söz sahibi olan Tesla gibi önemli markaların milyar dolarları bulan marka değerleri ile otomotiv sektörü dünya ticaret hacmindeki konumlarını güçlendirmektedir. Bu alanda pek çok ülke yatırım ve Ar-Ge çalışmaları yapmaktadır. Türkiye TOGG markası ile yatırım yapan ülkelere örnek gösterilebilir.

Araştırmamıza konu olacak BRICS ülkeleri günümüzde dünyanın gelişen en büyük beş ekonomisini ifade etmektedir. Bu ülkeler arasında Güney Afrika, Brezilya, Hindistan, Rusya ve Çin bulunmaktadır. Çalışmamızda, BRICS ülkelerinin otomotiv sektöründeki rekabet gücü, Türkiye ile karşılaştırılacaktır. Bu karşılaştırmada rekabet

gücünün analizi için Balassa'nın 1965 yılında ortaya koyduğu 'Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler' endeksi kullanılacaktır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde uluslararası rekabet gücü kavramsal ve teorik çerçevede ele alınacaktır. Uluslararası rekabet gücünün tanımı ve önemi yapılarak rekabet gücünün belirlenmesi amacıyla kullanılan açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi ile vollrath endeksine değinilecektir. Tezin birinci bölümünün ikinci kısmına gelindiğinde uluslararası rekabet gücüne yönelik yaklaşımlar ele alınarak Porter'ın elmas modeli, mutlak üstünlükler teorisi, karşılaştırmalı üstünlükler teorisi ve nitelikli iş gücü teorisi açıklanmaya çalışılacaktır. Birinci bölümün son kısmında ise uluslararası rekabet gücünü belirleyen faktörler arasında bulunan reel döviz kuru, dış ticaret hadleri, teknolojik gelişim ve iktisadi verimlilik açıklanacaktır.

Tezin ikinci kısmında BRICS ülkelerinin ve Türkiye'nin otomotiv sektörleri ele alınacaktır. İlk kısımda BRICS ülkeleri ve özellikleri anlatılırken yapısal özelliklere değinilecektir. Yapısal özellikler makroekonomik performans ve küresel rekabet endeksleri başlıkları altında incelenecektir. İkinci bölümün son kısmında dünyada, BRICS ülkelerinde ve Türkiye'de otomotiv sektörü detaylı olarak ele alınacaktır.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde araştırmamızın amacı olan BRICS ülkeleri ile Türkiye'nin otomotiv sektöründeki rekabet gücüne yer verilecektir. Araştırmamızın literatür özeti ve veri seti açıklandıktan sonra tezin yöntemi olan 'Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler' endeksi çalışmanın yöntemi kısmında açıklanacaktır. Çalışmamızda kullanılacak olan veriler Uluslararası Ticaret Merkezi (ITC)'nin Trademap adlı veri tabanından alınacak olup çalışmanın yönteminden sonra yer alacaktır.

Son olarak ise sonuç ve değerlendirme başlığı altında, BRICS ülkelerinin otomotiv sektöründe ki rekabet güçleri Türkiye'nin sahip olduğu rekabet gücü ile açıklanarak karşılaştırılacaktır. Çıkan sonuca göre rekabet gücünün devamlılığı ya da iyileştirmesine yönelik bazı önerilere yer verilecektir.

# **BİRİNCİ BÖLÜM**

## **ULUSLARARASI REKABET GÜCÜ: KAVRAMSAL VE TEORİK ÇERÇEVE**

Uluslararası rekabet gücü farklı açılardan tanımlanmaktadır. Buna göre uluslararası rekabet gücü, ülke ekonomisinin sürdürülebilir nitelikte olmasına ilaveten; nüfusa kıyasla istihdamı azami ölçüye yükseltebilme ve toplumun yaşam standardını arttırma kabiliyetidir (Aktaran:Bedir, 2012:180). Diğer taraftan OECD (2018) rekabet gücünü üretilen mal ve hizmetlerin uluslararası piyasalarda pazarlayabilme avantajı/dezavantajının ölçümü olarak nitelendirmektedir. Literatürde rekabet gücünün niceliksel olarak ölçümüne ilişkin bir çok yöntem geliştirilmiştir. Bunlar arasında çoğunlukla tercih edilen ve en yaygın olan Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) yöntemi, Vollrath gibi endekslerdir. Bu bağlamda, bu başlık altında uluslararası rekabet gücünün kavramsal ve teorik çerçevesi ortaya konulacaktır. (Pehlivanoğlu & Göçeri, 2018:6524).

### **1.1. ULUSLARARASI REKABET GÜCÜ**

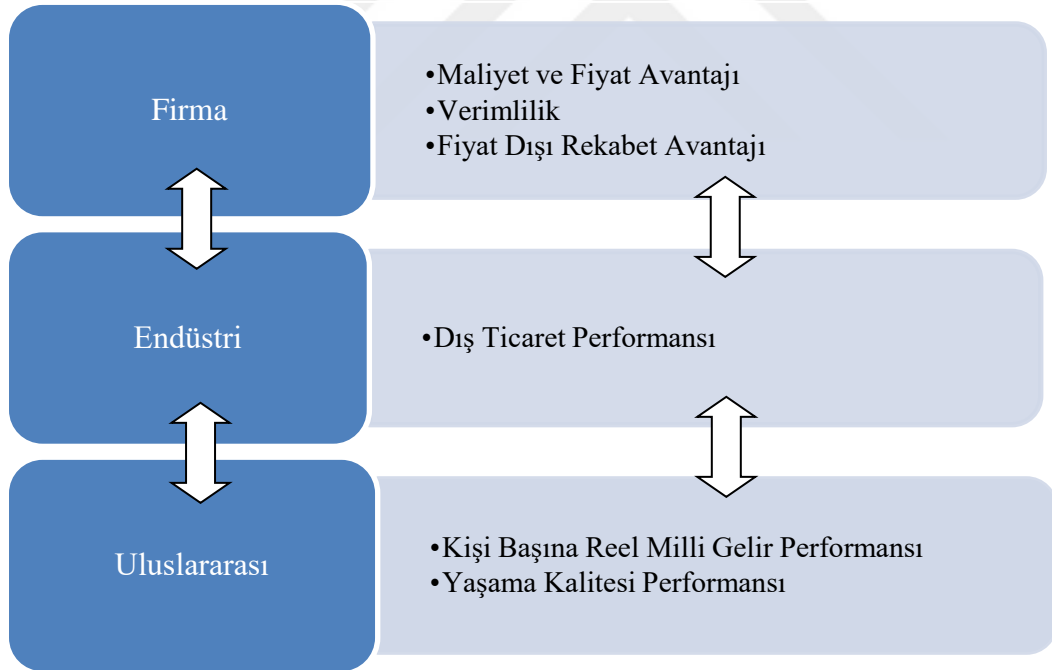
#### **1.1.1 Uluslararası Rekabet Gücünün Tanımı ve Önemi**

Ülkelerin ulusal rekabet gücünün belirlenmesinde farklı kriterler olmasına rağmen, rekabet gücü büyük ölçüde ülkelerin hem makro hem de mikro düzeyde verimlilik artışıyla ilişkilidir. Bu bağlamda, ulusal rekabet gücünün firma düzeyinde, endüstriyel düzeyde ve uluslararası düzeyde tanımlanmasıyla ulusal rekabet gücü iyi aydınlatılmaktadır.

Firma düzeyinde rekabet gücü, daha düşük maliyetler ve daha yüksek kalitede üretim yapabilme anlamına gelir. Bu nedenle, firma düzeyinde rekabet gücünün en önemli belirleyicileri; kalite, maliyet (işgücü maliyetleri ve sermaye maliyeti gibi) ve fiyat düzeyleridir. Bir ülkenin daha rekabetçi olabilmesi için firmaların performanslarının artmasıyla ülkelerin gelişimi firma düzeyinde iyileştirilmelidir.

Endüstriyel düzeydeki ulusal rekabet gücü genellikle bir endüstrinin yabancı rakiplerin karşılaştığı zorlukları karşılamak için en yüksek verimlilik seviyesine ulaşma kabiliyeti olarak tanımlanır. Bu bağlamda, “verimlilik” terimi önemli bir konuma sahiptir, çünkü bu verimliliğin korunması endüstriyel düzeydeki rekabet gücü için de çok önemlidir.

Uluslararası düzeyde rekabet edebilirlik perspektifinde, bir ülke adil uluslararası piyasa koşullarında mal ve hizmet üreterek refah ve reel gelir seviyelerini artırma yeteneğine sahip olmalıdır (Aktaran: Arslan & Tatlıdil, 2012:34).



**Şekil 1.1:** Rekabet Gücü Kavramı

**Kaynak:** (Aktan & Vural, 2004:7)

Şekil 1.1’de rekabet gücü kavramının uluslararası, endüstri ve firma düzeyinde önemli yerleri kısa başlıklar halinde gösterilmiş olup bu bağlamda birbirleri ile ilişkili oldukları görülmüştür. Rekabet gücü kavramının uluslararası düzeye geldiğinde daha

kapsamlı bir sonuca ulaştığını görmekteyiz. Mikro ölçekte rekabet gücü firma düzeyi, makro ölçekte ise uluslararası düzeyde rekabet gücünü yansıtmaktadır.

Uluslararası rekabetçilik “bir ülkenin verimlilik düzeyini belirleyen kurumlar, politikalar ve faktörler kümesi” olarak ifade edilmektedir. Bir ülkenin verimlilik düzeyi de o ülkenin refah ve ekonomik büyüme düzeylerini öngörür (Schwab, 2014:4).

Uluslararası Yönetim Geliştirme Derneği’ne göre, bir ülkenin rekabet üstünlüğü sağlanması için altın kurallar olarak nitelendirilen birtakım kurallar belirlenmiştir. Bunlardan genel olarak bahsetmek gerekirse; İstikrarlı ve anlaşılabilir yasama ortamının oluşması ile kamu yönetiminde şeffaflığın artırılması, özel tasarruflar kalemleriyle ülke içerisinde yatırımları teşvikin gerçekleşmesi, daha cazip politikalar ile yabancı yatırımcıları ülke içerisindeki faaliyetlerinde artışın hedeflenmesi, teknolojik alt yapıya ve eğitime yatırımların artırılması, toplumsal gelir grupları arasındaki farkın minimuma indirilmesi gibi birçok konudan bahsedilmiştir. Ülkenin ekonomi çerçevesindeki istikrarın oluşturması bununla birlikte yatırımların artması rekabet gücü artışını mümkün kılmaktadır (Aktaran: Karadağ, 2019:7-8).

### **1.1.2. Uluslararası Rekabet Gücünün Ölçümü**

Şirketler ve ülkeler rekabet güçlerini belirlemeyi oldukça fazla önemsemektedirler. Bu nedenle rekabet gücü, şirketlerin ülkelerini sıralamasına ve diğerleriyle karşılaştırmasına olanak tanıyan somut ölçümlere dönüştürülmelidir. Genellikle göstergeler olarak adlandırılan bu ölçümlere dayanarak, politika yapıcılar ve karar vericiler, eksikliklerinin üstesinden gelmek için rekabet gücünü en iyi temsil edebilecek göstergeleri ve bileşik önlemleri belirlemeye çalışmaktadırlar (Aktaran: İnal, 2003:9).

Uluslararası rekabet gücünü analiz etmeye ve ölçmeye yönelik farklı yaklaşımlar bulunmaktadır. Bu çalışmada üç başlık altında ele alınacaktır. Bunlar; Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) Endeksi, Görelî İthalat Nüfuz (GİN) Endeksi, Vollrath Endeksi’dir.

### 1.1.2.1. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) Endeksi

Karşılaştırmalı üstünlüklerin belirlenmesinde fiyat ve fiyat dışı etkenlerin birden fazla ülke veya ülke gruplarına ait birden fazla ürünü kapsamından dolayı ölçümü oldukça zordur. Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüklerin hesaplanmasında sadece ticaret öncesi değil sonrasındaki verileri de hesaba katılması gerekmektedir. Ayrıca bu fikrin öncülüğünü Liesner (1958) tarafından ortaya koyulmuş olmasına rağmen, çok sık kullanılan ve popüler olan Balassa'nın Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükleri (AKÜ) endeksi tercih edilmektedir. Balassa'nın (1965) AKÜ yaklaşımı, gerçek anlamda karşılaştırmalı üstünlüğün ticaret sonrasındaki elde edilen sonuçlar sonrasında anlaşılacağını düşünülmektedir. Karşılaştırmalı üstünlüğü ölçmek için bir ülkenin belirlemiş olduğu bir ürünün veya sektörünün toplam dünya ihracatındaki oranı ile bu ülkenin toplam ihracatındaki payına oranını gösteren endeks değerine bakılmaktadır. Asıl amaç, ülkenin karşılaştırmalı üstünlüğünün var olup olmadığı sonucunu elde edebilmektir (Çakmak, 2005:69).

Balassa, indeksi şöyle formüle etmiştir:

$$AKÜ_{ty} = (X_{ty} / X_{ti}) / (X_{zy} / X_{zi})$$

Burada  $AKÜ_{ty}$ ; t ülkesinin y malı için açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler indeksini belirtmektedir.

$X_{ty}$ : t ülkesinin y ürünü/sektöründeki ihracatı

$X_{ti}$ : t ülkesinin toplam ihracatı

$X_{zy}$ : dünyanın y ürünü/sektörü dünya ihracatı

$X_{zi}$ : dünyanın toplam ihracatı

AKÜ değerinin 1'den büyük olması, t ülkesinin y ürününde veya sektöründe karşılaştırmalı üstünlüğünün bulunduğunu belirtmektedir. Yani, o ürünün/sektörün ülkenin toplam ihracatı içindeki oranı, dünya ticaretindeki payından daha büyüktür. AKÜ değerinin 1'den küçük olması ise, o belirtilen üründe karşılaştırmalı dezavantaj olduğu anlaşılmaktadır (Aktaran: Şahinli, 2011:236).

### 1.1.2.2. Vollrath Endeksi

Vollrath, Balassa endeksinin sadece ihracatı baz alıp ölçüm yapılmasını eleştirmiş olup alternatif yöntemler geliştirmiştir. Bu alternatif yöntemlerden ilk olarak, belirli bir üründe herhangi bir ülkenin dünya piyasalarında sahip olduğu ihracat payının diğer bütün ürünlerde dünya ihracatında sahip olduğu paya oranı olarak tanımlayabileceğimiz Nispi İhracat Avantajı (The Relative Export Advantage Index- RXA)'dır. Bu endekste, dünya toplam ihracatının hesaplamasını dahil etmeyerek ele alınmış olan ülke ve malın, iki kez hesaplanmasının önüne geçmektedir. Vollrath'ın RXA(GİA) endeksinin formülü şöyledir;

$$RXA_{ty}=(X_{ty}/X_{ny}) / (X_{tr}/X_{nr})$$

$RXA_{ty}$ : y ülkesinin t malında nispi ihracat avantajını göstermektedir. X: ihracatı, n: geri kalan tüm malları ve r: dünyanın geri kalanını ifade etmektedir. Buna göre nispi ihracat avantaj endeksinin 1'den büyük olması durumunda ülkenin rekabet avantajına sahip olduğunu, 1'den küçük olması halinde ise rekabet avantajına sahip olmadığını ifade etmektedir (Altay & Gürpınar, 2008).

İkinci olarak, Görelî İthalat Nüfuz (The Relative Import Penetration Index – RMP) endeksidir. Belli bir sektörün ithalatının o ülke ithalatı içindeki payının, o sektörün dünyadaki ithalatının dünya toplam ithalatındaki payına oranıdır. (GİNE) RMP'nin formülizasyonu ise şöyledir; GİNE

$$RMP_{ty}=(M_{ty}/M_y) / (M_{tw}/M_w)$$

$M_{ty}$ : t ülkesinin y malı ithalatı,  $M_y$ : y ülkesinin toplam ithalatı,  $M_{tw}$ : t malı dünya ithalat değeri,  $M_w$ : dünya toplam ithalat değerini ifade etmektedir. Görelî ithalat nüfuz endeksi (RMP) 1'den büyük ise rekabetçi dezavantajın, 1'den küçükse rekabetçi avantaj var demektir (Çelik, 2020).

Bir diğer geliştirilmiş yöntem ise, Görelî Ticari Avantaj Endeksi (The Relative Trade Advantage Index – RTA), Görelî İhracat Endeksi ile Görelî İthalat Nüfuz Endeksi arasındaki fark olarak ifade edilmektedir. Böylece ilgili malın ihracatına veya ithalatına ilişkin çok küçük değerlerin endeks üzerinde etkili olması söz konusu olmamaktadır.

RTA'nın pozitif bir değer olması rekabetçi avantaja, negatif bir değer ise dezavantaja karşılık gelmektedir (Altay & Gürpınar, 2008). Kısaca endeksi formüle etmek gerekirse;

$$RTA_{ij} = RXA_{ij} - RMP_{ij}$$
 şeklinde gösterilmektedir.

Volltrah'ın geliştirmiş olduğu son yöntem ise Görelî Rekabet Üstünlüğü (RC) Endeksidir. Bu endeksin arz ve talep dengesini içermesinden dolayı daha çok tercih edilebilir olarak görmektedir. Çünkü Görelî Rekabet Üstünlüğü (RC) endeksi, bir ülke veya ürünün karşılaştırmalı üstünlüğünü (AKÜ) daha iyi yansıtmaktadır. Bunun yanı sıra birtakım kısıtlara da sahiptir. Eğer ki söz konusu sektörde çift yönlü ticaretin gerçekleşmediği durumlarda yani ithalat veya ihracat yok ise endeksin uygulanması kısıtlı kalmaktadır (Çelik, 2020).

$$RC_{ij} = \ln(RXA_{ij}) - \ln(RMP_{ij})$$

RC<sub>ij</sub> endeksi, bir ülkenin j malı veya sektöründeki görelî rekabet gücünü ifade etmektedir. RC<sub>ij</sub> endeksi, RXA<sub>ij</sub> ve RMA<sub>ij</sub> endekslerinin logaritmik biçimlerinin birbirlerinden çıkarılmasıyla elde edilmektedir. Vollrath (Vollrath, 1991:276)'a göre RXA<sub>ij</sub>, RMA<sub>ij</sub> ve RC<sub>ij</sub> endekslerinin pozitif bir değer alması ülkenin ilgili mal veya sektörde karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğunu göstermektedir. Aksine bu endekslerin negatif bir değer alması durumunda ise ülkenin ilgili mal veya sektörde karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olmadığı anlaşılmaktadır (Pehlivanoğlu & Göçeri, 2019).

## **1.2. ULUSLARARASI REKABET GÜCÜNÜ YÖNELİK YAKLAşIMLAR**

### **1.2.1. Porter'ın Elmas Modeli**

Uluslararası rekabet gücünü ölçülmesinde en geniş tanımlamayı M. E. Porter yapmıştır.

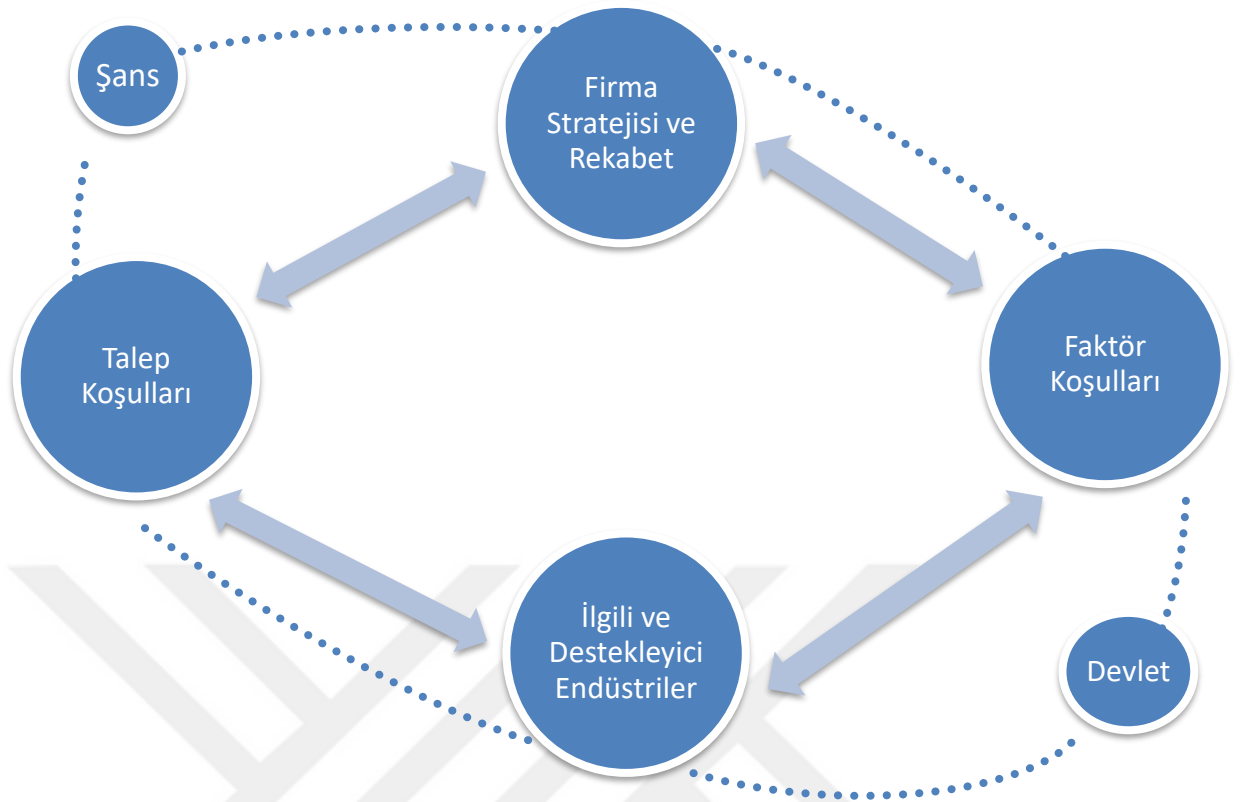
Uluslararası rekabetçilik incelemesi kümelenmede önemli bir yere sahiptir. Bu konuda başta gelen analiz yöntemi Michael Porter'ın Elmas Modeli'dir. Kısaca

kümelenmeden bahsetmek gerekirse; girişimlerin birbirlerine yakın bir ağ oluşturarak uzmanlaşmasıdır. Rekabetin olması ve devam etmesi için iş birliği yapmalarıdır.

Porter 1990 senesinde yayınlanan “The Competitive Advantage of Nations” (Ulusların Rekabet Avantajı) isimli kitabında 10 ülkeden 100’ü aşkın sektörün incelenmesinin ardından Elmas Modeli’ni geliştirmiştir. İncelen ülkeler; İngiltere, Güney Kore, Danimarka, İtalya, Japonya, ABD, Singapur, İsveç, İsviçre ve Almanya’dır. Çalışmada dünyadaki ihracat pazar payları esas alınarak her ülke için rekabet haritaları çıkarılmıştır. Ardından seçilen sektörler örnek vaka analizi yöntemiyle detaylı olarak incelenmiştir. Yapılan bu rekabet araştırmaları sonucunda uluslararası rekabet gücünde belirleyici olan 4 ana unsurun ve bu 4 unsuru destekleyen 2 ek unsurun analiz edilmesi gerektiği saptanmıştır. Bu çerçevede Porter’ın Elmas Modeli, sektörlerin rekabet gücünün bu 4 ana faktör ve 2 destekleyici unsur kapsamında göreceli olarak değerlendirilmesine dayanır (HAS, 2020).

Faktörler ise şöyledir;

- Bir ülkenin alt yapı ve nitelikli iş gücü gibi girdi koşulları.
- Bir ülke ve endüstri içerisindeki ürünlere ve hizmetlere olan, geniş ve büyümekte olan iç pazar talep koşulları.
- Bir ülkede yer alan endüstrinin küresel piyasada rekabet edebilmesi için onu destekleyici yarı mamul veya ara ürün tedarikçilerin ve ilgili firmaların mevcudiyeti.
- Firmaların yapısı, kurulma sebepleri, stratejileri, endüstriyel yapısı ve birbirleri arasındaki rekabet durumu (Koç & Ozbozkurt, 2014).



**Şekil 1.2:** Porter Elmas Modeli  
**Kaynak:** (Koç & Ozbozkurt, 2014:90).

Porter'ın Elmas Modeli, yukarıdaki şekil yardımıyla özetlenerek gösterilmiştir. Şekilde görüldüğü gibi, modeldeki 4 ana unsur olan firma stratejisi ve rekabet, ilgili ve destekleyen endüstriler, talep koşulları ve faktör koşulları birbirleriyle karşılıklı etkileşim içerisinde olmaktadır. 2 destekleyici unsurlardan olan devlet ve şans (iş birliği kurumları) yer almaktadır (HAS, 2020). Devletin rolünün elmas modelindeki dört ana maddeyi desteklemesi gerekmektedir. Şans yani dolaylı faktör ise kontrol edilmesi güçleşen ve sektördeki işleyişi etkileyip rekabeti değiştirebilen olaylar olarak görülmektedir. Her iki faktör sürekli bir rekabet avantajı sağlamamakta fakat rekabetçi olmayı desteklemektedir.

Sonuç olarak Porter'ın Elmas Modeli, firmaların rekabet avantajları hususunda doğrudan ve dolaylı etkilere sahip faktörler bulunmaktadır. Nitekim eleştiriler olsa da rekabet gücü incelenmesinde yoğunlukla kullanılan bir modeldir (Koç & Ozbozkurt, 2014).

### 1.2.2. Mutlak Üstünlükler Teorisi

Uluslararası ticaretin ilk teorisi olan Mutlak Üstünlükler Teorisi, Adam Smith (1766) tarafından ortaya konmuştur. Smith, bu teorisinde serbest ticaretin ve uluslararası uzmanlaşmanın yararlarını vurgulamıştır. Mutlak üstünlükler iki ülke arasında ele alınmıştır. Bir ülke, ürettiği bir ürünü diğer bir ülkeye göre daha az maliyetle üretebiliyorsa o üründe uzmanlaşmalıdır. Karşı ülkeye göre o malda mutlak bir üstünlüğe sahipse o malın üretiminde uzmanlaşmaya gidip karşı ülkeye ihraç etmelidir. Yüksek maliyetlere üretim gerçekleştirdiği mallarda ise karşı ülkelere ithal etmelidir. Burada bahsedilen maliyet kavramı yalnızca homojen faktör olan emeği kastetmektedir.

Mutlak üstünlükler teorisi, bir ülkenin üretebildiği mal miktarını baz alır ve bu malların üretiminde kullanılan emek miktarına göre karşılaştırılır. Emek verimliliğini ve buna paralel olarak üretim maliyetleri önemlidir (Çoşkun, 2014).

### 1.2.3. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi

David Ricardo'nun ortaya çıkarmış olduğu Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi, bir ülkenin bir mal üzerinde ihracat konusunda uzmanlaşması ve diğer ürünlerde ithalata yönelmesi konusuna dikkat çekmektedir. Diğer ülkeler ile yapılan anlaşmalar ile maliyeti düşük olan malları üretilip ihraç edilmesi ve maliyeti yüksek olan malların ithalatı yapılmasıdır. Bu şekilde sağlanacak hasıla, ülkenin ekonomisini ve refahını arttıracaktır (Ardış, 2017:9). Mutlak olarak her iki üründe de dezavantajlı durumda olan ülke karşılaştırmalı olarak daha az verimsiz olduğu üründe uzmanlaşırken, diğer ülke de karşılaştırmalı olarak daha yüksek verime sahip olduğu üründe uzmanlaşacaktır. Ricardo bu teoriyi açıklarken temel problemleri çözmekle uğraşmış ve literatüre yeni bir kavram kazandırma çabası içinde olup bunu da başarmıştır. Ancak teorinin en önemli eksikliği, ülkeler arasında dış ticaretin en önemli nedeni sayılan emeğin verim farklılıklarının nereden kaynaklandığını açıklamamış olmasıdır. Bu eksikliği ise İsveçli iktisatçılar Eli F. Heckscher ve Bertil Ohlin tarafından giderilerek karşılaştırmalı üstünlükler teorisi modern bir yapıya kavuşmuştur (Yalçınkaya, Çilbant, Erataş, & Hartoğlu, 2014:45).

Faktör Donatım teorisi olarak da adlandırılan Heckscher-Ohlin teorisinde, bir ülke hangi üretim faktöründe zengin ise üretimi o faktörü yoğun biçimde gerektiren ürünlerde karşılaştırmalı olarak üstünlüğü sağlamış olur ve uzmanlaştığı bu ürünleri ihraç eder. Faktör donatımı, ülkenin elinde var olduğu üretim seviyelerini dikkate almakta beraber bu emek ve sermayeyi dikkat etmeye devam etmektedir. Bu bağlamda, ülkeler sermaye-zengini ve emek-zengini, ürünler ise sermaye-yoğun ve emek-yoğun biçiminde ayrıştırılırken ülkelerin, faktör donatımları ve ürünlerin, faktör yoğunlukları bakımından farklılaştığı düşünülmektedir (Çoşkun, 2014).

Ricardo'nun karşılaştırmalı üstünlükler şartları ve Heckscher-Ohlin yaklaşımlarıyla ifade edilen endüstriler arası ticaret, ülkelerin birbirleriyle arasındaki üretim seviyelerinin değişkenlik durumlarına bunun neticesinde bu üretim seviyelerinin de farklı verimlilik seviyelerine dayanmaktadır (Yalçınkaya vd., 2014-45).

#### **1.2.4. Nitelikli İşgücü Teorisi**

İlk olarak Donald B. Keasing'in ortaya çıkarmış olduğu nitelikli iş gücü teorisini; teknik veya mesleki yeterliliklerini elde etmiş veya kazanılan bilgi, teknik, el pratikliği gibi tecrübeler sonucunda kazanılmış iş gücü olarak tanımlamaktadır. Bu bağlamda herhangi bir yetkinliği elde edememiş teknik bilgi birikim altyapısı bulunmayan sadece kas gücüyle faaliyetlerinde bulunan iş gücüne niteliksiz iş gücü olarak açıklanmaktadır (İlkay & Atik, 2013:37).

Sanayileşmiş ülkeler arasındaki dış ticaretin büyük çoğunluğunu ülkeler arasındaki nitelikli işgücününün değişkenlik göstermesi olarak ifade edilmektedir. Beşerî sermayesi yani nitelikli işgücü yüksek olan ülke veya ülkeler, yetenekli olduğu ürünlerde üretimlerini arttırarak uzmanlaşır ve o ürünün ticaretini yaparak zenginleşebilmektedir. Nitelikli işgücü içeren mallarda karşılaştırmalı üstünlüğe de sahip olmaktadır (Dura, 2000:5-6).

### **1.3. ULUSLARARASI REKABET GÜCÜNÜ BELİRLEYEN FAKTÖRLER**

Uluslararası rekabet gücünün belirlenmesinde birden fazla etken bulunmaktadır. Ülkelerin doğal kaynak ve zenginliklerinden, hukuk sistemlerine kadar birçok etkenlerden rekabet güçleri belirlenebilmektedir. Bu bağlamda başlık altında uluslararası rekabet gücünü etkileyen bir kısım faktörler açıklanacaktır.

#### **1.3.1. Reel Döviz Kuru**

Ülkelerin uluslararası rekabetçi durumunun belirleyicileri arasında en sık kullanılan göstergelerden birisi döviz kurlarıdır. Döviz kuru, ülkenin ulusal para biriminin yabancı para birimleri karşısındaki değeri olarak ifade edilmektedir. Dolayısı ile ihracata konu olan malların fiyatlarını doğrudan etki edebilmesi bakımından uluslararası rekabet edebilme gücü üzerinde etkileyici bir finansal enstrümandır. Kurda pozitif politika değişimlerin gerçekleşmesi halinde ihracat yapılması avantajlı hale gelerek ilgili ülkenin rekabet edilebilirlik gücünü artacaktır (Ramizov, 2019:56). Döviz kuru aynı zamanda ihracat ile ekonomik büyümelerine ivme kazandırmak isteyen gelişmiş ülkeler ile kalkınmalarını ihracat kalemine ön planda tutan gelişmekte olan ülkeler için oldukça önem arz etmektedir (Sevim & Doğan, 2016).

Bir ülke ile ticaret ortaklarının arasındaki ticarete konu olan ve olmayan malların maliyet veya fiyat enflasyonundaki tutarlılığı sağlayabilmek için nominal döviz kurunun düzenlenmiş hali reel döviz kuru olarak tanımlanmaktadır (Çelik, 2020:25). Yani nominal kurların yurtdışı ve yurtiçi enflasyon oranlarına göre düzenlenmesini ifade etmektedir (Seydioğlu, 1998:432). Reel döviz kuru ve rekabet arasındaki ilişki tek taraflı olmamakla beraber döviz kurunun reel olarak değerlendirilmesi, döviz kurunda fiyat rekabetinin bir kaybı olarak yorumlanmaktadır. Reel döviz kurunun artması, ülkenin uluslararası rekabet gücünü düşürecektir. Diğer koşulların sabit kaldığı düşüncesi ile ticarete konu olan malların yurtiçindeki üretiminde meydana gelebilecek yükselişler fiyatları da doğru orantılı yükseltecek ve bu sayede üretimi verimsizleştirecektir (Kotan, 2002).

Sonuç itibariyle istikrarlı döviz kurunun, ekonomik verimlilik ve uluslararası rekabet edilebilirliği açısından önemi büyüktür.

### **1.3.2. Dış Ticaret Hadleri**

Dış ticaret hadleri kavramı ilk defa D.Ricardo tarafından açıklanmış olsa dahi birçok farklı iktisatçı tarafından ifade edilmiştir. Ancak ilk olarak Marshall'ın kullanıldığı ifade edilmektedir. Marshall (1965), 'mübadele' oranı olarak ifade etmektedir (Diler, 2006:29).

Ülke ekonomisinin önemli makroekonomik göstergelerinden olan dış ticaret hadleri, ülkelerin dış ticaretinde miktar, faktör, fiyat ve fayda gibi koşulların ülkelere olan etkilerini ve bu etkilerin sonucunda yapmış olduğu ticaretin, ülke için olumlu veya olumsuz olarak etkisinin sonucu göstermesidir. Diğer bir ifade ile ülkenin, bir birimlik ithal mal için ihrac edebileceği yerli malları şeklinde açıklanabilir (Dursun, 2018:3).

Dış ticaret hadleri olumlu yönde ilerleyen ülkelerin gelir farklılıkları azalarak kişi başına düşen geliri artar. Dolayısı ile ülkenin refahını ve rekabet edebilirlik gücünü de olumlu yönde artırır. Bu olumlu seyrin ölçümlerini de ihracat ve ithalat endekslerini göz önünde bulundurularak dış ticaret hadlerini karşılaştırılıp sonuç elde edilebilir. Dış ticaret haddinin olumlu yönde ilerlememesi bozulmalar olması halinde ise ülkenin ihracat fiyatlarının ithalat fiyatlarına göre azalıp ucuzlamasına yani ülkenin ithalatına daha fazla harcama yapması olarak ifade edilebilir (Çakır, 2019).

Dış ticaret hadleri farklı sebeplerden dolayı etkilenmektedir. Bunları kısa ve uzun dönem olarak ayırabiliriz. Kısa dönemin içerisindeki etkileri; döviz kurundaki oynaklıklar, dış ticaret politikaları, ülkeler arasındaki bağış gibi tek taraflı transfer ödemeleri, konjonktürel dalgalanmalardan bahsedebiliriz. Uzun dönem etkileri ise ekonomideki tüketim ve üretimde meydana gelebilecek değişimlerdir (Diler, 2006:30).

### **1.3.3. Teknolojik Gelişim**

İktisadi büyümeyi, ekonomik kalkınma ve refahı yükseltmek adına önemli bir etkiye sahip olan teknolojik ilerlemeler, ülkeler arası rekabet açısından çok önemli bir etkiye sahiptir.

Teknolojik ilerleme sonucuyla yeni üretim ve ürün çeşitliliğinde seçenekler çoğalırken, doğru orantılı olarak ekonominin büyümesiyle beraber kalkınma ve refahın artacağı da görülmektedir (Karadağ, 2019:23).

Ülkeler rekabet edilebilirliğini güçlendirmek için sadece teknolojiyi geliştirmekle sabit kalmayıp geliştirmiş olduğu bu teknolojiyi verimli olarak kullanarak yaygınlaştırmalıdır. Bunun içinde çeşitli teknolojik altyapılarını oluşturmalarıdır. Ülkenin kapasitesine, büyüklüğüne, amacına ve endüstriyel çokluğuna göre çeşitli teknolojik altyapı farklılıkları olmakla beraber genel olarak; Test etme, standart ve kalite merkezleri, araştırma-geliştirme merkezleri ile teknolojik laboratuvarlar, teknopark gibi tesisler olarak gruplandırabiliriz (Tuncer, 2009).

Firmaların mevcut üretim aşamalarındaki teknolojik gelişimler vasıtasıyla birim maliyetlerinde düşüş sağlayıp üretimini daha maliyetsiz ve verimli hale getirmesindeki gelişimlere süreç yeniliği, üretilen ürünlerin kalitesindeki gelişimi ise ürün yeniliği olarak iki ayrı teknolojik altyapılı rekabet iyileştirmelerinden bahsedilebilmektedir. Teknolojik gelişim ile verimliliğin artırılması ihracatı pozitif anlamda iktisadi büyümeyi sürdürülebilir hale getirecektir. Aynı zamanda verimliliğin artması yaşam standartlarını yükselterek rekabet gücü açısından oldukça etkili olacaktır (Ramizov, 2019).

Teknolojik gelişimlerin ülkeler arası rekabet edebilirliğin artırılmasında önemli bir etkisinin olması ile beraber teknolojik transferlerinde bazı engeller ile karşılaşmaktadır. Bunlar kısaca; üretilen teknolojinin üreten kişi veya kişilerce patentlerini ellerinde bulundurarak bilgi paylaşımını kısıtlayabilmeleri, üretilen veya kullanılan teknoloji için eğitim, öğrenim ve uzmanlığın sağlanması gibi uyum süreçlerinin sağlanması, uygulama noktasında ciddi sermaye gereksinimleri gibi bazı durumlarda da zaman alıcı ve maliyetli olabilmektedir (Aktan & Vural, 2004).

Değişen piyasa koşullarına hızla uyum sağlayıp üretim ve diğer aşamalarda gelişen teknolojik adımları yoğun bir şekilde uygulayan ülkelerin rekabet edebilme gücü yüksek olmasına karşın teknolojik yenilik ve gelişimlerden faydalanamayan veya etkin kullanamayan ülkelerin rekabet edilebilirlik gücü zayıflayacaktır (Lall, 2000).

#### 1.3.4. İktisadi Verimlilik

Porter, verimliliği girdi başına çıktılar olarak ifade etmektedir. Ülkenin yaşam standartlarını artırılması için verimliliğin etkisinden bahsetmiştir (Porter, 1990:76).

Ülkelerin rekabet edebilirliğini sürdürebilmeleri için verimliliklerini yüksek tutmalıdırlar. Verimlilik ile rekabet gücü arasında doğrudan bir bağlantı bulunmaktadır. Uzun vadede ise ülkenin iktisadi büyümesinde önemli bir paya sahiptir (Eroğlu & Özdamar, 2005:89).

Ülkelerin rekabet güçlerini arttırmalarında yüksek düzeyde katma değer elde edilen endüstrilerin oldukça önemli bir payı vardır. Endüstrilerin mevcut konumu çevresi içerisindeki bulunduğu ülkenin imkânları doğrultusunda üretimdeki verimliliklerini etki etmektedir. Dolayısı ile fiziki olarak, ulaşımı, iletişimi, hammaddeye erişimi, hukuksal altyapısı, uygulanan vergi politikaları gibi dolaylı etkilerden meydana gelen maliyetler, verimliliği ve doğal olarak da rekabet gücünü etkilemektedir. Ülkenin sağlayacağı kolaylıklar ve teşvikler sayesinde firmalardaki verimlilikte artışı desteklemesine karşılık rekabet edebilirlik düzeyi de yükselecektir (Tuncer, 2009:25-26).

## İKİNCİ BÖLÜM

### BRICS-T ÜLKELERİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerin istikrarlı büyümesi, teknolojik açıdan hızlı gelişmesi gibi diğer farklı sektörlere büyük bir etkisi bulunan otomotiv sektörünün özelliklerini, BRICS grubu ve Türkiye'deki etkilerini inceleyeceğiz (Pişkin, 2017:12).

#### 2.1.BRICS ÜLKELERİ

BRICS, ilk olarak Goldman Sachs ekonomisti Jim O'Neill tarafından 2001 yılında yayınlamış olduğu raporda ele alınmıştır (O'Neill, 2001). Gelişmekte olan beş ülkenin (Çin, Hindistan, Brezilya, Güney Afrika ve Rusya) baş harflerinden oluşan bir topluluktur. Uluslararası ve bölgesel düzeyde yükselen ekonomileri ifade etmektedir. Daha öncesinde dört gelişmekte olan ülkeyi BRIC olarak tanımlanırken 2010 yılına gelindiğinde South Afrika (Güney Afrika) sonradan dahil edilmesiyle beraber mevcut haline (BRICS) dönüşmüştür (Bulut, 2019:31).

Hızla gelişmekte olan BRICS ülkeleri, yatırımcılara daha yüksek kar elde etme fırsatları sağladıkları için gelişmiş ülkelere daha fazla kapasiteye sahiptirler (Dündar, 2020:70).

BRICS ülkelerinin temel özelliği, sanayileşme sürecinin yüksek olması, nüfuslarının fazla olması, ekonomilerinin hızla büyümesi, zengin doğal kaynaklarının var olması ve tüketici sayısının çok olması olarak söylenebilmektedir. Buna ek olarak ucuz emek gücü ve düşük üretim maliyetleri sonucunda yabancı sermaye yatırımlarını arttırabilen; tüketim oranını, döviz rezervlerini ve ihracat düzeyini hızlıca yükseltebilen ülkeler olarak dikkat çekmektedir (Ağır & Yıldırım, 2015:41-42).

Ayrıca BRICS, nüfusun yaklaşık %42'sini, GSYİH'sının %23'ünü, bölgenin %30'unu ve küresel ticaretin %18'ini temsil etmesi bakımından önem arz etmektedir (WEB\_1, 2021).

Goldman Sachs tarafından (2003) yayınlamış olan raporda, 2050 yılında dünyanın en büyük ekonomisini BRICS ülkeleri oluşturacağını belirtilmektedir. Yapılmış olan tahmine göre en büyük ekonomi Çin olurken, grupta en büyük üçüncü ekonomiyi de Hindistan takip etmektedir. Dördüncü Brezilya ve altıncı olarak da Rusya ile beraber dünyanın en büyük ekonomileri olacağı tahmin edilmektedir. Aynı zamanda diğer bahsedilen konu ise, imalat ve hizmet sektöründe Hindistan ve Çin'in, hammadde sektöründe ise Rusya ve Brezilya'nın küresel anlamda söz sahibi olacağı belirtilmektedir. Buradan çıkarılan sonuca göre dünyanın ekonomik sisteminde BRICS ülkeleri güçlü bir karar verici ülkeler haline geleceğini söyleyebiliriz (Ağır & Yıldırım, 2015:42).

BRICS ülkelerinin en zayıf özelliği ise yüksek enflasyon, yüksek cari açık ve yüksek işsizlik olarak söylemek mümkündür. Grupta yer alan ülkelerin kısa vadeli sermaye akımlarında karşılıklı olarak doğrudan destek olmaları, dış yatırımlarını gerçekleştirmeleri, bilgi ve teknoloji paylaşımlarında bulunmaları olarak da bahsedilebilir (Sarsıcı, 2019:38-40).

BRICS ülkeleri 2009 yılında başlayıp 2019 yılına kadar toplam 11 tane zirve gerçekleştirmiştir. 2020 yılı için gerçekleşmesi gereken Rusya zirvesi ise dünyadaki koronavirüs salgını ve ilgili kısıtlayıcı tedbirler sebebiyle ertelenmiştir (WEB\_2, 2021). Devlet ve hükümet başkanlarıyla her yıl gerçekleşen bu zirvelerin ilki 2009 yılında Rusya'nın Yekaterinburg şehrinde yapılmıştır. Gerçekleşmiş olan bu zirvelerde çeşitli konular üzerinde kararlar alınmaktadır. Temelde bu zirvelerde kapsayan konular; enerji, sağlık, bilim ve teknoloji, ticaretin teşvik edilmesi, eğitim ve yenilikçilik gibi birçok farklı alanda iş birlikleri geliştirmektir. Zirvelerin sonucunda önemli kurumlar da oluşturulmuştur. Bunlar; 2014 yılında gerçekleşmiş olan Brezilya zirvesinde, Yeni Kalkınma Bankası (NDB) ve Koşullu Rezerv Düzenlemesi (CRA)'dir. Kurulan Yeni Kalkınma Bankası (NDB), üye ülkelerin enerji ve altyapı finansmanlarında ciddi bir kaynak olmuştur. Finansal istikrarın sürmesi için Koşullu Rezerv Düzenlemesi (CRA) operasyonel anlamda bir destek olmuştur. Tablo 2.1'de, geçmişten bugüne kadar gerçekleşmiş olan BRICS zirveleri gösterilmektedir; (WEB\_1, 2021).

**Tablo 2.1: BRICS Zirveleri**

<b>Sıra No</b>	<b>Zirve Tarihi</b>	<b>Zirve Yapılacak Yer</b>	<b>Zirvenin Konusu</b>
1	16 Haziran 2009	Rusya- Yekaterinburg	Küresel Finans, BRIC'in geleceği ve iş birlikleri, Uluslararası finansal kuruluşların reformu, G20 zirvesi, enerji ve gıda güvenliği
2	15-16 Nisan 2010	Brezilya- Brasilia	Enerji ve Altyapı Projelerinin Finansmanı İçin İş birliği, Sürdürülebilir Kalkınma, İklim Değişikliği, Birleşik Milletler (BM) Reformu, Yeni ve Temiz Enerji, Bilim ve Teknoloji İş birliği
3	14 Nisan 2011	Çin- Sanya	Güney Afrika'nın Katılması, Yeni Katılım Bankası Kuruluş Çalışmaları, Uluslararası Finans ve Ekonomik Düzen, Anti-Terör Yasaları, Ulusal Para Birimlerinde Ticaret
4	29 Mart 2012	Hindistan – Yeni Delhi	Yerel Para Biriminde Kredi Kolaylığı, Yeni Kalkınma Bankası mevzuatı ve Kredi Alım Kriterleri, Dünya Bankası ve IMF Reformları, Dünya Bankası Başkan Seçimleri, Küresel İstikrar, Güvenlik ve Refah
5	26-27 Mart 2013	Güney Afrika- Durban	BRICS ve Afrika Ülkeleri İlişkileri, Sanayileşme ve Kalkınma Entegrasyon, Kapsayıcı ve Sürdürülebilir Kalkınma Reformu,
6	14-17 Temmuz 2014	Brezilya Fortaleza	Kapsayıcı Büyüme ve Sürdürülebilir Çözümler, Yeni Katılım Bankası'nın (NDB) kurulması, Koşullu Rezerv Düzenlemesi (CRA)

**Tablo 2.1 Devam: BRICS Zirveleri**

<b>Sıra No</b>	<b>Zirve Tarihi</b>	<b>Zirve Yapılacak Yer</b>	<b>Zirvenin Konusu</b>
7	8-9 Temmuz 2015	Rusya- Ufa	BRICS Ortaklığının Küresel Kalkınmanın İtici Gücü, BRICS'e Yeni Üye Çalışmaları, Yeni Kalkınma Bankasının Geliştirilmesi, IMF Benzeri Fon Kurulması,
8	15-16 Ekim 2016	Hindistan- Goa	Kapsayıcı ve Kolektif Çözümler Geliştirmek, Mali ve Sosyal Sorumluluk, Yatırım Bankasının Kurumsallaşması, Teröre Karşı İş birliği, Küresel Ekonomik İyileştirmeler, Tarımsal Alanda İş birlikleri
9	3-5 Eylül 2017	Çin- XIAMEN	Daha Güçlü Ortaklık İçin Ticari ve Ekonomik İlişkilerin Daha İyi Noktaya Getirilmesi, İnovasyon İşbirliklerinin Arttırılması, Sürdürülebilir Kalkınma,
10	25-27 Temmuz 2018	Güney Afrika- Johannesburg	4.Sanayi Devrimi'nde Kapsayıcı Büyüme ve Refah İş birliği, Bölgesel Havacılık Ortaklığı,
11	13-14 Kasım 2019	Brezilya- Brasilia	Yenilikçi Bir Gelecek İçin Ekonomik Büyüme, BM, DTÖ, IMF güçlendirilip reform yapılması, Barışçıl ve İstikrarlı Dünya İnşa Etmek, Bilim Teknoloji ve Yenilikler Konusunda İş Birliği, Ekonomi ve Mali İş Birliği,
12	17 Kasım 2020	Rusya – St.Petersburg	Covid-19 salgını sebebiyle yapılamamıştır.

**Kaynak:** (WEB\_2, 2021).

## 2.2. BRICS ÜLKELERİNİN YAPISAL ÖZELLİKLERİ

BRICS ülkeleri çok kutuplu bir oluşumdur. Farklılıkların birleşimi ile ekonomi, coğrafi ve fiziksel büyüklüklerine göre şekillenmiştir. Coğrafi büyüklüğü, nüfus ve potansiyel gelir açısından ekonomik ve fiziksel boyutları ile Çin, Brezilya ve Hindistan'ı bu grupta tanımlayabiliriz. Güney Afrika'nın bu grupta yer alması diğer üye ülkelerin ekonomik ve nüfus büyüklüğü ile karşılaştırıldığında eleştirilmiştir. Ancak bu eleştirilere karşı göstermiş olduğu gelişmiş finansal piyasaları sayesinde Afrika kıtasının en büyük ekonomisi olup stratejik bir Afrika üyesi olarak devam etmektedir (Sertçelik, 2020:11-12). Rusya ise dünyanın önemli petrol ve doğalgaz üreticilerinden biri olması ile birlikte jeopolitik konumu gibi sebeplerden dolayı bu kulüpte kendini bulmuştur (Aytekin, 2020:5).

Üye ülkelerin yer altı zenginliklerinden biri de doğal gaz rezervleridir. Dünyadaki doğalgaz rezervi 2019 yılı sonunda toplam 206,2 trilyon m<sup>3</sup> seviyesine yükselmiştir. Üye ülkelerin 2019 yılını baz alıp karşılaştırdığımızda; Rusya 50,279 trilyon metreküp ile hem dünya genelinde hem de grup içerisinde birincilik konumundadır. Çin Halk Cumhuriyeti, 3,013 trilyon metreküp ile dünya sıralamasında on üçüncü, grupta ikincidir. Hindistan 1,330 trilyon metreküp ile dünya sıralamasında yirmi dördüncü, grupta üçüncüdür. Brezilya 367 milyar metreküp ile dünya sıralamasında otuz birinci, grupta dördüncüdür. Son olarak Güney Afrika ise 15 milyon metre küp ile dünya sıralamasında yetmiş dokuzuncudur (WEB\_3, 2021).

Bir diğer yer altı zenginliklerinden olan petrol rezervi ise 2018 yılı dünya toplam üretilen petrol rezervi 1 trilyon 726 milyar varıldır. Üye ülkelerin petrol rezervlerini 2018 yılı itibariyle incelediğimizde ise; Rusya 80 milyar varil ile dünya genelinde sekizincidir. Çin Halk Cumhuriyeti 25,627 milyar varil ile dünya sıralamasında on üçüncüdür. Brezilya 12,634 milyar varil ile dünya sıralamasında on beşincidir. Hindistan 4,495 milyar varil ile dünya sıralamasında yirmi dördüncüdür. Güney Afrika ise 15 milyon varil rezervi ile dünya sıralamasında seksen altıncıdır (WEB\_4, 2021). Bu önemli iki rezervde de Rusya grupta birinci sıradadır.

BRICS ülkeleri, bölgesel ve çok taraflı hareket etme kapasitesinden dolayı gelişmekte olan ülkelere ayrılmaktadır. Şöyle ki; Brezilya, Güney Afrika, Hindistan ve Çin hem bölgesel hem de farklı bölgeler ile ilişkilere sahiptir. Çin ve Hindistan'ın

Asya'da, Güney Afrika'nın Afrika'da, Brezilya'nın Latin Amerika'da bölgesel girişimleri mevcuttur. Bölgeler arası girişimler ise Rusya ile Çin'in Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği'ne üye olması ve Hindistan'ın Güney Doğu Asya Ülkeler Birliği ile ortaklık arayışında olmasıdır.

Üye ülkeler aslında küresel güç yapılarını yeniden şekillendirmek istemektedir, Geleneksel Doğu-Batı, Kuzey-Güney ve Güney-Güney şekllinden ziyade bu ayrımı ortadan kaldıracak küresel bir ilişki modeli benimsemektedir (Sertçelik, 2020:11-16).

2014 yılında Brezilya'nın Fortaleza şehrinde altıncısı gerçekleşen BRICS zirvesinde, toplam 100 milyar ABD dolar bir başlangıç sermaye ile Yeni Kalkınma Bankası (NDB) kurulmuştur, Genel merkezi Şangay'dadır, Kurucu üyeler arasında eşit olarak dağıtılmış olup her üyenin oy hakkı Banka'nın sermaye stokundaki kayıtlı hisselerine eşittir, Böyle bir bankanın kurulması, BRICS ülkeleri arasındaki yakın ilişkileri yansıtırken, ekonomik iş birliğini artırmak için güçlü bir araç olmuştur, Yükselen ekonomiler ve gelişmekte olan ülkelerde altyapı ve sürdürülebilir kalkınma projelerine kaynakları sağlayacak, küresel büyüme ve kalkınma için çok taraflı ve bölgesel finans kuruluşlarının da mevcut çabalarını tamamlaması hedeflenmekteydi (WEB\_5, 2021).

Aynı zirvede, üye ülkeler içerisinde gerçekleşmiş olan ilk uluslararası mali kuruluş ise Koşullu Rezerv Düzenlemesi (CRA)'dır, Koşullu Rezerv Düzenlemesi (CRA), kısa dönemli ödemeler dengesindeki baskı ve daralmaları önleyebilmek, likidite ve ihtiyati araçlar yoluyla karşılıklı olarak destek sunmak ve finansal-mali istikrarı bu şekilde daha fazla güçlendirebilmek için kendi kendine yönetilen düzenlemeyi oluşturulmuştur. Bu düzenleme ile birlikte küresel mali güvenlik ağının bir parçası olup güçlendirilmesine katkıda bulunacağını ve mevcut uluslararası parasal ve mali düzenlemeleri tamamlayacağını öngörülmektedir (Erdem, 2016:320-321).

**Tablo 2.2:** BRICS Ülkelerinin 2011-2019 Toplam Nüfusları (Milyon Kişi)

Yıllar	Brezilya	Rusya	Hindistan	Güney Afrika	Çin	Dünya
2011	197	143	1250	52	1344	7002
2012	199	143	1266	53	1351	7085
2013	201	144	1281	54	1357	7170
2014	203	144	1296	55	1364	7254
2015	204	144	1310	55	1371	7339
2016	206	144	1324	56	1379	7424
2017	208	144	1339	57	1386	7509
2018	209	144	1353	58	1393	7592
2019	211	144	1366	59	1398	7674

**Kaynak:** (WEB\_6, 2021).

Tablo 2.2’te yer alan üye ülkelerin 2011 ile 2019 yılları arasındaki toplam nüfusları milyon bazında görülmektedir. Üye ülkeler arasında nüfusları ve artış oranları ile ön plana çıkan ülkeler Çin ve Hindistan olarak gözlenmektedir. 2019 yılı itibariyle üye ülkeler arasında toplam nüfusu en az olan ülke Rusya olup son sırada yer almaktadır. En fazla nüfus ise aynı yıl içerisinde Çin Halk Cumhuriyeti’ne aittir. Çin aynı zamanda dünya nüfus sıralamasında birinci olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer üye ülkelerin dünya sıralamasına baktığımızda ise; ikinci sırada Hindistan, üçüncü sırada Brezilya, dördüncü sırada Rusya ve son olarak yirmi altıncı sırada yer alan üye ülkemiz Güney Afrika’dır.

BRICS grubunda yer alan üye ülkelerin yüz ölçümleri (km<sup>2</sup>) sıralamasında Rusya Federasyonu 17.098.250 km<sup>2</sup> ile grup içerisinde ve dünya sıralamasında ilk sırada yer almaktadır. Ardından grupta ikinci dünya sıralamasında beşinci sıradaki Çin Halk Cumhuriyeti 9.600.001 km<sup>2</sup>, dünya sıralamasında altıncı Brezilya 8.515.770 km<sup>2</sup>, Hindistan 3.287.260 km<sup>2</sup> dünya sıralamasında sekizinci ve son olarak Güney Afrika ise

1.219.090 km<sup>2</sup> ile dünya sıralamasında yirmi altıncı sırada bulunmaktadır. Km kare arazi alanı başına düşen kişi sayısı 2018 yılı itibariyle en fazla 455 kişi ile Hindistan ve 8.8 ile en az Rusya'dır (WEB\_7, 2021).

**Tablo 2.3:** BRICS Ülkelerinin 2011-2019 GSYİH Büyüme Oranları (%)

Yıllar	Brezilya	Rusya	Hindistan	Güney Afrika	Çin	BRICS Ortalaması	Dünya
2011	4,0	4,3	5,2	3,3	9,6	5,3	3,1
2012	1,9	4,0	5,5	2,2	7,9	4,3	2,5
2013	3,0	1,8	6,4	2,5	7,8	4,3	2,7
2014	0,5	0,7	7,4	1,8	7,4	3,6	2,9
2015	-3,5	-2,0	8,0	1,2	7,0	2,1	2,9
2016	-3,3	0,2	8,3	0,4	6,8	2,5	2,6
2017	1,3	1,8	7,0	1,4	6,9	3,7	3,3
2018	1,3	2,5	6,1	0,8	6,7	3,5	3,0
2019	1,1	1,3	4,2	0,2	5,9	2,3	2,3

**Kaynak:** (WEB\_8, 2021).

Tablo 2.3'te yıllara göre BRICS ülkelerinin GSYİH büyüme oranlarını yüzdeler olarak görmekteyiz. Aynı yıl içerisinde grup ortalaması ve dünya verileri eklenmiştir. Tabloda görüldüğü üzere son yıllarda üye ülkelerin oranlarında gözle görünür bir gerileme söz konusudur. Nitekim grup ortalamasının da seyri yavaşlamıştır. Grup ülkelerinin dünya GSYİH oranında oldukça önemli bir paya sahiptir.

BRICS üye ülkeleri arasındaki en yüksek GSYİH büyüme oranına sahip ülke Çin Halk Cumhuriyeti'dir. En az büyümeyi ise gruba son katılan Güney Afrika göstermiştir. Üye ülkelerin birbirleriyle grup içerisinde yapmış olduğu yatırımlar nispeten az olmasına karşın görece bir yükselme de görülmektedir. Küresel GSYİH'nin ise yaklaşık %22'sini oluşturmuşlardır. Yapılan grup içi yatırımların grubun 2015

yılında dış sermaye stokunun yüzde 10'ununa tekabül etmektedir. Geçmiş dönemlerde bu oranın oldukça aşağıdalar da gerçekleştiğini göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Yapılan bu yatırımları örneklendirmek gerekirse; Hint ve Çinli firmaların yatırımlarından ve gelecek planlarının üye ülkeler faydasına da gerçekleştirileceğini ifade edilebilir. Xiaomi ve Alibaba gibi diğer çok uluslu firmaların yatırım yapmalarını söyleyebiliriz (Tünsoy, 2019:117).

Güney Afrika 2009 yılında küresel kriz kaynaklı önemli bir ölçüde küçülme yaşaması ile beraber 2010 ile 2011 yıllarında ciddi bir büyüme gerçekleşmesi ve büyüme oranları yüzde 3'leri geçmiştir. Ancak 2013 ile 2016 yıllarında büyüme oranları düşüş eğilimi göstermeye başlamıştır (Dündar, 2020:165).

### 2.2.1. Makroekonomik Performans

BRICS üye ülkelerinin makroekonomik performanslarına ilişkin bazı verileri tablolar üzerinden gösterilmiş olup her üye özelinde kısa bilgiler verilmiştir. İlk olarak Brezilya'nın bazı makroekonomik gösterilerine yer verilmiştir.

**Tablo 2.4:** Brezilya'nın Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019)

	2019
<b>Enflasyon Oranı %</b>	3,7
<b>İşsizlik Oranı %</b>	12,1
<b>Gayri Safi Milli Tasarruf %</b>	12,2
<b>İthalat ve İhracat (GSYİH Yüzdesi)</b>	29
<b>Toplam ihracat (milyar\$)</b>	224
<b>Toplam ithalat (milyar\$)</b>	177
<b>Dış Ticaret Hacmi(milyar\$)</b>	401
<b>GSYİH Büyümesi %</b>	1,1
<b>Mal ve Hizmet İhracatı (GSYİH%)</b>	14,3
<b>Mal ve Hizmet İthalatı (GSYİH%)</b>	14,7

**Kaynak:** (WEB\_9, 2021).

Grup üyesi Brezilya, Birleşmiş Milletler (BM), Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), Dünya Bankası, G-20 gibi birçok uluslararası kuruluşta yer almaktadır. Latin Amerika'nın en büyük, dünyanın ise dokuzuncu büyük ekonomisidir. Aynı zamanda Güney Ortak Pazarı'nın (MERCOSUR) kurucu üyesidir. Ekonomik serbestleşme sonrası özellikle otomotiv sanayii ve altyapı modernizasyonunda olumlu gelişmeler göstermiştir. Brezilya'nın makroekonomik durumu, artmakta olan iç tüketim ve yatırımlarla beraber istikrarlılığını sürdürmektedir. Bununla birlikte ticareti farklılaştırma stratejileri ve emtia bazlı ihracata bağımlılık gibi ticaret sorunları bulunmaktadır. Hükümetin uygulamış olduğu politikalar ile ülke ekonomisinin büyümesini sağlayarak enflasyon risklerine karşı da kontrol altına almaya çalışmaktadır (WEB\_10, 2021).

2019 yılını baz aldığımızda ihracat malları arasında ham petrol, soya fasulyesi, mısır, demir gibi ürünler ilk sıralarda yer almakta olup 225 milyar dolar ihracata ulaşmıştır. İhracatının gayri safi yurt içi hasılasına oranı ise 14,3'tür. İthalat ürünleri ise aynı yıl için araç parçaları, rafine edilmiş petrol, entegre devreler gibi toplam 177 milyar Dolar ithalata ulaşmıştır. İthalat ürünlerinin de gayri safi yurt içi hasılasına oranı 14,7 olarak gerçekleşmiştir. Brezilya'nın en çok ithalat ve ihracat yaptığı ülkelerden bir tanesi de grup üyesi olan Çin Halk Cumhuriyeti'dir. Dış ticaret hacmi 401 milyar Dolar'dır (WEB\_10, 2021). Tablo 2.4'te yer alan ekonomik göstergelere göre; Bir önceki döneme göre enflasyon oranı artmış olup yüzde 3,7 olarak görülmektedir. İşsizlik oranı ise görece azalarak yüzde 12,1 gerçeklemiştir. Aynı yıl içerisinde Brezilya, gayri safi milli hasılasını yüzde 1,1 olarak bir büyüme kaydetmiştir.

**Tablo 2.5:** Rusya'nın Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019)

	<b>2019</b>
<b>Enflasyon Oranı %</b>	4,5
<b>İşsizlik Oranı %</b>	4,6
<b>Kişi Başına GSYİH \$</b>	11,585
<b>İthalat ve İhracat (GSYİH Yüzdesi)</b>	49.1

**Tablo 2.5 Devam:** Rusya'nın Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019)

<b>Toplam ihracat (milyar\$)</b>	<b>481,286</b>
<b>Toplam ithalat (milyar\$)</b>	268,237
<b>Dış Ticaret Hacmi(milyar\$)</b>	667
<b>GSYİH Büyümesi %</b>	1,3
<b>Mal ve Hizmet İhracatı (GSYİH%)</b>	28,3
<b>Mal ve Hizmet İthalatı (GSYİH%)</b>	20,8

**Kaynak:** (WEB\_11, 2021).

Rusya Federasyonu, dünyanın en geniş ülkesi konumunda yer almaktadır. Geniş bir yüz ölçümü sebebiyle doğal kaynaklar, finans merkezleri ve emek arasında ciddi mesafeler söz konusu olabileceğinden dolayı bu durum ekonomik yönden dezavantaj olabilmektedir. İnsan gücüne ve yer altı kaynaklarına sahip olan Rusya, ekonomisinin yüzde 70'ini doğalgaz ve petrol ihracından oluşturmaktadır (WEB\_11, 2021). Aynı zamanda birincil alüminyum ve çelik gibi metallerin en büyük ihracatçısıdır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından itibaren mevcut doğal kaynaklardaki üretim, sürekli bir yükseliş göstererek sanayi sektörü, ağır sanayi tarafında gelişmiştir (WEB\_12, 2021).

BRICS üye ülkelerinden olan Brezilya ve Güney Afrika gibi enerji ve maden ihraç etmektedir. Son yıllarda bu ürünlerdeki fiyat artışları ekonomik göstergelerine ciddi bir destek gerçekleşmiştir (Tünsoy, 2019). İhracatını başlıca, ham petrol, doğal gaz, rafine edilmiş petrol, kömür ve demir gibi ürünlerinden elde etmektedir. Toplam ihracatı 481,286 milyar dolar olup gayri safi yurt içi hasılasına oranı 28,3'tür. Grup üyelerinden Çin ile yüzde 14 oranında bir ihracat gerçekleştirilmiştir. İthalatını ise otomobil ve otomobil parçaları, paketlenmiş ilaçlar, makine ve ekipman ürünleri başta olmak üzere 2019 yılında toplam 268 milyar dolardır. Yüzde 20 pay ile en fazla ithalatı, grup üyesi Çin Halk Cumhuriyeti ile gerçekleştirmiştir. Diğer önemli ticaret ortakları ise Almanya, Hollanda, ABD ve İtalya gelmektedir. İthalatının gayri safi yurt içi hasılasına oranı yüzde 20,8'dir. Aynı yıl içerisinde dış ticaret hacmi 667 milyar dolar olarak meydana gelmiştir. Ülkenin sahip olduğu 80 milyar kanıtlanmış ham petrol rezervi mevcuttur. Bu rezerv yüzde 5'lik bir pay ile dünya sıralamasında sekizincidir.

Kanıtlanmış doğalgaz rezervi ise 50.279 milyar m<sup>3</sup> ile zirvede yer almaktadır (WEB\_11, 2021).

Önceki dönemlere göre artış gösteren enflasyon oranı yüzde 4,5'tir. İşsizlik oranı nispeten gerileyerek 4,6 olmuştur. Gayri safi yurt içi hasılası yüzde 1,3 büyümüştür.

**Tablo 2.6:** Hindistan'ın Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019)

	<b>2019</b>
<b>Enflasyon Oranı %</b>	7,7
<b>İşsizlik Oranı %</b>	5,4
<b>Kişi Başına GSYİH (cari \$)</b>	2,099
<b>İthalat ve İhracat (GSYİH Yüzdesi)</b>	40
<b>Toplam ihracat (milyar\$)</b>	323
<b>Toplam ithalat (milyar\$)</b>	480
<b>Dış Ticaret Hacmi(milyar\$)</b>	803
<b>GSYİH Büyümesi %</b>	4,2
<b>Mal ve Hizmet İhracatı (GSYİH%)</b>	18,4
<b>Mal ve Hizmet İthalatı (GSYİH%)</b>	21,1

**Kaynak:** (WEB\_13, 2021).

Dünya sıralamasında ikinci sırada yer alarak en yüksek nüfuslu ülkesi olan Hindistan, Güney Asya'daki en geniş yüz ölçümü ve bölgesel potansiyeli ile dikkat çekmektedir (Aşçı, 2019:41). Tarım açısından oldukça zengin bir ülkedir ve nüfusun büyük bir bölümü tarım alanında çalışmaktadır. Bu yüzden ülkenin iklim hareketlerinin ekonomiye etkisi bulunmaktadır. Ülkenin önemli madenleri kömür ve demir olarak yer almaktadır. Yüksek nüfustan dolayı ülkenin kaynak ihtiyacı yetersiz kalmaktadır. Petrol ve doğalgazın çoğunluğunu ithal ederek sağlamaktadır. İthalat ürünleri arasında yer alan, binek araçlar, ilaçlar, otomotiv aksam ve parçaları, elektronik eşyalardır. En fazla

ithalatı, yüzde 14 ile grup üyesi Çin arasında gerçekleşmiştir. Toplam ithalatı 480 milyar dolar gerçekleşerek gayri safi yurt içi hasılasına oranı yüzde 21,1'dir. İhracatı önceki dönem ile yakın seviyelerde 323 milyar dolardır. Dış ticaret hacmi gerileyerek 803 milyar gerçekleşmiştir. Ülkenin ihracat ürünlerini ise rafine petrol, mücevher, ilaçlar, binek araçlar, otomotiv aksamlarıdır. Ticaret ortakları, grup üyesi Çin, Birleşik Arap Emirlikleri, ABD ve Suudi Arabistan'dır (WEB\_13, 2021). Ülkenin işsizlik ve enflasyonu önceki dönemlere göre artış göstermiş olup enflasyon oranı yüzde 4,9'lardan yüzde 7,7 seviyesine yükselmiştir. Ülkenin yükselen büyüme trendi güç kaybederek yüzde 4,2'lik bir büyüme gerçekleşmiştir.

**Tablo 2.7:** Güney Afrika'nın Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019)

	2019
<b>Enflasyon Oranı %</b>	4,1
<b>İşsizlik Oranı %</b>	28,2
<b>Kişi Başına GSYİH(cari \$)</b>	6,001
<b>İthalat ve İhracat (GSYİH Yüzdesi)</b>	59,2
<b>Toplam ihracat (milyar\$)</b>	90
<b>Toplam ithalat (milyar\$)</b>	88
<b>Dış Ticaret Hacmi(milyar\$)</b>	179
<b>GSYİH Büyümesi %</b>	0,2
<b>Mal ve Hizmet İhracatı (GSYİH%)</b>	29,9
<b>Mal ve Hizmet İthalatı (GSYİH%)</b>	29,4

**Kaynak:** (WEB\_14, 2021).

BRICS grubuna en son katılan üye ülkesi olan Güney Afrika, Afrika kıtasının en büyük ekonomilerinden biridir. Doğal kaynaklar bakımından zengin ve tarıma elverişli topraklara sahiptir. Altın, platin, kömür, elmas, gümüş, demir ve kromdur (WEB\_14, 2021).

Güney Afrika ekonomisi büyük oranla madencilik ve sanayiye dayanmaktadır. Aynı zamanda gelir eşitsizliğinin en yüksek oranda gerçekleştiği ülkesi olarak yer almaktadır (Ağır & Yıldırım, 2015:44). Yabancı yatırımcı hususunda oldukça cazip bir ülkedir. Yatırımcılara sunmuş olduğu teşvikler, ulaşım, enerji, üretim alanlarında yatırımlar ve özel ekonomik alanlar ile çaba göstermektedir. Altyapı yatırımlarını ön plana alarak bilgi iletişim, şehirleşme akıllı kentler ve tarımsal faaliyetlerde ciddi yatırım ve gelişim hareketleri söz konusudur (WEB\_14, 2021).

BRICS üyelerinden Çin Halk Cumhuriyeti ve Hindistan başta olmak üzere ekonomik ilişkileri üye ülkeler ile giderek artmaktadır. Güney Afrika Cumhuriyeti'nin BRICS üyelerine olan talepleri ve ilişkileri, üye ülkelerin Güney Afrika Cumhuriyeti'ne olan ilişkisinden oldukça fazladır (Battal & Akan, 2019:8-9).

Ülkenin başlıca ticari ortakları, başta grup üyesi olan Çin Halk Cumhuriyeti yer almaktadır. Ardından Amerika Birleşik Devleti, Almanya, Birleşik Krallık, Japonya ve diğer BRICS üye ülkesi Hindistan'dır. İhracat ürünleri, elmas, otomobil, altın, kıymetli taş ve metal, demir ve çelik olup toplam ihracatı bir önceki döneme göre azalarak 90 milyar dolardır. Gayri safi yurt içi hasılasına oranı yüzde 29,9 olarak gerçekleşmiştir. İthalat ürünleri ise, makine ve cihazlar, mineral yakıtlar ve yağlar, elektrikli makineler ve motorlu kara taşıtları otomobiller yer almaktadır. 2019 toplam ithalatı 88 milyar dolar ve gayri safi yurt içi hasılasına oranı yüzde 29,4'tür. Ülkenin önceki dönemlere göre azalan toplam ticaret hacmi ise 179 milyar dolar gerçekleşmiştir. Güney Afrika'nın sahip olduğu yüksek işsizlik artış göstermekte olup yüzde 28,2 seviyelerine gelmiştir ve büyüme performansı negatif etkilenecek düşüş trendinden çıkamamış yüzde 0,2'lik bir büyüme gerçekleşmiştir. (Bkz: Tablo No:2.7).

**Tablo 2.8:** Çin Halk Cumhuriyeti'nin Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019)

	2019
<b>Enflasyon Oranı %</b>	2,9
<b>İşsizlik Oranı %</b>	4,3
<b>Kişi Başına GSYİH(cari \$)</b>	10.216

**Tablo 2.8 Devam:** Çin Halk Cumhuriyeti'nin Bazı Ekonomik Göstergeleri (2019)

<b>İthalat ve İhracat (GSYİH Yüzdesi)</b>	<b>35,7</b>
<b>Toplam ihracat (milyar\$)</b>	2500
<b>Toplam ithalat (milyar\$)</b>	2070
<b>Dış Ticaret Hacmi(milyar\$)</b>	4568
<b>GSYİH Büyümesi %</b>	5,9
<b>Mal ve Hizmet İhracatı (GSYİH%)</b>	18,5
<b>Mal ve Hizmet İthalatı (GSYİH%)</b>	17,3

**Kaynak:** (WEB\_15, 2021).

Çin Halk Cumhuriyeti, mineraller ve madenler konusunda oldukça zengin bir ülkedir. Yeraltı kaynaklarında altın ve kömür rezervlerinde dünya sıralamasında birincidir. Bu bağlamda en fazla kömür üreticisi ve tüketicisidir. Toplam enerji ihtiyaçlarının yüzde 70'ini kömürden sağlamaktadırlar. Ülkenin yer altı kaynaklarından olan doğal gaz ve petrole sahip olmalarına karşın ciddi bir ham petrol ithalatı gerçekleştirmektedir. Diğer gerçekleştirdiği önemli ithalat malları, entegre devreler, elektrikli makine ve cihazlar, demir, doğal gaz, otomobil ve altındır. Toplam 2,07 trilyon dolar ithalat ile dünya sıralamasında ikincidir. Mal ve hizmet ithalatının gayri safi yurt içi hasılası oranı yüzde 17,3'tür. İthalat ortakları Güney Kore, Tayvan, Japonya, Avustralya ve Amerika Birleşik Devletleri ile yüksek hacimlere sahiptir.

Dünya ihracatında dünya sıralamasında lider olan Çin Halk Cumhuriyeti 2019 yılında toplam 2,49 trilyon dolar ile yükseliş trendine devam etmektedir. En fazla dış ticaret fazlası veren ülke konumundadır. Toplam dış ticaret hacmi 4568 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Mal ve hizmet ihracatının gayri safi yurt içi hasıla oranı yüzde 18,5'tir. Önemli ihracat malları, elektrik elektronik makine ve cihazlar, mekanik cihazlar, telefonlar, plastik ürünler, otomobil ve aksesuarlarıdır. İhracat gerçekleştirdiği ülkelere en büyük hacmi sırasıyla, Amerika Birleşik Devletleri, Hong Kong, Japonya, Vietnam'dır. Dünyanın en büyük ekonomilerinden ilk üçte yer almaktadır. İşsizlik oranı geçen

döneme göre aynı seviyede yüzde 4,3 olarak tekrarlamıştır. Kişi başına düşen gayri safi yurt içi hasıla oranı artış göstermektedir. Ekonomik büyümesi nispeten azalış göstermiş olsa da yüzde 5,9 olarak gerçekleşmiştir (Bkz: Tablo No:2.8).

**Tablo 2.9:** BRICS Ülkelerinin Bazı Makroekonomik Göstergeleri

	Brezilya	Rusya	Hindistan	Güney Afrika	Çin	Dünya
<b>Enflasyon Oranı</b>	3,7	4,5	7,7	4,1	2,9	2,1
<b>İşsizlik Oranı %</b>	12,1	4,6	5,4	28,2	4,3	5,6
<b>Kişi Başına GSYİH \$</b>	8,717	11,585	2,099	6,001	10,216	11,433
<b>İthalat ve İhracat (GSYİH Yüzdesi)</b>	29	49,1	40	59,2	35,7	56,9
<b>Toplam ihracat(milyar\$)</b>	224	481,286	323	90	2.500	180.718
<b>Toplam ithalat(milyar\$)</b>	177	268,237	480	88	2070	210.261
<b>Dış Ticaret Hacmi(milyar\$)</b>	401	667	803	179	4568	390.979
<b>GSYİH Büyümesi %</b>	1,1	1,3	4,2	0,2	5,9	2,3
<b>Mal ve Hizmet İhracatı (GSYİH%)</b>	14,3	28,3	18,4	29,9	18,5	30,5
<b>Mal ve Hizmet İthalatı (GSYİH%)</b>	14,7	20,8	21,1	29,4	17,3	29,8

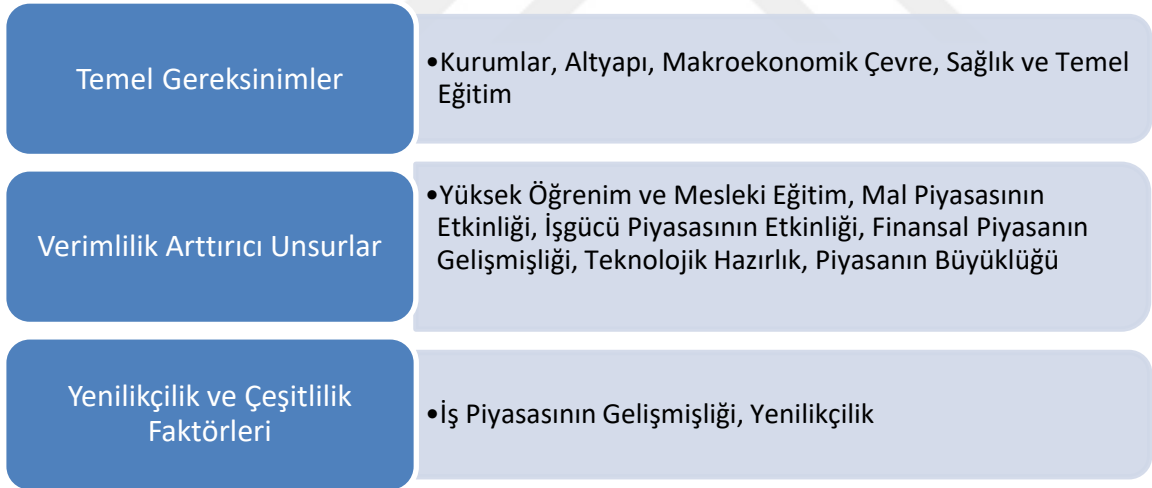
**Kaynak:**(WEB\_16, 2021).

Sonuç olarak BRICS grubu içerisinde ülkelerin birbirleri ile karşılaştırmasını tablo 2.9'da yer alan bazı makroekonomik göstergelerinden ifade etmek gerekirse; Yüksek enflasyona sahip ülke Hindistan olurken en az enflasyon oranı ise Çin'de

gerçekleşmiştir. İşsizlik oranı oldukça fazla olan üye ülke Güney Afrika'dır. Aynı zamanda grup içerisindeki en fazla ihracat (GSYİH%) ve ithalat (GSYİH%) oranının sahibi de Güney Afrika'dır. En fazla büyüme gerçekleştiren Çin Halk Cumhuriyeti'dir.

## 2.2.2. Küresel Rekabet Endeksleri

Ülkelerin rekabet güçlerine göre sınıflandırdığı Küresel Rekabet Endeksleri, Dünya Ekonomik Forumu (World Economic Forum) tarafından 1979 senesinden beri düzenli olarak raporlar halinde hazırlanıp yayımlanmaktadır. İlgili raporda ülkelerin ekonomik olarak gelişmelerinin temel sebeplerini anlayabilmek hususlarında katkılar sunmaktadır ve negatif gelişim gösteren ülkelerin sebeplerini karşılaştırarak anlamlandırmaya çalışarak bilgilendirmektedir. Endeksin son derece titizlikle, detaylı, rekabetçilik hususunda mikro ekonomik ve makro ekonomik düzeylerine odaklanarak analizleri oluşturan bir özelliği mevcuttur. Ülkelerin rekabet gücünü etkileyen birçok bileşenlerin ağırlıklı ortalamasıdır. Endeksin bileşenleri üç ana faktör ve bunlara bağlı 12 alt faktörler ile beraber oluşmaktadır (Battal & Akan, 2019:15).



**Şekil 2.3:** Küresel Rekabet Endeksi

**Kaynak:** (Schwab, 2019)

**Tablo 2.10:** BRICS Grubu Küresel Rekabet Endeks Karşılaştırması (2019)

	<b>Çin Halk Cumhuriyeti</b>	<b>Rusya Federasyonu</b>	<b>Güney Afrika</b>	<b>Hindistan</b>	<b>Brezilya</b>
<b>Küresel Rekabet Endeksi</b>	73,9	66,7	62,4	61,4	60,9
<b>İnsani Gelişme Endeksi</b>	0,76	0,82	0,71	0,65	0,77
<b>Refah Endeksi</b>	60,0087	57,46	56,68	54,31	59,18
<b>Eğitim Endeksi</b>	0,66	0,82	0,72	0,55	0,69
<b>Ekonomik Özgürlük Endeksi</b>	58,4	58,9	58,80	55,20	51,9

**Kaynak:** (WEB\_17, 2021).

Dünya Ekonomik Forum (World Economic Forum), 2019 yılında yayınlamış olduğu raporda, BRICS grubu içerisindeki üye ülkelerin Küresel Rekabet Edilebilirlik Endekslerine dair bilgiler yayımlamıştır (Bkz: Tablo No:2.10). Dünya sıralamasında 28. sırada yer alan Çin'in puanı 73,9 olup grubun ilk sırasında yer almaktadır. 66,7 ile Rusya dünya sıralamasında 43, Güney Afrika 60. Sırada, Hindistan 61,4 puan ile grupta dördüncü dünya listesinde 68.'dir. Brezilya 60,9 puanıyla nispeten iyi performans gösteremeyen ülke konumunda görünmekte 71. sırada bulunmaktadır (Schwab, 2019).

İnsani Gelişim Endeksi, bireylerin daha iyi koşullarda yaşamlarını sürdürebilmesi, ömür döneminin daha uzun ve sağlıklı olmasını, eğitim okur yazarlığı gibi yaşam seviyeleri için hazırlanan bir endekstir. Bu endeks ile birlikte ülkenin gelişmişlik seviyesi hakkında bilgi sahibi olabiliriz. 1 – 0,8 arasındaki değer alan ülkeler çok yüksek gelişmiş, 0,79 – 0,7 arası yüksek gelişmiş, 0,69 – 0,55 orta gelişmiş ve 0,54 altı değer alan ülkeler ise düşük gelişmişlik kategorisinde yer almaktadır. BRICS

grubunda ise, Rusya 0,82 ile çok yüksek gelişmiş, Brezilya, Çin Halk Cumhuriyeti, Güney Afrika Cumhuriyeti yüksek gelişmişlik ve Hindistan orta gelişmişlik kategorisinde bulunmaktadır.

Ülkelerin refah içerisinde yaşamlarını sürdürebilmeleri için dikkat etmesi ve geliştirmesi gereken birçok endeks vardır. Bunlardan biri de eğitimidir. Ülkenin eğitime verdiği önem ekonomik gelişim ve yaşam kalitesinin ölçümlerinde belirleyici bir etkiye sahiptir. Eğitim endeksi ise yetişkinlerde eğitim süresi ve çocukların beklediği eğitim döneminin ortalaması ile tespit edilmektedir. Her iki koşul için karşılık gelen maksimum seviyelerinde ölçeklendirilerek elde edilen endeksi ifade eder. Grup ülkelere baktığımızda ise Rusya'nın 0,82 oran ile grup içerisinde en fazla değeri aldığı görülmektedir. Hindistan ise grup içerisinde en düşük değere sahiptir (Bkz: Tablo No:10).

Ekonomik olarak özgür olan toplumlarda hükümet, emeğin ve sermayenin özgür bir şekilde dolaşımına izin vermesi, devamlılığın sürmesini sağlamalı fakat sınırlandırılması ve/veya zorlaştırması ile alakalı kararlar almamalıdır. Bu bağlamda ülkelerin ekonomik özgürlükleri konusunda endeks değerleri incelenerek değerlendirilir. Endeksin maksimum değeri 100'dür. Üye ülkelerin birbirleriyle oranları oldukça yakındır. Çin, Güney Afrika ve Rusya ekonomik özgürlük endeksinde paralel değerlere sahiptirler.

### **2.3. DÜNYADA VE BRICS ÜLKELERİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE GELİŞİMİ**

Otomotiv sektörü, uluslararası ticarete ülkeler için önemli bir öneme sahiptir. Geçmişten bugüne dek uluslararası ticaretin büyümesindeki payı ve gelişimi sebebiyle dünya ekonomisinde lokomotif olarak görülmektedir. Karayolu taşıtları ve bu taşıtların üretimindeki kullanılacak ara malları inşa eden sanayii alanı olarak ifade edilmektedir. Araç, kendi üretim program süreçlerini tamamlayarak nihai hale gelmesine ana sanayii, bu üretilecek araç için gerekli olan kendi üretim program süreci haricindeki malların üretimine ise yan sanayi olarak sınıflandırılmaktadır. Dolayısı ile sektörler arası birçok etkileşim söz konusudur. Bunlar; Petro-kimya, lastik, cam ve demir-çelik gibi başlıca

ürünlerin alıcısı ve aynı zamanda teknolojik gelişimin iyileştirilmesinde doğrudan bir etkisinin bulunması görülmektedir. Turizm, inşaat ve alt yapı ile tarım ulaştırma sektörlerindeki ihtiyaç duyulan motorlu araçlar, otomotiv sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Otomotiv sektöründeki değişimler, doğrudan veya dolaylı istihdama katkısı, ortaya çıkan katma değer, ülkelerin ekonomisine ve kalkınmalarına etkilerinden dolayı yakından ilgilendirmektedir (Görener & Görener, 2008).

### **2.3.1. Dünyada Otomotiv Sektörü ve Görünümü**

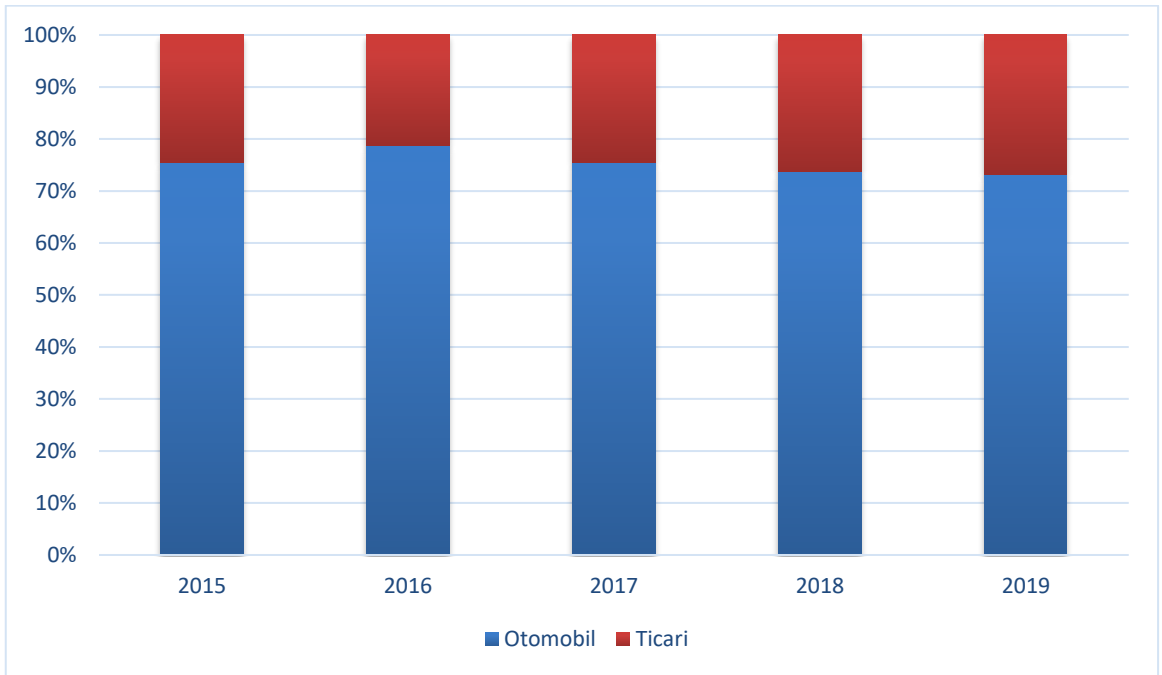
Dünya üzerinde en fazla yatırımın gerçekleştiği sektörlerden birisi olan otomotiv sektörü 1900'lü yılların başında kurulmuş olup Almanya ve Fransa öncülüğünde Avrupa'da ortaya çıkarak Amerika Birleşik Devletleri'nde gelişim süreci devam etmiştir. Otomobil, otobüs, minibüs, traktör, kamyon vb. sektör içerisinde yer almış olsa da en büyük pay otomobil üretiminindir.

Ulusal savunma sanayii gelişiminde oldukça önemli yeri olan otomotiv sektörü, ana ve yan sanayii gelişimleri sayesinde dış bağımlılığın düşmesine katkı sağlayarak bu alanda katkılar sunmaktadır. Bu sebeple, ülkeler için oldukça anahtar bir sektör olan otomotiv sektörüne özel planlamalar ve destekler sağlamaktadırlar. Nitekim ekonomik daralmalar ve krizlerde ilk etkilenen sektörler arasında yer almasından dolayı hükümetlerin politikalar ile desteklemesi kaçınılmazdır (Şah, 2007).

Dünya otomotiv sektöründe yer alan firmalar, birleşme yoluyla sayıları her geçen yıl azalma göstermektedir. Firmalar karlılıklarını arttırmak için üretim yerlerini genişletip bölgesel yatırımlar gerçekleştirmektedirler. Bu bölgeler genellikle maliyetin düşük olduğu pazara yakın az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler olarak tercih edilmektedir. Yatırımın yapıldığı ülkeler için olumlu bir gelişme olmakla birlikte vergi gelirleri, teknolojik transfer, ekonomik kalkınmasında ve istihdamında önemli katkılar sağlamaktadır.

Sektörün ihracat ve ithalattaki performans etkilerinden dolayı ülkelerin, dış ticaret ve ödemeler dengesi ile doğrudan bir ilişki içerisinde. Ayrıca sektördeki işlemlerin kesintisiz bir kayıt sürecinde gerçekleşmesi ülkeler için vergilerin kayıpsız olarak toplanabilmesini ve incelenmesini sağlayarak ekonomik ve bütçedeki payını arttırmaktadır (Başbuğ, 2017).

Uluslararası boyutta ciddi bir rekabet sağlayan otomotiv sektörü, daha öncesinde çoğunluklu olarak fiyat rekabeti ön plana çıkmakta iken mevcut dönemde fiyatla birlikte kalite, ürün fazlalığı ve geleceğe yatırım rekabet edilebilirlik bakımından oldukça önemli değerler haline gelmiştir. Ürün geliştirme, marka ve model çıkartma ön plana gelmiş olup yapılan geliştirmeler ile Ar-Ge harcamaları önemini arttırarak yükselmiştir. Güvenlik, yakıt performansı, alternatif yakıt kullanımları, yüksek teknolojiye entegre, çevresel etkiler gibi farklı alanlar ile araştırma geliştirme harcamaları artmıştır (Otomotiv Sektör Raporu, 2019).



**Şekil 2.4:** Yıllara Göre Otomotiv Sektör Üretim Oranları 2015-2019

**Kaynak:** (WEB\_18, 2021).

Şekil 2.4'te yıllara göre dünya otomotiv sektöründeki üretim verileri yüzdesel olarak gösterilmiştir. Otomobil ve ticari araç olarak üretim sınıflandırılmaktadır. Üretimin en büyük bölümünü yüzde 70'in üzerinde gerçekleşmiş olan otomobil sınıfı oluşturmaktadır. Ticari araçlarda ise daha az üretim gerçekleştirilmiştir. Ticari araçlar sınıfına hafif ticari araçlar, ağır kamyonlar, otobüsler vb. içerisinde bir bütün olarak alınmaktadır. 2017 yılında 73 milyondan fazla otomobil ve 23 milyondan fazla ticari araç üretilerek toplam 97 milyon 303 bin adet araç üretilmiştir.

Dünyada otomotiv üretiminin 2019 yılı itibariyle yaklaşık yüzde 54'ü Asya-Okyanusya bölgesinde gerçekleşmiştir. Bu bölgede, geçen yıla oranla yüzde 6 azalarak

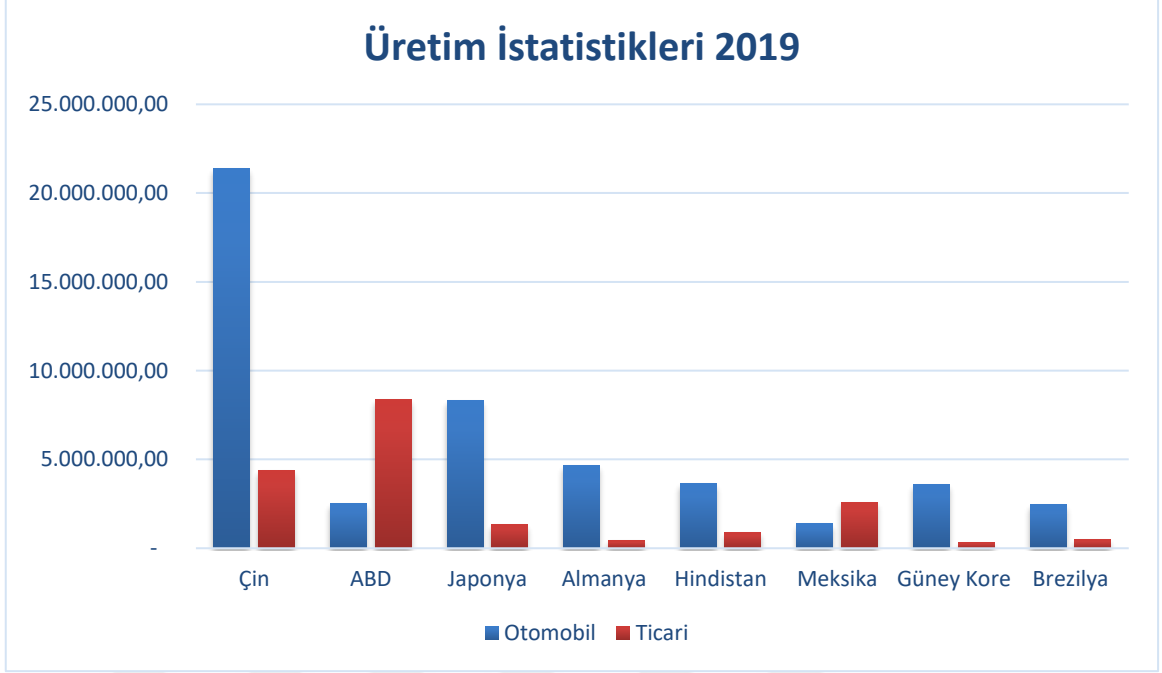
49 milyon 266 bin adet üretim sağlanmıştır. Bölgeler açısından değerlendirildiğinde, en fazla üretimin Asya-Okyanusya bölgesinde gerçekleştirildiği görülmektedir. Üretimde diğer yüksek üretim gerçekleştiren önemli bölgeler ise yüzde 19 oran ile Avrupa Birliği (27 ülke) ve yüzde 18 oran ile Kuzey Amerika Bölgeleri gelmektedir. Bu üç bölgenin toplam üretimleri, diğer bölgelerden oldukça fazladır. (OSD Küresel Değerlendirme Raporu, 2018) Asya-Okyanusya grubu içerisinde yer alan ülkeler şöyledir; Avustralya, Bangladeş, Çin, Endonezya, İran, Hindistan, Japonya, Malezya, Pakistan, Güney Kore, Filipinler, Tayvan, Vietnam ve Tayland'dan oluşmaktadır. Aşağıdaki tablo 2.11'de bölgesel toplam üretim değerlerine yer verilmiştir.

**Tablo 2.11:** Dünya Otomotiv Üretimi Bölgesel 2018-2019

<b>Bölgeler</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>Değişim</b>
<b>Asya – Okyanusya</b>	52.656.826	49.266.873	-6,4
<b>Avrupa Birliği (27)</b>	18.604.079	17.735.151	-4,7
<b>Kuzey Amerika</b>	17.424.475	16.783.398	-3,7
<b>Diğer Avrupa</b>	3.658.461	3.576.931	-2,2
<b>Güney Amerika</b>	3.423.143	3.319.361	-3,0
<b>Afrika</b>	1.102.036	1.105.147	0,3
<b>Toplam</b>	96.869.020	91.786.861	-5,2

**Kaynak:** (WEB\_19, 2021).

Otomotiv sektöründeki üretim ağı dünya çapında yayılmış olsa da dönemsel olarak pazar paylarında değişimler söz konusudur. 2019 yılı itibariyle dünyadaki otomotiv üretiminin belirli ülkelerde yoğunlaştığı görülmektedir. Toplam üretilen otomobil ve ticari araç sayısı bir önceki yıla göre yüzde 5 azalarak 91 milyon 787 bin adet gerçekleşmiştir. İlk 8 ülke ise şöyledir; Çin, Amerika Birleşik Devletleri, Japonya, Almanya, Hindistan, Meksika, Güney Kore, Brezilya olarak sıralanmıştır (WEB\_18, 2021).



**Şekil 2.5:** Ülkelerin Üretim Oranları 2019  
**Kaynak:** (WEB\_18, 2021).

Şekil 2.5'te ise ülke bazında 2019 yılı itibariyle üretilmiş olan otomobil ve ticari araçların yüzdesel olarak oranını görmekteyiz. Otomobil üretimi dünya ortalaması yüzde 70 üzerinde gerçekleşmektedir. Toplam üretimin yüzde 28'ini Çin Halk Cumhuriyeti gerçekleştirmiş. İkinci sırada Amerika Birleşik Devletleri toplam üretimin yüzde 12'sini sağlamıştır. Ticari araç üretimleri otomobil üretiminden fazla olan ülkelere, Amerika Birleşik Devletleri yaklaşık 8 milyon, 2 milyon 605 bin adet ile Meksika ön plana çıkmaktadır. Milyon bazında ticari araç üretimlerini ise ABD, Çin 4 milyon 360 bin, Meksika, Kanada 1455, Japonya ve Tayland ülkeleri dikkat çekmektedir. Otomobil üretiminde ise Çin, 21 milyon 360 bin adet üretim, Japonya 8 milyon 329 bin adet üretim ve 4 milyon 661 bin adet üretim ile Almanya gerçekleştirmektedir.

ABD ve Avrupa ülkelerinde geçmiş dönemlere göre üretim ve satış adetleri düşme trendi göstermekte olup daha sade üretim koşullarının giderek çoğaldığı Asya ülkelerinde üretim ve satış adetlerinde yükselme görülmektedir (Araz, 2020).

### 2.3.2. BRICS Ülkelerinde Otomotiv Sektörü

Dünya otomotiv pazar ve üretiminin yoğun bir şekilde Asya ülkelerine kayması, BRICS üye ülkelerinin payını oldukça arttırmaktadır. Geçmiş dönemlere göre otomotiv üretiminde oldukça artış gösteren ülkeler arasında BRICS grubu yer aldığı görülmektedir. 2019 yılı üretimi gerçekleşmiş olan 91 milyon 787 bin adet taşıtın 35 milyon 354 bin adetini üye ülkeler gerçekleştirmişlerdir. BRICS üretim toplamı, toplam üretim değerinin yüzde 38,71'ini oluşturmaktadır. Tablo 2.12'de BRICS Ülkelerinin Otomotiv Üretim Adetlerine yer verilmiş olup 2019 yılı baz alınmıştır. Dünya üretiminde ve grup içerisinde lider üretime sahip ülke Çin yaklaşık 26 milyon adet araç üretim ile dikkat çekmektedir. En az ticari araç üretimini 283 bin 318 adet ile grup içerisinde Güney Afrika gerçekleştirmiştir. Toplam üretimi ise 631 bin 983 adettir.

**Tablo 2.12:** BRICS Ülkelerinin Otomotiv Üretim Adetleri (2019)

Ülke	Otomobil	Ticari Araç	Toplam Üretim Adeti
Brezilya	2.448.490	496.498	2.944.988
Rusya	1.523.594	196.190	1.719.784
Hindistan	3.623.335	892.682	4.516.017
Çin	21.360.193	4.360.472	25.720.665
Güney Afrika	348.665	283.318	631.983
Dünya	67.149.196	24.637.665	91.786.861

**Kaynak:** (WEB\_18, 2021).

Brezilya, 2019 yılında 2 milyon 448 bin 490 adet otomobil, 496 bin 498 adet ticari araç ile toplam 2 milyon 944 bin 988 adet üretim gerçekleştirerek bir önceki yıla göre 2,2 artış sağlamıştır. Ülkenin otomotiv üretim hacmi yıllara göre artış göstererek büyümektedir. 2014-2016 yılları arasında negatif büyüme gösterirken 2017 yılında

yüzde 25,2'lik rekor bir büyüme üretimi gerçekleştirmiştir. Ticari araç üretimi otomobil üretimine göre düşük bir paya sahip olsa da her geçen dönem ticari araç üretiminde artış göstermektedir. Önemli bir endüstriyel güç olan Brezilya, serbestleşmeyle birlikte otomotiv sanayi ve altyapı gelişiminde özelleştirme ve doğrudan yabancı yatırımlardan dolayı oldukça önemli gelişmeler göstermiştir. Ülkenin ekonomik büyümesinin sürmesi ve gelişimi için hükümetin desteklemiş olduğu çeşitli teşvikler, otomotiv sektöründeki yatırımları arttırmıştır. Üretimde yerli katkı oranına göre hammadde ithalatında gümrük vergilerinde çeşitli avantajlar sağlanmıştır (İşbitren, 2018). Birçok büyük markanın ülkeye gelmesiyle beraber dokuz farklı bölgede üretim tesisleri oluşturulmuştur. En fazla üretimin gerçekleştiği bölge, yüzde 40 ile Sao Paulo bölgesidir. Ekonomiye ciddi katkıları olan otomotiv sektörü nüfusun yaklaşık yüzde 21'ine istihdam yaratmaktadır. Ayrıca ülkenin ihracat ve ithalatında önemli yere sahiptir (WEB\_10, 2021).

Rusya, 2019 yılında 1 milyon 523 bin 597 adet otomobil, 196 bin 190 adet ticari araç ile toplam 1 milyon 719 bin 784 adet üretim gerçekleştirerek bir önceki yıla göre 2,8 azalma sağlamıştır. Aynı yıl itibariyle dünya sıralamasında 13. olarak listede yer alırken grup içerisinde dördüncüdür. 2015 ve 2016 yıllarında toplam otomotiv üretimi, Asya ülkelerinde yaşanmış olan ekonomik kriz kaynaklı ve azalmış olan iç talep doğrultusunda düşüş gerçekleşmiştir. Ülkenin otomotiv üretim hacmi 2017 yılında ciddi bir sıçrayış yaşayarak bir önceki döneme göre yüzde 19 büyüme gerçekleştirmiştir ve 2,58 milyar dolar ihracat sağlamıştır. Üretim adetleri artmış olsa da son yıllarda yüksek bir üretim hacmi gösterememiştir. Ticari araç üretimleri ise 2017-2018 yıllarında ciddi bir artış göstermiştir. Ülkenin marka değeri yüksek, GAZ, AvtoVAZ, Sollers, PAZ gibi önemli üretici firmaları bulunmaktadır. AvtoVAZ grubu gelir açısından en fazla binek üretim gerçekleştiren yerel üretim firmasıdır. Ağır araç üretiminde ise GAZ grubu ön plandadır. Ayrıca ülke hükümeti, otomotiv sektörünü verimli hale getirmek ve üretimin artmasını sağlamak için çeşitli destekler ve olanaklar sunmaktadır. Öncelik hedefi ise millileştirmedir. Dışa bağımlılığın azalması için sektörde yerli üretim değerinin oluşması, büyümesi ve ithalatı düşürmesi amaçlanmaktadır. Bu amaçla çeşitli yatırım bölgeleri oluşturularak bu bölgelerde yapılacak yatırımlarda devlet, vergi ve üretim destekleri sunmaktadır. Bölgelerdeki hazır altyapı ve ulaşım kolaylıkları ayrıca ön plandadır (Bektaş & Konca, 2019).

Dünyadaki önemli otomotiv üretim hacmine sahip Hindistan, 3 milyon 623 bin 335 adet otomobil, 892 bin 682 adet ticari araç ile toplam 4 milyon 516 bin 17 adet üretim gerçekleştirmiş olup bir önceki döneme göre yüzde 12,2 azalış ile yükselen üretim trendi düşüğe geçmiştir. Otomotiv üretim adetinde dünya sıralamasında beşinci, grupta ikinci olarak yer almaktadır. Ticari araç üretiminde dünyada yedincidir. 2018 yılında 1 milyon seviyesinde rekor ticari araç üretimi gerçekleştirmiştir. Ülkede büyük firmalar yer almaktadır. Yan sanayi yatırımları önemli katkı sağlamaktadır. Otomotiv Sektörü, ülke ekonomisi için oldukça önemli ve merkezinde yer almaktadır. Otomobil sektörü, sanayi Gayri Safi Yurt İçi Hasıla'sının yüzde 26, genel Gayri Safi Yurt İçi Hasıla'sının ise yüzde 7,1'ini oluşturmaktadır. Sektör ekonomi için ayrıca ciddi istihdam sağlamaktadır. 8 milyon kişiye doğrudan, dolaylı olarak da 29 milyon kişiye istihdam oluşturduğu ifade edilmektedir. Üretimin yoğun olmasına rağmen yüksek gümrük vergilerinden dolayı sektörde ithalat oranları düşük kalmaktadır. Binek otomobiller, yan sanayi ürünleri ve aksam parçaları önemli ithalat ürünleri arasındadır. 2018-2019 yılları arasında otomotiv sektöründe ihracatı 84 bin dolar gerçekleşmiş olup toplam ürün ihracatının yüzde 8'ine denk gelmektedir. Sektörün etkisi, ülkenin ticaret dengesi için olumlu etkiler sağlamıştır. Ülke, sektörde 2026 yılına kadar GSYİH'ya yüzde 12 katkı sağlayabilmeyi ve doğrudan/dolaylı istihdamını da yaklaşık 65 milyon seviyelerine getirmeyi hedeflemektedir (WEB\_20, 2021).

Dünya üretiminde ve grup içerisinde lider olan Çin Halk Cumhuriyeti, 21 milyon 360 bin 193 adet otomobil, 4 milyon 360 bin 472 adet ticari araç ile toplam 25 milyon 720 bin 665 adet üretim gerçekleştirmiştir. Lider konumda olmasına rağmen üretim hacmi geçen yılına göre yüzde 7,5 gerilemiştir. 2017 yılında 29 milyon ile en fazla üretimi gerçekleştirdikten sonra düşüş göstermektedir. 2016 yılında göstermiş olduğu yüzde 14,5'lik büyüme performansını henüz tekrar yakalayamamıştır. Gayri safi yurt içi hasılasının artması hükümetin destekleri ile ciddi büyüme sağlayan Çin, dünyanın en büyük pazarı noktasına gelmiştir. Otomobil ve ticari araç üretim hacimleriyle de en büyüğüdür. En fazla ticari araç üretimini aynı dönem (2019) içerisinde gerçekleştirmiştir. Ülkenin yüksek hacmi ve düşük ücretli işgücü büyümesindeki etkileri arasındadır. Sektörün büyük kısmı yerli OEM (Original Equipment Manufacturer)'lere aittir. Büyük markaların başında gelen General Motors ve Volkswagen, OEM'ler ile ortaklık içerisinde üretimlerini gerçekleştirmektedir.

Ülkedeki Asyalı üreticileri ise Toyota, Honda, Nissan, Chevy yer almaktadır. En fazla ihracat ile yerel üretimde lider olan üretici Chery'dir. Sektörde kısmi durumlar haricinde üretici firmaların üretimde yerli parça kullanım zorunluğunu bulunmaktadır (OİB, 2011). Çin iç Pazar potansiyelini stratejik kullanması sayesinde ülkedeki otomotiv sektörüne önemli yatırımcıları çekmesi ve yerli üretimde gerek rekabeti gerekse yerli üretime teknoloji transferlerinde bu yatırımcı firmalardan faydalanmayı başarmıştır (On Birinci Kalkınma Planı(2019-2023), 2018).

Afrika Kıtasının en büyük üreticisi olan Güney Afrika, 2019 yılında 348 bin 665 otomobil, 283 bin 318 ticari araç ile toplam 631 bin 983 araç üretimi ile geçen yıla göre yüzde 3,5 büyüme gerçekleştirmiştir. Grubun en az üretim gerçekleştiren ülkesidir. 2015 yılındaki gerçekleşen yüzde 8,8'lik büyümeyi henüz tekrar yakalayamamışlardır. Büyüme gösteren ülkeler arasında 6.sırada olup dünya üretiminde 23.sıradadır. Sektörün istihdama etkisi, sağladığı katma değer, üretim süreçlerindeki tedarik hareketlenmeleri ülke ekonomisi için önemlidir. Ülkenin otomotiv ihracatı son dönemlerde 9 ila 11 milyar dolar arasında olup gözlenmektedir. Toplam gayri safi yurtiçi hasılası içindeki oranı aynı dönem içerisinde (2019) yüzde 6,4, toplam imalat sanayi üretimi içindeki oranı ise yüzde 27,6 gerçekleşmiştir. İhracatının yüzde 15,5'i otomotiv sektörüne aittir. Otomotiv ithalatı ise 7 milyar doların üzerinde gerçekleşmektedir (WEB\_21, 2021). Ülkede Volkswagen, BMW gibi büyük firmalar bulunmaktadır. Yan sanayi üreticileri de oldukça fazladır. Bridgestone, Goodyear gibi. Güney Afrika, bir önceki döneme göre en fazla değişim göstermiş olduğu 2015 yılında yüzde 8,8 büyüme sağlamış olup yaklaşık 50 bin adet taşıt üretimi fazla gerçekleştirmiştir. Otomobil üretimi genel olarak ticari taşıt üretimine göre yıllar boyu fazla üretim gerçekleşmektedir. Otomobil üretimine göre görece düşük olan ticari araç üretimi istikrarlı bir şekilde artarak üretimini devam ettirmektedir. Otomobil üretiminde 2016-2018 dönemlerinde düşüş meydana gelmiştir. Yan sanayi üretimi de oldukça fazladır (WEB\_18, 2021).

### 2.3.3. Türkiye’de Otomotiv Sektörü

Türkiye’de otomotiv sektörü 1950’li yıllarda başlamış olsa da gelişimini 1960’ların sonu ve 1970’lerin başında kurulmuş olan montaj fabrikalarının üretimlerini gerçekleştirmesi ve belirli oranda yerlilik seviyelerine ulaşmasıyla başlamıştır. İlk üretim 1954 yılında Türk Willys Overland firmasının Türk Silahlı Kuvvetleri’ne (TSK) jip ve kamyonet üretmesi ile gerçekleşmiş daha sonrasında kamyon ve otobüs üretimleri ile süreç devam etmiştir. 1961 yılında ise ilk Türk otomobili olan Devrim, Eskişehir Devlet Demiryolları fabrikasında üretilmiştir ve sadece dört adet ile sınırlı kalmıştır. Devam eden süreçte 1966 Aralık ayında başlayan Anadol isimli yerli otomobil ile seri üretime geçilerek 1984 yılına kadar 87 bin adet üretim gerçekleştirilmiştir (Pişkin, 2017:26).

Otomotiv sektöründe Türkiye, ihracata yönelik rekabetçi sanayi niteliğini kazanması 1990’ların ortalarında gerçekleşmiştir. 1990 yılların başlarından itibaren devam eden talep artışlarını karşılamak için kapasite artırımını yönelik yatırımlar, rekabet edilebilirliğin sağlanması ve devamlılığı için güncelleme ve yeni ürünler için araştırma geliştirme çalışmalarının yoğunlaşması sonuçlarında yabancı firmalar, küresel stratejik gelişim projeleri kapsamında ülkemizde bulunan tesislerini bu projeye almışlardır. Bu süreçle beraber Türkiye’deki tesisler maliyet/verimlilik ve kalite bakımından dünya pazarına üretim sağlayacak konuma gelmiştir. (Başkol, 2011).

Türkiye 1996 yılında yürürlüğe aldığı gümrük birliği anlaşmasıyla ticari işlemler ile alakalı gümrük vergileri, nicel kısıtlamaları ve ücretleri kaldırılmıştır. Dolayısıyla anlaşma öncesinde otomotiv sektöründe az firmaların var olması, üretimlerin belirli bir kota içerisinde kalması ve düşük kalite ile rekabet gücünün oldukça düşük kaldığı ifade edilmektedir. Gümrük birliği ile Türkiye’nin rekabet gücü arttığını, yabancı birçok firmanın ülkeye üretim tesislerini getirmelerini yol açtığı gözlenmektedir. Özellikle Avrupa pazarına erişimde zorluklar yaşayan Asyalı otomotiv markaları Türkiye’ye gelerek üretimlerini gerçekleştirmişlerdir (Pişkin, 2017).

**Tablo 2.13: 1980-2004 Yılları Türkiye Otomotiv Üretimi**

Yıllar	1980	1985	1990	1993	1994	1996	1997	2003	2004
Üretim (Adet)	67.817	135.458	239.015	453.465	268.343	329.337	399.917	562.466	862.035

**Kaynak:** (Şah, 2007)

Bu gelişmeler ile birlikte otomotiv üretim adetleri, 1963 yılından itibaren önemli gelişmeler göstermiştir. 1963 ve 1976 dönemine kadar üretim artarak devam etmiştir. 1974'te yaşanan dünya petrol krizi bu artışı yavaşlatmıştır. 1980 yılında yaklaşık 68bin üretim adetlerine ulaşılmıştır. 1980 yılı sonrasında dışa açılım ile beraber ekonomik kriz yaşanan 1994 dönemine kadar artarak devam etmiştir. 1994 kriz döneminde üretilen otomotiv üretim adeti bir önceki döneme göre azalmış olsa dahi 1990 yıllarındaki üretim adetlerinin ilerisinde gerçekleşmiştir. Gümrük birliği anlaşması ile üretim adetinde artış görülmekte olup 1995 ile 1999 arası dönemde otomotiv üretimi 300-400 bin adet düzeyinde seyretmiştir. Türk otomotiv sektörü 2003 yılında ise 500 bin üretim bandını geçmiştir (Şah, 2007).

Türkiye'de otomotiv sektörü üretimi gerçekleştiren firmalara ait birtakım bilgilere yer verilmiş olup Tablo 2.14'te gösterilmiştir. Bu firmalarda çalışmakta olan toplam 50.104 kişi doğrudan istihdam edilmektedir. Türkiye'de üretim gerçekleştiren firmalar çoğu yabancı sermayeli firmalardır. Sadece dört adet firmanın tamamı yerli sermayeden oluşmaktadır. Bunlar; Hattat Traktör, Karsan, Temsa ve Otokar'dır. Aynı zamanda, otomotiv sektörü yabancı sermaye oranının en fazla olduğu sektördür. Mercedes-Benz, Honda Türkiye, Toyota, Ford, Renault gibi büyük firmaların üretimleri gerçekleşmektedir. (Otomotiv Sektör Raporu, 2019)

**Tablo 2.14:** Türkiye’deki Otomotiv Sanayii Firmaları Bilgileri (2019)

<b>Firmalar</b>	<b>Üretim Yeri</b>	<b>Üretime Başlama Tarihi</b>	<b>Lisans</b>	<b>Sermaye (BİN TL)</b>	<b>Yabancı Sermaye (%)</b>	<b>Personel Sayısı</b>
<b>A.I.O.S.</b>	KOCAELİ	1966	ISUZU	84.000	29,73	829
<b>FORD OTOSAN</b>	ESKİŞEHİR KOCAELİ	1983-2014	FORD	350.910	41,04	10.899
<b>HATTAT TRAKTÖR</b>	TEKİRDAĞ	2002	VALTRA, HATTAT	40.000	0	212
<b>HONDA TÜRKİYE</b>	KOCAELİ	1997	HONDA MOTOR EUROPE. LTD.	180.000	100	1.235
<b>HYUNDAI ASSAN</b>	KOCAELİ	1997	HYUNDAI MOTOR COMP.	627.235	70	2.330
<b>KARSAN</b>	BURSA	1966	HYUNDAI MOTOR COMPANY MENARINI BUS	600.000	0	1.071

**Tablo 2.14 Devam:** Türkiye’deki Otomotiv Sanayii Firmaları Bilgileri (2019)

<b>Firmalar</b>	<b>Üretim Yeri</b>	<b>Üretime Başlama Tarihi</b>	<b>Lisans</b>	<b>Sermaye (BİN TL)</b>	<b>Yabancı Sermaye (%)</b>	<b>Personel Sayısı</b>
<b>M.A.N. TÜRKİYE</b>	ANKARA	1966	MAN TRUCK & BUS AG	65.000	99,9	2.871
<b>M.BENZ TÜRK</b>	İSTANBUL, AKSARAY	1968, 1985	MERCEDES BENZ	275.000	84,99	6.298
<b>OTOKAR</b>	SAKARYA	1963	FREUEHAUF	24.000	0	1.897
<b>O.RENAULT</b>	BURSA	1971	RENAULT	323.381	51	7.056
<b>TEMSA</b>	ADANA	1987	TEMSA	210.000	100	1.319
<b>TOFAŞ</b>	BURSA	1971	FIAT	500.000	37,8	6.720
<b>TOYOTA</b>	SAKARYA	1994	TOYOTA	150.165	100	5.244
<b>TÜRK TRAKTÖR</b>	ANKARA SAKARYA	1954 2014	NEW HOLLAND / CASE IH	53.369	37,5	2.123
			<b>TOPLAM</b>	<b>3.483.060</b>		<b>50.104</b>

**Kaynak:** (Otomotiv Sektör Raporu, 2019)

Markalar otomotiv türüne göre çeşitli bölgelerde üretimlerini ağırlık vermişlerdir. Mercedes-Benz’in sadece ticari araç üretimi gerçekleştirmesi veya Toyota’nın sadece otomobil üretiminde faaliyet göstermesine örnek verebiliriz. Büyük firmalar ile otomotiv sektörü, gelişerek rekabet edilebilirliği ve ekonomik büyümeye katkı sağladığı ifade edilmektedir (Başbuğ, 2017).

Türk otomotiv ana ve yan sanayisi Marmara bölgesinde yoğunlaşmaktadır. Ayrıca Ankara, Adana, Aksaray ve Eskişehir’de birer üretim tesisi bulunmaktadır (Bknz: Tablo 2.14). Yan sanayi ürünlerinde birçok firma bulunmaktadır ve oldukça geliştiği söylemek mümkündür. Ayrıca savunma sanayi ve gemi inşa sanayisinin de alt yapısına önemli desteklerinin bulunduğu ifade edilmektedir (TCEB, 2016).

**Tablo 2.15:** Otomotiv Sanayii Firmalarının Üretim Kapasiteleri (2020)

<b>Firmalar</b>	<b>Otomobil</b>	<b>Kamyon</b>	<b>Kamyonet</b>	<b>Otobüs</b>	<b>Minibüs</b>	<b>Midibüs</b>	<b>Traktör</b>	<b>Toplam</b>
<b>A.ISUZU</b>	0	8.000	7.300	1.152	0	2.560	0	<b>19.012</b>
<b>FORD OTOSAN</b>	30.000	15.000	366.000	0	44.000	0	0	<b>455.000</b>
<b>HATTAT TRAKTÖR</b>	0	0	0	0	0	0	25.000	<b>25.000</b>
<b>HONDA TÜRKİYE</b>	50.000	0	0	0	0	0	0	<b>50.000</b>
<b>HYUNDAI ASSAN</b>	245.000	0	0	0	0	0	0	<b>245.000</b>
<b>KARSAN</b>	0	0	43.200	5.670	8.220	2.520	0	<b>59.610</b>
<b>M.A.N. TÜRKİYE</b>	0	0	0	3.900	0	0	0	<b>3.900</b>
<b>M.BENZ TÜRK</b>	0	17.140	0	2.310	0	0	0	<b>19.450</b>
<b>OTOKAR</b>	0	0	5.300	1.000	1.500	2.500	0	<b>10.300</b>

**Tablo 2.15 Devam:** Otomotiv Sanayii Firmalarının Üretim Kapasiteleri (2020)

Firmalar	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Traktör	Toplam
<b>OYAK RENAULT</b>	378.000	0	0	0	0	0	0	<b>378.000</b>
<b>TEMSA</b>	0	6.000	0	2.500	0	2.000	0	<b>10.500</b>
<b>TOFAŞ</b>	218.000	0	232.000	0	0	0	0	<b>450.000</b>
<b>TOYOTA</b>	280.000	0	0	0	0	0	0	<b>280.000</b>
<b>TÜRK TRAKTÖR</b>	0	0	0	0	0	0	50.000	<b>50.000</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>1.201.000</b>	<b>46.140</b>	<b>653.800</b>	<b>16.532</b>	<b>53.720</b>	<b>9.580</b>	<b>75.000</b>	<b>2.055.772</b>

**Kaynak:** (OSD Küresel Değerlendirme Raporu, 2020)

Türkiye otomotiv sanayiinde bulunan firmalara ait üretim kapasiteleri yer almaktadır (Bkz: Tablo 2.15). Görüldüğü üzere 2020 yılında toplam taşıt üretim kapasite adeti 2.055.772'dir. Bir önceki döneme göre 38 bin adetlik bir küçülme gerçekleşmiştir. Bunun sebebi ise küresel çapta etkisi olan covid-19 salgınından kaynaklıdır. Pandemi etkisini göstermektedir. Üretim kapasitelerine baktığımızda ise otomobil üretim kapasitesinin ticari araç üretim kapasitesinden fazla olduğu görülmektedir.

Türkiye için önemli bir sektör olan otomotiv sektörü ülke ekonomisine ciddi katkıları olduğu görülmektedir. Doğrudan veya dolaylı istihdam, oluşturulan katma değer, vergi geliri, ödemeler dengesine etkisi gibi katkıları görülmekle beraber ülkenin konumu gereği otomotiv üreticileri için oldukça avantajlı bir seçenek olmaktadır. Türkiye, otomotiv sektöründe ihracat yoğunluklu olmakla beraber yan sanayi üretiminde oldukça önem arz etmektedir. Bununla birlikte otomotiv sektöründe dış ticaret fazlası vermektedir. Diğer yakın pazarlara sağlamış olduğu üretimler ile

devamlılığın sürmesi Avrupa ve Orta Doğu ülkeleri için de önem arz etmektedir (Özden, Seheri, & Ersan, 2020).

**Tablo 2.16:** Türkiye'nin Otomotiv Üretim Adetleri (2019)

	<b>Otomobil</b>	<b>Ticari Araç</b>	<b>Toplam Üretim Adeti</b>
<b>Türkiye</b>	982.642	478.602	1.461.244
<b>Dünya</b>	67.149.196,00	24.637.665,00	91.786.861,00

**Kaynak:** (WEB\_18, 2021).

Ülkemizde otomotiv ana sanayide yer alan otomobilden ticari araçları kapsayan geniş bir üretim ağı gerçekleşmektedir. Türkiye’de, 2019 yılında 982 bin 642 adet otomobil ve 478 bin 602 adet ticari araç ile toplam 1 milyon 461 bin 244 adet araç üretimi gerçekleştirmiştir. Son iki dönem (2018-2019) üretimlerinde bir düşüş meydana gelmiştir. Mevcut dönemde (2019) yüzde 5,7 negatif değişim ile üretimdeki düşüşü sürmektedir. 2017 ve 2018 yıllarında otomobil üretimi 1 milyon barajını geçmiştir. En fazla otomotiv üretiminin gerçekleştirildiği 2017 yılında, 1 milyon 695 bin 731 adet ile tüm zamanların en yüksek seviyesinde bir üretim meydana gelmiştir. Türkiye otomotiv sektöründe, dünya sıralamasında 14, Avrupa sıralamasında ise 5. büyük otomotiv üreticisi konumunda yer almaktadır (WEB\_18, 2021).

Üretilen toplam taşıtların yüzde 86’sı ihraç edilmektedir. Otomotiv ihracatı 2019 yılında 26,1 milyar dolar gerçekleşmiş olup geçen döneme göre yüzde 2,2 azalma yaşanmıştır. Sektörün, Türkiye toplam içindeki payı ise yüzde 15,3’tür. Türkiye, otomotiv üretiminde dış ticaret fazlası vermektedir. Önceki döneme göre yüzde 28,6 artarak 2019 yılında 16,5 milyar dolar otomotiv dış ticaret fazlası gerçekleştirmiştir (OSD Küresel Değerlendirme Raporu, 2018).

Dünya da ve Türkiye de üretilen araçlardan bahsederken değinilmesi gereken bir diğer konu ise yeni ve önemli bir trend olan elektrikli araçların kullanımında gerçekleşen yayınlamadır. İnanılmaz boyutlara ulaşan fabrikalar ve tüketim alışkanlığı dünyamızı her geçen gün biraz daha kirletmekte yaşamak için zorunluluk olan oksijen kalitemizi düşürmektedir. Aynı zamanda dünyada yaşanan iklim değişikliği krizi, küresel ısınmanın ciddi boyutlara ulaşması ile ozon tabakasında oluşan sorunlar pek çok ülkenin gündeminde bulunmaktadır. Bu sorunlarla uğraşan dünya, iklim krizinin

etkilerini ve dünyamıza verilen zararları minimize etme çabaları için Paris İklim Anlaşması gibi ortak yürütülen çalışmalar gerçekleştirmektedir. Bu süreçlerde özellikle üzerinde durulan konu benzinli ve dizel yakıt kullanımının azaltılması üzerine yapılan tartışmalardır. Kullanılan yakıtlar arasında özellikle dizel araçların havaya salmış oldukları nitrik oksit, partikül maddeler, poliaromatik hidrokaron, karbondioksit, karbonmonoksit gibi zararlı gazlar insan sağlığını tehdit ederken küresel ısınmayı da hızlandırmaktadır. Son yıllarda ortaya çıkan usulsüzlük yaptıkları tespit edilen firmalar ile birlikte araçların nitröz oksit değerlerinin paylaşılandan çok daha yüksek olduğu göze çarpmıştır. Günümüzde ise Avrupa birliği ülkelerinde ki CO2 emisyon salınımının yaklaşık %20'sinin karayolu taşımacılığında kullanılan araçlardan kaynaklandığı tahmin edilmektedir (WEB\_22, 2021). Yaşanan bu gelişmeler ile birlikte tüm dünyada içten yanmalı motorların kullanım alanlarının daraltılması hedeflenmektedir. Bu hedef doğrultusunda Jaguar, Volvo, Lotus, Volkswagen gibi pek çok firma kademi olarak tamamen elektrikli araç üretimine geçeceklerini ifade eden açıklamalar yapmışlardır. İçten yanmalı motor kullanan araçların hayatımıza girişinden sonra elektrikli araçların hayatımıza girmesi bu alanda yaşanan en büyük devrimlerden biri konumundadır.

Elektrikli araçların hayatımıza girmesinin de ise en büyük öncü firmalardan biri ise Tesla'dır. Tesla elektrikli araçlarda bulunan bataryaların arka kısımda yer alması ve ağırlık merkezinde yaşanan sorunu bataryaları aracın ortasına yerleştirerek çözmüştür. Bu çözüm hem büyük bir problemi çözerken hem de araçlarda önemli yol tutuş avantajı sağlamıştır. Yapılan bu devrim diğer markalar içinde biz çözüm olurken elektrikli araçların hayatımıza girişini hızlandırmıştır. Dünyada elektrikli araç satış rakamları geçen yıl artarken 2015 yılında ABD'de 110 bin araç satılırken Çin'de bu rakam 200 bin adettir (Kocabey, 2018).

Türkiye ise bu devrimi yakalamak için TOGG markası ile elektrikli araç üretim süreçlerine başlamıştır. TOGG markası önemli bir girişim olup Türkiye'nin yerli ve milli otomobili olmayı hedeflemektedir. Üretilen elektrikli otomobil için BMC, Anadolu Grubu, Turkcell, Kök Grubu, Zorlu Holding ve TOBB ortaklığı ile 2018 yılında kurulan TOGG, ilk yerli ve elektrikli arabayı üretmeyi hedeflemektedir. Aynı zamanda üretilen elektrikli SUV modeli Türkiye'nin Avrupa'ya elektrikli ilk SUV araç üreticisi konumunda olacaktır. Modelin rakiplerine göre geniş iç hacmi, aks mesafesi ve hızlanma performansı gibi ayırt edici özellikleri olacağı belirtilmiştir.

Türkiye yerli otomobil üretiminde başarılı olarak dünya çapında markalaşmayı, dışa bağımlılığın ve cari açığın düşürülmesi gibi önemli ekonomik ve kalkınma gücünü arttırarak rekabet edebilirliğini yüksek tutmayı hedeflemekte (WEB\_23, 2019). Araç yapılan ilk açıklamalara göre 2022’de üretim bandından çıkarılarak satış sürecinin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

# BRICS-T ÜLKELERİNİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE REKABET GÜCÜ ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR ANALİZ

### 3.1 ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Araştırmanın amacı, Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) endeksi ile Otomotiv sektörünün BRICS- T özelinde rekabet gücü karşılaştırılması üzerine bir analiz yapmaktır. Ülkeler için önemli bir sektör olan otomotivin, BRICS grubu ve Türkiye için inceleyen kısıtlı çalışma olması nedeniyle bu araştırma yeni çalışmalara örnek oluşturması bakımında da önem arz etmektedir.

### 3.2. LİTERATÜR ÖZETİ

Literatürde; rekabet gücü, otomotiv, Türkiye ve BRICS grubuna ait birçok çalışma bulunmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye ve BRICS grubu ile ilgili rekabet gücü ve otomotiv sektörü adına yapılan araştırmaların yer aldığı bilgilerin kısa özeti tablo 3.17’de gösterilmiş olup açıklamaları ve detaylarına aşağıda yer verilmiştir.

**Tablo 3.17:** Literatür Özeti

<b>YAZAR</b>	<b>İNCELENEN DÖNEM</b>	<b>KONU</b>	<b>YÖNTEM</b>
<b>Çakmak (2005)</b>	1989-2003	Türkiye Tekstil ve Hazır Giyim Endüstrisi	AKÜ ve Vollrath Endeksleri
<b>Altay (2008)</b>	1995-2007	Türk Endüstrilerinin Avrupa Birliği (15) Pazarındaki Rekabet Gücü	Balassa ve Vollrath Endeksleri
<b>Altay ve Gürpınar (2008)</b>	2001-2006	Türk Mobilya Sektörünün Uluslararası Alanda Rekabet Gücü	AKÜ ve Vollrath Endeksleri
<b>Başkol (2011)</b>	1996-2010	Türk Otomotiv Sektörünün Uluslararası Rekabet Gücü	AKÜ Endeksi, İthalat Sızma Oranı, Uzmanlaşma Katsayısı ve Dış Rekabete Açıklık Göstergeleri
<b>İnançlı ve Konak (2011)</b>	1998-2002	Türkiye’de İhracatın İthalata Bağımlılığında Otomotiv Sektörü	TÜİK
<b>Özdamar ve Mesut (2011)</b>	1990-2008	Türkiye Otomotiv Sanayisinin Dış Ticaretteki Rekabet Gücü	AKÜ Endeksi
<b>Şahin (2011)</b>	2001-2009	Türkiye Pamuk Endüstrisinin Uluslararası Alandaki Rekabet Gücü	AKÜ Endeksi
<b>Bedir (2012)</b>	2005	Uluslararası Rekabet Gücü Kavramsal Çerçevesinde Türkiye İmalat Sanayii Sektörlerinin Rekabet Etme Biçimleri ve Uygun Politika Önerisi	Açıklanmış Kalite Elastikiyeti Metodolojisi
<b>Koç ve Özbozkurt (2014)</b>	2013	Uluslararası Rekabet Üstünlüğü ve Elmas Modeli	Elmas Modeli
<b>Bağcı (2016)</b>	1995-2014	Türkiye’nin İmalat Sanayi Sektörünün Uluslararası Rekabet Gücü	AKÜ Endeksi

**Tablo 3.17 Devam: Literatür Özeti**

YAZAR	İNCELENEN DÖNEM	KONU	YÖNTEM
Güneş ve Çakmak (2017)	2001-2016	Sektörel Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler İndeksini Denizli Örneği	AKÜ Endeksi
Güney (2017)	1990-2014	Türkiye ve BRICS Ülkelerinde Ekonomik Özgürlüğün Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisini	Panel veri analiz
Ünlü (2018)	1996-2017	İmalat Sanayinin Rekabet Gücündeki Değişimin Teknoloji Yoğunluğuna Göre Ölçülmesini Türkiye ve BRICS Örneği	AKÜ Endeksi
Çelik (2019)	1995-2017	Ülkelerin Faktör Yoğunlukları Bakımından Rekabet Gücü Ölçümünü BRIC-T Özelinde	AKÜ Endeksi
Çelik (2020)	1994-2017	Uluslararası Rekabet Gücünü Belirleyen Faktörler Kapsamında OECD Ülkeleri İçin Panel Veri Analizi İncelemesi	AKÜ ve Panel Veri Analizi
Altuntaş (2021)	2014-2020	Türkiye Otomotiv Endüstrisinin Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük Modeli Açısından Rekabet Analizi	AKÜ Endeksi

**Kaynak:** Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Çakmak (2005) çalışmasında Türkiye tekstil ve hazır giyim endüstrisinde karşılaştırmalı üstünlük ve rekabeteçiliği incelemiştir. Çalışmasındaki kullandığı yöntemi ise Balassa'nın Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler İndeksi ile Vollrath'ın indeksidir. Çalışmada incelenen dönem, 1989 ile 2003 yılları arasındır. Elde edilen bulgulara göre Türkiye tekstil ve hazır giyim endüstrileri Dünya piyasalarında karşılaştırmalı üstünlük ve rekabet gücüne sahip olduğu görülmektedir.

Altay (2008) çalışmasında Türk endüstrilerinin Avrupa Birliği (15) pazarındaki rekabet gücü düzeylerini karşılaştırmalı üstünlükler teorileri kapsamında incelemiştir.

Çalışmasında İhracat benzerlik endeksi, Balassa Endeksi ve Vollrath endeksini kullanmıştır. 1995 – 2007 dönemlerini baz almıştır. Çalışmasında elde ettiği bulgulara göre Türkiye emek yoğun ve hammadde yoğun endüstrilerde rekabet gücüne sahiptir.

Altay ve Gürpınar (2008) çalışmasında Türk mobilya sektörünün uluslararası alanda rekabet gücü üzerine incelemiştir. Çalışmasında kullandığı yöntemler ise, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi, Görelî İhracat Avantaj Endeksi, Görelî İthalat Avantaj Endeksi, Görelî Ticaret Avantaj Endeksi vb. endeksleri ile hesaplamalar yapmıştır. 2001 – 2006 yılları arasındaki ithalat ve ihracat verilerinden yararlanmıştır. Türkiye, dünyada mobilya konusunda rekabet üstünlüğüne sahip iken, Avrupa Birliği ile mobilya konusunda rekabet üstünlüğüne sahip değildir. Fakat zaman içerisinde Avrupa Birliği ile mobilya sektöründe rekabet gücü avantajını elde etmek mümkün görüldüğü sonucuna ulaşmışlardır.

Başkol (2011) çalışmasında, Türk Otomotiv Sektörünün Uluslararası Rekabet Gücünü incelemiştir. Analizinde, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı ve dış rekabete açıklık göstergelerinden yararlanmıştır. Çalışmasında incelediği dönem aralığı 1996 – 2010 yıllarıdır. Elde ettiği verilere göre, Türk otomotiv sektörünün dünya piyasasında belirli bir rekabet gücüne ulaştığı görülmüştür. Ancak otomotiv sektöründe küresel bazda yaşanan yoğun rekabet, sektör açısından hem mevcut rekabet gücünü devam ettirmeye hem de sektöre sürdürülebilir rekabet gücü yaratmaya yönelik politikalar geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

İnançlı ve Konak (2011), yapmış oldukları çalışmada Türkiye’de ihracatın ithalata bağımlılığını otomotiv sektörü açısından incelemelerde bulunmuşlardır. Yabancı sermaye yatırımı bakımından Türkiye’de üretim yapan otomotiv sektörü ihracatının, 1998 ve sonrasında dışa bağımlılık düzeyini ölçmeye çalışmışlardır. Bu bağımlılık ölçümünü elde etmek için TÜİK’in 1998 ve 2002 girdi çıktı tablolarından yararlanarak ihracat ve ithalat ile toplam üretim ve toplam arz arasındaki farklılıklar hesaplanarak değerlendirilmiştir. Elde edilen bulgulara göre, 1995-2002 dönemlerinde otomobil ile onun bağlantılı olduğu sektörlerde, ihracatın ithalata bağımlılık düzeyinin arttığı ifade edilmiştir. Bu artışın 2003-2007 yılları arasında da devam ettiğini ifade etmiştir. 2003-2004 yıllarında toplam üretim için gerekli olan girdilerin büyük bir kısmının ithalat yoluyla temin edildiği gözlemlenmiştir. 2008 yılına bakıldığında ise bağımlılığın 2007 yılına göre gerilediği saptanmıştır. Gerçekleşen küresel finansal kriz

sebebiyle 2009-2010 döneminde dış ticarete yaşanan durgunluk otomobil sektörü ihracatına da yansımış ve ihracatın ithalata bağımlılık düzeyinin durağan bir seyir izlediği tespit edilmiştir.

Özdamar ve Mesut (2011) çalışmasında Türkiye otomotiv sanayisinin dış ticaretteki rekabet gücü üzerine incelemelerde bulunmuştur. İncelemesinde üç farklı Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) endeksi kullanmıştır. İncelediği dönem aralığı 1990-2008 yıllarıdır. Elde ettiği bulgulara göre Türkiye, binek otomobil sınıfında 2002 yılından sonra dünya piyasalarında rekabet üstünlüğünü kazanmış olup rekabet katsayısı yeterli olmamıştır. Kamyon ve kamyonet sınıfında 2002, minibüs-midibüs-otobüs sınıfında 1990 yılları sonrasında rekabet üstünlüğü kazanmıştır.

Şahinli (2011) çalışmasında Türkiye pamuk endüstrisinin uluslararası alandaki rekabet gücünün, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi üzerine incelemiştir. Çalışmasında 2001–2009 yıllarına ilişkin veriler kullanmıştır. Çalışmasında kullandığı yöntem ise Balassa'nın Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) endeksidir. Elde ettiği bulgulara göre Türkiye'nin karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu ancak bazı yıllarda karşılaştırmalı üstünlükleri söz konusu iken bazı yıllarda karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olmadığıdır.

Bedir (2012) çalışmasında uluslararası rekabet gücü kavramsal çerçevesinde Türkiye imalat sanayii sektörlerinin rekabet etme biçimleri ve uygun politika önerisi üzerinde incelemelerde bulunmuştur. Çalışmasında Açıklanmış kalite elastikiyeti metodolojisi kullanmıştır. Bu çerçevede, rekabet etme biçimine göre endüstriler kaliteye dayalı, orta düzeyde kaliteye dayalı ve fiyata dayalı rekabet eden endüstriler olarak üç sınıfa ayrılmıştır. Bu sınıflandırma, 2005 yılı verileri kullanılarak, SITC Rev.3 üç basamaklı 185 endüstri için Türkiye'nin imalat sanayii dış ticaretinde önde gelen ilk 30 ülke kapsamında gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda çalışmasındaki bulgulara göre, uygulanacak politikaların, endüstriler bazında, endüstrilerin rekabet etme biçimine uygun olarak farklılaştırılmasının daha yararlı olacağı hususuna vurguda bulunmuştur.

Koç ve Özbozkurt (2014) çalışmalarında Uluslararası Rekabet Üstünlüğü ve Elmas Modeli'ni incelemişlerdir. Çalışmalarında yeni yöntemlerin uygulanması gerekliliğinden yola çıkarak Micheal E. Porter'in kapsamlı araştırma niteliği taşımakta olan Elmas Modeli yöntemini kullanmışlardır. 2013 dönemine vurgu yapılmıştır. Çalışmada elde edilen sonuca göre, şirketlerin, bölgesel, küresel ve ulusal rekabet

bağlamında yeni değerlendirme ölçütlerine ve rekabet araçlarına ihtiyaç duyacakları ve ulusal güç unsurlarına daha yakından bağlanacakları değerlendirilmektedir.

Bağcı (2016) çalışmasında Türkiye'nin imalat sanayi sektörünün uluslararası rekabet gücü analizini incelemiştir. Çalışmasında Balassa'nın uluslararası rekabet gücü endekslerini kullanmıştır. Analizinde 1995 – 2014 yılları arası ithalat ve ihracat verilerini kullanmıştır. Elde ettiği bu verilere göre, Türkiye'nin genel olarak imalat sanayi sektörü uluslararası rekabet gücüne sahip değildir. Ancak, Türkiye, ofis ve telekom araçları, makine-ulaşım araçları ve kimya sektöründe rekabet gücüne sahip değilken, yiyecek ve içecek, tekstil, giyim, demir ve çelik, otomotiv ürünleri sektöründe rekabet gücüne sahip olduğu tespit edilmiştir.

Güneş ve Çakmak (2017) çalışmasında Sektörel Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler indeksini Denizli örneği üzerine incelemiştir. Çalışmalarında Balassa'nın Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) indeksini kullanmışlardır. Denizli'nin ülke bazındaki sektörel rekabetçiliğini inceleyen çalışma 2001—2016 dönemlerinden yararlanmıştır. Elde edilen verilere göre, Denizli tekstil sektöründe çok daha yüksek bir yoğunluğa sahip olduğu bu sektörde rekabet edebilirliğini fakat sermaye yoğun sektörlerden otomotiv, kimya ve makine endüstrilerinin Denizli'de rekabetçi olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Güney (2017) çalışmasında Türkiye ve BRICS ülkelerinde ekonomik özgürlüğün ekonomik büyüme üzerindeki etkisini incelemiştir. Çalışmasında panel veri analizi yöntemini tercih etmiştir. Analizinde incelenen dönem 1990 – 2014 yıllarıdır. Elde edilen sonuçlarına göre, söz konusu ülkelerde ekonomik özgürlük düzeyinin yükselmesi, kişi başına gelirdeki artış ile temsil edilen ekonomik büyüme düzeyini, pozitif yönlü ve istatistiksel olarak oldukça anlamlı bir şekilde etkilemektedir.

Ünlü (2018) çalışmasında, İmalat sanayinin rekabet gücündeki değişimin teknoloji yoğunluğuna göre ölçülmesini Türkiye ve BRICS örneği ile değerlendirmiştir. Çalışmasında açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi (AKÜ) kullanılmıştır. Analiz ettiği ülkelerin verileri 1996-2017 dönemine aittir. Elde ettiği bulgulara göre, rekabet avantajı, düşük ve orta teknoloji yoğun ürünlerinde görülmekte olup bu sınıflandırmada Türkiye, düşük-orta teknoloji ürününde rekabet edebilirliği yüksek iken; Yüksek teknoloji ürünlerinde rekabet edebilirliğin en fazla olduğu ülke Çin olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Çelik (2019) çalışmasında Ülkelerin faktör yoğunlukları bakımından rekabet gücü ölçümünü BRIC-T özelinde karşılaştırmıştır. Bu çalışmasında 1995-2017 dönemleri dikkate alınmıştır. Rekabet gücü ölçümünde kullandığı yöntem Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) 'den yararlanmış ve verileri Birleşmiş Milletler (UN) Comtrade veri tabanından derlemiştir. Elde edilen verilere göre, BRICS ve Türkiye ekonomilerinin kolay ve zor taklit edilen Ar-Ge bazlı malların ihracatındaki açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüğü değerlerine göre rekabet dezavantajına sahip olduğu sonucuna varılmıştır.

Çelik (2020) çalışmasında Uluslararası Rekabet Gücünü Belirleyen Faktörler kapsamında OECD ülkeleri için Panel Veri Analizi incelemesinde bulunmuştur. Çalışmasında iki yöntem kullanmış olup OECD ülkelerinin ihracat rekabet gücü, teknoloji yoğunluklarına göre Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) endeksi ile ikinci aşamada ise uluslararası rekabet gücünü belirleyen faktörler panel veri analizi ile incelenmiştir. Çalışmasında incelediği dönem aralığı 1994 – 2017'dir. Elde etmiş olduğu sonuçlara göre, ele alınan makroekonomik göstergelerin, uluslararası rekabet gücü üzerinde anlamlı etkilere sahip olduğunu gözlemlemiştir.

Altuntaş (2021) çalışmasında Türkiye otomotiv endüstrisinin açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük modeli açısından rekabet analizi ele almıştır. Çalışmasındaki araştırma yöntemi Balassa'nın açıklanmış üstünlük ticaret ölçüm modelidir. İncelediği dönem ise 2014 – 2020 yılını içerecek şekilde ele almıştır. Yapılan analiz neticesinde ilgili endüstri dalında karşılaştırmalı üstünlük modeli 1'den büyük çıkmaktadır. Dolayısı ile Türkiye'nin otomotiv endüstrisi Dünya otomotiv endüstrisine göre rekabet üstünlüğüne sahip olduğu bulgusunu elde etmiştir.

Yapılan literatür incelemesi sonucunda, Ünlü (2018) Türkiye ve BRICS grubunun imalat sanayideki rekabet gücünün teknoloji yoğunluğuna göre değerlendirmesini, Başkol (2011) Türk otomotiv sektörünün uluslararası rekabet gücünü, Altuntaş (2021) Türkiye otomotiv endüstrisinin akü modeline göre rekabet analizi, Güney (2017) Türkiye ve BRICS ülkelerinde ekonomik özgürlüğün ekonomik büyüme üzerindeki etkisini, Çelik (2019) ülkelerin faktör yoğunlukları açısından rekabet gücü ölçümünü BRICS Türkiye özelinde karşılaştırmıştır.

Elde edilen literatür incelemesinde, yukarıda yer alan çalışmalar rekabet gücünü sektör ve ülke bazında ya da belirli ülke veya ülke grupları ile karşılaştırmalı olarak

analiz edilmiştir. Fakat otomotiv sektörü kriterine göre, Türkiye ve BRICS grubu için rekabet gücünü karşılaştırmalı olarak inceleyen herhangi bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Dolayısıyla çalışma bu yönüyle literatürdeki diğer çalışmalardan ayrılmakla beraber yeni araştırmalara örnek oluşturması yönüyle önem arz etmektedir.

### 3.3. VERİ SETİ

Çalışmanın amacı BRICS grubu ve Türkiye'nin otomotiv sektöründeki rekabet gücünü incelemektir. İncelenen dönemler ise 2001-2019 yıllarını kapsamaktadır. BRICS grubunu oluşturan ülkeler sırasıyla, Brezilya, Rusya Federasyonu, Hindistan, Çin Halk Cumhuriyeti ve Güney Afrika Cumhuriyeti'dir. Rekabet gücü analizini elde etmek için Balassa'nın Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) endeksinden faydalanılmıştır. Kullanılan tüm veri setleri International Trade Centre (Uluslararası Ticaret Merkezi) üzerinden elde edilmiştir. Ülkelerin otomotiv sektörüne ait ihracat düzeyleri ile dünya otomotiv sektörüne ait ihracat düzeyleri baz alınmıştır. Ticarete konu olan tüm ürünler için iki temel sınıflandırma söz konusudur. Detaylı veriler için Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi (The Harmonized Commodity Description and Coding Systems) yani özetle Armonize Sistem kullanılmaktadır. Toplu veriler için Uluslararası Standart Ticaret Sınıflaması (SITC Rev.3, Standart International Trade Classification) kullanılmaktadır. Otomotiv sektör verilerini Armonize Sistem'e göre Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon Kodları (G.T.İ.P) baz alınarak oluşturulmuştur. Ana Sanayi içerisinde 4 temel kod ve 38 adet yan sanayi kodları ile toplam 42 adet GTİP kodları bulunmaktadır. Aşağıdaki Tablo 3.18'de otomotiv ana sanayii kodlarına ve Tablo 3.19'da otomotiv yan sanayisinde bulunan kodların detayları verilmiştir (TCEB, 2016).

**Tablo 3.18:** Otomotiv Ana Sanayi GTİP Kodları

GTİP Kodu	Açıklama
8701	Traktörler
8702	Otobüs, minibüs, midibüs
8703	Binek otomobiller
8704	Kamyon, kamyonet

**Kaynak:** (TCEB, 2016)

**Tablo 3.19:** Otomotiv Yan Sanayi GTİP Kodları

<b>GTİP Kodu</b>	<b>Açıklama</b>
4011	Kauçuktan yeni dış lastikler
4012	Kauçuktan sırt geçirilmiş veya kullanılmış dış lastikler
4013	Kauçuktan iç lastikler
401699	87.01 ila 87.05 pozisyonlarındaki motorlu araçlar için kauçuk parçalar
681320	Amyant içeren fren balataları
681381	Amyant içermeyen fren balataları
7007	Emniyet camları
700910	Dikiz aynaları
8407	İçten yanmalı motorlar
8408	Dizel ve yarı dizel motorlar
8409	Motorların aksam ve parçaları
841330	İçten yanmalı pistonlu motorlar için yakıt, yağ veya soğutma pompaları
841520	Klimalar
842123	Filtreler
842131	Filtreler
8482	Rulmanlar
8483	Transmisyon milleri ve kranklar
8484	Contalar
8507	Aküler
8511	Ateşleme cihazları
8512	Aydınlatma ve işaret cihazları
8706	87.01 ila 87.05 Pozisyonlarında yer alan motorlu taşıtlar için şasisler
8707	87.01 ila 87.05 Pozisyonlarında yer alan motorlu taşıtların karoserleri
870810	Tamponlar ve bunların aksam ve parçaları
870821	Emniyet kemerler
870829	Karoseri aksamı

**Tablo 3.19 Devam:** Otomotiv Yan Sanayi GTİP Kodları

GTİP Kodu	Açıklama
870830	Frenler ve servo- frenler ve bunların aksam ve parçaları
870840	Vites kutuları ve bunların aksam ve parçaları
870850	Diferansiyelli hareket ettirici akslar
870870	Tekerlekler ve bunların aksam, parça ve aksesuarı
870880	Süspansiyon sistemleri ve bunların aksam ve parçaları (amortisörler dahil)
870891	Radyatörler ve bunların aksam ve parçaları
870892	Egzoz susturucuları ve egzoz boruları; bunların aksam ve parçaları
870894	Direksiyon simitleri, direksiyon kolonları ve direksiyon kutuları
870895	Hava ile şişmeli hava yastıkları
870899	Diğer aksam ve parçalar
9104	Taşıtların alet tabloları için saatler
940120	Motorlu taşıtlarda kullanılan türden oturmaya mahsus mobilyalar

**Kaynak:** (TCEB, 2016)

### 3.4. YÖNTEM

Çalışmada BRICS grubu ve Türkiye'nin otomotiv sektöründeki rekabet gücünü karşılaştırılması hedeflenmektedir. Bu hedef doğrultusunda en çok tercih edilen endekslerden olan Balassa (1965) tarafından gerçekleştirilen Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) endeksinden yararlanılmıştır. Bu endeks ile ülkelerin ele alınan mal veya mal grubunda ilgili ülke ya da ülke gruplarına göre karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olup olmadıkları belirlenebilmektedir.

Balassa, endeksi şu şekilde göstermiştir;

$$AKÜ_{ty} = (X_{ty} / X_{ti}) / (X_{zy} / X_{zi})$$

Burada  $AKÜ_{ty}$ ; t ülkesinin y ürünü için açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksini göstermektedir.

- $X_{ty}$ : t ülkesinin y ürünü/sektöründeki ihracatı

- $X_{ti}$ : t ülkesinin toplam ihracatı
- $X_{zy}$ : dünyanın y ürünü/sektörü dünya ihracatı
- $X_{zi}$ : dünyanın toplam ihracatı

Yapılan hesaplamalar sonrasında elde edilen sonuçların değerlendirilmesi ise şöyledir;

$AK\ddot{U}_{ty} > 1$  olması, t ülkesinin y malında karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğunu göstermektedir. Yani, o malın ülkenin toplam ihracatı içindeki payı, dünya ticaretindeki payından daha büyüktür.

$AK\ddot{U}_{ty} < 1$  ise, t ülkesinin y malında rekabet gücü üstünlüğünün düşük olduğunu,  $AK\ddot{U}_{ty} = 1$  ise t ülkesinde y malında rekabet gücünün dünya rekabet düzeyiyle aynı olduğunu yani herhangi bir üstünlük veya düşüklük görülmediğini ifade etmektedir.

Bu yorumlara ek olarak yeni bir yorum getiren Hinloopen ve Marrewijk (2001), çalışmalarında  $AK\ddot{U}_{ty}$  değerinin;

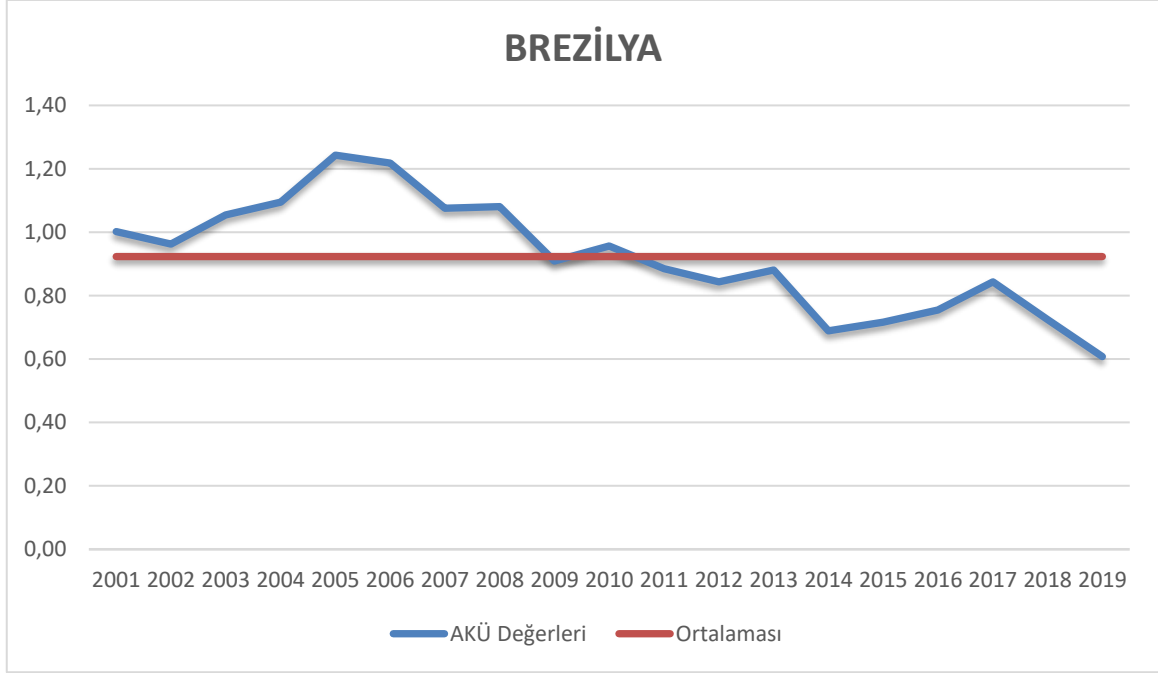
$1 \leq AK\ddot{U}_{ty} \leq 2$  olması durumunda ilgili ülkenin zayıf rekabet üstünlüğünün,

$2 < AK\ddot{U}_{ty} \leq 4$  arası orta düzey rekabet üstünlüğünün,

$AK\ddot{U}_{ty} > 4$  ise güçlü rekabet üstünlüğünden bahsetmiştir (Güneş & Çakmak, 2017).

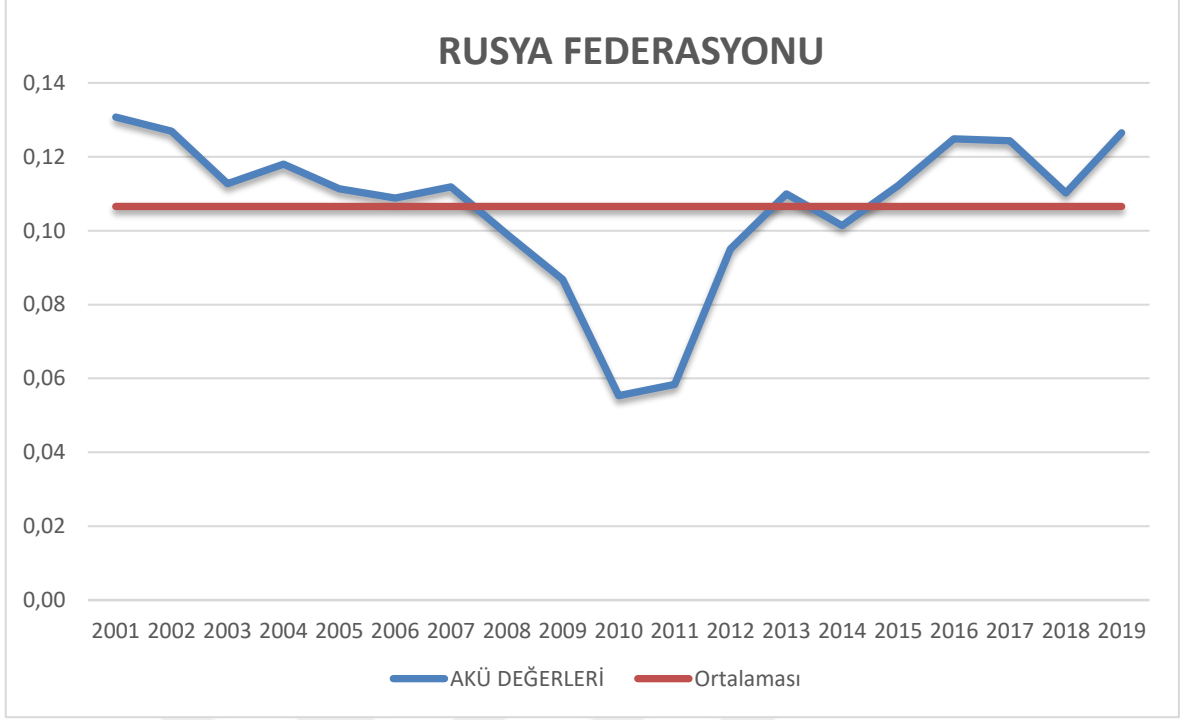
### 3.5. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Analiz sonucu elde edilen bulgular aşağıdaki şekiller aracılığıyla sunulmuştur.



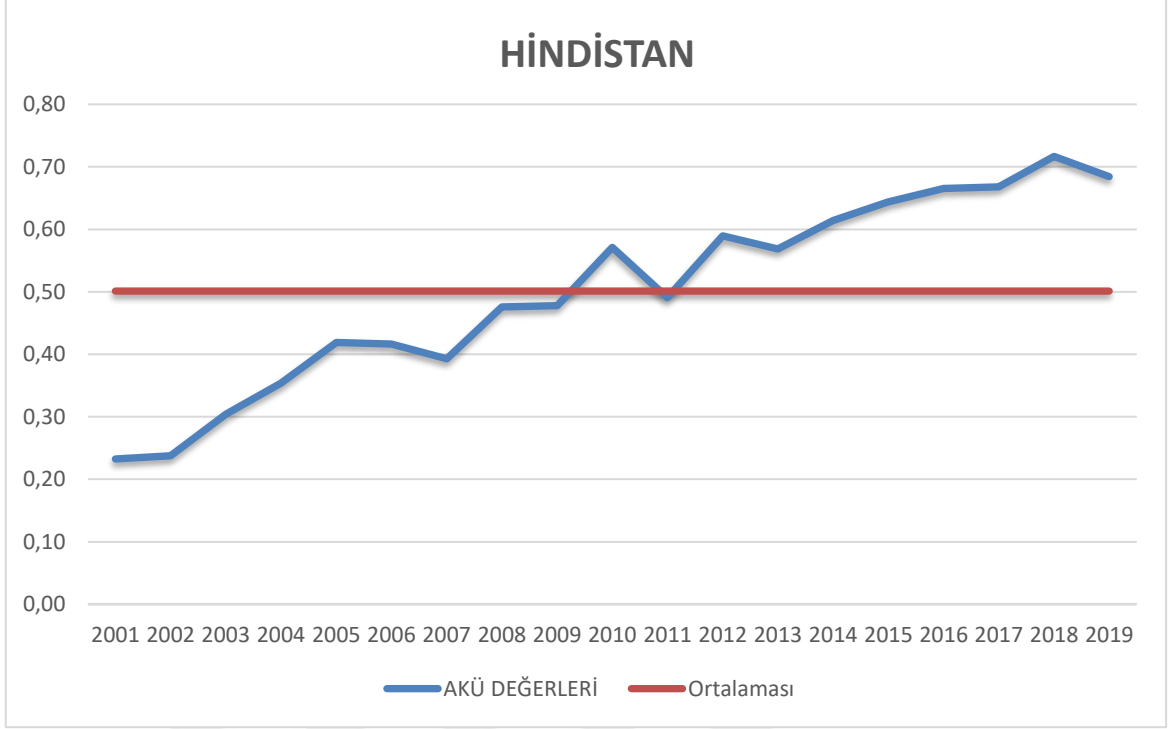
**Şekil 3.6:** Brezilya'nın AKÜ Endeksi ve Gelişimi  
**Kaynak:** Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

Brezilya'nın yıllara göre otomotiv sektörüne ait ürünlerinin AKÜ endeks değerleri şekil 3.6'da gösterilmektedir. 2001 yılında AKÜ endeks değeri 1 iken bir sonraki dönemde hafif gerileme yaşanmasından sonra 2008 yılına kadar AKÜ değeri 1'in üzerinde değerlerde gerçekleşmiştir. Ortalama değeri 0,92 olan Brezilya, 2001-2010 yılları arasında kendi ortalamasının üzerinde AKÜ değerlerine sahiptir. 2010-2019 yılları arasında ise ortalamasının altında değerlerde kalmıştır. Brezilya'nın en yüksek değere sahip olduğu yıl ise 1,24 oran ile 2005 yılıdır. Sonraki yıllarda inişler ve çıkışlar yaşanmış olsa da düşüş trendini sürdürmüştür. En düşük değeri ise 0,60 ile 2019 yılıdır. 2003-2008 yılları arasında Brezilya zayıf rekabet üstünlüğüne sahip iken daha sonra rekabet üstünlüğünü kaybederek rekabet edilebilirlik avantajını elinden kaçırmıştır. Bu bağlamda son yıllardaki değerleri ile Brezilya'nın otomotiv sektöründe karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olmadığı görülmektedir.



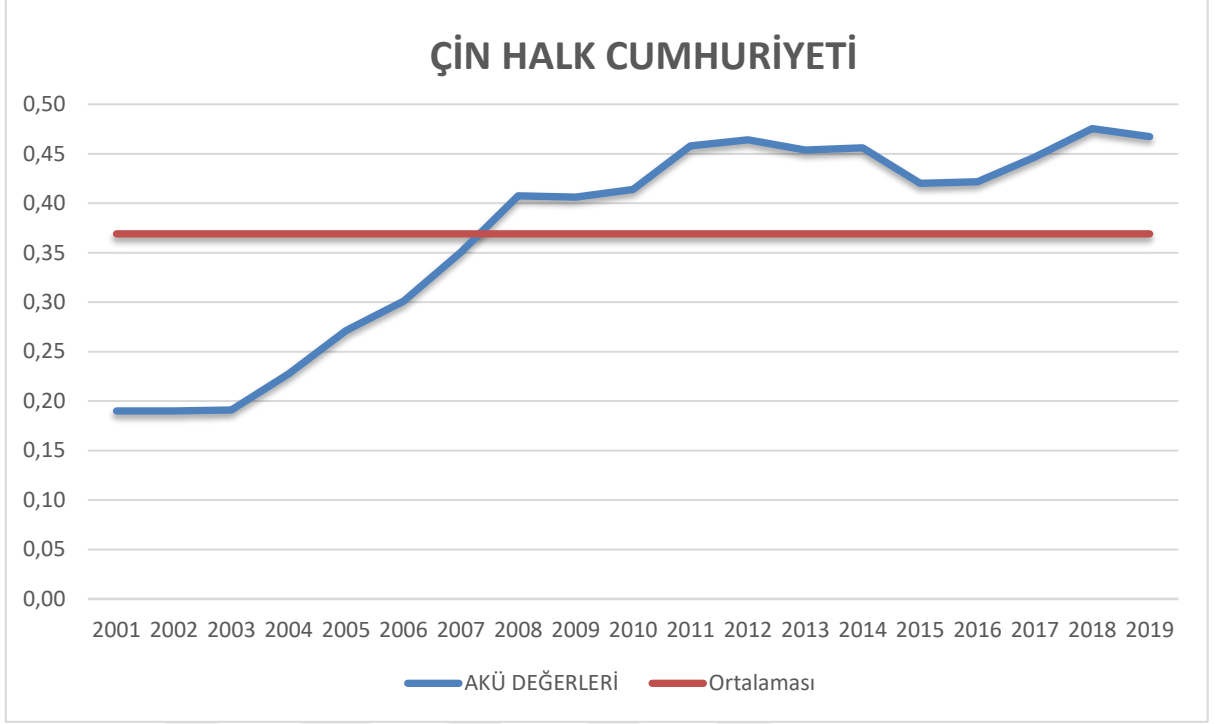
**Şekil 3.7:** Rusya'nın AKÜ Endeksi ve Gelişimi  
**Kaynak:** Yazar Tarafından Oluşturulmuştur

Rusya'nın yıllara göre otomotiv sektörüne ait ürünlerinin AKÜ endeks değerleri şekil 3.7'de gösterilmektedir. 2010-2011 yıllarında 0,06 ile en düşük AKÜ değeri gerçekleşmiş olup en yüksek değere ise 2001 yılında 0,13 olarak görülmektedir. 2011 yılından sonra yükselme trendi göstermiş olsa da 2001 yılındaki AKÜ değerini geçememiştir. 2001-2019 yılları arasındaki AKÜ değerlerinin ortalaması 0,11 olan Rusya, 2008-2012 yıllarında ve 2014 yılında ortalama değerinin altında bir seyir sergilemiştir. Rusya'nın 2001-2019 yılları arası otomotiv sektöründe AKÜ endeks değerinin 0 ile 1 arasında sonuçlar aldığı gözlemlenmiş olup bu sektörde karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olmadığı görülmektedir.



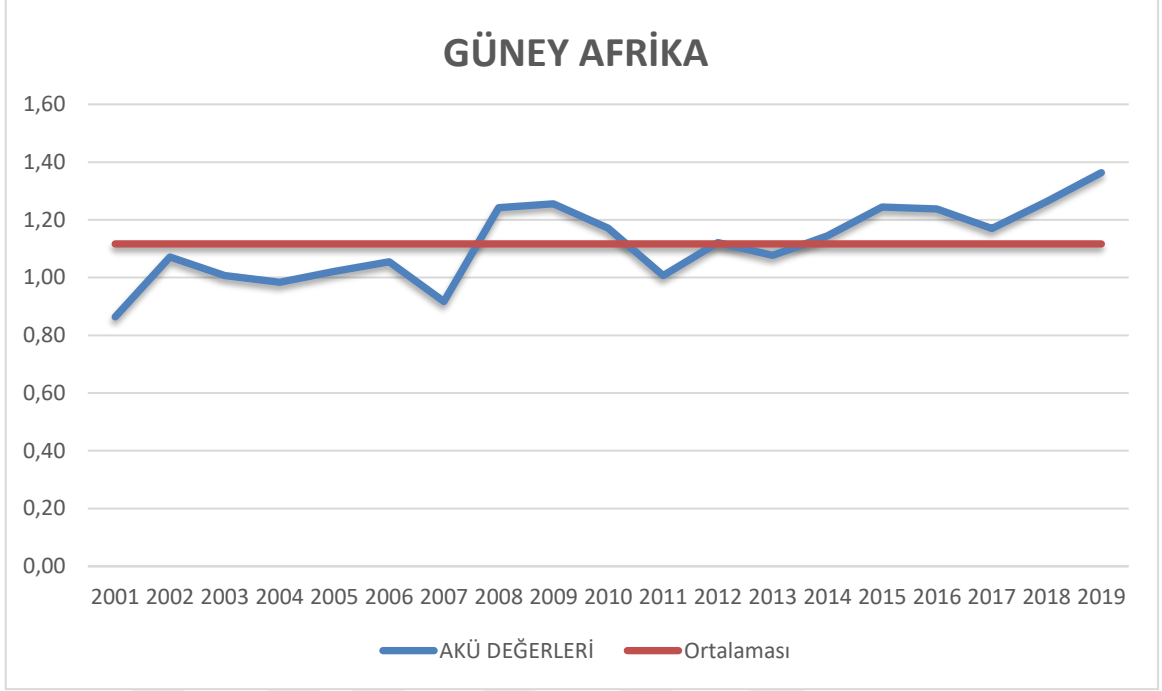
**Şekil 3.8:** Hindistan'ın AKÜ Endeksi ve Gelişimi  
**Kaynak:** Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

Hindistan'ın yıllara göre otomotiv sektörüne ait ürünlerinin AKÜ endeks değerleri şekil 3.8'de gösterilmektedir. En düşük 0,23 olan AKÜ değeri 2001 yılında gerçekleşmiştir. Daha sonrasında 2001 yılından itibaren yükselen bir trend göstermektedir. 2018 yılında 0,72 ile kendi en yüksek AKÜ değerine ulaşmıştır. 2001-2019 yılları arasındaki AKÜ değerinin ortalaması 0,50 olan Hindistan, 2001-2009 yılları arası ortalamasının altında AKÜ değerleri almıştır. 2009 yılı ile birlikte yükselen trend devam ederek AKÜ ortalama değer çizgisinin üzerinde seyretmektedir. Hindistan'ın otomotiv sektöründeki almış olduğu AKÜ değerlerine bakıldığında 0 ile 1 arasında gerçekleştiği görülmektedir. Dolayısı ile karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olmadığı ve otomotiv sektöründe rekabet edebilirlik gücünün bulunmadığı ifade edilebilmektedir.



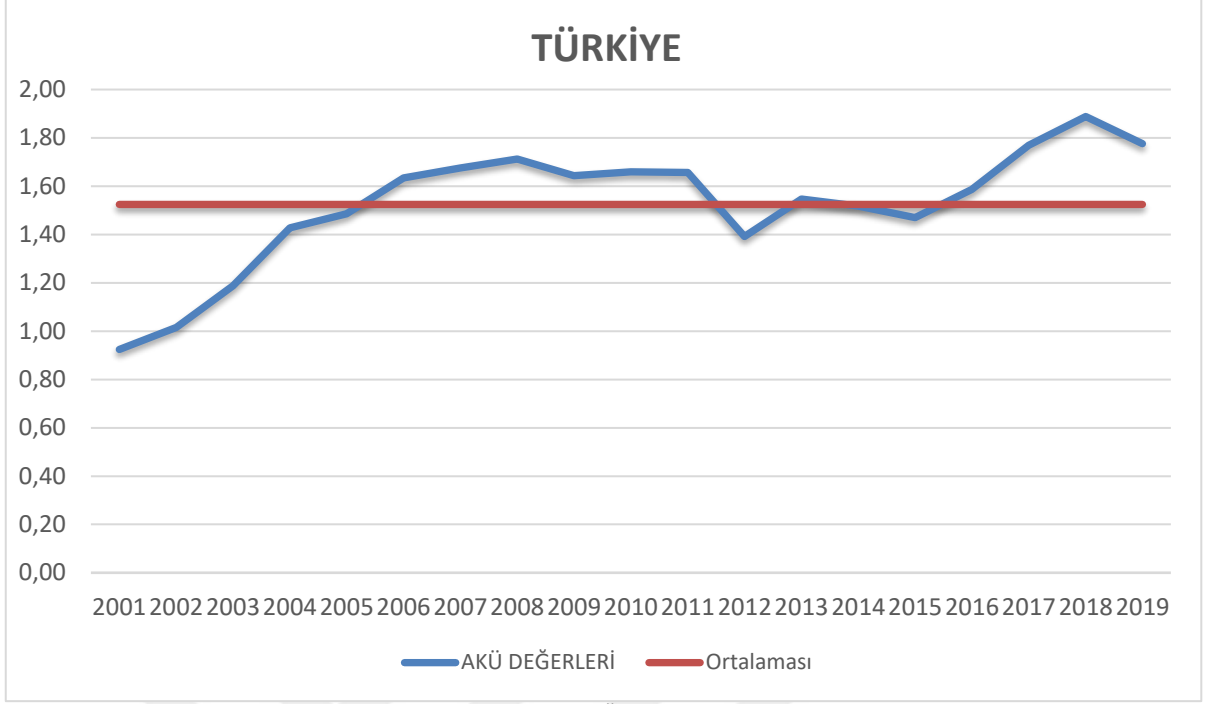
**Şekil 3.9:** Çin'inin AKÜ Endeksi ve Gelişimi  
**Kaynak:** Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

Çin Halk Cumhuriyeti'nin yıllara göre otomotiv sektörüne ait ürünlerinin AKÜ endeks değerleri şekil 3.9'da gösterilmektedir. 0,19 AKÜ değeri ile en düşük seviyelerini 2001, 2002 ve 2003 yıllarında gerçekleştirmiştir. 2004 yılı ile beraber yükselen bir trend gösteren Çin, 0,48 ile en yüksek AKÜ değerine 2018 yılında gerçekleştirmiştir. Ülkenin 2001-2019 yılları arasında AKÜ değerlerinin ortalaması 0,37 gerçekleşmiş olup 2007 yılına kadar AKÜ değerleri, ortalamasının altında gerçekleşmiştir. 2008 yılı ile birlikte ortalamasının üzerinde AKÜ değerleri elde etmiştir. Çin'in otomotiv sektöründe elde etmiş olduğu AKÜ değer sonuçları 0 ile 1 arasında gerçekleştiğinden dolayı bu sektörde karşılaştırmalı üstünlüğün olmadığı söylenilmektedir.



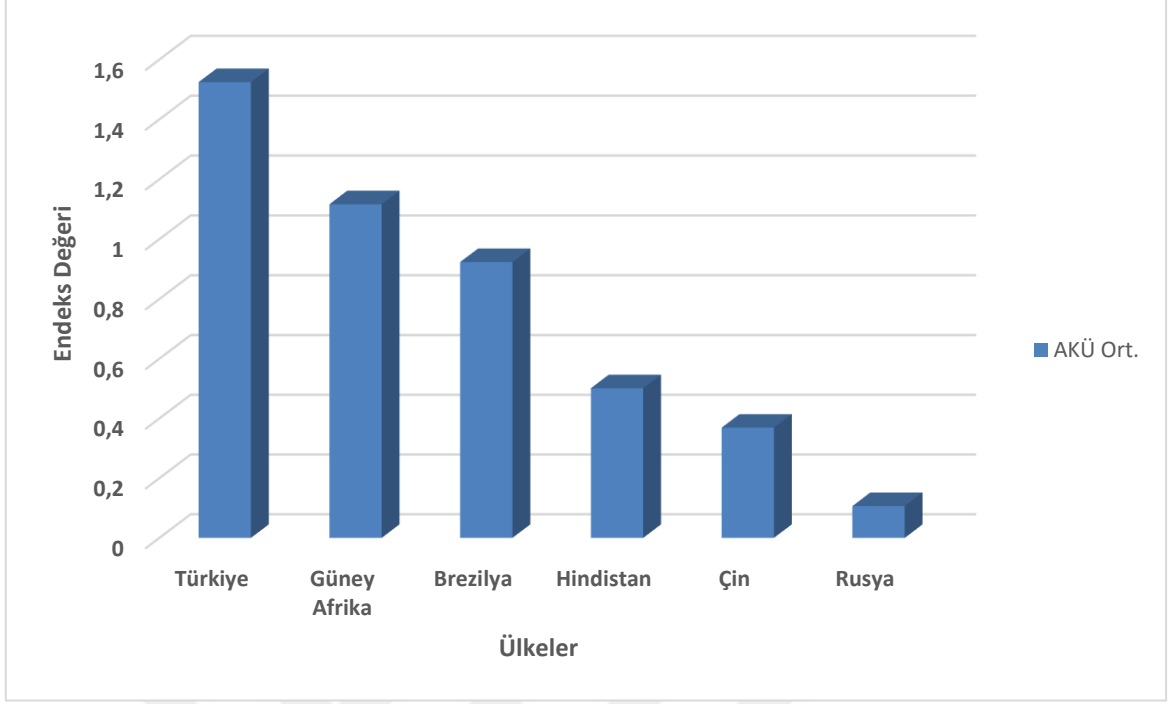
**Şekil 3.10:** Güney Afrika'nın AKÜ Endeksi ve Gelişimi  
**Kaynak:** Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

Güney Afrika'nın yıllara göre otomotiv sektörüne ait ürünlerinin AKÜ endeks değerleri şekil 3.10'da gösterilmektedir. En düşük AKÜ değeri 0,86 ile 2001 yılında gerçekleşmiştir. 2001, 2004 ve 2007 yılları hariç diğer yıllarda AKÜ değeri 1 ve üzerinde gerçekleşmiştir. En yüksek değeri ise 1,36 ile 2019 yılında meydana gelmiştir. Güney Afrika'nın 2001-2019 yılları arasındaki AKÜ değerlerinin ortalaması 1,12'dir. 2008-2010 ve 2014-2019 yılları arasında ortalamasının üzerinde AKÜ değerlerine sahiptir. 2017 yılından sonra yükselen bir trend söz konusudur. Güney Afrika'nın rekabet üstünlüğünün olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle 2001, 2004 ve 2007 yılları haricindeki yıllarda rekabet avantajı bulunmaktadır. 1 ile 2 arası bir değer aldığı için zayıf rekabet üstünlüğü bulunmaktadır. Bu bağlamda Güney Afrika'nın otomotiv sektöründe karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu ifade edilir.



**Şekil 3.11:** Türkiye'nin AKÜ Endeksi ve Gelişimi  
**Kaynak:** Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

Türkiye'nin yıllara göre otomotiv sektörüne ait ürünlerinin AKÜ endeks değerleri şekil 3.11'de gösterilmektedir. 2001-2019 yılları arası AKÜ değerlerinin ortalaması 1,52'dir. 2001 yılında 0,92 ile en düşük değer gerçekleşmiştir. 2018 yılında ise 1,89 AKÜ değeri ile en yüksek sonuç ortaya çıkmıştır. Türkiye'nin genel itibariyle 2001-2012 yılları arasında yükselen bir trendi bulunmaktadır. 2012 yılında düşüş gerçekleştirmiş olsa da tekrardan yükselen değerler ile artışını devam ettirerek 2018 yılında zirveyi görmüştür. 2019 yılında bir önceki döneme göre azalış görülse de AKÜ değeri 1,78 gerçekleşmiştir. 2001-2005 yılları arasında AKÜ değerleri ortalamasının altında gerçekleştiği görülmektedir. Ayrıca 2012 ve 2015 yıllarında tekrar ortalamasının altında bir değer almıştır. 2016-2018 yıllarında AKÜ değeri ivme kazanarak ortalamasının oldukça üzerinde seyretmiştir. Türkiye'nin 2001 yılı hariç diğer yıllarda rekabet üstünlüğü olduğu görülmektedir. AKÜ değerleri 1 ile 2 arasında sonuçlar elde edildiğinden dolayı zayıf rekabet üstünlüğüne sahiptir. Dolayısı ile Türkiye'nin otomotiv sektöründe karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğunu söyleyebiliriz.



**Şekil 3.12:** 2001/2019 AKÜ Endeks Değerleri  
**Kaynak:** Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

BRICS grubu ve Türkiye'nin 2001-2019 yıllarındaki AKÜ endeksi dönem ortalamaları Şekil 3.12'de gösterilmektedir. BRICS grubu ile karşılaştırdığımız Türkiye'nin 1,52 AKÜ değer ortalaması ile otomotiv sektöründe en rekabetçi ülke olduğu ortaya çıkmıştır. BRICS grubuna karşı otomotiv sektöründe Türkiye'nin karşılaştırmalı üstünlüğü bulunmaktadır. Diğer rekabet gücüne sahip olan ülke ise grup üyesi Güney Afrika 1,12 AKÜ değer ortalaması ile ikinci sırada yer almaktadır. Aynı zamanda BRICS grubunun otomotiv sektöründeki en rekabetçi ülkesi konumundadır. Grupta 0,92 değer ortalaması ile ikinci sırada Brezilya yer almakta olup Hindistan ve Çin'in takip ettiği görülmektedir. En düşük AKÜ değer ortalamasına sahip olan Rusya 0,11 oran ile son sırada bulunmaktadır. Bu ülkelerin otomotiv sektöründe rekabet edebilirliğinin olmadığı ve karşılaştırmalı üstünlüğün bulunmadığını söylemek mümkündür.

## BÖLÜM SON

### SONUÇ VE ÖNERİLER

Otomotiv sektörünün dünya sahnesindeki yeri 19. Yüzyılda gerçekleşen enerji kaynağı olarak makinelerde buharın kullanılması ile başlayan birinci sanayi devrimine dayanmaktadır. Otomobil sektöründe ki ivme içten yanmalı motorlarda petrolün kullanılmaya başlanması ile hız kazanmıştır. Otomobillerin insan hayatına girmesi ile birlikte pek çok ekonomik ve kültürel gelişimler beraberinde gelmiştir. Bu gelişimler devamında otoyol ve alt yapı çalışmalarını getirerek ülkelerin gelişmişliklerine katkı sağlamıştır. Ayrıca otomotiv sektöründeki rekabet, günümüzde ülkelerin kalkınması için önemli bir yere sahip olmuştur.

Otomotiv sektörü, dünyada ve ülkemizde her geçen gün gelişimini sürdürmekte ve ülke ekonomileri için önemli bir sektör konumunda ulaşmaktadır. 20. Yüzyıldan bu yana en fazla yatırımların gerçekleştiği otomotiv endüstrisi, yarattığı katma değer, yan sanayi üretimi, ham madde ve istihdam sağlaması ile doğrudan etkilemiş olduğu birçok sektörel çeşitliliği bulundurmaktadır. Ülkemizde 1950 yılları ile başlayan otomotiv sektörü, montaj fabrikalarının üretimleri gerçekleştirmesi, yan sanayinin gelişimi ile yerlilik seviyelerine ulaşmasıyla birlikte zamanla sektördeki gelişimini güçlendirerek küresel otomotiv üretim konumu haline gelmiştir.

Otomotiv sektörü ülke ekonomilerinin kalkınmasında itici bir güç olmaktadır. Bu bağlamda Türk sanayisinin de en önemli lokomotifi, otomotiv sektörü olduğunu belirtmek yanlış olmayacaktır. Otomotiv sektörünün diğer sektörler ile bağlantılı olması ve bu sektörlerle katkılarının önemli etkilerinin bulunmasından kaynaklıdır. Sektörün ülke ekonomisine yaratmış üretim ve istihdam katkısı, dış ticarete doğrudan etkisi bulunmakla birlikte oldukça yüksek katma değer yaratmaktadır. Aynı zamanda ülkelerin savunma sanayisi gelişimlerini ve teknolojik düzeylerinde yeniliklerin sağlanmasında oldukça önem arz etmektedir. Buna ilave olarak üretim süreçlerinde yer

alan yüksek teknoloji, ülkenin mevcut düzeyi ve altyapı düzeylerinin gelişmesine önemli katkıda bulunmaktadır.

Dünyadaki otomotiv üretimi 2008 yılında gerçekleşen küresel finans krizi sonrası gelişmekte olan ülkelerin pazar büyümeleri, gelişmiş ülkelerin pazar büyümelerini geçmeye başlamıştır. Dolayısıyla otomotiv üretiminin gelişmekte olan ülkelere geçişi ivme kazanarak yeni bir döneme geçilmiştir. BRICS grubu içerisinde yer alan Çin Halk Cumhuriyeti, Hindistan ve Türkiye’de araç üretim artış göstermektedir. Amerika Birleşik Devletleri, Japonya gibi araç sahipliğin doyum noktasına yaklaşan ülkelerdeki araç üretim hızları yavaşlamaktadır. Türkiye stratejik olarak Doğu ve Batı pazarın merkezi konumunda yer alması yabancı yatırımcılar için oldukça ilgi çekici olmaktadır. Bulunduğu bölge olarak otomotiv sektöründe önemli bir aktör konumundadır.

Otomotiv sektörü dünyada sürekli gelişen ve ülke ekonomilerine ciddi katkıları bulunan bir sektör konumundadır. Firmalar ve ülkeler arasında rekabet yükselmekle birlikte kaynakların etkin ve verimli kullanımı, teknolojik gelişime uyum sağlayabilecek yetkin, teknik ve idari personellerinden oluşan organizasyonların önemi artmaktadır. Dolayısıyla ar-ge yatırımları, sektörler arasındaki iş birliği ilişkileri, kalite süreçleri, etkin üretim yöntemleri ve pazarlama gibi rekabet edebilirliği etkileyen unsurlar büyük önem kazanmaktadır.

Bu çalışmada BRICS grubu ve Türkiye’nin otomotiv sektöründeki rekabet güçleri karşılaştırmalı olarak analiz yapılmıştır. Rekabet gücü analizinde Balassa tarafından geliştirilen Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler (AKÜ) endeksi yönteminden yararlanılmıştır. BRICS grubu; Brezilya, Rusya Federasyonu, Hindistan, Çin Halk Cumhuriyeti ve Güney Afrika ülkelerinden oluşmaktadır. Çalışmada 2001-2019 yılları arasındaki veriler dikkate alınmıştır. Elde edilen sonuçlar, BRICS grubu içerisinde yer alan Güney Afrika Cumhuriyeti’nin otomotiv sektöründe grup içerisindeki en yüksek rekabetçi ülke olduğu görülmektedir. Güney Afrika Cumhuriyeti’ni sırasıyla Brezilya, Hindistan ve Çin Halk Cumhuriyeti düşük rekabet gücü ile takip etmektedir.

Araştırmada gerçekleşen BRICS grubu ile Türkiye karşılaştırıldığında ise Türkiye’nin bu gruba karşı rekabet gücü en yüksek ülke olarak karşımıza çıkmaktadır.

Özellikle 2016 yılı ile ciddi bir ivme kazandığı görülmüştür. Dikkate alınan dönem boyunca karşılaştırmalı üstünlüğü hep devam etmiştir.

Türkiye'nin bu alanda kazanmış olduğu rekabet gücü avantajını devam ettirebilmesi için mevcut performansının üzerine çıkması gerekmektedir. Türkiye'nin yan sanayi ve üretim süreçlerinde hammaddedeki yurtdışı bağımlılığı, girdi maliyetlerini yükselterek rekabet gücüne olumsuz bir etki yaratmaktadır. Hammadde temini için iş birlikleri oluşturulmalı, malzeme kalite standartları yakalanmalıdır. Türkiye otomotiv sektöründe süre gelen bilgi birikim ve tecrübesinden faydalanmalıdır. Bu bağlamda teknolojik gelişim ve araştırma geliştirme çalışmalarına ivme kazandırılması ile yüksek teknolojlili yerli marka araç üretiminin gelişimlerini tamamlatılması, tedarik ve yan sanayiinin rekabet gücünü arttırılması ile küresel çapta pazar payı arttırarak söz sahibi olunmalıdır.

Bu hedefler doğrultusunda, rekabet gücünün gelişimi gerekli alt yapı, nitelikli iş gücü ve Ar-Ge yatırımları yapılmalıdır. Katma değer yaratan üretim modeli hedeflenerek teknolojinin gelişimi sürekli takip edilmelidir. Sektörde yaratıcı, yenilikçi projelerin teşvik edilmesi önem arz etmektedir. Mevcut altyapı sistemleri düzenlenilip yeni araçlara uygun geliştirilmelidir. Ürün kalitesini arttırılması, yapay zekâ, sensör, yazılım gibi yeni teknolojilere uyum sağlayan üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Üretimde kalite standartlarına sahip yerlilik esasına uygun ihracata yönelik iş birlikleri sağlanmalıdır.

Gelecek yıllarda yerli otomotivin tamamlanıp üretim bandından pazara inmesi sonrasında ülke ekonomisi ve otomotiv sektöründe yeni bir döneme geçileceği beklenilmektedir. Bu süreçle birlikte otomotiv sektöründe yeni ve güçlü bir aktör olarak yerini alması umut edilmektedir. Pek çok ülkenin yüksek pazar paylarına sahip olduğu otomotiv sektöründe Türkiye'nin kendine yer bulabilmesi için yüksek Ar-Ge yatırımları ve ciddi pazar stratejileri geliştirmesi gerekecektir.

## ÖNERİLER

- Firmalar ve ülkeler arasında rekabet yükselmekle birlikte kaynakların etkin ve verimli kullanımı, teknolojik gelişime uyum sağlayabilecek yetkin, teknik ve idari personellerinden oluşan organizasyonların önemi artmaktadır.
- Türkiye'nin yan sanayi ve üretim süreçlerinde hammaddedeki yurtdışı bağımlılığı, girdi maliyetlerini yükselterek rekabet gücüne olumsuz bir etki yaratmaktadır. Bu yüzden hammadde temini için iş birlikleri oluşturulmalı, malzeme kalite standartları yakalanmalıdır.
- Türkiye, otomotiv sektöründe süre gelen bilgi birikim ve tecrübesinden faydalanmalıdır.
- Teknolojik gelişim ve araştırma geliştirme çalışmalarına ivme kazandırılması ile yüksek teknolojlili yerli marka araç üretiminin gelişimlerini tamamlatılması, tedarik ve yan sanayiinin rekabet gücünü artırılması ile küresel çapta pazar payı artırarak söz sahibi olunmalıdır.
- Katma değer yaratan üretim modeli hedeflenerek teknolojinin gelişimi sürekli takip edilmelidir. Bu süreçte gerekli Ar-Ge yatırımları yapılarak teknolojik gelişim teşvik edilmelidir.
- Sektörde yaratıcı, yenilikçi projelerin teşvik edilmesi önem arz etmektedir.
- Mevcut altyapı sistemleri düzenlenilip yeni araçlara uygun geliştirilmelidir.
- Ürün kalitesini artırılması, yapay zekâ, sensör, yazılım gibi yeni teknolojilere uyum sağlayan üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesi gerekmektedir.
- Üretimde kalite standartlarına sahip yerlilik esasına uygun ihracata yönelik iş birlikleri sağlanmalıdır.
- Türkiye'nin otomotiv sektöründe kendine yer bulabilmesi için yüksek Ar-Ge yatırımları ve ciddi pazar stratejileri geliştirmesi gerekecektir.

## KAYNAKLAR

- Ağır, H., & Yıldırım, S. (2015). Türkiye ile BRICS Ekonomilerinin Makroekonomik Performans Karşılaştırmaları: Betimsel Bir Analiz. *KSÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(2), 39-66.
- Aktan, Ç. C., & Vural, İ. Y. (2004). *Rekabet Gücü ve Rekabet Stratejileri*. İstanbul: TİSK Yayınları.
- Altay, B., & Gürpınar, K. (2008). Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler ve Bazı Rekabet Gücü Endeksleri: Türk Mobilya Sektörü Üzerine Bir Uygulama. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(1), 257-274.
- Araz, G. G. (2020). *Türk Otomotiv Sektörünün Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi*. Trabzon: Avrasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Bilimleri Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Ardış, B. (2017). Türkiye'nin Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlüklerinin. *ECONDER International Academic Journal*, 1(1), 8-21.
- Arslan, N., & Tatlıdil, H. (2012). Defining and Measuring Competitiveness: A Comparative Analysis of Turkey. *International Journal of Basic & Applied Sciences IJBAS-IJENS*, 12(02), 34.
- Aşçı, M. E. (2019). BRICS Ülkelerinin Küresel Güç Olma Potansiyelleri ve Türkiye. *Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 39-60.
- Aytekin, M. (2020). *BRICS ve Türkiye'de Yüksek ve Orta Yüksek Teknoloji Ürünleri İhracatı-Ekonomik Büyüme İlişkisinin ARDL Sınır Testi ile İncelenmesi*. Eskişehir: Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Başbuğ, A. K. (2017). *Türkiye'de Milli Gelir Artış Hızının Otomotiv Sektörünün Büyümesine Etkisi*. Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Başkol, M. (2011). Türk Otomotiv Sektörünün Uluslararası Rekabet Gücü (1996-2010). *Paradoks ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi*, 7(2), 63-78.
- Battal, T., & Akan, E. (2019). Brics Ülkeleri ile Türkiye'nin Performans ve Potansiyel Kriterleri Çerçevesinde Değerlendirilmesi. *Beykoz Akademi Dergisi*, 7(1), 1-35.
- Bedir, A. (2012). Uluslararası Rekabet Gücü Kavramsal Çerçevesinde Türkiye İmalat Sanayii Sektörlerinin Rekabet Etme Biçimleri ve Uygun Politika Önerisi. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(1), 171-212.
- Bektaş, Z., & Konca, K. A. (2019). *Rusya Federasyonu Otomotiv Yan Sanayi Yerinde Pazar Araştırması*. Ankara: Ticaret Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü.
- Bulut, B. (2019). *Ocak Ayı Etkisinin Brics Ülkeleri ve Türkiye'de Garch(p,q) Modelleri ile Test Edilmesi*. Çorum: Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

- 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.
- Çakır, B. (2019). *Dış Ticaret Hadleri ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Örneği*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı İktisat Programı; Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- 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.
- Çelik, H. (2020). *Uluslararası Rekabet Gücünü Belirleyen Faktörler: OECD Ülkeleri İçin Panel Veri Analizi*. Gaziantep: Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Çoşkun, A. (2014). Dış Ticaret Teorileri Kapsamında Türkiye'nin Rekabet Gücü Üzerine Bir Değerlendirme. *Tekirdağ s.m.m. Odası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(3), 1-10.
- Diler, H. G. (2006). *Reel Döviz Kuru – Dış Ticaret Hadleri İlişkisi: Türkiye Üzerine Bir Uygulama*. Afyonkarahisar : Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Dura, C. (2000). Yeni Dış Ticaret Teorileri: Genel Bir Bakış. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(0), 1-16.
- Dursun, E. (2018). *Gelişmekte Olan Ülkelerde Reel Döviz Kuru ve Dış Ticaret Hadleri İlişkisi: 2000-2016 Örneği*. Tokat: Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Dündar, N. (2020). *İhracat Yapısı ve Makroekonomik Performans Arasındaki İlişki: Brics Ülkeleri ve Türkiye İçin Parametrik Olmayan Bir Analiz*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Doktora Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Erdem, M. (2016). BRICS Koşullu İhtiyat-Fonu Düzenlemesi: Hukuksal ve Kurumsal İnceleme. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7(1), 295-350.
- Eroğlu, Ö., & Özdamar, G. (2005). Türk İmalat Sanayiinin Rekabet Gücü ve Beyaz Eşya Sektörü Üzerine Bir İnceleme. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(2), 85-104.
- Görener, A., & Görener, Ö. (2008). Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler. *Journal of Yaşar University*, 3(10), 1213-1232.
- Güneş, S., & Çakmak, L. (2017). Sektörel Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler(AKÜ) İndeksi: Denizli Örneği. *Proceedings Book of 2nd International Scientific Researches Congress on Humanities and Social Sciences*, 1(5), 618-622.
- HAS, Z. (2020, 08 10). *Docplayer*. Docplayer Web Sitesi: <https://docplayer.biz.tr/1646529-Kumelenme-teorisi-ve-porter-elmas-modeli.html> adresinden alındı
- Hinloopen, J., & Marrewijk, V. C. (2001). On The Empirical Distribution of the Balassa Index. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 137, 1-35.
- İlkay, S. Ç., & Atik, H. (2013). *Beşeri Sermaye Ve Dış Ticaret İlişkisi: Türkiye Üzerine Bir Uygulama*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- İnal, G. A. (2003). A Study Into Competitiveness. *Rekabet Forumu REF*, 9.

- İşbitren, A. G. (2018). *Brezilya Ülke Raporu: Şubat 2018*. Bursa: KFA Fuarcılık LTD. ŞTİ.
- Johnson, S. (2015). Education and international competitiveness. *Journal of Initial Teacher Inquiry*, 1, 22.
- Karadağ, G. (2019). *Uluslararası Rekabet Gücü ve Ulusal İnovasyon Sistemi: Türkiye Otomotiv Sanayi Örneği*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Politikası Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Kocabey, S. (2018). Elektrikli Otomobillerin Dünü, Bugünü ve Geleceği. *Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi*, 1(1), 16-23.
- Koç, M., & Ozbozkurt, O. B. (2014). Ulusların Rekabet Üstünlüğü ve Elmas Modeli Üzerine Bir Değerlendirme. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 2(3), 85-91.
- Kotan, Z. (2002). *Uluslararası Rekabet Gücü Göstergeleri Türkiye Örneği*. 11 20, 2020 tarihinde Tcmb Web Sitesi:  
<https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/652b85b1-959c-4df2-b8f7-155ccce79317/dpaper53.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-652b85b1-959c-4df2-b8f7-155ccce79317-m3fw5F1> adresinden alındı
- Lall, S. (2000). Turkish Performance in Exporting Manufactures: A Comparative Structural Analysis. *QEH Working Paper Series QEHWPS47*, 1(47), 1-32.
- OİB. (2011). *Çin Pazarına Giriş Stratejisi*. Bursa: Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği.
- (2018). *On Birinci Kalkınma Planı(2019-2023)*. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı, Çalışma Grubu Raporu.
- O'Neill, J. (2001). *Building Better Global Economic BRICs*. New York: Global Economics Paper No:66, Goldman Sachs. Şubat 20, 2021 tarihinde <https://www.goldmansachs.com/insights/archive/archive-pdfs/build-better-brics.pdf> adresinden alındı
- (2018). *OSD Küresel Değerlendirme Raporu*. İstanbul: Otomotiv Sanayi Derneği.
- (2020). *OSD Küresel Değerlendirme Raporu*. İstanbul: Otomotiv Sanayi Derneği.
- (2019). *Otomotiv Sektör Raporu*. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. Ankara: Sanayi ve Verimlilik Genel Müdürlüğü, Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi.
- Özden, A., Seheri, Ö., & Ersan, Ö. (2020). *Otomotiv Sektörü*. İstanbul: A&T Bank, Ekonomik Araştırmalar Departmanı.
- Pehlivanoğlu, F., & Göçeri, K. (2018). Türkiye’de Tekstil Ve Hazır Giyim Sektörünün Uluslararası Rekabet Gücü: Akü Endeksi İle Karşılaştırmalı Bir Analiz. *International Social Sciences Studies Journal*, 4(28), 6523-6533.
- Pehlivanoğlu, F., & Göçeri, K. (2019). Demir Çelik Sektöründe Rekabet Gücünün Vollrath Yöntemi ile Ölçümü: BRICS-T Örneği. (s. 195-210). Kocaeli, Türkiye: Umuttepe Yayınları.
- Pişkin, S. (2017). *Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri*. İstanbul: Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Otomotiv Sektör Raporu.
- Pişkin, S. (2017). *Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri*. İstanbul: Türkiye Sınai Kalkınma Bankası.
- Porter, M. (1990). The Competitive Advantage of Nations. *Harvard Business*, 105-130.

- Ramizov, H. (2019). *Endüstri 4.0 'In Rekabet Gücü Üzerindeki Etkisi: Türkiye Ekonomisi Analizi*. Manisa: Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Sarsıcı, E. (2019). *Yabancı Bankaların Reel Sektöre Verilen Krediler Ve Bankacılık Sektörü Kârlılığı Üzerindeki Etkileri: Brics-T Örneği*. Gaziantep: Hasan Kalyoncu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı İşletme Doktora Programı, Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Schwab, K. (2014). *The Global Competitiveness Report*. İsviçre : World Economic Forum.
- Schwab, K. (2019). *The Global Competitiveness Report*. İsviçre: World Economic Forum.
- Sertçelik, A. (2020). *BRICS'in Belirleyici Bir Aktör Olma Sorunları*. Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Sevim, C., & Doğan, T. T. (2016). Türkiye Ekonomisinde İhracat ve Döviz Kuru Oynaklığı İlişkisi. *Ege Akademik Bakış*, 16(2), 303-318.
- Seydioğlu, H. (1998). *Uluslararası İktisat: Teori, Politika ve Uygulama* (Cilt 12). İstanbul: Güzem Yayınları.
- Şah, Ö. F. (2007). *Türkiye Otomotiv Sektörünün İhracat Performans Analizi*. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Politikası Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Şahinli, M. A. (2011). Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi: Türkiye Pamuk Endüstrisi Üzerine Bir Uygulama. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 11(21), 236.
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2021). *Brezilya Ülke Profili*. Ankara: Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler.
- TCEB. (2016). *Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Sektörü*. Ankara: Türkiye Cumhuriyeti-Ekonomi Bakanlığı.
- Tuncer, G. (2009). *Uluslararası Rekabet Gücünün Teşvikinde Devletin Rolü: Türkiye Örneği*. Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Tuncer, G. (2009). *Uluslararası Rekabet Gücünün Teşvikinde Devletin Rolü: Türkiye Örneği*. Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Tünsoy, O. (2019). *Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ile Ekonomik Büyüme ve Dış Ticaret İlişkisi: BRICS Ülkeleri ile Türkiye Üzerine Ampirik Bir Çalışma*. Ankara: Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Tünsoy, O. (2019). *Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları İle Ekonomik Büyüme ve Dış Ticaret İlişkisi: Brics Ülkeleri İle Türkiye Üzerine Ampirik Bir Çalışma*. Ankara: Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı İşletme Programı, Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Vollrath, T. (1991). A Theoretical Evaluation of Alternative Trade Intensity Measures of Revealed Comparative Advantage. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 127(2), 265-280.



- WEB\_19, (2021), Uluslararası Taşıt Üreticileri Kuruluşu, Oica Web Sitesi,  
<https://www.oica.net/wp-content/uploads/By-country-2019.pdf>, 10/03/2021.
- WEB\_20, (2021), SIAM, SIAM Web Sitesi,  
<https://www.siam.in/economic-affairs.aspx?mpgid=16&pgid1=22&pgidtrail=23>,  
12/03/2021.
- WEB\_21, (2021), Kolay İhracat, Kolay İhracat Web Sitesi,  
<https://www.kolayihracat.gov.tr/haberler/guney-afrika-otomotivcilerin-yeni-ihracat-rotasi-olacak>, 16.03.2021.
- WEB\_22, (2021), Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu, Avrupa Web Sitesi,  
[https://www.avrupa.info.tr/sites/default/files/2016-08/brochure\\_3\\_v2.pdf](https://www.avrupa.info.tr/sites/default/files/2016-08/brochure_3_v2.pdf),  
02/04/2021.
- WEB\_23, (2019), Togg, Togg Web Sitesi,  
<https://www.togg.com.tr/Dosyalar/Pdf/togg-urun-bulteni.pdf>, 04/04/2021.
- Yalçınkaya, M. H., Çilbant, Ç., Erataş, F., & Hartoğlu, D. (2014). Açıklanmış durumdaki Üstünlükler Ekseninde Rekabet Gücünün Analizi: Türk-Çin Dış Ticareti Üzerine Bir Uygulama. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*(24), 41-57.