T.C.

MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

İKTİSAT TEORİSİ TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

Mesut ÇALBÖRÜ

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Hayriye BAŞÇI NUR

Manisa, 2021

T.C.
MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TEORİSİ TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

TÜRKİYE'DE SEKTÖRLERİN DIŞ TİCARET VE İSTİHDAM PAYLARI: TÜRKİYE OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÖRNEĞİ

Mesut ÇALBÖRÜ

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Hayriye BAŞÇI NUR

Manisa, 2021

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Türkiye’de Sektörlerin Dış Ticaret ve İstihdam Payları: Türkiye Otomotiv Sektörü Örneği” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

12/07/2021

Mesut ÇALBÖRÜ

İmza

ÖZET

TÜRKİYE'DE SEKTÖRLERİN DIŞ TİCARET VE İSTİHDAM PAYLARI: TÜRKİYE OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÖRNEĞİ

Tarım, sanayi ve hizmet sektörü gibi ana sektörler Türkiye ekonomisi açısından büyük önem taşımaktadır. Bu ana sektörlere ek otomotiv sektörü de diğer bazı sektörler arasında lokomotif görevi gördüğü için önemlidir. Cumhuriyet'in ilanından 1950 yılına kadar tarım sektörü milli gelir, istihdam ve dış ticarette ilk sırada yer alırken 1950 yılından sonra durum değişmeye başlamıştır. Günümüzde dış ticarette imalat sanayi sektörü ilk sırada yer alırken istihdamda ve milli gelirde hizmet sektörü ilk sırada yer almaktadır. Kısacası Türkiye'de sektörel açıdan değişim yaşanmıştır. Otomotiv sektörü analizi sonuçlarına bakıldığında otomotiv sektörü istihdamı ve toplam istihdam arasında çift yönlü, otomotiv sektörü istihdamı ile kurumsal olmayan nüfus arasında tek yönlü, otomotiv sektörü ithalatı ile toplam ithalat arasında da tek yönlü nedensellik ilişkisine ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Otomotiv Sektörü, Dış Ticaret, İstihdam, Zaman Serisi Analizi, Sanayi

ABSTRACT

FOREIGN TRADE AND EMPLOYMENT SHARE OF THE SECTORS IN TURKEY: THE CASE OF THE TURKISH AUTOMOTIVE INDUSTRY

Main sectors such as agriculture, industry and service sector are of great importance for the Turkish economy. In addition to these main sectors, the automotive sector is also important as it acts as a locomotive among some other sectors. From the proclamation of the Republic until 1950, the agricultural sector was in the first place in national income, employment and foreign trade, but after 1950 the situation began to change. Today, while the manufacturing industry sector ranks first in foreign trade, the service sector ranks first in employment and national income. In short, there has been a sectoral change in Turkey. When the results of the automotive sector analysis are examined, a bidirectional causality relationship between automotive sector employment and total employment, one-way causality between automotive sector employment and non-institutional population, and one-way causality between automotive sector imports and total imports has been reached.

Keywords: Automotive Sector, Foreign Trade, Employment, Time Series Analysis, Industry

TEŞEKKÜR

Çalışmamın her aşamasında bana destek olan, bilgi ve deneyimleri ile yol gösteren, bilgi ve tecrübesi ile lisansüstü öğrenim hayatımın tüm zorlu aşamalarında her yönden yardımcı olan, tecrübeleri ile beni aydınlatan ve desteğini hiç eksik etmeyen, kendisini tanımaktan büyük onur duyduğum danışman hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Hayriye BAŞÇI NUR'a sonsuz teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım. Ayrıca tez jürisinde yer alan üyelere ve yetişmemde katkıları olan tüm hocalarıma minnettar olduğumu ifade etmek isterim. Öğrenim hayatım boyunca beni maddi ve manevi olarak destekleyen ve hep yanımda olan aileme de yürekten teşekkür ederim.

Mesut ÇALBÖRÜ

Manisa, 2021

İÇİNDEKİLER

ÖZET……iv
ABSTRACT……..v
TEŞEKKÜR……vi
İÇİNDEKİLER……vii
SİMGELER VE KISALTMALAR……ix
TABLOLAR LİSTESİ……..x
ŞEKİLLER LİSTESİ……xii
EKLER……...xiii
GİRİŞ……1

BİRİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE SEKTÖRLERİN TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. TÜRKİYE'DE TARIM SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ…….4
1.1.1. Cumhuriyet Dönemi'nde Tarım Sektörü……7
1.2. TÜRKİYE'DE SANAYİ SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ……..10
1.3. TÜRKİYE'DE HİZMET SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ…….16
1.4. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ……...17

İKİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE SEKTÖRLERİN İSTİHDAMDAKİ PAYI

2.1. TARIM SEKTÖRÜNDE İSTİHDAMIN PAYI……27
2.2. SANAYİ SEKTÖRÜNDE İSTİHDAMIN PAYI……..30
2.3. HİZMET SEKTÖRÜNDE İSTİHDAMIN PAYI…….32
2.4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE İSTİHDAMIN PAYI……..35

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE SEKTÖRLERİN DIŞ TİCARET PAYLARI

3.1. TARIM SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARETTEKİ PAYI…….40
3.2. SANAYİ SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARETTEKİ PAYI……...43
3.3. HİZMET SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARETTEKİ PAYI……..46
3.4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜNDIŞ TİCARETTEKİ PAYI……49

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OTOMOTİV SEKTÖRÜ İSTİHDAM VE DIŞ TİCARETİNİN ZAMAN SERİSİ ANALİZİ

4.1. LİTERATÜR TARAMASI……..51

4.2. VERİ SETİ VE YÖNTEM……..…….56

4.2.1. Ekonometrik Model…….56

4.2.2. Birim Kök Testi……57

4.2.3. Eşbütünleşme Analizi……..58

4.2.3.1. Johansen Eşbütünleşme Analizi……...59

4.2.4. Granger Nedensellik Analizi ve VAR Modeli……...62

SİMGELER VE KISALTMALAR

TCMB: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası

EVDS: Elektronik Veri Dağıtım Sistemi

ADF: Augmented Dickey Fuller

KPSS: Kwiatkowski-Phillips-Schmidt-Shin

OSD: Otomotiv Sanayi Derneği

Çev. : Çeviren

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Türkiye'de Yıllara Göre Otomotiv Sektörü Üretim İstatistikleri……..19

Tablo 2. Türkiye'de 1991-2019 Yılları Arası Otomotiv Sektörü Üretim İstatistikleri…….21

Tablo 3. 1990-2020 Yılları Arası İşgücü İstatistikleri……...24

Tablo 4. Yıllara Göre Kır-Kent Nüfusu……27

Tablo 5. 1991-2020 Yılları Arası Tarım Sektörü İstihdam Oranları…….28

Tablo 6. 1991-2020 Yılları Arası Sanayi Sektörü İstihdam Oranları……31

Tablo 7. 1991-2020 Yılları Arası Hizmet Sektörü İstihdam Oranları……...33

Tablo 8. 2000-2019 Yılları Arası Otomotiv Sektörü İstihdamı……35

Tablo 9. 1990-2020 Yılları Arası Dış Ticaret İstatistikleri……...38

Tablo 10. Dış Ticarette Tarım Sektörünün Payı (ISIC Rev. 3)……41

Tablo 11. Dış Ticarette İmalat Sanayi Sektörünün Payı (ISIC Rev. 3)……....44

Tablo 12. Türkiye'nin Hizmet İhracatı ve İthalatı……47

Tablo 13. Dış Ticarette Otomotiv Sektörünün Payı…….49

Tablo 14. ADF Birim Kök Testi Sonuçları……..57

Tablo 15. Birinci Model İz Test İstatistiği…….…..59

Tablo 16. Birinci Model Maksimum Özdeğer Test İstatistiği…….59

Tablo 17. İkinci Model İz Test İstatistiği…….60

Tablo 18. İkinci Model Maksimum Özdeğer Test İstatistiği……60

Tablo 19. İkinci Model Hata Düzeltme Modeli……61

Tablo 20. Üçüncü Model İz Test İstatistiği……..61

Tablo 21. Üçüncü Model Maksimum Özdeğer Test İstatistiği……....61

Tablo 22. Üçüncü Model Hata Düzeltme Modeli……62

Tablo 23. VAR Modeli İle Uygun Gecikmenin Belirlenmesi…….63

Tablo 24. Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken İstihdam)……63

Tablo 25. Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Kurumsal Olmayan Nüfus)……..…..…64

Tablo 26. Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Otomotiv Sektörü İstihdamı……..…….64

Tablo 27. VAR Modeli İle Uygun Gecikmenin Belirlenmesi (İkinci Model).…65

Tablo 28. Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Otomotiv Sektörü İhracatı)……..65

Tablo 29. Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Reel Döviz Kuru)……...……65
Tablo 30. Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Toplam İhracat....66
Tablo 31. VAR Modeli İle Uygun Gecikmenin Belirlenmesi(Üçüncü Model).66
Tablo 32. Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Otomotiv Sektörü İthalatı……..…67
Tablo 33. Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Reel Döviz Kuru)..67
Tablo 34. Granger Nedensellik Analizi **(**Bağımlı Değişken Toplam İthalat)….67

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. İmalat Sanayi İthalat ve İhracatının Toplam İthalat ve İhracat İçindeki Payı……..46

EK 1: Dış Kapak

EK 2: İç Kapak

EK 3: Yemin Metni

EK 4: Türkçe Özet

EK 5: İngilizce Özet (Abstract)

EK 6: Teşekkür Metni

EK 7: Simge ve Kısaltmalar

GİRİŞ

Tarım, sanayi, hizmetler gibi ana sektörler Türkiye ekonomisinin mihenk taşıdır. Bu sektörlere ek olarak otomotiv sektörü de ülke ekonomisi açısından önemli bir yere sahiptir. Çünkü otomotiv sektörü birçok sektör arasında lokomotif görevi görmektedir. Örneğin, lastik, cam, tekstil sanayi gibi sektörler ile turizm, ulaştırma ve alt yapı gibi sektörler arasında bağlantı kurmaktadır.

Bu çalışmada amaç, geçmişten günümüze ele aldığımız sektörlerin istihdam ve dış ticaretlerinin incelemesini yapmak, hangi dönemlerde hangi olaydan ne derece etkilendiği sonucuna ulaşmaktır. Ayrıca üç ayrı ekonometrik model kurarak otomotiv sektörü istihdamı, ihracatı ve ithalatının zaman serisi ile analizini yapmaktır.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde ülke ekonomisinin yüzde 90'ını tarım sektörünün oluşturduğu bilinmektedir. Cumhuriyet'in ilanından sonra belirli döneme kadar tarım sektörünün ekonomideki üstünlüğü sürmüştür. 1950 yılına kadar milli gelirdeki en yüksek paya sahip sektör tarım sektörüdür. Ayrıca Cumhuriyet'in ilanından sonra ülke dış ticaretinin büyük çoğunluğunu da tarım sektörü oluşturmaktadır. 1950 yılı verilerine bakıldığında tarım sektörünün ihracatta yüzde 93'lük bir paya sahip olduğu görülmektedir. Ancak zamanla talebin azalmasıyla birlikte tarımsal ihracatta düşüş yaşanmaya başlamıştır. Bununla birlikte tarımın milli gelirdeki payı da azalmaya başlamıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarından belli bir döneme kadar tarım sektörünün büyük çoğunluğunu oluşturduğu bir diğer önemli unsur istihdamdır. 1930 yılından 1950 yılına gelene kadar istihdamın büyük çoğunluğunu tarım sektörü oluşturmaktadır. Ancak 1950 yılına gelindiğinde tarımda makineleşmeye geçilmesi ve traktörün kullanılmasıyla birlikte emek ihtiyacında azalma meydana gelmiştir. Buna bağlı olarak tarımsal istihdamda düşüşler kaçınılmaz olmuştur. Kırsal kesimde işsiz kalan bireyler kente göç etmeye başlayınca kırdan kente göç hızlanmıştır.

Sanayi sektörüne incelendiğinde birçok alt dala ayrıldığı görülmektedir. Bu alt dallar arasında en önemli sektör imalat sanayidir. Gerek dış ticaret, gerek istihdam açısından ülke ekonomisine büyük katkı sağlamaktadır. Cumhuriyet'in ilanından sonra sanayi sektörüne bakıldığında sanayinin canlanması için birçok teşvik edici kolaylıklar sağlanmıştır. 1934 yılına gelindiğinde sektör için büyük önem taşıyan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulamaya konulmuştur. Bu dönemde önemli

alanlarda fabrikalar kurulması hedeflenmiştir. Birinci plandan iki yıl sonra İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmış olup, resmi olarak 1938 yılında yürürlüğe girmiştir. Birinci plana göre daha kapsamlı olmasına karşın İkinci Dünya Savaşı sebebiyle çok etkili olamamıştır. Kurulması planlanan fabrikaların bazıları savaştan sonra kurulmuştur.

Sanayi sektörü dış ticareti, 1950'li yıllardan sonra sanayi politikalarının hız kazanmasıyla ve tarım sektöründe dış ticaretin azalmasıyla birlikte artış göstermeye başlamıştır. Sanayi sektörüne yapılan yatırımlar sonucunda sanayinin milli gelirdeki payı da artmaya başlamıştır. ISIC Rev. 3 sınıflandırmasına göre 1980 yılında imalat sanayi ihracatı 1,07 milyar dolar iken 1990 yılına gelindiğinde 10,5 milyar dolar seviyelerine yükselmiştir. 2020 verilerine göre ihracatın yüzde 93,75'ini, ithalatın ise yüzde 80'ini imalat sanayi sektörü oluşturmaktadır. Sanayi sektörü istihdamına bakıldığında 1960-1980 yılları arasında hizmet sektörüyle beraber artış göstermiş olduğu gözlemlenirken 1980'den sonra çok fazla artmamıştır. 1991 yılında yüzde 20 civarlarında olan sanayi sektörü istihdamı 2020 yılına gelindiğinde yüzde 26'ya yükselmiştir.

Türkiye ekonomisinde önemli yere sahip bir diğer sektör hizmet sektörüdür. 1950 yılında milli gelirde birinci sıraya yerleşmiş olup özellikle 1960 yılından sonra güzel bir ivme yakalayıp hem dış ticaret hem de istihdamda artış göstermeye başlamıştır. 1990-2019 yılları arasına bakıldığında hizmet geliri 29 yıllık sürede 8 kat artış göstermiştir. Ancak 2020 yılında Covid 19 salgını sebebiyle önemli ölçüde düşüş göstermiştir.

İstihdama bakıldığında tarım sektöründe istihdam 1950 yılından sonra sürekli düşmektedir. Sanayi sektörü istihdamına bakıldığında belirli bir dönem yükselmiş olup devamında çok büyük artış göstermemiştir. Ancak hizmet sektörü istihdamında önemli artışlar yaşanmıştır. 1991 yılında yüzde 32 düzeyinde olan istihdam 2020 yılına gelindiğinde yüzde 55 düzeyine yükselmiştir.

Otomotiv sektörü incelendiğinde Türkiye'de ilk önemli üretim 1966 yılında Anadol ile başlamıştır. Bu üretim 1982 yılına kadar aralıksız devam etmiştir. Ayrıca 1970'li yıllarda bu modele kamyonet de eklenmiştir. 1971 yılına gelindiğinde Bursa Tofaş fabrikasında Murat 124 adı ile sedan otomobil üretimine başlanmıştır. Bununla birlikte Oyak Renault fabrikasında da R12 modelinin üretimine başlanmıştır. Bu araçların üretilmesiyle ve bu araçlara giderek artan taleple otomobil üretimi 1971'den sonra önemli artışlar yaşamıştır.

Otomotiv sektörü ihracat ve ithalatı incelendiğinde özellikle ithalatın, kriz dönemlerinde olumsuz etkilendiği ve diğer yıllarda artmaya devam ettiği gözlemlenmektedir. Otomotiv sektörü istihdamı ise 2001 ve 2008 krizlerinden etkilendiği dönemler haricinde artış göstermiştir.

Literatürde otomotiv sektörü istihdamı ve otomotiv sektörü dış ticareti ile ilgili çalışmalara bakıldığında bununla ilgili çalışmalara rastlanmamıştır. Tezin birinci bölümünde dört sektörün gelişimi ele alınacaktır. İkinci bölümde sektörlerin istihdam içerisindeki payları, üçüncü bölümde dış ticaretteki yeri, dördüncü bölümde ise otomotiv sektörü istihdam ve dış ticareti zaman serisi analizi ile incelenecektir.

Çalışmada üç ayrı ekonometrik model oluşturulmuş olup, otomotiv sektörü istihdamı, otomotiv sektörü ihracatı ve ithalatı incelenmiştir. Otomotiv sektörü istihdamının nüfusta veya toplam istihdamda yaşanan değişimden etkilenip etkilenmediğini incelemek için eşbütünleşme testi yapılmıştır. Kısa dönem ilişkisini incelemek için de nedensellik analizi yapılmıştır. Aynı testler diğer iki değişken için de uygulanmıştır.

Bu çalışmanın otomotiv sektörü istihdamı ve otomotiv sektörü dış ticareti ile ilgili literatürde bulunan açığı kapatmaya yardımcı olması umulmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE SEKTÖRLERİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Ülke ekonomileri açısından sektörler büyük önem arz etmektedir. Cumhuriyet'in ilanından itibaren Türkiye ekonomisinde önemli paya sahip olan ana sektörler incelendiğinde Türkiye'nin sektörel bazda büyük değişim yaşadığı görülmektedir. Sektörlerin üretimleri ve milli gelirdeki payları incelendiğinde Cumhuriyet'in ilanından itibaren 1950'li yıllara kadar tarım sektörünün ön planda olduğu gözlemlenmektedir. Ancak 1950 yılına gelindiğinde tarım sektörü milli gelirdeki birinciliğini hizmet sektörüne kaptırarak ikinci sıraya gerilemektedir. İlerleyen dönemlerde tarım sektörünün milli gelirdeki payı daha da düşerek üçüncü sıraya gerilemiştir. Hizmet sektörü, 1950 yılından itibaren milli gelirdeki payını her geçen gün artırarak günümüze kadar ulaşmıştır. Günümüzde milli gelirin üçte ikisini hizmet sektörü oluşturmaktadır.

Sanayi sektörü açısından bakıldığında Cumhuriyet'in ilanından sonra uygulamaya koyulan sanayi planlarıyla birlikte ülke sanayisinin gelişmesi ve üretimin artması hedeflenmiştir.

Ülke ekonomisi açısından bir diğer önemli sektörde otomotiv sektörüdür. Otomotiv sektörü diğer sektörler arasında lokomotif görevi görmektedir. Tekstil, petro kimya, lastik, cam sanayi gibi sektörlerden aldığı ürünlerle ulaştırma, turizm, alt yapı gibi sektörler arasında lokomotif görevi görmektedir. Türkiye'de ilk başarılı otomobil üretimi 1966 yılında Anadol ile başlamıştır. 1966 yılından sonra 1971'e gelindiğinde Bursa Tofaş fabrikasında Murat 124 adı verilen otomobilin üretimi ve Oyak Renault fabrikasında R12 modelinin üretilmesiyle otomobil üretimi hızlanmıştır.

1.1.TÜRKİYE'DE TARIM SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİMİ

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan önce, Anadolu topraklarında farklı uygarlıklar bulunmaktaydı. Anadolu'da bulunan çeşitli uygarlıklarda tarım, bölgenin coğrafi koşulları ve iklim koşulları nedeniyle farklı alanlarda yapılmıştır. Bahsetmiş olduğumuz bu uygarlıkların başında da Hititler, Selçuklular, Osmanlı İmparatorluğu ve diğer uygarlıklar yer almaktadır. Asur İmparatorluğu döneminde ticaret yapanlar

Anadolu yöresinde bulunan tacirlerden yün, pamuk ve koyun kılını alıp kendi topraklarına götürmüşlerdir. Bunun karşılığında da Anadolu'da bulunan tüccarlara kalay, kumaş vb. gibi ürünler vermişlerdir. Sonuç Asur İmparatorluğu topraklarında yaşayan tüccarlar Anadolu'daki tüccarların ürünleri ile kendi ürünlerini takas yapmışlardır. Hitit İmparatorluğu döneminde ekonominin büyük bir bölümünün tarıma dayalı olduğu gözlemlenmektedir. Buğday, arpa, yulaf gibi tahılların üretimi ön planda yer almaktadır. Ayrıca üzüm, zeytin, incir gibi meyvelerin yetiştirildiği bilinmektedir. Bu dönemde üretilen arpa, üzüm gibi tarım ürünleri alkollü içeceklerin yapımında kullanılmıştır. Arpa bira yapımında, üzüm ise şarap yapımında kullanılan ürünlerdir. Hitit İmparatorluğu'nda tarımın yanı sıra hayvancılık, at yetiştiriciliği ve arıcılık da büyük önem taşımaktadır (Yavuz, 2005: 1).

Selçuklu İmparatorluğu döneminde toprak kendi içinde üçe ayrılmaktadır. İlk olarak fethedilmiş olan toprakların fethetmiş olan kişilere ve müslümanlara paylaştırılmasıyla ortaya çıkan öşri topraklar, diğeri savaş esnasında kazanılan ve orada bulunan gayrimüslüm toprak sahiplerine bırakılarak vergi alınan haraç topraklarıdır. Sonuncusu ise başkalarına verilmeyen devlete ait olan miri topraklardır. Miri toprakların padişaha ait olan bölümüne hass, askerlik hizmetini gerçekten ifa eden ve taşrada ikamet edenlere verilen kısmına ikta adı verilmiştir. Bu arazileri köylüler işleyebilmekteydi. Ancak köylü işlediği araziyi satma, kiralama veya hibe etmek gibi bir yetkiye sahip değildi. Köylü üretim yapmış olduğu topraklarda üretmiş olduğu ürünün bir kısmını kira olarak ikta arazisinin sahibine vermekteydi. Bu kira tutarı üretilen ürünün en az yüzde onu kadardır. Selçuklu İmparatorluğu'nun ekonomisinin büyük bir bölümünü tarım sektörü, ticaret ve el işçiliği oluşturmaktaydı. Tarım sektörü, büyük bir bölümü müslüman küçük bir kısmı da gayrimüslüm olan halkın tarlada üretmiş olduğu sebzeler, çiftlikleri bulunan devlet büyüklerinin yapmış olduğu hayvancılık, meyve bahçeleri ve bağcılıktan oluşmaktaydı. Ayrıca meyve bahçeleri ve üzüm bağları eğlence yeri olarak da kullanılmaktaydı. Üretilen tarım ürünleri, Bizans ve Rum gibi farklı imparatorluklara satılarak ekonomik kazanç elde edilmekteydi. Ayrıca Selçuklu İmparatorluğu'nda hayvancılığın gelişmesine de büyük önem verilmiştir. Hayvancılığın ilerlemesi dericiliğinde önem kazanmasına ve büyümesine sebep olmuştur (Çağlayan, 2005: 2-4).

Osmanlı İmparatorluğu döneminde en önemli tarım ürünü tahıldır. Tarım ürünlerinin üretimine bakıldığında toplam üretimin yüzde 90'ını tahıl

oluşturmaktadır. Bu yıllarda yasak olmasına rağmen buğday ihracatı oldukça yüksektir ve bu ihracattan yüksek bir gelir elde edilmiştir. Ayrıca Osmanlı döneminde tarım ürünleri arasında pamuk, tütün, kenevir de önemli yere sahip tarım ürünlerindendir. Tarla tarımının yanı sıra, hayvancılık, bağcılık ve meyve yetiştiriciliği de tarımsal faaliyetler arasında ön planda yer almaktadır. Et tüketiminin fazla olması, deri sanatının ve sanatkarlarının yaygın olması hayvancılığın artmasına neden olmuştur (Çağlayan, 2005: 4).

Osmanlı İmparatorluğu'nun tarımsal yapısında çifthane adı verilen bir yapı bulunmaktadır. Bu yapıyı oluşturan unsurlar; hanehalkının emeği, bir çift öküz ve tarladır. Bu tarlalar bir çift öküz ve hanehalkının emeği ile sürülmektedir. Bu alana reaya adı verilmektedir. Bu yapı Anadolu tarımının temelini oluşturmaktadır ve devletin himayesinde bulunan miri topraklarda tarımsal faaliyet yapma, gerekli vergileri ödeme yükümlülüğünü bulundurmaktadır (Demirdöğen ve Olhan, 2017: 2).

Osmanlı halkının büyük çoğunluğu tarımla uğraştığı için, reaya üreticilere verilen genel bir addır. Reaya adı verilen bu üreticiler mülkiyeti devlete ait olan bu topraklarda kiracı sıfatındadır. Bu üreticiler toprakları tımar sistemine göre işlemişlerdir. Tımar sisteminde devlet tarafından görevlendirilen kişiler aracılığıyla toprağı işleyen üreticilerden vergi toplanmaktadır (Demirdöğen ve Olhan, 2017: 3). Devletin en önemli gelir kaynağını vergiler oluşturduğu için ve Osmanlı halkının yüzde 85'i tarımla uğraştığı için tarımsal vergiler büyük önem taşımaktadır. Hububattan Öşür ve Salariye vergileri, ordunun sefer esnasında ihtiyaçlarını görebilmesi içinde Nüzül ve Sürsat vergileri alınmıştır (Yavuz, 2005: 45).

Osmanlı İmparatorluğunda halkın küçük bir bölümü şehirlerde, çoğunluğu ise kırsal kesimde ve köylerde yaşamaktaydı. Köylerde ve kırsal kesimlerde yaşayan halkın çoğunluğu tarım sektörüyle, belirli bir bölümü de hayvancılıkla uğraşmaktaydı. Osmanlı ekonomisinde tarım sektörü çok önemli olduğundan tarımla uğraşan bireylerin köyden şehre göç edilmesine izin verilmezdi. Tarlasını bırakıp başka bir yere göç eden kişilerden "Çift Bozan" adı altında vergi alınırdı. Tarımla uğraşan kişilere kredi vermek ve tarım sektörünün iyileştirilmesi için 1863 yılında Memleket Sandıkları kurulmuş, 1888 yılında Ziraat Bankası'na bırakılmıştır. Her ile Ziraat Odaları ve Ticaret Odaları kurularak tarım üretiminin desteklenmesi amaçlanmıştır (Sumaytaoğlu, 2012: 17).

1800'lü yıllardan itibaren Osmanlıda tarım ürünlerinde çeşitlilik artmıştır. 1800'lü yılların ortalarında şeker pancarı üretilmeye çalışılmış ancak üretim ne yazık

ki olumsuz sonuçlanmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında Amerika'dan pamuk tohumları getirilmiş, getirilen bu tohumlar İzmir'de yaşayan üreticilere ücretsiz dağıtılmıştır. Üretilen pamukların büyük bir kısmı ihraç edilmiştir. Yine bu dönemde ipek, incir, üzüm, tütün gibi ürünlerin üretiminin arttırılması için büyük özen gösterilmiştir. 19. yüzyılın son çeyreğinden sonra Osmanlı İmparatorluğunun tarımsal faaliyetlerine bakıldığında üretimin yüzde 90'a yakınını tahıl ve baklagiller oluştururken, geri kalan kısmı meyve ve endüstri bitkileri oluşturmuştur. İlerleyen dönemlerde meyve ve endüstri bitkileri üretiminde artış kaydedilmiştir (Sumaytaoğlu, 2012: 19).

1.1.1. Cumhuriyet Dönemi'nde Tarım Sektörü

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu dönemde, her alanda ve her sektörde olduğu gibi tarımda da Osmanlı İmparatorluğundan gelen çok geri ve eski bir sistem söz konusudur. Yine bu dönemde 13 milyonluk nüfusun 10 milyondan fazlası okuma yazma bilmemekte olup, Osmanlı'da olduğu gibi nüfusun büyük çoğunluğu kırsal kesimlerde ve köylerde yaşamaktadır. Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte tarım sektörüne çok büyük önem veren Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK tarım sektörüyle ilgili ilk beyannameyi yayınlamıştır. Yayınlanan bu beyannameye göre aşar vergisinin kaldırılmasına, tütün üretiminin milli menfaatlere göre yapılmasına, çiftçileri desteklemek amacıyla Ziraat bankasının daha uzun vadeli ve daha fazla kredi vermesine ve yeni tarım makinelerinin alınmasına karar verilmiştir (Dernek, 2006: 12).

Cumhuriyetin kuruluşundan 1929 yılına kadar geçen sürede her yıl tarım sektöründe gelişmeler ve üretimde artışlar meydana gelmiştir. Ancak 1929 yılına gelindiğinde tüm dünyayı etkisi altına alan Büyük Buhran nedeniyle ürünlerin ihraç fiyatları düşmüş, bu da üreticinin gelirinin azalmasına sebep olmuştur. Devlet çiftçiye ve sanayiciye destek olmak için bazı önlemler almıştır. Çiftçilerin bazı borçlarında faiz indirime gidilmiş, hayvancılıkla uğraşan kesim içinde vergi indirimi uygulanmıştır (Sumaytaoğlu, 2012: 84).

1930'lu yıllara gelindiğinde, devletçilik politikası uygulanmaya başlanmıştır. Tahıl fiyatları devlet tarafından desteklenmeye başlanmış, yine bu dönemde Toprak Mahsulleri Ofisi kurulmuştur. Bu dönemde özellikle tahıl üretiminde ve diğer tarım

ürünlerinin üretiminde de beklenmedik artışlar meydana gelmiş, ekim alanları artmıştır. Buna bağlı olarak tarımın milli gelirdeki payında ve ihracat rakamlarında da artış gözlemlenmiştir. Bu yıllarda tarımda çok önemli gelişmeler yaşanmıştır. Tarım Bakanlığı, üzerine düşen tüm görev ve sorumlulukları yerine getirmektedir. Hayvancılıkla ilgili de gelişmeler gözlemlenmiş, hayvancılıkla ilgili laboratuarlar, hastalıkla mücadele için istasyonlar, enstitüler açılmıştır. Bu kurumlaşma eğitim alanına da etki etmiştir. Ankara'da ziraat-tarım ve veterinerlik alanında öğrenci yetiştirmek için üniversite düzeyinde enstitüler açılmış, aynı zamanda tüm Türkiye'de tarıma elverişli olan illerde ziraat okulları açılmıştır. Yine bu yıllarda meydana gelen en önemli gelişmelerden biri de Tarım Kredi ve Tarım Satış Kooperatiflerinin kurulmasıdır (Sumaytaoğlu, 2012: 85).

Tarım sektöründe bu gelişmeler meydana gelirken Türkiye ekonomisi için önem taşıyan sektörlerden olan sanayi sektöründe de yeni gelişmeler yaşanmıştır. Birinci Sanayi Planı hazırlanmış ve 1934 yılında uygulamaya konmuştur. Uygulamaya konan bu planın en temel amacı tüketim malları üretiminin ve ithal ikameye dayalı ekonominin gelişmesini sağlamaktır. Tarımsal üretimden doğan hammadde ile gıda tesislerinin ve dokuma tesislerinin geliştirilmesi, yeni sanayi tesislerinin kurulması amaçlanmış, tarım sektöründe makineleşmeye geçilebilmesi için adımlar atılmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte 1940'lı yıllar tarım sektörü için olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Üretimde düşüş yaşanmış, hatta bazı ürünlerde kıtlık meydana gelmiştir. Devlet olumsuz sonuçların önüne geçebilmek amacıyla bazı önlemler almış, ürünlere tavan fiyat getirmiştir. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası bu dönemde karşılıksız para basarak, dolaşımdaki para miktarını arttırmıştır. Türkiye Cumhuriyeti tarihinde enflasyon ilk kez bu dönemde ortaya çıkmıştır (Dernek, 2006: 4).

1945 yılında Çiftçiyi Topraklandırma Yasası çıkarılmış, ilk etapta devlete ait olan arazilerin bir kısmı 432 bin aileye eşit olacak şekilde pay edilmiştir. Buna karşı gelen bir grup 1946 yılında Cumhuriyet Halk Partisiyle bağlarını ayırarak Demokrat Partiyi kurmuştur. Demokrat Partinin kuruluşu aynı zamanda çok partili hayata geçişin başlangıcını oluşturmuştur. 1950 yılına gelindiğinde Demokrat Parti tek başına iktidar olmuştur. Bu dönemde tarım sektöründe olumlu yönde gelişmeler kaydedilmiştir. Kullanılan traktör sayılarının artması, çiftçiye verilen kredi miktarlarının arttırılması, hava koşullarının iyi olması gibi etmenler tarımsal üretimin artmasına neden olmuştur. 1954 yılında yaşanan kuraklık sebebiyle tarım gelirinde

bir miktar azalma gözlemlenmiştir. Demokrat Partinin tek başına iktidar olduğu dönem plansız dönem olarak adlandırılmaktadır (Sumaytaoğlu, 2012: 87).

1963 yılından 1980 yılına kadar geçen dönem planlı dönem olarak adlandırılmaktadır. Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan 5 yıllık kalkınma planlarının uygulamaları da yine bu kurum tarafından hazırlanmaktadır. Bu yıllarda coğrafi bölgeler arasında bulunan eşitsizliğin kaldırılması, tarım sektörünün en verimli hale getirilmesi hedeflenmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Avrupa pazarına girebilmek için ilk başvurusunu bu dönemde yapmıştır. 1960'lı yılların sonundan itibaren 1970'li yıllarda sanayi sektörünün gelişmesine daha fazla önem verilmiştir. Genel olarak bakıldığında ekonominin yapısında değişiklik yapılması hedeflenmiş, ancak başarısızlıkla sonuçlanmıştır (Dernek, 2006: 5).

1973 yılına gelindiğinde Toprak ve Tarım Reform Yasası çıkartılmış, uygulamaya konulmuştur. Ancak çok uzun soluklu bir yasa olmamıştır. 1978 yılında Anayasa Mahkemesinin kararı ile yasa iptal edilmiştir. Anayasa Mahkemesi kararıyla yasanın iptal edilmesiyle dağıtılan toprakların çoğu eski sahiplerine geri verilmiştir. 1970'li yılların sonu Türkiye ekonomisi açısından hiç de iç açıcı bir dönem değildir. Petrol krizi, siyasal ve finansal istikrarsızlık baş nedenlerdendir (Sumaytaoğlu, 2012: 88).

1980 yılına gelindiğinde, 24 Ocak tarihinde yeni bir istikrar paketi açıklanmıştır. Bu istikrar paketi ile ekonomide serbest piyasa koşulları hakim olmuştur. Ekonomide değişim meydana gelmiş, bu değişimden tarım sektörü de etkilenmiştir. Tarım ürünlerinin fiyat artışlarının azaltılacağı, ücretlerin belirli dönemlerde ödeneceği gibi kararlar alınmıştır. 1980'li yıllarda katma değeri daha düşük olan tarımsal hammadeler ile döviz geliri sağlamanın ve dış ticaret dengelerini değiştirmenin neredeyse imkansız olduğu kanısına varılmıştır (Sumaytaoğlu, 2012: 90).

1990'lı yıllara gelindiğinde, kriz dönemleri tüm ülke ekonomilerini etkilediği gibi Türkiye ekonomisini de etkilemektedir. 1994 yılında yaşanan ekonomik kriz nedeniyle Türkiye ekonomisi derinden etkilenmiş, tarım sektörü de bu etkilenmeden payını almıştır. Kriz sonrası gelişen kamu harcamalarını azaltıcı politikalar sebebiyle desteklenen tarım ürünlerinin sayısı 26'dan 9'a indirilmiştir. 1 Ocak 1994'te Uruguay Turu Tarım Anlaşması yürürlüğe koyulmuştur. Bu anlaşma tarım sektöründe serbestleşmeyi sağlayan bir anlaşmadır. 1 Ocak 1996 tarihine

gelindiğinde Avrupa Birliği Gümrük Birliği Anlaşması uygulamaya konmuştur. Bu anlaşmada tarım ürünleri anlaşmaya dahil edilmemiş, sadece içeriğinde süt, şeker ve tahıl bulunan tarımsal ürünler anlaşmaya dahil edilmiştir. Bu anlaşma dahilinde Türkiye'nin üstünlük sağladığı tarım ürünleri kapsam dışında kalmıştır.

Türkiye ekonomisi 1999 yılına gelindiğinde ekonomik açıdan çok sıkıntılı bir dönemdedir. Kamu borçları sürdürülemez hale gelince IMF ile Stand-by anlaşması imzalamak zorunda kalmıştır. Bu anlaşma içerisinde tarım sektörünü de ilgilendiren maddeler yer almaktadır. Şeker pancarı ve tütün gibi ürünlerin fiyatlarının dünya fiyatlarıyla uyumlu hale getirilmesi, şeker fabrikaları gibi fabrikaların özelleştirilmesi bu maddelerden bazılarıdır (Dernek, 2006: 6).

Türkiye'de girdi fiyatlarının yüksek olması, sektörlerin teknolojiyi tam verimli kullanamaması, gübre fiyatlarının yüksekliği, sulama imkanlarının kısıtlılığı gibi etmenler nedeniyle tarım sektörü üretim maliyetleri yüksektir. Bu sebeple tarımda ithalat oranları da yüksektir. 2000'li yıllardan günümüze kadar geçen süreçte tarım sektörü iyi bir sıçrama kaydedememiştir.

1.2. TÜRKİYE'DE SANAYİ SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

Türkiye ekonomisi için büyük önem arz eden sektörlerden biri de sanayi sektörüdür. Sanayi sektörü, kendi içerisinde birçok alt sektöre ayrılmaktadır. Bu alt sektörler arasında en önemli sektörlerden biri imalat sanayi sektörüdür. Gerek Türkiye'de gerekse tüm dünyada istihdam ve dış ticarette önemli bir paya sahiptir. Ayrıca imalat sanayi sektörü de kendi içerisinde üç alt sektöre ayrılmaktadır. Bunlar; tüketim malları, ara mallar ve yatırım mallarından oluşmaktadır (Koç, Şenel ve Kaya 2018: 16).

Türkiye'de sanayileşme süreci Cumhuriyetten öncesine, yani Osmanlı İmparatorluğu dönemine dayanmaktadır. Osmanlı'da Tanzimat'ın ilan edilmesiyle birlikte gemi, tersane gibi alanlarda üretime başlanmıştır. Fakat Avrupa'da gerçekleşen Sanayi devrimiyle birlikte, tekstil ve dokuma sektörlerinde gerçekleşen ilerlemeler Bursa ve İstanbul'da bulunan dokuma fabrikalarındaki üretimi olumsuz yönde etkilemiştir. Osmanlı Devleti'nin Avrupa ülkeleri ile 1500'lü yıllarda imzalamış olduğu kapitülasyonlar ayrı bir engel oluşturmuştur. Çünkü imzalanan kapitülasyonlara göre gümrük vergilerinde artırıma gidilmiş, dolayısıyla ithal edilen

ürünlerde rekabet engellenmiş, sonuç olarak kurulan fabrikalar zarar ederek kapanmıştır (Ertin, 1998: 165).

Zarar eden fabrikaların kapanmasıyla birlikte ülke vatandaşlarının ihtiyaçlarını karşılayabilecek birkaç küçük çaplı üretim tesisleri kalmıştır. İmzalanan Lozan Antlaşması'yla birlikte kapitülasyonlar kaldırılıncaya kadar bu küçük çaplı işletmelerin rekabet gücü oldukça zayıf kalmıştır. 17 Şubat 1923 tarihinde gerçekleşen İzmir İktisat Kongresi'nde özel sektörü teşvik edici kararlar alınmış, 1927 yılına gelindiğinde ise yerli sanayinin canlılık kazanabilmesi için vergi, hammadde sağlanmasında birtakım kolaylıklar gösterilmiştir (Ertin, 1998: 166).

1929 yılına gelindiğinde tüm sektörleri derinden etkileyen büyük buhran sanayileşme sürecini de olumsuz yönde etkilemiştir. Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan sanayi sektörünün sermaye, üretim tesisi, eleman, alt yapı gibi alanlarda yetersiz olmasından dolayı ne yazık ki sanayinin gelişimi hız kazanamamıştır. Sonuç olarak sanayi sektöründeki büyüme artışı, milli gelirdeki artıştan geri kalmıştır (Polat, 2011: 25).

Özel sektörün sanayileşmede beklenen sonuçlara ulaşamaması, 1929'da yaşanan büyük buhran sebebiyle fiyatlarda ve üretimde gerçekleşen düşüş nedeniyle ve işsizliği önlemek için 1932 yılından itibaren sanayileşme sürecini ve kalkınmayı geliştirmek, yabancı ülkelerle aramızda bulunan açığı kapatabilmek için devletçilik politikası uygulamaya konmuştur (Polat, 2011: 26).

17 Nisan 1934 tarihine gelindiğinde Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı uygulamaya konulmuştur. Bu plan tarım ve hizmet sektörünü içermemekte olup sadece sanayi sektörünü kapsamaktadır. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı Türkiye'de başarılı bir şekilde uygulamaya konulmuş, sanayi sektörünün gelişmesinde ve ilerleyen yıllarda daha da büyümesini sağlayacak güçlü bir alt yapı oluşturmuştur. Plana göre hedeflenen stratejilerden en önemlisi hammaddelerin yurtiçinden temin edilmesidir. Bu maddeye dayanarak seçilen beş alt dalda fabrikalar kurulması kararlaştırılmıştır. Kararlaştırılan bu fabrikaların kurulabilmesi için 44 milyon lira değerinde bir nakit ayrılmıştır. Ayrılmış olan paranın yarısı dokuma sektörü, yaklaşık olarak dörtte biri maden, kalan kısmı ise kağıt, seramik ve kimya sektörleri için ayrılmış olup paranın %1,2'si ile de yurt dışına öğrenci gönderilmiştir (Yücel, 2014: 27).

Plana göre kurulacak olan fabrikalar arasında demir-çelik fabrikası bulunmamaktadır. Belirli bir süre sonra İngiltere'den sağlanacak kredi ile demir-

çelik tesislerinin İngilizler tarafından yapılması daha uygun görülmüştür (Yücel, 2015: 37).

Sanayi planının uygulamasında rol alan banka Sümerbank'tır. 44 milyon lira yatırımla kurulması amaçlanan beş fabrikanın maliyeti 100 milyon lirayı bulmuştur. Kurulan bu fabrikalar ülkenin farklı coğrafi bölgelerine dağıtılmıştır. En hızlı ilerleyen sektör tekstil sektörüdür. En önemli tesis özelliğini taşıyan Karabük Demir-Çelik tesislerinin temeli 1937 yılında başbakan İsmet İnönü tarafından atılmıştır. Daha önce de söylediğimiz gibi bu tesisler İngiliz kredisi kullanılarak yapılmıştır. Bu dönemde henüz ülkede demir madeni olmadığı için demirin Cezayir'den ithali ön görülmektedir. Fakat 1937'de Divriği'de demir madeninin bulunmasıyla bir sonraki yıl ilk demir üretimi gerçekleşmiştir. Tesis, 1939 yılında çalışmaya başlamıştır (Yücel, 2014: 30).

Planın uygulandığı bu dönemde Mustafa Kemal Atatürk'ün isteğiyle 1935 yılında kurulan Etibank ve Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü çok büyük önem arz eden kuruluşlardır. Türkiye'de bulunan yeraltı kaynaklarını, madenleri değerlendirmek, işletmek ve gerekli hammadde üretimini sağlamak amacıyla kurulmuşlardır (Yücel, 2015: 39).

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planını uygulamaya konulduktan hemen iki yıl sonra 1936 yılında İkinci Beş Yıllık Sanayi Planının çalışmalarına başlanmıştır. İkinci plan, birinci plana göre daha geniş kapsamlı olup, fabrikaların ve üretimin çoğalmasını amaçlamaktadır. İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı 1937 yılının Aralık ayında uygulanmaya başlansa da İkinci Dünya Savaşı sebebiyle plan uygulanamamıştır (Şenel Uzunkaya, 2020: 16).

İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı ile hammaddesi ithalat gerektirmeyen sanayi ve üretim tesisleri kurmak, yurtiçinde ihtiyaç duyulmayan fakat yurtdışında kullanılabilecek olan madenlerin ihracatını geliştirmek, hayvancılık sektörünü desteklemek, deniz ürünlerinin üretimini yaparak bunlardan kazanç elde etmek amacıyla hazırlanmıştır. Sanayi planı ile kurulması hedeflenen sanayi kolları demir-çelik, maden ve petrol üzerine kurulabilecek maden ve kimya sanayisidir (Polatoğlu, 2017: 60).

İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı resmi olarak 1938 Eylül ayında uygulamaya konulmuştur. Gerek sermaye, gerekse ekonomik uygulamalar açısından birinci sanayi planına göre daha kapsamlı bir plandır. Bu plana göre kurulması öngörülen fabrika sayısı 100'dür. Birinci sanayi planı için ayrılan sermaye miktarı 44 milyon

lira iken ikinci plan için ayrılan sermaye miktarı 111 milyon lira civarındadır (Polatoğlu, 2017: 73).

İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı İkinci Dünya Savaşı'na yakın bir tarihte uygulamaya konuldu. Bu sebeple plana göre kurulması hedeflenen fabrikaların bir kısmı savaştan önce, bir kısmı ise savaştan sonra kurulup faaliyetlerine başlayabilmiştir. Bu sebeple İkinci Dünya Savaşı, İkinci Sanayi Planı için milat olarak kabul edilebilir. Krom, bakır, kömür, denizcilik, afyon, gıda sanayi gibi üretim tesisleri İkinci Dünya Savaşı'ndan önce kurulmuştur. İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Türkiye'nin de dahil olduğu sanayisi gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler büyük ekonomik sıkıntılarla karşılaştı. Ülkeler bütçelerini savaş sebebiyle tekrardan düzenlediler. Bütçelerinin büyük bir çoğunluğunu savaş için ayırdılar. Bu durum Türkiye'nin gümrük gelirlerinin düşmesine sebep olmuştur. Gümrük gelirlerinin düşmesiyle birlikte devlet giderleri de bir önceki yıla göre artış gösterdi. Savaş sebebiyle ortaya çıkan bu durum İkinci Beş Yıllık Sanayi Planını olumsuz yönde etkiledi. Kurulması planlanan üretim tesislerinden vazgeçildi. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından 1951'de bakır sanayi, 25 Aralık 1953 tarihinde Azot Sanayi T.A.Ş., 1954'te Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı, 1957'de de Tunçbilek Termik Santrali'nin ilk ünitesi açılmıştır (Polatoğlu, 2017: 83).

1945 yılına gelindiğinde savaşın bitmesiyle tüm ülkelerde savaşın izlerini silebilmek için çalışmalar başlamıştır. Ayrıca bu yılda Birleşmiş Milletler kurulmuştur. Örgütün kurulması, savaşı kazanan ülkeler tarafından savaşın bitiminden sonra ileride tekrar savaş çıkmaması, herhangi bir anlaşmazlık yaşanmaması için istenmiştir. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti örgütün kurucu üyeleri arasında bulunmaktadır (Yücel, 2015: 49). 1944 yılında da Bretten Woods da 44 ülke arasında Bretten Woods anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ile Uluslararası Para Fonu ve Dünya Bankası kurulmuştur. Türkiye her iki kuruma da 1947 yılında üye olmuştur.

Çok partili hayata geçilmesiyle birlikte 1950 yılında iktidara Demokrat Parti gelmiştir. Demokrat Parti yönetimi, devletin ekonomik faaliyetlere müdahale etmesine karşı olup, serbest ekonomi görüşünü benimsemektedir. Bu düşünce altında yeni bir Demokrat Parti programı hazırlanmıştır. Hazırlanan bu programa göre ithalat sınırlamalarında değişiklik yapılmış olup ithalat yüzde 65'e kadar serbest bırakılmış, özel sektöre kapalı olan alanların kullanılmasına izin verilmiş (maden gibi), yeni kurulmakta olan şeker ve çimento fabrikaları gibi fabrikalara özel sektörün ortak

olabilmesinin önü açılmış, 1954 yılında Yabancı Sermayeyi Teşvik ve Petrol Kanunu çıkarılmıştır (Bahar, 2005: 77).

1950'de hazırlanıp 1951'de yayımlanan Barker raporuna göre yatırımlar, devlet tarafından özel sektördeki girişimcilerin yatırım yapmayacağı ulaşım, haberleşme gibi alanlara yapılmalıdır. Sanayi sektörü, özel sektör yatırımlarının yayılma alanı olarak benimsendiği için, bu alanda yapılan kamu harcamalarının azaltılması gerektiği söylenmektedir. Demokrat Parti döneminde sanayileşme amacı terk edilmiş değildi ancak tarımın hızlandırılması, ulaşım ve altyapı gibi çalışmalara da büyük önem verilmiştir. 1950-1960 yılları arasında ilk beş yıllık döneme bakıldığında sanayileşme hareketleri tarıma dayalıdır. Bunun nedeni Marshall Planı sebebiyle tarımsal üretimin arttırılmasının amaçlanmasıdır. Ayrıca 1953 yılında görülen sanayi sektörü büyüme oranına Türkiye Cumhuriyeti tarihinde bir daha ulaşılamamıştır. 1955 yılından sonra yaşanan olumsuzluklar 1958 yılına gelindiğinde bir takım istikrar önlemlerinin alınmasına neden olmuştur. Ancak ne kadar önlem alınsa da 1960 yılında ihtilalinin yapılmasına engel olamamıştır. 1960 yılına gelindiğinde Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur. Bu kurum, ülkenin kalkınma planlarını hazırlamak ve yürütmekle görevlendirilmiştir. Böylece 1962'den itibaren planlı kalkınma dönemine geçilmiştir (Bahar, 2005: 79-80).

Planlı döneme geçilmesiyle birlikte 1963-1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmıştır. Hazırlanan planla birlikte sanayi sektörüne daha fazla önem verilerek sanayi yatırımları hız kazanmıştır. Bununla birlikte Kütahya Azot Fabrikası, Chrysler Anonim Şirketi, Ereğli Demir-Çelik Fabrikası, Arçelik Tesisleri gibi üretim tesisleri kurulmuştur. Birinci kalkınma planının ardından 1968-1972 yılları arasında İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulanmıştır. Bu planda büyükşehirlerin yanı sıra diğer şehirlerde de sanayi yatırımları yapılmıştır. Genel anlamda diğer illerde yapılan yatırımlarda başarılar sağlanmıştır. Bu dönemde İzmir'de Pireli Fabrikası, Çaycuma, Aksu ve Dalaman'da da Kağıt Fabrikaları üretime başlamıştır. 1973- 1978 yıllarına gelindiğinde Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulanmaya başlamıştır. Bu planda amaç, ikinci kalkınma planında elde edilen başarının sürdürülebilmesidir. 1970'li yıllara girildiğinde ülkede küçük krizlerin baş göstermesiyle birlikte 1973-77 kalkınma planı hazırlanmıştır. Bu plan dahilinde sınır komşularıyla olan ilişkilerin arttırılması ve bunun doğuracağı olumlu sonuçların ülke ekonomisine fayda sağlaması hedeflenmiştir. Ayrıca sanayi ağırlıklı yatırımların arttırılması hedeflenmiştir. 1978-1984 yılları arasında uygulanan

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı öncesinde Türkiye'de siyasi sıkıntılar ortaya çıkmıştır ve planın amacı bu duruma göre belirlenmeye çalışılmıştır. 24 Ocak 1980'de sanayiyi geliştirmek, katkı sunma, teşvik etmek, istikrarı sağlamak amacıyla istikrar kararları alınmıştır. Ancak 12 Eylül 1980'de yapılan darbe sonucunda iktidar düşmüştür. Darbe sonrası kurulan iktidar döneminde 1983 yılına kadar gerekli ekonomik yatırımlar ne yazık ki yapılamamıştır. Bu dönemde daha önce yapımına başlanan Kastamonu, Mersin ve Balıkesir Kağıt Fabrikaları hizmete açılmıştır (Doğan, 2013: 218).

1984-1989 yılları arasında Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulanmıştır. Bu plan piyasa ekonomisi dikkate alınarak hazırlanmıştır. Yabancı sermayenin teşvik edilmesi, kambiyo sisteminin serbestleşmesi ve ihracata dayalı sanayileşme politikalarını içermektedir. Bu plan döneminde imalat sanayi üretiminin artması, imalat sanayi sektörü ihracatının plan döneminde yılda %11 civarında yükselmesi, imalat sanayi üretiminde ihracatın payının plan sonunda artması, gıda sanayi ürünlerine artan talebin sağlıklı ürünler üretilerek karşılanması hedeflenmektedir (Dinçer, 2010: 46).

1990-1994 yılları arasında Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulanmaya başlamıştır. Bu planda sanayiye verilen önemin artması dikkat çekmektedir. Sanayinin kalkınmanın temel dayanağı olduğu ve sanayinin döviz kazandırıcı rolü olduğunun altı çizilmiştir. Bu planda üretimin yıllık yaklaşık yüzde 8 oranında artması hedeflenmiştir. 1996-2000 yılları arasına gelindiğinde Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulanmıştır. Altıncı plan sonucunda artmaya başlayan sanayi sektörü üretim rakamları 1994 yılında Türkiye'yi olumsuz yönde etkileyen krize rağmen etkilenmeyerek artmaya devam etmiştir. Kalkınmanın temel unsuru olarak görülen sanayiye bu dönemde de daha fazla önem verilmiştir. Rekabet gücündeki eksikliğin azaltılması, mesleki eğitimin arttırılması ve organize sanayi bölgelerinin arttırılması hedeflenmiştir (Doğan, 2013: 220).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planına ile Türkiye sanayi sektörünün diğer ülkelere karşı rekabet gücü kazanabilmesi için teknoloji üreten ve geliştiren, Ar-ge faaliyetlerine önem veren, tüketiciyi her koşulda gözeten, yerel kaynakları etkinleştirebilen, nitelikli işgücü kullanan ve marka yaratabilen bir sektör olması hedeflenmiştir. 2007-2013 dönemine gelindiğinde Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulanmaya başlamıştır. Bu plan, rekabetin yoğunlaştığı bir dönemde uygulanmıştır. Bu planda imalat sanayinin ekonomik büyümeyi en çok etkileyen

sektör olması, büyümenin sürdürülebilir olması, insan ve çevre sağlığı dikkate alınarak üretim yapılması hedefler arasında yer almaktadır (Dinçer, 2010: 57).

1.3.TÜRKİYE'DE HİZMET SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

Hizmet sektörü, tarım ve sanayi sektörüyle birlikte üç temel sektörü oluşturur. Hizmet sektörü, 1950'lerden sonra diğer temel sektörler olan tarım ve sanayi sektörünü geride bırakarak artış göstermeye başlamıştır. Bu sektör, sadece gelişmiş ülke ekonomilerinde değil gelişmekte olan ülke ekonomilerinde de artış göstermeye başlamıştır. Sonuç olarak hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde hizmet sektörü giderek değer kazanmaktadır. Ülkeler, hizmet sektörü gelirlerini arttırabilmek için yatırımlarının birçoğunu bu sektöre yapmaktadırlar. Çünkü, hizmet sektörünün gelişmesi ülkelerin refah seviyelerini arttırıcı özelliğe sahiptir (Özsağır ve Akın, 2012: 312).

Özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ekonomisi tarım ve sanayiye dayalı ülkeler hizmet sektörünün ağırlıklı olduğu ekonomiye geçiş yapmışlardır. İlerleyen dönemlerde de hem gelişmekte olan hem de gelişmiş ülkeler hizmet sektörünün önemini kavrayıp bu sektörün ülke ekonomilerindeki payının artması için gayret göstermişlerdir. Hizmet ticaretinin gelişimi incelendiğinde 1973-1979 yılları arasında gerçekleştirilen Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) yapılan Tokyo Turunda ekonomisi gelişmiş ülkelerin tarife dışı engellerin bulunduğu hizmetlerin serbest olması için ısrar ettikleri bilinmektedir. 1986-1994 yılları arasına gelindiğinde bu dönemde gerçekleştirilen Uruguay Turu Görüşmeleri de hizmet ticareti açısından büyük önem arz etmektedir. Bu görüşmeler turizm sektörü gibi uluslararası hizmet ticaretine konu olabilecek çok sayıda hizmete ilişkin anlaşma sağlanması amacıyla yapılan ilk çok taraflı müzakere olma özelliğini taşımaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2019).

1994 yılı Nisan ayına gelindiğinde 97 adet hizmet taahhüt programı ve 350 tane En Çok Kayrılan Ülke muafiyetinin yer verildiği GATS, içlerinde Türkiye'nin de bulunduğu 106 ülke tarafından imzalanıp Ocak 1995 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yürürlüğe koyulan GAAT'ın en önemli amacı hizmet ticaretinin serbestliğiyle ilgili uluslararası standartların belirlenmesidir (Ticaret Bakanlığı, 2019).

Türkiye'de hizmet sektörü incelendiğinde ülke ekonomisinde çok önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Planlı döneme geçildikten sonra, Birinci Beş Yıllık

Kalkınma Planının uygulandığı 1963 yılında hizmet sektörünün payı yüzde 46 düzeyindedir. Bu rakam, 1963 yılından itibaren artış göstermeye başlamıştır. 1960'lı yıllarda üretim ve istihdam açısından ikinci sıradayken 2000'li yıllara gelindiğinde tarım sektörünün önüne geçerek ilk sıraya yerleşmiştir. Ayrıca Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren incelendiğinde Türkiye ekonomisinin sektörel bazda önemli bir değişim yaşadığı göze çarpmaktadır. Zamanla tarım sektöründe daralma yaşanırken, sanayi ve hizmet sektöründe artış gerçekleşmektedir. Sanayide büyüme gerçekleşse de hizmet sektöründe yaşanan büyüme daha fazladır (Kıratlı, 2019: 152).

Sektörler GSMH içindeki payları açısından incelendiğinde 1930'lu yıllarda hizmet sektörü tarım sektörüne çok yakın olarak ikinci sırada yer almaktadır. 1950 yılına gelindiğinde hizmet sektörü tarım sektörünü geçerek ilk sıraya yerleşmiştir. 1950 yılından sonra günümüze kadar bu süreç böyle devam etmiş olup, hizmet sektörünün GSMH içindeki payı yaklaşık yüzde 67 civarlarında yer almaktadır. Gelişmiş ülkelerde ekonomik büyüklüğün yaklaşık olarak üçte ikisini hizmet sektörünün oluşturduğu dikkate alınırsa Türkiye'de de hizmet sektörünün önemli bir büyüklüğe sahip olduğu anlaşılmaktadır (Kıratlı, 2019: 153).

1.4. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

Otomotiv sanayi, Almanya ve Fransa'nın liderliğinde Avrupa'da başlamıştır. 20. yüzyıl başlarına gelindiğinde önce Amerika Birleşik Devletleri'nde ardından Avrupa'da gelişim göstermeye başlamıştır. 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra Japonya otomotiv sektöründe önemli bir ilerleme göstermiş ve ihracat yapar konuma gelmiştir (Yayar ve Yılmaz, 2016: 72).

1970'li yıllara gelindiğinde ilk olarak 1973 yılında birinci petrol şoku yaşanmış, ardından 1979 yılında ikinci petrol şoku yaşanmıştır. Otomotiv sektörü de petrol şokundan önemli derecede etkilenmiş, izleyen dört yıl içerisinde otomotiv üretiminde azalmalar meydana gelmiştir. Dünya genelindeki motorlu araç üretim istatistiklerine bakıldığında, 2002 yılına kadar Avrupa ülkelerinin üretimde birinci sırada yer aldığı, ardından Amerika Birleşik Devletleri'nin geldiği gözlemlenmektedir. Ancak 2003 yılına gelindiğinde, Asya ülkelerinin liderliği Avrupa ülkelerinden aldığı görülmektedir. 2001 yılında dünya genelinde otomotiv üretiminde gerileme görülse de izleyen dönemlerde artışlar devam etmiştir (Görener ve Görener, 2008: 307).

Dünya genelinde otomotiv satış istatistiklerine göre en çok satılan araç türünün otomobil olduğu gözlemlenmektedir. Otomobil satışlarını ülkemizde de çok tercih edilen hafif ticari araçlar izlemektedir. Bu nedenle otomotiv firmalarının çoğunluğu araç üretiminde bu iki tip araç üzerinde durmaktadır. Her geçen yılda bir önceki yıla göre otomotiv sektöründe talep artmaktadır. Bu sebeple otomotiv firmaları üretime daha da fazla önem vermektedir. Ağır ticari araç talebinde de artış gözlemlenmiştir. Daha önce de belirtmiş olduğumuz gibi 1960'lı yıllardan itibaren Japonya otomotiv sektörü için iyi bir ihracatçı konumuna sahiptir. 1960'lardan 1990'lı yıllara kadar Japonya'nın ihracatı giderek artmıştır. 1990'lara gelindiğinde Japonya'nın ihracatında önceki yıllara göre bir düşüş meydana gelmiştir. Bunun nedenlerinden en önemlisi Japonya'dan ihracat yapan ülkelerin otomotiv sanayilerinin gelişmesidir (Görener ve Görener, 2008: 309).

Türkiye'nin ilk otomobille tanışma hikayesi 20. yüzyıl başlarına dayanmaktadır. 1914-1918 yılları arasında gerçekleşen Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'un işgal edildiği dönemde Amerika Birleşik Devletleri'ne ait olan Ford ve Chevrolet marka otomobil ve ticari araçlar Türkiye'ye giriş yapmıştır. Yine bu dönemlerde İstanbul'da faaliyetlerine devam eden bir büro aracılığı ile İtalya'ya ait olan ve günümüzde Türkiye otomotiv pazarına hakim olan Fiat marka araçlarda Türkiye'ye giriş sağlamıştır. Bu dönemlerde Ford İstanbul'da montaj fabrikasını kurmuştur. Bu fabrikada otomobil, ticari araç ve traktörlerin montajları gerçekleştirilip ihraç edilmekteydi. Ancak 1929 yılında yaşanan Büyük Buhrandan dolayı hedeflenen üretim ve ihracat yapılamamış, fabrika bu sebeplerden dolayı üretim faaliyetlerini durdurma kararı almıştır. Kısacası ilk otomotiv üretim denemesi olumsuz sonuçlanmıştır (Yayar ve Yılmaz, 2016: 77).

1934 yılında montaj üretim denemesinin başarısızlıkla sonuçlanmasından sonra Türkiye tekrardan 1950'li yıllarda otomotiv üretimine başlamıştır. Ancak Türkiye'de otomotiv sektörünün gelişmesi 1970'li yılları bulmuştur. Bunun sebebi kurulan otomotiv fabrikalarının belirli bir üretim seviyesine ulaşmasıdır. 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra Türkiye'de karayolları gelişmiş, bireylerin köyden kente göçü başlamış ve gelir düzeylerinde yükselmeler meydana gelmiştir. Tüm bu gelişmelerin sonucunda otomotiv sektörüne talep artmıştır. Türkiye'de ilk otomotiv üretimi orduya jip üretmek amacıyla 1954 yılında gerçekleşmiştir. İlerleyen dönemlerde otomobil üreten Tofaş ve Renault gibi fabrikalar kurulmuştur. Türkiye'de birçok alanda önemli yerlerde bulunan Koç Holding otomotiv üretiminde ilk girişimi

yapmıştır. Henry Ford'un kararsız kalmasıyla başbakan Adnan Menderes bu konu hakkında Henry Ford ile mektuplaşmış, ardından Koç Holding'e Ford'un montaj hakkı verilmiştir. İlk Türk otomobili ise 1961 yılında üretimi gerçekleştirilen Devrim'dir (Pişkin, 2017: 26).

Türkiye'de otomotiv sektöründe ilk önemli üretim 1966 yılında Anadol ile başlamıştır ve bu üretim aralıksız 1982 yılında kadar devam etmiştir. Bursa'da kurulan Tofaş ve Renault Türkiye otomotiv sektörüne yeni bir ivme kazandırmıştır. Günümüzde de bu iki fabrikada üretim devam etmektedir (Bedir, 2002: 26).

Devrim'in ardından yine 1960'lı yıllarda ikinci kez otomobil üretimi gerçekleştirilmek istenmiştir. Zafer adı verilen bu otomobil üç farklı kasa tipinde üretilmek istenmiştir. Ancak otomobilin üretimine başlanmadan henüz tanıtımı yapılırken çevreden gelen baskı ve yıldırmalar nedeniyle üretimine başlanamamıştır. Böylece başarılı bir şekilde üretimi tamamlanan ilk yerli otomobil Anadol'dur ve üretimi kesintisiz 18 yıl devam etmiştir.

1971 yılına gelindiğinde Tofaş fabrikasında Murat 124 adı verilen sedan otomobil ve yine Renault 12 fabrikasında R12 modelinin üretimine başlanmıştır. Bu her iki modelde üretildiği dönemlerde oldukça fazla talep görmüştür. Murat 124'ün üretimi 1976 yılına kadar kesintisiz devam etmiş, 1977 yılında yerini Murat 131'e bırakmıştır. Murat 131'in üretimine başlanmasıyla birlikte Murat 131 Şahin, Murat 131 Doğan ve Murat 131 Kartal olmak üzere üç farklı kasa ve donanım seçenekleri sunulmuştur. Aynı şekilde Renault Toros ve Broadway de piyasaya çıkmıştır. 1987 yılının ikinci yarısına gelindiğinde çok büyük bir talep gören Tofaş marka araçların kasaları yenilenmiş ve yeni yüz ile 2002 yılına kadar üretime devam edilmiştir. Tofaş'ın ilk üretmiş olduğu araç olan Murat 124 kısmen makyajlanarak 1984 yılında Murat 124 Serçe adında üretilmeye başlanmış, bu üretim 1995 yılına kadar devam etmiştir.

Tablo 1. Türkiye'de Yıllara Göre Otomotiv Sektörü Üretim İstatistikleri (Adet)

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Traktör
1963	30	999	1458	12	7982
1964	100	2741	885	56	7006
1965	60	2350	300	122	6419
1966	18	6258	2476	174	8969
1967	1760	7816	2736	325	13976

1968	2852	9408	2270	466	15118
1969	3902	10859	3030	882	13412
1970	3660	6041	4395	806	7518
1971	12888	4747	4508	608	15687
1972	29628	8596	6044	988	22893
1973	46855	11723	8674	1267	32585
1974	59906	10591	11861	1113	25363
1975	67291	14670	18489	1284	32365
1976	62992	20498	19415	1376	36602
1977	58245	20700	14016	1077	31380
1978	54085	13144	6879	972	17673
1979	43808	13367	9384	1151	14484
1980	31529	8308	7322	1101	16936
1981	25306	12486	5454	1584	25358
1982	31195	15131	4991	1703	35716
1983	42509	17514	6822	1964	41799
1984	54832	17518	7279	1766	46782
1985	60353	18162	7888	1637	37830
1986	82032	13646	6605	1813	28053
1987	107185	13545	7580	1137	35986
1988	120796	12842	7196	1078	30167
1989	118314	11763	7250	1069	18077
1990	167556	16933	10553	1689	30098

Kaynak: http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/istatistikler/ (29 Ocak 2021)

Yukarıdaki tabloda 1963-1990 yılları arası otomotiv sektörü üretim istatistikleri verilmiştir. Otomobil üretimine bakıldığında üretim 1963 yılında başlamış olsa da Anadolun 1966 yılında üretiminin başlamasıyla artma eğilimine geçilmiştir. 1971 yılı otomobil verisine bakıldığında burada yaşanan artışın en önemli sebebi Murat 124 ve Renault 12 modellerinin üretiminin başlamasıdır. Bu yılda başlayan artış 1975 yılına kadar devam etmiş, 1975 yılından 1981 yılına kadar devam etmiştir. Özellikle 1979 yılından 1982 yılına kadar yaşanan düşüşün sebebi ikinci petrol şokudur. 1980'li yıllara bakıldığında yabancı markaların pazara dahil

olması ve nüfusun artışıyla beraber otomobile olan talebin artmasıyla birlikte üretim rakamları giderek artmıştır.

Kamyon ve kamyonet üretim verilerine bakıldığında otomobil üretim artışına nazaran çok az olsa da artış meydana gelmiştir. Daha önce de bahsettiğimiz ikinci petrol şoku dolayısıyla 1978-1982 yılları arasında düşüş gerçekleşmiştir. 1982 yılından sonra artış kamyonet üretiminde devam etmiş, kamyon üretiminde 1985-1989 yılları arasında yeni bir düşüş yaşanmıştır. Tabloya bakıldığında en az üretim otobüs de gerçekleşmiştir. Otobüs üretiminde çok fazla artış gerçekleşmese de düşüş de yaşanmamıştır. Ortalama her yıl 1300-1400 civarı otobüs üretimi gerçekleşmiştir.

Traktör üretimine bakıldığında otomobil üretiminden sonra en fazla üretilen araçtır. Özellikle 1970'li üretim artışında iyi bir ivme yakalamış ancak 1978 yılından itibaren diğer araçlarda da olduğu gibi ikinci petrol krizinin etkisiyle düşme eğilimine geçmiştir. 1982 yılından itibaren artış eğilimine tekrardan başlamış, 1989 yılında bir önceki yıla göre yüzde 40 azalma meydana gelmiştir. 1990 yılında tekrar artış gözlemlenmiş, 1988 yılındaki üretime ulaşılmıştır.

Türkiye otomotiv pazarında Ford, Renault, Tofaş/Fiat gibi markaların yaygınlaşmasının ardından 1987 yılına gelindiğinde Japonya'da Mitsubishi ile pazara dahil olmuştur. Mitsubishi markasının otomotiv pazarına dahil olmasının ardından 1994 yılında diğer bir Japon markası Toyota, 1997 yılına gelindiğinde ise Honda ve Hyundai markaları pazara giriş yapmıştır. 1990'lı yılların ikinci yarısından sonra talebin artmasıyla birlikte otomotiv üretiminde de artış gözlemlenmiştir. Ancak 1997 yılında Asya, 1998 yılında Rusya krizlerinin patlak vermesiyle birlikte otomotiv üretiminde düşüş meydana gelse de 1999 yılında üretim tekrar artmaya başlamıştır (Görener ve Görener, 2008: 1219).

Tablo 2. Türkiye'de 1991-2019 Yılları Arası Otomotiv Sektörü Üretim İstatistikleri (Adet)

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Traktör
1991	195574	16918	13541	1075	21381
1992	265245	21266	16984	1415	21723
1993	348095	31343	19766	1933	32809
1994	212651	12108	9602	1034	25169
1995	233412	19759	16808	1279	44068
1996	207757	29432	21032	2499	52590

1997	242780	43693	32435	3449	55565
1998	239937	31823	45517	3040	60500
1999	222041	13096	37551	2327	27435
2000	297476	28348	68807	4213	37434
2001	175343	6683	76672	2501	15052
2002	204198	12295	116872	2684	10840
2003	294116	19041	195606	4490	29778
2004	447152	31790	301563	4839	40665
2005	453663	37227	349885	5406	36527
2006	545682	37026	369862	6019	38841
2007	634883	34544	391737	6946	33518
2008	621567	36800	449434	7526	24807
2009	510931	8246	330044	5931	14861
2010	603394	23851	442408	5268	30425
2011	639734	37396	479110	6907	45506
2012	577296	29129	426633	6427	42255
2013	633604	30082	410556	8345	40509
2014	733439	29909	359911	6442	48403
2015	791027	35838	468933	8789	51238
2016	950888	17374	461837	8083	50746
2017	1.142.906	23502	462389	8166	53841
2018	1.026.461	25537	429361	8541	37686
2019	982642	19003	386245	9199	23899

Kaynak: http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/istatistikler/ (28 Ocak 2021)

Yukarıdaki tabloda 1991-2019 yılları arası otomotiv sektörü üretim istatistikleri verilmiştir. Otomobil üretimine bakıldığında 1991 yılından sonra izleyen ilk üç yılda üretim sayısı artmıştır. Ancak 1994 yılına gelindiğinde yaşanan ekonomik krizin etkisiyle üretimde düşüş gözlemlenmiştir. 1999 yılına kadar üretim yakın seviyelerde seyretmiş, 2000 yılına gelindiğinde bir önceki yıla göre yüzde 30 oranında artış sağlamıştır. Ancak 2001 yılına gelindiğinde otomotiv sektörünün de Kasım 2000 ve Şubat 2001 krizlerinden etkilendiği söylenebilmektedir. 2002 yılından itibaren tekrardan artmaya başlayan üretim artan talebin de etkisiyle iyi bir düzeye ulaşmıştır. 2009 yılına gelindiğinde otomotiv sektörü de küresel krizden etkilenmiş, üretim bir

önceki yıla göre düşmüştür. 2009 yılından itibaren üretim tekrar artmaya başlamış, 2017 yılında bir milyon seviyesini aşmıştır.

Kamyon ve kamyonet üretimine bakıldığında 1991 yılından itibaren izleyen ilk üç yılda üretim artmış, ancak otomobil gibi kamyon ve kamyonet de 1994 krizinden etkilenerek üretimde azalma meydana gelmiştir. 1994-1998 yılları arasında üretimde bir önceki yıla göre artış gözlemlenmiş, ancak 1998-2003 yılları arasında kamyon üretiminde ciddi düşüşler gerçekleşmiştir. Bu düşüş kamyonet üretiminde gözlemlenmemiş, hatta krizin gerçekleştiği yıl olan 2001'de kamyonet üretimi bir önceki yıla göre artış göstermiştir. Kamyon üretiminde çok fazla artış gözlemlenmese de üretim inişli çıkışlı olarak devam etmiştir. Ancak kamyonet üretiminde ciddi yükselişler meydana gelmiştir. 1990'lı yıllara göre on kat ve üzeri artış gerçekleşmiştir. Otobüs üretiminde ise ciddi artışlar olmamıştır.

Traktör üretimine bakıldığında krizlerin yaşandığı 1994, 2001, 2008 ve 2009 (2008 krizinin etkisi 2009'da da görülmüştür) yıllarında bir önceki yıllara göre artış yaşanmıştır. Bu yılların haricinde genellikle bir önceki yıllara göre artış gözlemlenmiştir. Ancak 2017 yılından sonra izleyen iki yılda ciddi düşüşler meydana gelmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE SEKTÖRLERİN İSTİHDAMDAKİ PAYI

İşsizlik, ülkelerin gelişmişlik düzeylerine göre farklılık gösterse de çoğu ülkelerin önemli sorunları arasında yer almaktadır. Ülke ekonomisi açısından bakıldığında işsizliğin olabildiğince azaltılması, hatta mümkünse ortadan kaldırılması ülkelerin en büyük hedeflerindendir. İşsizlik kişinin çalışma istek ve arzusuna sahip olup, iş aradığı halde bulamaması durumudur (Ay, 2012: 321).

Türkiye İstatistik Kurumu tarafından yapılan işsizlik tanımına bakıldığında, istihdam edilmeyen bireylerden iş bulmak için son dört hafta içerisinde iş arama yollarından en az birine başvurmuş, iki hafta içerisinde iş başı yapabilecek durumda olan 15 yaş üzerindeki bireyler işsiz tanımına dahil edilmektedir. Bu tanımda dört hafta olarak yer alan referans dönemi, 2014 yılı öncesinde üç ay olarak baz alınmıştır. Ayrıca, aradığı işi bulmuş ya da kendi işini kurmuş olup üç aylık süreç

içerisinde işe başlayabilecek olan ancak eksiklikler sebebiyle iş başı yapamayacak olan kesim de işsiz olarak adlandırılmaktadır (Güçlüoğlu, 2017: 6).

Türkiye İş Kurumu tarafından yapılan işsiz tanımına bakıldığında, çalışma döneminde olup çalışmak isteyen ancak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından belirlenen asgari ücret düzeyinde gelir getirici herhangi bir işe sahip olmayan ve henüz iş bulamamış olan kişilerdir (Güçlüoğlu, 2017: 6).

İşgücü piyasasında önemli olan göstergelerden diğeri de istihdamdır. İstihdam, piyasada yer alan tüm üretim faktörlerinin üretime dahil edilmesidir. İşgücü açısından istihdam ve işsizlik birbirini tamamlayan önemli parçalardır (Ay, 2012: 322).

Türkiye'de istihdamın yapısına bakıldığında kadın istihdamının OECD ortalamalarına göre çok düşük olduğu söylenebilir. Bu durum, genel istihdamın da düşmesine sebep olmaktadır (Şentürk, 2015: 128).

Açıklamasını yapmış olduğumuz istihdam ve işsizlik verileri yıllara göre değişiklik göstermektedir. Belli dönemlerde (özellikle kriz dönemlerinde işsizlik rakamlarında) artış gözlemlenmekte, bazı dönemlerde ise bir önceki yıla göre azalış gözlemlenebilmektedir. Aşağıda yer alan tabloda 1990-2020 yılları arası işgücü verilerinin değişimi yer almaktadır.

Tablo 3: 1990-2020 Yılları Arası İşgücü İstatistikleri

Yıllar	Kurumsal Olmayan Nüfus (Bin)	İşgücü (Bin)	İşsiz (Bin)	İşsizlik Oranı (%)	İstihdam (Bin)	İstihdam Oranı (%)
1990	35.601	20.150	1.611	8	18.539	52
1991	36.869	21.010	1.722	8,2	19.288	52,3
1992	37.984	21.264	1.805	8,5	19.459	51,2
1993	38.957	20.314	1.814	8,9	18.499	47,5
1994	40.038	21.876	1.870	8,5	20.006	49,9
1995	41.175	22.286	1.700	7,6	20.586	49,9
1996	42.243	22.697	1.502	6,6	21.194	50,1
1997	43.299	22.755	1.551	6,8	21.204	48,9
1998	44.295	23.385	1.606	6,9	21.778	49,1
1999	45.311	23.878	1.829	7,6	22.048	48,6
2000	46.211	23.078	1.497	6,5	21.581	46,7

2001	47.158	23.491	1.967	8,4	21.524	45,6
2002	48.041	23.818	2.464	10,3	21.354	44,4
2003	48.912	23.640	2.493	10,5	21.147	43,2
2004	47.544	22.016	2.385	10,8	19.632	41,3
2005	48.358	22.454	2.388	10,6	20.066	41,4
2006	49.174	22.751	2.328	10,2	20.423	41,5
2007	49.994	23.114	2.377	10,3	20.738	41,5
2008	50.772	23.805	2.611	11	21.194	41,7
2009	51.686	24.748	3.471	14	21.277	41,1
2010	52.541	25.641	3.046	11,8	22.594	43
2011	53.593	26.725	2.615	9,8	24.110	45
2012	54.724	27.339	2.518	9,2	24.821	45,3
2013	55.608	28.271	2.747	9,7	25.524	45,9
2014	56.986	28.786	2.853	9,9	25.933	45,5
2015	57.854	29.678	3.057	10,3	26.621	46
2016	58.720	30.535	3.330	10,9	27.205	46,3
2017	59.894	31.643	3.454	10,9	28.189	47,1
2018	60.654	32.274	3.537	11	28.738	47,4
2019	61.469	32.549	4.469	13,7	28.080	45,7
2020	62.579	30.873	4.061	13,2	26.812	42,8

Kaynak: www.tüik.gov.tr "İşsizlik İstihdam ve Ücret İstatistikleri, İşgücü İstatistikleri"

Yukarıdaki tabloda 1990-2020 yılları arasına ait 15 yaş üstü kurumsal olmayan nüfus, işgücü, işsiz, işsizlik oranı, istihdam ve istihdam oranı verileri yer almaktadır. 1990 yılında Türkiye nüfusu 55,49 milyon iken 30 yıl sonra 2020 yılına gelindiğinde yaklaşık 28 milyon artarak 83 milyon 614 bin seviyelerine ulaşmıştır. Nüfus artışına paralel olarak işgücünde de artış gözlemlenmiştir. Bu süre zarfında işgücü 10 milyon 700 bin kişi artmıştır. İstihdam edilen kişi sayısına bakıldığında 1990 yılında 18 milyon 539 bin olan istihdam edilen kişi sayısı 2020 yılında 26 milyon 812 bine ulaşmıştır. İşgücü ile istihdam arasındaki fark olan işsiz sayısı 1990 yılında 1 milyon 611 bin kişi iken 2020 yılına gelindiğinde bu rakam 4 milyon 61 bin seviyelerine ulaşmıştır. İşsiz birey sayısı 30 yıllık süre içerisinde iki buçuk kat artış göstermiştir. Ancak, işgücü sayısında da yaşanan artış sebebiyle işsizlik oranı 1990 yılına göre 2020 yılında yüzde 70 artmıştır.

Tüik Hanehalkı İşgücü İstatistiklerinden elde etmiş olduğumuz 15 yaş üstü Kurumsal Olmayan Nüfus verilerine bakıldığında 1990 yılında 35 milyon 601 bin olan nüfus 2020 yılında 62 milyon 579 bin seviyelerine çıkarak %70 civarlarında artış göstermiştir. İstihdam ise 30 yıl içerisinde yüzde 45 seviyelerinde artış sağlayarak kurumsal olmayan nüfustan geri kalmıştır. Buna bağlı olarak işsiz sayısının ve işsizlik oranının artış göstermesi kaçınılmaz olmuştur.

Yıllara göre istihdam edilen kişi sayısına bakıldığında 1990-1993 yılları arasında durağan seyrettiği söylenebilir. 1994 yılına gelindiğinde artış göstermiş, bu yıldan itibaren de 1997'ye kadar çok fazla artış göstermemiştir. 1993 yılında kurumsal olmayan nüfus artıp istihdam edilen kişi sayısı düştüğü için istihdam oranında azalma meydana gelmiştir. 2000-2003 yılları arasında istihdam edilen kişi sayısının durağan seyrettiği gözlemlenmektedir. Ancak kurumsal olmayan nüfus sayısında yaşanan artış sebebiyle bu yıllarda istihdam oranı bir önceki yıla göre azalmıştır. 2004 yılında istihdam edilen kişi sayısı 13 yıl önce istihdam edilen kişi sayısı ile neredeyse aynıdır. Gerçekleşen nüfus artışı sebebiyle de 2004 yılındaki istihdam oranı 30 yıl içerisindeki en düşük istihdam oranında biridir. 2005-2009 yılları arasına bakıldığında kurumsal olmayan nüfus artışı ile istihdam edilen kişi sayısındaki artış aynı oranda arttığı için istihdam oranında çok fazla değişiklik olmamış, yüzde 41 seviyelerinde seyretmiştir. 2010-2018 yıllarına gelindiğinde istihdam oranında bir önceki yıllara göre artış gerçekleşmiş, kurumsal olmayan nüfus sayısında da artış gerçekleşmesine rağmen istihdamdaki artış oranı daha fazla olduğu için bu yıllar arasında istihdam oranında da bir önceki yıla göre artış gerçekleşmiştir. Ancak 2019 ve 2020 yılında nüfus sayısı artmış olup istihdam edilen kişi sayısında düşüş gerçekleşmiştir. Bu sebeple istihdam oranında azalma meydana gelmiştir.

İşsiz sayısı ve işsizlik oranlarına baktığımızda 1990-1994 yılları arasında kısmen artış gerçekleşse de, 1994 krizi gerçekleşmesine rağmen 1995-1998 yılları arasında gözlemlenen işsiz sayısı ve işsizlik oranı 30 yıllık süreç içerisindeki en düşük rakamlar olmuştur. 1999 yılında artış gerçekleşse de 2000 yılına gelindiğinde tekrar düşüş gözlemlenmiştir. 2001 yılında artmaya başlayan işsiz sayısı ve işsizlik oranı, 2002-2007 yılları arasında durağan seyretmiş olup işsizlik oranı 30 yıllık süreçte ilk defa çift haneli rakamlara ulaşmıştır. 2008 yılında tekrar artmaya başlayıp 2009 yılında 2008 yılında gerçekleşen ve tüm dünyayı etkisi altına alan Küresel Kriz sebebiyle işsizlik oranı bir önceki yıla göre üç puan artarak yüzde 14 seviyelerine ulaşmıştır. Ancak 2010 yılında işsiz sayısı ve işsizlik oranı tekrar düşmeye

başlamıştır. 2011-2014 yılları arasında işsizlik oranı on yıl aranın ardından tekrar tek haneli rakamlara düşmüştür. Ancak 2015 yılından itibaren tekrar çift haneli rakamlara ulaşmış olup 2019 ve 2020 yıllarında işsizlik oranı yüzde 13 seviyelerine ulaşmıştır.

2.1. TARIM SEKTÖRÜNDE İSTİHDAMIN PAYI

Tarım sektörü Osmanlı Devleti'nde ekonominin temel dayanağı olarak yer almaktadır. Osmanlı'da ekonominin yüzde 85-90'lık kısmının tarım sektörü oluşturmaktaydı. Cumhuriyet'in ilanından sonra tarım sektörünün ekonomideki önemli rolü devam etmiştir. Buna bağlı istihdam oranı en yüksek olan sektör tarım sektörüdür.

Türkiye'de sektörel istihdam verilerine bakıldığında 1950'li yıllara kadar tarım sektörünün payı yüzde 75 oranlarında seyretmiştir. 1960 yılından sonra tarım sektörünün istihdamdaki payı azalırken diğer ana sektörler olan sanayi ve hizmetler sektörünün istihdamdaki payı artış göstermiştir (Erhalim, 2011: 1).

Türkiye'de tarım sektörü uzun yıllar boyunca istihdamın temel kaynağı olmuştur. 1927 yılı verilerine bakıldığında tarım sektörünün istihdam içindeki payı yüzde 80 civarlarındadır. 1950'lerden sonra tarım sektöründe traktörün de kullanılmaya başlanmasıyla işgücü ihtiyacının azalması sebebiyle istihdamda düşüşler meydana gelmeye başlamıştır. Bu da köyden kente göçün hızlanmasına sebep olmuştur (Erhalim, 2011: 26).

Tablo 4: Türkiye'de Yıllara Göre Kır- Kent Nüfusu

Yıllar	Kent	Kır	Kent(%)	Kır(%)
1927	3.305.879	10.342.391	24,2	75,8
1935	3.802.642	12.355.376	23,5	76,5
1940	4.346.249	13.474.701	24,4	75,6
1945	4.687.102	14.103.072	24,9	75,1
1950	5.244.337	15.702.851	25	75
1955	6.927.343	17.137.420	28,8	71,2
1960	8.859.731	18.895.089	31,9	68,1
1965	10.805.817	20.585.604	34,4	65,6
1970	13.691.101	21.914.075	38,5	61,5

1975	16.869.068	23.478.651	41,8	58,2
1980	19.645.007	25.091.950	43,7	56,1
1985	26.865.757	23.798.701	53	47
1990	33.326.351	23.146.684	59	41
2000	44.006.184	23.797.743	64,9	35,1
2010	56.222.356	17.500.632	76,3	23,7
2013	70.034.413	6.633.451	91,3	8,7
2020	77.736.041	5.878.321	93	7

Kaynak: www.tüik.gov.tr "Nüfus ve Demografi, Göç İstatistikleri"

Tablo 4'te yıllara göre kır-kent nüfusunun verileri yer almaktadır. Türkiye'de ilk nüfus sayımının yapıldığı 1927 yılına bakıldığında nüfusun yüzde 75,8'i kırsal kesimde yaşamaktadır. Bu oran 1950 yılına kadar devam etmiştir. Ayrıca nüfusun büyük çoğunluğu kırsal kesimde yaşadığı için tarım sektörü istihdamının istihdamdaki payı da yüksektir. Ancak 1950 yılından sonra tarımda makineleşme ve traktör kullanımıyla birlikte işgücünün yerini makineler almıştır. Sonuç olarak tarımda istihdamın azalmasıyla birlikte kırdan kente göç başlamıştır.

1950 yılından sonra işsizlik kaynaklı hızlanan kırdan kente göçe, 1980 yılından sonra terör kaynaklı göç de eklenmiştir. Doğu ve Güneydoğu'da kırsal kesimlerde yaşayan insanlar terörden kaçmak için kentsel alanlara göç etmişlerdir. 1985 yılı verilerine bakıldığında kent nüfusunun kırsal nüfusu geçtiği gözlemlenmektedir. 2010 yılına gelindiğinde 1927-1950 yılları arasındaki nüfus oranının tersine döndüğü görülmektedir. 1950 yılına kadar her dört kişiden üçü kırsal kesimde yaşarken, 2010 yılında yaklaşık olarak her dört kişiden üçü kentte yaşamının sürdürmektedir. 2012 yılında kabul edilen kanun ile büyükşehir statüsündeki illerde kırsal kesimlerde mahalle olarak kabul edilmiştir. Bu sebeple 2013 yılından sonraki verilerde kent nüfusu oldukça fazla görülmektedir. 2020 verilerine baktığımızda da nüfusun sadece yüzde 7'si kırsal kesimde yaşamaktadır.

Tablo 5: 1991-2020 Yılları Arası Tarım Sektörü İstihdam Oranları (%)

Yıllar	Tarım Sektörü İstihdam Oranı
1991	47,8
1992	47,7
1993	42,2

1994	43,5
1995	43,4
1996	42,8
1997	40,8
1998	40,5
1999	41,1
2000	38,8
2001	37,6
2002	34,9
2003	31,9
2004	29,1
2005	26,5
2006	24,1
2007	23,5
2008	23,1
2009	22,9
2010	23,7
2011	24,2
2012	23,6
2013	22,9
2014	21,1
2015	20,4
2016	19,5
2017	19,4
2018	19,2
2019	19,1
2020	19,2

Kaynak: www.tüik.gov.tr "İstihdam, İşsizlik, Ücret, Sektörlere Göre İstihdam"

Tarım sektörü, Cumhuriyet'in ilanından sonra Türkiye için önemli bir istihdam kaynağı konumunda yer almıştır. 1927 yılında tarım sektörünün istihdam içerisindeki payı yüzde 80 civarlarındayken bu oran 1950 yılına kadar yüzde 75 civarlarında seyretmiştir. 1950 yılından sonra ise tarımda makineleşme ve traktörün kullanılmaya başlamasıyla birlikte işgücü fazlası ortaya çıkmıştır. İşsiz kalan bireyler bu sebeple kırsal kesimden kente göç etmişlerdir. 1950 yılından itibaren tarım

sektöründe istihdam düşmeye başlamış, günümüzde hala düşmeye devam etmektedir. 1960-1980 yılları arasında tarım istihdamının düşmesiyle beraber sanayi ve hizmet sektörü istihdamında artış gözlemlenmiştir. Hizmet sektörü istihdamı 1980 yılından sonra da artmaya devam etmiştir.

Tablo 5'te 1991-2020 yılları arası tarım sektörü istihdam verileri yer almaktadır. 1991 ve 1992 yıllarına bakıldığında yaklaşık olarak istihdamın yarısının tarım sektöründe yer aldığı görülmektedir. 1993 yılında düşen istihdamın 1996 yılına kadar durağan seyrettiği gözlemlenmektedir. 1997-1999 yılları arasında da çok fazla değişiklik olmayan istihdam payında 2000 yılından sonra 2009 yılına kadar düşüş meydana gelmiştir. 2011 yılından sonra az da olsa düşmeye devam eden istihdam payı 2019-2020 yıllarında yüzde 19 civarlarında seyretmektedir.

Tablodaki son yılların verilerine bakıldığında yaklaşık olarak her beş kişiden birinin tarım sektöründe çalıştığı görülmektedir. Bu çalışanların da büyük çoğunluğu kayıtsızdır. Ayrıca tarım sektöründe istihdam edilen 15 yaş üstündeki bireylerin büyük bir kısmı kendi işletmesinde kendi hesabına ya da aile işletmesinde çalışmaktadır. Tarım sektöründe istihdam edilen kadınların ise neredeyse tamamı kayıtsız çalışmaktadır (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2013: 2).

2.2. SANAYİ SEKTÖRÜNDE İSTİHDAMIN PAYI

Sanayi sektörü, Türkiye ekonomisi açısından önemli ana sektörlerden biridir. 1950'li yıllara kadar tarım sektörü istihdamda birinci sırada yer almaktadır. Ancak daha öncede bahsettiğimiz gibi 1950'lerden sonra tarım sektörü istihdam oranındaki düşüş yerini sanayi ve hizmet sektörlerindeki istihdam artışına bırakmıştır. Sanayi sektöründeki istihdam 1960-1980 yılları arasında artmış ancak 1980'lerden sonra çok fazla bir artış göstermemiştir. Türkiye'de istihdam sağlayan sanayi sektörünün alt dalları;

- Gıda Sanayi
- Dokuma ve Tekstil Sanayi
- Maden Sanayi
- Makine Sanayisi
- Kimya Sanayisi
- Orman Ürünleri Sanayisi
- Cam ve Seramik Sanayisi

- Otomotiv Sanayi

örnek olarak verilebilecek olan başlıca alt dallardır.

Sanayi sektörü istihdam oranı, o ülkenin sanayisinin ne kadar gelişmiş olduğunu göstermektedir. Bir ülkede sanayi sektöründe istihdam oranı yüksekse o ülkenin sanayisi gelişmiş demektir. Sanayi sektöründe yapılan yatırımlar, sanayi sektöründe istihdamın artmasına ve ülkenin kalkınmasında oldukça etkili olur. Gelişmiş ülkelere bakıldığında genel olarak sanayi sektöründe ilerlemiş oldukları gözlemlenmektedir. Ayrıca diğer ülkelere kıyasla refah seviyeleri daha fazladır. Dolayısıyla gelişmekte olan ülkeler sanayi sektöründe yatırımlarını arttırırlarsa rekabet düzeyleri artar, gelişmiş ülke seviyesine çıkma şansları yükselir (Altun ve İşleyen, 2019: 662).

Tablo 6: 1991-2020 Yılları Arası Sanayi Sektörü İstihdam Oranları (%)

Yıllar	Sanayi Sektörü İstihdam Oranı
1991	20,2
1992	21,5
1993	22,6
1994	22,6
1995	22,3
1996	22,9
1997	24,1
1998	23,6
1999	22,8
2000	23,2
2001	23
2002	23,7
2003	24,5
2004	25,4
2005	26,1
2006	26,8
2007	26,7
2008	26,3
2009	25,3
2010	26,2

2011	26,5
2012	26
2013	26,4
2014	27,9
2015	27,2
2016	26,8
2017	26,5
2018	26,3
2019	26,1
2020	26

Kaynak: www.tüik.gov.tr "İşsizlik, İstihdam,Ücret, Sektörlere Göre İstihdam"

Yukarıda yer alan Tablo 6'da sanayi sektörü istihdam oranları verilmiştir. 1991 yılına bakıldığında istihdam payı yaklaşık yüzde 20'dir. Yani istihdam edilen her beş kişiden biri sanayi sektöründe çalışmaktadır. İzleyen beş yıl içerisinde istihdam payında çok önemli bir değişiklik olmamış, durağan seyretmiştir. 1997 yılına gelindiğinde bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 5 oranında artış gerçekleşmiştir. Ancak bu artış istikrarlı olmamış, 1998 yılında istihdam payı az da olsa düşerek 2002 yılına kadar yüzde 23 seviyelerinde durağan seyretmiştir. 2003-2006 yılları arasında artış gerçekleşmiş olup, 2006 yılından sonra çok fazla bir değişiklik gerçekleşmemiştir.

2.3 HİZMET SEKTÖRÜNDE İSTİHDAMIN PAYI

Tüm ülkelerde ekonomiyi en çok etkileyen sektörler tarım, sanayi ve hizmet sektörleridir. Son yılların verilerine bakıldığında tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de hizmet sektörü tarım ve sanayi sektörünün önünde yer almaktadır. Hizmet sektörü, tarım ve sanayi sektörünün aksine daha çok gelir getirici bir sektördür (Akın ve Özsağır, 2012: 312).

Kısa adı GAAT olan Hizmet Ticareti Genel Anlaşması çerçevesinde Dünya Ticaret Örgütü'nün yapmış olduğu sınıflandırmaya göre hizmet sektörü on iki alt dala ayrılmaktadır. Bunlar;

- Mesleki hizmetler
- Haberleşme hizmetleri

- Mühendislik hizmetleri
- Dağıtım hizmetleri
- Eğitim hizmetleri
- Çevre hizmetleri
- Mali hizmetler
- Sosyal hizmetler ve sağlık hizmetleri
- Turizm ve seyahat hizmetleri
- Ulaştırma hizmetleri
- Eğlence ve spor hizmetleri
- Diğer hizmetler

olmak üzere Türkiye'de ve dünyada en çok istihdam yaratan hizmet alt sektörleridir (Akın ve Özsağır, 2012: 314).

Hizmet sektörü, milli gelirdeki payının yanı sıra ülkede yarattığı istihdam ile de ülke ekonomisine çok büyük katkı sağlamaktadır. İstihdamın sektörel dağılımına bakıldığında, tarım sektörü istihdamı belli bir yıldan sonra sürekli düşmektedir. Sanayi sektörü belli bir dönem artmış olup, daha sonra çok fazla artış göstermemiştir. Ancak hizmet sektörü sürekli olarak artış göstermiştir. Aşağıda yer alan Tablo 7'de 1991-2020 yılları arasına ait hizmet sektörü istihdam verileri yer almaktadır.

Tablo 7: 1991-2020 Yılları Arası Hizmet Sektörü İstihdam Oranları (%)

Yıllar	Hizmet Sektörü İstihdam Oranı
1991	32
1992	33,8
1993	35,2
1994	33,8
1995	34,3
1996	34,3
1997	35,1
1998	35,8
1999	35,8
2000	38
2001	40
2002	41,9
2003	43,7

2004	45,6
2005	47,4
2006	49,2
2007	49,8
2008	50,6
2009	51,8
2010	50,1
2011	49,4
2012	50,4
2013	50,7
2014	51,1
2015	52,4
2016	53,7
2017	54,1
2018	54,5
2019	54,8
2020	55,7

Kaynak: www.tüik.gov.tr "İşsizlik, İstihdam ve Ücret Sektörlere Göre İstihdam"

Yukarıdaki tabloda hizmet sektörünün istihdamdaki payının yıllara göre değişimi görülmektedir. 1991 yılına bakıldığında hizmet sektörünün istihdamdaki payı yüzde 32 'dir. Yani yaklaşık olarak istihdam edilen her üç kişiden biri hizmet sektöründe çalışmaktadır. 1991-1999 yılları arasında hizmet sektörünün istihdamdaki payında artış gerçekleşmiştir. Ancak ilerleyen yıllarda gerçekleşecek olan artışa göre bu artış çok düşüktür. 2000-2009 yılları arası verilere bakıldığında bu süreçte hizmet sektörünün istihdamdaki payı yaklaşık olarak yüzde 30 artış göstermiştir. Bu dönemde sanayi sektörünün istihdam payında çok fazla değişiklik olmadığı için istihdam edilen kişilerin tarım sektöründen geçiş yaptığını söyleyebiliriz. 2006 yılından sonra baktığımızda Türkiye'de istihdam edilen kişilerin yarısının hizmet sektöründe çalıştığı görülmektedir. Son yıllarda ise hizmet sektörünün istihdam payı yüzde 50'nin de üzerindedir.

Hizmet sektöründe yaşanan istihdam artışının en önemli nedeni, diğer sektörlere göre hizmet sektöründe yeni iş alanlarının oluşturulması, kalifiye elemana hitap eden hizmet sektörünün ayrıca düşük kalifiye elemana da iş olanağı sağlayabilmesidir (Akın ve Özsağır, 2012: 322). Ayrıca tarım sektöründe

makineleşmeyle birlikte tarım sektöründe emek ihtiyacının azaldığı bilinmektedir. Tarım sektöründe ihtiyaç duyulmayan bu emek yoğun işgücü hizmet sektöründe yeni yaratılan iş kollarına geçiş yapmıştır.

2.4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE İSTİHDAMIN PAYI

Otomotiv sektörünün yaratmış olduğu istihdam ülke ekonomisi için büyük önem taşımaktadır. Aşağıdaki tabloda yer alan rakamlar otomotiv sektörü ana sanayi istihdamı verileridir. Bunun yanında yan sanayi istihdamı ve otomotiv sektörünün öncülük ettiği diğer sektörlerin istihdamı da düşünüldüğünde sektörün önemi ortaya çıkmaktadır. Kısacası otomotiv sektörü istihdam açısından diğer sektörlere öncülük etmektedir.

Tablo 8: 2000-2019 Yılları Arası Otomotiv Sektörü İstihdamı (Adet)

Yıllar	Otomotiv Sektörü İstihdam Sayısı
2000	31.753
2001	26.680
2002	27.923
2003	33.145
2004	38.456
2005	39.932
2006	40.474
2007	46.261
2008	45.153
2009	39.584
2010	40.838
2011	44.896
2012	44.655
2013	42.330
2014	43.683
2015	48.748
2016	53.377
2017	54.595
2018	52.066

2019	50.104

Kaynak: http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/istatistikler/ (25 Şubat 2021)

Yukarıda yer alan tabloda 2000-2019 yılları arası otomotiv sektörü ana sanayi istihdam verileri yer almaktadır. Tabloda yer alan rakamlar incelendiğinde 2001 yılında bir önceki yıla göre düşüş olduğu göze çarpmaktadır. Bu düşüşün nedeni olarak Türkiye ekonomisini her açıdan derinden etkileyen ikiz kriz olarak adlandırılan Kasım 2000 ve Şubat 2001 krizleri gösterilebilir. Ancak bir sonraki yılda istihdam sayısının tekrar artış göstermeye başladığı göze çarpmaktadır. 2005 yılına gelindiğinde istihdam edilen kişi sayısı 40 bin civarlarındadır. Burada en önemli husus otomotiv sektöründeki doğrudan istihdamın yanı sıra sağlamış olduğu dolaylı istihdamdır. Bilindiği üzere otomotiv sektörü ülkedeki sürekli ve güvenilir tek vergi kaynağıdır. Ayrıca, lastik, tekstil, cam, makine sanayi gibi sektörler ile turizm, ulaştırma gibi sektörler arasında lokomotif görevi görmektedir. Dolayısıyla cam, lastik, tekstil gibi sektörlerden almış olduğu ürünler ile bu sektörlerde de istihdam yaratmaktadır.

2005-2008 yılları arası verilere bakıldığında bu yıllar arasında istihdamın arttığı gözlemlenmektedir. Ancak 2009 yılına gelindiğinde tüm ülke ekonomilerini derinden etkileyen 2008 küresel krizinin olumsuz etkisinin otomotiv sektörü istihdamında da yaşandığı görülmektedir. Türkiye'de 2009 yılında artan işsizlikle beraber otomotiv sektörü istihdamı da düşüş yaşamıştır.

2010-2017 yılları arası verilere bakıldığında bu yıllar arasında küçük düşüşler göze çarpsa da önemli derecede düşüş yaşanmamıştır. 2017 yılına bakıldığında otomotiv istihdamının 55 bin civarlarına kadar yükseldiği görülmektedir. Ancak 2018 ve 2019 yıllarında yaşanan düşüş dikkat çekmektedir. 2019 yılı itibariyle otomotiv sektörü istihdamı 50 bin civarlarındadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE SEKTÖRLERİN DIŞ TİCARET PAYLARI

Cumhuriyet'in kurulduğu ilk yıllarda Türkiye dışa bağlı bir ekonomiye sahiptir. 1923-1929 yılları arasındaki ithalat ve ihracat rakamlarına bakıldığında ithalatın ihracattan fazla olduğu görülmektedir. Bu yıllarda en yüksek dış ticaret açığı tüm dünyayı olumsuz etkileyen Büyük Buhran'ın yaşandığı 1929 yılında gerçekleşmiştir. 1930'lu yılların başlarında ithalat ve ihracatta denetimler

uygulanmaya başlamıştır. 1930-1937 yılları arası ithalat ve ihracat verilerine bakıldığında dış ticaret her yıl fazla vermiştir. Ancak 1938 yılına gelindiğinde ithalat ihracatı geçerek tekrar dış ticaret açığı ortaya çıkmıştır (Kılınç Savrul ve diğerleri, 2013: 63).

1939-1946 yılları arasına bakıldığında bu dönem savaş dönemi olarak nitelendirilmektedir. İthalat ve ihracat verilerine bakıldığında ise ihracatın ithalattan daha fazla olduğu, yani dış ticaret fazlası ortaya çıktığı görülmektedir. İkinci Dünya Savaşı'nın olumsuz sonuçlarından Türkiye Cumhuriyeti de etkilenmiştir. 1946 yılında gerçekleşen devalüasyon sebebiyle Türk Lirası büyük değer kaybetmiştir. Gerçekleşen bu devalüasyon ile ihracatın arttırılması amaçlanmıştır. Ancak devalüasyondan sonra ithalattaki kısıtlamaların esnetilmesiyle birlikte ithalattaki artış ihracattaki artıştan daha fazla olmuştur. 1947 yılında ithalatta 1946 yılına göre yüzde 100 'den fazla artış gerçekleşirken ihracat miktarında çok önemli bir değişiklik gözlemlenmemiştir (Kılınç Savrul ve diğerleri, 2013: 66).

1947 yılında ithalatta yaşanan önemli artıştan sonra 1950 yılına kadar dış ticaret açığı vermiştir. 1950-1955 yılları arasında da ithalat ihracattan fazladır. Dolayısıyla dış ticaret açığı gerçekleşmiştir. Bu dönemde yaşanan ödeme güçlüklerinden ve dış ticaret açığından dolayı Batılı devletler tarafından kredi verilmemiştir (Özdemir ve diğerleri, 2016: 156).

1947 yılında yaşanan ithalat artışının en önemli sebebi ithalata getirilen sınırlandırmanın esnetilmesidir. Bu sebeple ithalatta yaşanan artıştan dolayı dış ticaret açığı ortaya çıkmıştır. 1953 yılında tekrar ithalata sınırlandırma getirilmiş, ithalat miktarında düşüş gözlemlenmiştir. Ancak ithalat miktarındaki düşüşle beraber ihracat miktarında da düşüş gerçekleşmiştir. Bu sebeple 1963 yılına kadar dış ticaret açığı devam etmiştir (Kılınç Savrul ve diğerleri, 2013: 67).

1964-1980 yılları arası ithalat ve ihracat verileri incelendiğinde her yıl dış ticaret açığı meydana geldiği gözlemlenmektedir. Ayrıca 17 yıl içinde ihracatın ithalatı karşılama oranının yarı yarıya azaldığı bilinmektedir. Bu dönemde dış ticaret hacminde oldukça fazla artış meydana gelmesine rağmen dış ticaret açığı artmıştır (Özdemir ve diğerleri, 2016: 159).

1980 yılına gelindiğinde Türkiye'de dışa açılmaya yönelik politikalar uygulanmaya başlanmıştır. 24 Ocak 1980 istikrar kararları ile ihracata dayalı sanayileşme politikası uygulamaya konmuştur. Bu politikayla bitlikte ithalat serbestisi gelmiştir (Kılınç Savrul ve diğerleri, 2013: 69). 1980 yılından sonra

uygulamaya konan ekonomi politikaları sonucunda ihracatta artış meydana gelmiştir. Ancak ihracatta gerçekleşen artışa paralel olarak ithalatta da artış gözlemlenmiştir. Dolayısıyla 1980-1990 yılları arasında dış ticaret açığı meydana gelmiştir (Kılınç Savrul ve diğerleri, 2013: 71).

Aşağıda yer alan Tablo 9'da 1990-2020 yılları arasına ait dış ticaret verileri mevcuttur. Türkiye'nin 1990 yılındaki dış ticaret hacmine bakıldığında 35 milyar dolar seviyelerine ulaştığı görülmektedir. Önceki on yıl ile kıyaslandığında çok ciddi bir artış gözlemlenmektedir. Bu dış ticaret hacminin yaklaşık olarak üçte ikilik kısmını ithalat, üçte birlik kısmını ihracat oluşturmaktadır. 1991 yılında ithalatta bir önceki yıla göre azalış, ihracatta ise artış meydana gelmiştir. Dolayısıyla dış ticaret dengesine bakıldığında dış ticaret açığının azaldığı görülmektedir. İthalatta en önemli artışlardan biri 1993 yılında gerçekleşmiştir. Bir önceki yıla göre yüzde 28 oranında artış meydana gelmiştir. İhracatta yaşanan artış bu artışın gölgesinde kaldığı için dış ticaret açığında yaklaşık olarak yüzde 75 artış olmuştur. 1994 yılında ise bir önceki yıla göre tam tersi olarak ithalatta yaklaşık yüzde 21 azalış, ihracatta ise yüzde 18 artış gerçekleşmiştir. Dış ticaret açığı da 14 milyar dolar seviyelerinden 5 milyar dolar seviyelerine gerilemiştir.

Tablo 9: 1990-2020 Yılları Arası Dış Ticaret İstatistikleri

Yıllar	İhracat (Bin $)	Değişim (%)	İthalat (Bin $)	Değişim (%)	Dış Ticaret Dengesi (Bin $)	Dış Ticaret Hacmi (Bin $)
1990	12 959 288	11.5	22 302 126	41.2	-9 342 838	35 261 413
1991	13 593 462	4.9	21 047 014	-5.6	-7 453 552	34 640 476
1992	14 714 629	8.2	22 871 055	8.7	-8 156 426	37 585 684
1993	15 345 067	4.3	29 428 370	28.7	-14 083 303	44 773 436
1994	18 105 872	18	23 270 019	-20.9	-5 164 147	41 375 891
1995	21 637 041	19.5	35 709 011	53.5	-14 071 970	57 346 052
1996	23 224 465	7.3	43 626 642	22.2	-20 402 178	66 851 107
1997	26 261 072	13.1	48 558 721	11.3	-22 297 649	74 819 792
1998	26 973 952	2.7	45 921 392	-5.4	-18 947 440	72 895 344
1999	26 587 225	-1.4	40 671 272	-11.4	-14 084 047	67 258 497
2000	27 774 906	4.5	54 502 821	34	-26 727 914	82 277 727
2001	31 334 216	12.8	41 399 083	-24	-10 064 867	72 733 299
2002	36 059 089	15.1	51 553 797	24.5	-15 494 708	87 612 886

2003	47 252 836	31	69 339 692	34.5	-22 086 856	116 592 528
2004	63 167 153	33.7	97 539 766	40.7	-34 372 613	160 706 919
2005	73 476 408	16.3	116 774 151	19.7	-43 297 743	190 250 559
2006	85 534 676	16.4	139 576 174	19.5	-54 041 499	225 110 850
2007	107 271 750	25.4	170 062 715	21.8	-62 790 965	277 334 464
2008	132 027 196	23.1	201 963 574	18.8	-69 936 378	333 990 770
2009	102 135 000	-22.4	140 919 000	-30.2	-38 784 000	243 054 000
2010	113 975 607	11.6	185 535 044	31.7	-71 559 436	299 510 651
2011	134 906 868	18,3	240 841 676	29,8	-105 934 808	375 748 544
2012	152 461 736	13	236 545 140	-1,7	-84 083 404	389 006 876
2013	161 480 915	5,9	260 822 803	10,2	-99 341 888	422 303 718
2014	166 504 862	3.1	251 142 429	-3.7	-84 637 567	417 647 291
2015	150 982 114	-9.3	213 619 211	-14.9	-62 637 098	364 601 325
2016	149 246 999	-1.1	202 189 242	-5.4	-52 942 243	351 436 241
2017	164 494 619	10.2	238 715 128	18.1	-74 220 509	403 209 747
2018	177 168 756	7.7	231 152 483	-3.2	-53 983 726	408 321 239
2019	180 832 722	2.1	210 345 203	-9	-29 512 481	391 177 924
2020	169 646 391	-6.2	219 516 247	4.4	-49 869 856	389 162 638

Kaynak: www.tüik.gov.tr "Dış Ticaret, Veri Tabanları, Dış Ticaret İstatistikleri"

27 Mart 1994 tarihinde gerçekleşen seçimlerin hemen ardından 5 Nisan 1994 tarihinde istikrar paketi açıklanmıştır. Ayrıca bu dönemde döviz kurunda da ciddi artış meydana gelmiştir Kılınç Savrul ve diğerleri, 2013: 71). 1994 yılında yaşanan ithalattaki azalışın en önemli sebeplerinden biri Türk Lirasının döviz kuru karşısındaki değer kaybıdır.

1995 yılı verilerine bakıldığında 30 yıllık süreç içerisinde en fazla ithalat artışı yüzde 53.5 ile 1995 yılında gerçekleşmiştir. İhracat artış yaşansa da dış ticaret açığı tekrardan 14 milyar dolar seviyelerine yükselmiştir. 1996 ve 1997 yıllarında ithalattaki artış ihracattaki artışa göre daha fazla olduğu için dış ticaret açığı artmıştır. 1998 ve 1999 yıllarında ihracatta çok fazla değişiklik gözlemlenmemiş olup, ithalatta yaşanan düşüşten dolayı dış ticaret açığının da düştüğü görülmektedir.

2000 yılı verilerine bakıldığında ithalat ve ihracatta artış görülmektedir. Ancak ithalatta yaşanan yüzde 34'lük artıştan dolayı dış ticaret açığı son on yılın en fazlası olmuştur. 2001 yılı kriz yılı olmasına rağmen ithalatın düştüğü ihracatın ise

arttığı görülmektedir. Buna bağlı olarak dış ticaret açığında da bir önceki yıla göre oldukça fazla düşüş gerçekleşmiştir.

2002-2008 yılları arası ithalat ve ihracat verilerine incelendiğinde hem ithalatın hem de ihracatın bir önceki yıla göre arttığı görülmektedir. Ancak ithalat ihracata oranla daha fazla arttığı için dış ticaret açığında da artış gerçekleşmiştir. 2008 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan küresel krizden dolayı 2009 yılında hem ithalat hem de ihracatta düşüş meydana gelmiş, dış ticaret hacmi azalmıştır. Buna bağlı olarak dış ticaret açığında da azalma görülmektedir. Ancak 2010 yılından sonra dış ticaret hacmi tekrar artmaya başlamıştır.

2013-2016 yılları arası veriler incelendiğinde hem ithalatta hem de ihracatta bir önceki yıla göre düşüş olduğu görülmektedir. Bu düşüşe bağlı olarak hem dış ticaret hacminde hem de dış ticaret açığında azalma gözlemlenmektedir. 2017 yılına gelindiğinde hem ihracatta hem de ithalatta artış meydana geldiği görülmektedir. Ancak ithalattaki artış ihracattaki artıştan daha fazla olduğu için dış ticaret açığının da artması kaçınılmaz olmuştur.

2018 ve 2019 verilerine bakıldığında ithalatta daralma, ihracatta artış olduğu görülmektedir. 2019 yılında dış ticaret hacminde azalma gerçekleşse de son on yılın en düşük dış ticaret açığı meydana gelmiştir. 2020 yılında dış ticaret hacminde çok önemli bir değişiklik olduğu görülmemektedir. Ancak ithalat ve ihracat rakamlarına bakıldığında ithalatın bir önceki yıla göre arttığı ihracatın ise azaldığı görülmektedir. Buna bağlı olarak dış ticaret açığı da yaklaşık olarak yüzde 70 artmıştır.

Sonuç olarak, son 30 yıllık dış ticaret verileri incelendiğinde her yıl dış ticaret açığının olduğu görülmektedir. İthalat ve ihracat rakamları her yıl farklılık göstermiştir. Dış ticaret hacmine bakıldığında otuz yıl içerisinde yaklaşık on bir kat artmıştır.

3.1. TARIM SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARETTEKİ PAYI

Tarım sektörü, Osmanlı İmparatorluğu döneminde olduğu gibi Cumhuriyet'in ilanından sonra da Türkiye ekonomisinin yapı taşı konumunda yer almıştır. İstihdamda olduğu gibi dış ticarette en yüksek paya sahipti. 1950 yılında Türkiye'nin ihracatının yüzde 93'ünü tarım sektörü oluşturmaktaydı.

1950'li yıllarda tarım sektörünün yanı sıra sanayi sektörü üretimine de ağırlık verilmeye başlanmıştır. Bu dönemde yeni tarım alanlarının kullanılmasıyla, tarımda

makineleşme ve traktörün kullanımına başlanmasıyla birlikte tarımsal ihracatta artış devam etmiştir. Ancak Kore Savaşı'nın bitmesinin ardından tarımsal ürünlerin talebinde azalma meydana gelmiştir. Buna bağlı olarak tarım sektöründe ihracat düşmüştür. Tarım sektörünün ihracatta payının azalmasıyla birlikte bazı ürünler ithal edilmeye başlanmıştır. Ayrıca bu yıllardan sonra tarımın milli gelirdeki payı da giderek azalmıştır (Özdemir ve diğerleri, 2016: 156).

Tarımın dış ticarette payının azalmasıyla birlikte sanayi sektörü ihracatında artışlar meydana gelmeye başlamıştır. 1950 yılında yüzde 93 olan tarım sektörü ihracat payı, 1980 yılına gelindiğinde yüzde 56 seviyelerine düşmüştür. Tarım sektörü dış ticarette en önemli kaybını 1980-1990 yılları arasında yaşamıştır. 1980 yılında yüzde 56 olan tarımın ihracattaki payı 1990 yılına gelindiğinde yüzde 15 seviyelerine düşmüştür.

Tablo 10: Dış Ticarette Tarım Sektörünün Payı (ISIC Rev. 3)

Yıllar	Tarım Sektörünün Toplam İhracattaki Payı (%)	Tarım Sektörünün Toplam İthalattaki Payı (%)
1990	15,5	4,6
1991	17,4	2,6
1992	13	3,5
1993	13,5	3,7
1994	11,2	3,2
1995	8,5	5
1996	9,2	4,6
1997	8,9	4,7
1998	8,7	4,3
1999	7,7	3,7
2000	5,9	3,6
2001	6,3	3,2
2002	4,8	3,1
2003	4,5	3,4
2004	4	2,6
2005	4,5	2,2
2006	4,1	1,9

2007	3,5	2,6
2008	3	3
2009	4,2	3,2
2010	4,3	3,5
2011	3,8	3,7
2012	3,4	3,1
2013	3,5	2,9
2014	3,6	3,4
2015	3,8	3,4
2016	3,6	3,5
2017	3,2	3,8
2018	3,1	4
2019	3	4,5
2020	3,4	4,4

Kaynak: www.tüik.gov.tr "Dış Ticaret, İstatistiksel Tablolar, Sektörlere Göre Dış Ticaret"

Yukarıda yer alan Tablo 10'da tarım sektörünün 1990-2020 yılları arası toplam ihracat ve ithalattaki payları yer almaktadır. Yıllar içerisinde tarımın dış ticaretteki payının azaldığı görülmektedir. Tarımda makineleşmeyle birlikte kırdan kente göç hızlanmış, dolayısıyla tarımsal üretimde azalma meydana gelmiştir. Ayrıca diğer etmenlerde tarımın ihracattaki payının azalmasında büyük rol oynamıştır (Özdemir ve diğerleri,2016: 163).

1990 yılı verilerine bakıldığında tarımın ihracattaki payının yüzde 15,5, ithalattaki payının ise yüzde 4,6 olduğu görülmektedir. 1991 yılında ihracat payında az da olsa artış meydana gelmiş, ithalatta ise düşüş yaşanmıştır. 1994 yılından sonra tarımın ihracattaki payı tek basamaklı rakamlara düşmüştür. 1999 yılına kadar ortalama yüzde 8,5 seviyelerinde seyreden ihracat payı, 2000 yılından sonra yüzde 6 seviyelerine inmiştir. İthalat payına bakıldığında ise inişli çıkışlı devam ettiği görülmektedir. İhracat, 2002 yılından sonra yüzde 4, 2010 yılından sonra ise yüzde 3 civarlarında seyretmiştir. 30 yıl içerisinde tarımın ihracattaki payı yüzde 15 seviyelerinden yüzde 3 seviyelerine düşmüştür. İhracat payında ise çok önemli değişiklik olmamıştır. İhracat oranlarındaki düşüş süreklilik gösterirken, ithalat oranlarında dalgalanmalar meydana gelmiştir.

Cumhuriyet'in ilanından sonra her yıl dış ticaret fazlası veren tarımsal dış ticaret, ilk dış ticaret açığını 2000 yılında vermiştir. 2000 yılından sonra her yıl olmasa da bazı yıllarda dış ticaret açığı devam etmiştir.

3.2. SANAYİ SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARETTEKİ PAYI

Sanayi sektöründe dış ticaret sanayi politikalarında gelişmelerin hız kazanmasıyla ve tarımda dış ticaretin azalmasıyla birlikte artmaya başlamıştır. 1950 yılı verilerine bakıldığında sanayi sektörünün ihracattaki payı 1,4 seviyelerindedir. 1950'li yıllardan sonra sanayi sektörüne yapılan yatırımların artmasıyla birlikte olumlu sonuçlar doğmuş, sonuç olarak sanayi sektörünün milli gelir içerisindeki payı da artmaya başlamıştır (Özdemir ve diğerleri, 2016: 157).

1950 yılında madenciliğin ihracattaki payı yüzde 5,6 iken sanayi sektörünün payı 1,4 civarlarındaydı. 1980 yılına gelindiğinde madenciliğin ihracattaki payı yaklaşık olarak yüzde 18 artarak 6,6 seviyelerine ulaşmıştır. Sanayi sektörünün ihracattaki payına bakıldığında otuz yılda 1,4 ' ten yüzde 37 seviyelerine çıkmıştır. Bunun yanı sıra tarımın ihracattaki payı da düşmektedir.

Sanayi sektörünün ihracattaki payının artmasının en büyük nedenleri sanayi sektörüne yapılan önemli yatırımlar, ihracata dayalı büyüme modeli, kırdan kente göç sebebiyle kent nüfusunun artışıdır. Bu nedenlerden dolayı imalat sanayi sektörünün dış ticaretteki payı 1980 yılından sonra da sürekli olarak artış göstermiştir (Özdemir ve diğerleri, 2016: 160).

Türkiye'de 1980 yılına gelene kadar ithal ikameci sanayileşme stratejileri uygulanmaktaydı. 1980 yılına gelindiğinde ihracata dönük sanayilerin desteklenebilmesi için ihracatı özendirici stratejiler uygulanmaya başlanmıştır. 1980'de sanayileşmeyle birlikte dışa açık büyüme modeline geçiş yapılmıştır. Bunun sonucunda sanayileşme stratejisi olarak hammaddeleri yerli olan ve emek yoğun olan sektörlerin desteklenmesi amaçlanmış olup, ihracatı arttırmak için düşük faizli kredi, nakdi ödemeler şeklinde teşvik edici uygulamalara başvurulmuştur. Uygulanan stratejiler ve uygulamaya konan politikalar sonucunda dış talepte artış meydana gelmiştir (Polat, 2011: 28).

1980 yılı verilerine bakıldığında imalat sanayinde ihracatın 1,07 milyar dolar seviyelerinde gerçekleştiği görülmektedir. 1990 yılına gelindiğinde ise ihracat 10,5 milyar dolar seviyelerine yükselmiştir. İhracatın on yıl içerisinde yaklaşık olarak on

kat artmasında 1980 ‘den sonra sanayi sektörünün büyümesi için uygulanan politikalar ve dışa açık büyüme stratejisi önemli rol oynamıştır. İmalat sanayi ithalatı ise on yılda yaklaşık olarak üç buçuk kat artarak 4,6 milyar dolardan 16 milyar dolar seviyelerine yükselmiştir (Polat, 2010: 17).

Tablo 11: Dış Ticarette İmalat Sanayi Sektörünün Payı (ISIC Rev. 3)

Yıllar	İmalat Sanayinin Toplam İhracattaki Payı (%)	İmalat Sanayinin Toplam İthalattaki Payı (%)	İmalat Sanayi İhracatı (Bin $)	İmalat Sanayi İthalatı (Bin $)	İmalat Sanayi Dış Ticaret Dengesi (Bin $)
1990	81,05	73,5	10.503.599	16.403.141	-5.899.542
1991	79,67	78,14	10.829.757	16.446.873	-5.617.116
1992	84,46	78,72	12.428.545	18.005.190	-5.576.645
1993	84,36	81,08	12.945.203	23.861.624	-10.916.421
1994	86,57	78,02	15.674.018	18.156.014	-2.481.996
1995	89,01	79,97	19.260.113	28.554.929	-9.294.816
1996	88,38	80,7	20.525.760	35.207.186	-14.681.426
1997	88,77	81,97	23.312.799	39.802.295	-16.489.496
1998	89,21	84,98	24.064.586	39.024.929	-14.960.343
1999	90,11	83,44	23.957.812	33.935.826	-9.978.014
2000	91,87	81,1	25.517.540	44.200.241	-18.682.701
2001	92	78,95	28.826.014	32.686.101	-3.860.087
2002	93,46	80,27	33.701.646	41.383.029	-7.681.383
2003	93,92	80,31	44.328.429	55.689.765	-11.361.336
2004	93,32	82,48	59.579.116	80.447.301	-20.868.185
2005	93,65	80,68	68.813.408	94.208.254	-25.394.846
2006	93,82	79,08	80.246.109	110.378.825	-30.132.716
2007	94,23	78,76	101.081.872	133.938.135	-32.856.263
2008	94,84	74,4	125.187.659	150.252.334	-25.064.675
2009	93,5	78,78	95.449.246	111.030.524	-15.581.278
2010	92,6	78,34	105.466.686	145.366.974	-39.900.288
2011	93,36	76,36	125.962.536	183.930.286	-57.967.750
2012	93,92	74,5	143.193.910	176.235.026	-33.041.116
2013	93,11	78,2	141.358.198	196.822.807	-55.464.609

2014	93,3	77,52	147.059.418	187.742.214	-40.682.796
2015	93,43	80,5	134.389.890	166.821.237	-32.431.347
2016	93,73	84,2	133.595.801	167.243.394	-33.647.593
2017	93,72	81,58	147.138.203	190.748.101	-43.609.898
2018	93,91	78,89	157.705.154	175.979.177	-18.274.023
2019	94,21	76,09	161.552.341	154.254.057	7.298.284
2020	93,75	80,84	150.625.051	169.390.041	-18.764.990

Kaynak: www.tüik.gov.tr "Dış Ticaret İstatistikleri

Yukarıda yer alan Tablo 11'de imalat sanayi ithalat ve ihracat rakamları, imalat sanayi dış ticaret dengesi ve imalat sanayi ithalat ve ihracatının toplam ithalat ve ihracata oranı yer almaktadır. Daha önce belirttiğimiz gibi 1980-1990 yılları arasında imalat sanayi ihracatı yaklaşık olarak on kat artış göstermiştir. 1990-2000 yılları arası incelendiğinde 1990 yılında 10,5 milyar dolar seviyesinde gerçekleşen ithalat 2000 yılında 25,5 milyar dolar seviyelerine ulaşmıştır. İhracat on yılda yaklaşık olarak iki buçuk kat artış göstermiştir. 1991 yılında yaşanan Körfez Savaşı, 1994 krizi, 1997 Asya, 1998 Rusya krizi ve 1999 yılında gerçekleşen Marmara depreminin olumsuz etkilerinden dolayı imalat sanayi ihracat artış hızının bir önceki on yıla göre yaklaşık olarak dört kat azaldığı gözlemlenmektedir (Polat, 2010: 17).

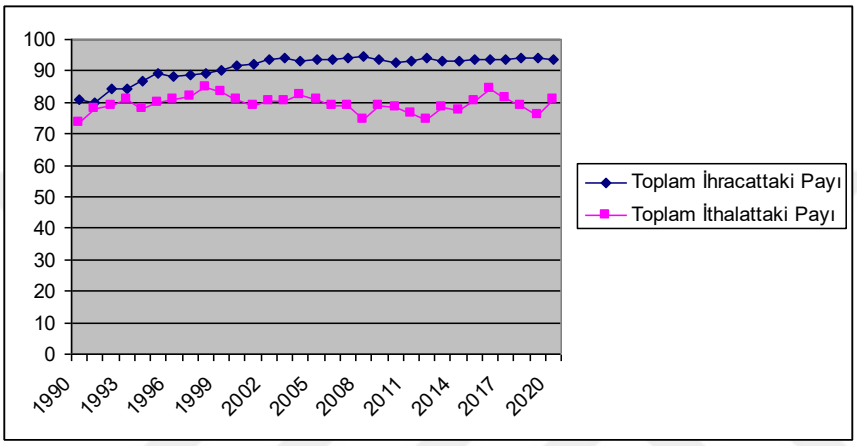
İmalat sanayi ithalatına bakıldığında ithalat artış hızı ihracat artış hızına göre biraz daha fazla gerçekleşmiş olup yaklaşık olarak yüzde 270 artmıştır. On yıllık veriler incelendiğinde 1990 yılında 5,9 milyar dolar olan dış ticaret açığı 2000 yılına gelindiğinde yüzde 316 artarak 18,6 milyar dolar seviyelerine ulaşmıştır. Ancak, 2001 yılına gelindiğinde ihracatta yaşanan artış ve ithalatta gerçekleşen azalış sebebiyle dış ticaret açığı bir önceki yıla göre yaklaşık olarak beş kat azalarak 3,86 milyar dolar seviyelerine düşmüştür. Bu dış ticaret açığı 30 yıllık veriler incelendiğinde en düşük dış ticaret açığından biridir.

1990-1999 yılları arası imalat sanayi verileri incelendiğinde imalat sanayi ihracatının ortalamasının yaklaşık 17 milyar dolar, 2000-2009 yılları arası ihracat verilerinin ortalaması alındığında da ihracat ortalamasının yaklaşık 66 milyar dolar, 2010-2020 yılları arası veriler incelendiğinde de ihracat ortalamasının 140,7 milyar dolar olduğu görülmektedir. İmalat sanayi ihracatının her dönem önemli artışlar yaşadığı görülmektedir. İmalat sanayi ithalatının ortalamaları incelendiğinde 1990-1999 yılları arası 26,9 milyar dolar, 2000-2009 yılları arası 85,4 milyar dolar, 2010-

2020 yılları arasında ise 174 milyar dolar ortalamaya sahip olduğu görülmektedir. Sonuç olarak hem ithalat hem ihracatta bir önceki döneme göre önemli artışlar yaşanmıştır (Polat, 2010: 17-18).

İmalat sanayi sektörünün dış ticaret hacmi incelendiğinde 1994, 2001 ve 2008 kriz dönemleri haricinde dış ticaret açığının arttığı gözlemlenmektedir. Otuz yıl içerisinde sadece 2019 yılında dış ticaret fazlası meydana gelmiştir. Diğer yıllarda sürekli olarak dış ticaret açığı meydana gelmiştir.

Şekil 1: İmalat Sanayi İthalat ve İhracatının Toplam İthalat ve İhracat İçindeki Payı



Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri kullanılarak hesaplanmıştır.

Yukarıda yer alan Şekil 1'de imalat sanayi dış ticaretinin toplam dış ticaret içerisindeki payı yer almaktadır. 1991 ve 1993 yıllarına bakıldığında ithalat ve ihracattaki paylarının birbirine çok yakın olduğu görülmektedir. Özellikle 1999 yılından sonra imalat sanayi sektörünün ihracattaki payının yüzde 90'lar seviyelerine çıktığı görülmektedir. Bu yıldan sonra ihracattaki payında düşme olmamıştır. Ortalama yüzde 93 seviyelerinde seyretmektedir. İthalatın ise dalgalı bir şekilde %75-85 arasında seyrettiği görülmektedir.

3.3. HİZMET SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARETTEKİ PAYI

Türkiye ekonomisinde hizmet sektörü önemli bir yere sahiptir. Özellikle 1960'lı yıllardan sonra önemli bir ivme yakalamış ve artmaya başlamıştır. 1960'lı yıllarda tarım sektöründen sonra yer alırken 2000'li yıllara gelindiğinde birinci sıraya yerleşmiştir.

Ayrıca Cumhuriyet'in ilanından günümüze Türkiye ekonomisinde sektörlerin paylarının önemli ölçüde değiştiği gözlemlenmektedir. Cumhuriyet'in ilanından

sonra 1950'li yıllara kadar tarım sektörü önemli bir yere sahipti. Ancak 1960'lı yıllardan sonra hizmet ve sanayi sektörü ön plana çıkmıştır. Sektörel açıdan ağırlık önce tarım sektöründen sanayi sektörüne ardından sanayi sektöründen hizmetler sektörüne kaymıştır (Kıratlı, 2019: 153).

Tablo 12: Türkiye'nin Hizmet İhracatı ve Hizmet İthalatı

Yıllar	Hizmet Geliri (Milyon $)	Hizmet Gideri (Milyon $)
1990	8.083	3.117
1991	8.446	3.282
1992	9.564	3.757
1993	10.919	4.179
1994	11.076	4.024
1995	14.939	5.319
1996	13.057	6.400
1997	19.248	8.336
1998	23.072	9.665
1999	16.266	8.268
2000	19.365	8.088
2001	15.122	6.067
2002	14.045	6.146
2003	17.969	7.575
2004	23.066	10.334
2005	27.814	11.942
2006	26.036	12.132
2007	29.909	15.817
2008	36.940	18.032
2009	35.627	16.901
2010	36.188	19.443
2011	40.848	20.560
2012	43.226	20.682
2013	58.870	25.500
2014	62.290	27.881
2015	55.488	25.500
2016	46.328	25.805
2017	53.481	27.148

2018	58.627	28.453
2019	63.590	28.062
2020	34.875	25.721

Kaynak: TCMB, Elektronik Veri Dağıtım Sistemi

Yukarıda yer alan Tablo 12'de hizmet gelir ve gider rakamları yer almaktadır. Bir önceki tablolara göre farklılık göstermektedir. Bunun sebebi TÜİK Dış Ticaret verilerinde sınıflandırmanın Tarım, Sanayi ve Madencilik sektörleri arasında yapılmasıdır.

1990 yılından itibaren hizmet gelirleri incelendiğinde 1998 yılına kadar sürekli artış eğiliminin olduğu görülmektedir. Ancak 2000 yılına gelindiğinde bir düşüş yaşanmış olup bu düşüş izleyen iki yılda da devam etmiştir. Bunun nedeni 1997 yılında Asya'da yaşanan küresel krizin olumsuz etkilerini, Türkiye'de 1999'dan sonra göstermesi olarak açıklanabilir (Çeştepe ve Ergün, 2011: 61).

Kasım 2000 ve Şubat 2001'de yaşanan ikiz krizlerin ardından da hizmet ihracat gelirlerinin düştüğü görülmektedir. 2002 yılından sonra ihracat gelirleri tekrardan artış eğilimine girmiştir. İhracat gelirlerinin yanı sıra ikiz krizlerden sonra iç talebin azalması sebebiyle ithalatta düşüş gerçekleşmiştir. 2002 yılından sonra ithalatta ihracat gibi artış eğilimine devam etmiştir. Hizmet ithalat ve ihracat rakamlarına bakıldığında dikkat çeken en önemli husus kriz dönemlerinde dahi hizmet gelirlerinin hizmet giderlerinden fazla olduğudur. Dolayısıyla otuz yıllık süre içerisinde hizmet ticareti her zaman dış ticaret fazlası vermiştir.

Hizmet sektörü içerisinde en fazla öneme sahip olan iki sektör turizm ve inşaattır. Türkiye'de "bacasız endüstri" olarak adlandırılan turizm sektörü dış ticaret açısından ekonomide önemli bir yere sahiptir. Türkiye'ye en çok döviz kazandıran sektör inşaat sektörüdür. Ayrıca turizm sektörü hizmet ihracatı içerisinde en büyük paya sahip sektördür.

2020 yılına gelindiğinde Covid 19 salgınından dolayı hizmet ihracatında önemli bir düşüş meydana gelmiştir. Seyahat kısıtlamalarından dolayı taşımacılık ve turizm gibi sektörler büyük darbe almıştır. Buna bağlı olarak hizmet ihracatı bir önceki yıla göre %45 oranında azalış göstermiştir. Bu azalışa rağmen yaklaşık 9 milyar dolar dış ticaret fazlası vermiştir.

3.4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARETTEKİ PAYI

Otomotiv sektörü, ülke ekonomileri açısından öncü sektör olmuştur. Demir-çelik, tekstil, cam, lastik, petro-kimya gibi birçok sektörden ürün almaktadır ve aldığı bu ürünleri işleyip üretim neticesinde tarım, ulaştırma ve turizm gibi birçok sektörde kullanılmak için lokomotif görevi görür (Uçan, 2005: 125).

Otomotiv sektörü, savunma sanayinin temel kaynağıdır. Ayrıca bir ülke ekonomisi için güvenilir ve sürekli tek vergi kaynağıdır. Türkiye'de hızlı kentleşme, turizmin gelişmesi, karayollarının gelişmesi ve artan genç nüfusla beraber otomotive talep artmaktadır. Artan bu talebi karşılamak için en önemlisi yerli üretimdir. Ülkede otomotiv sektörü üretiminin artmasıyla birlikte otomotiv sektörüne bağlı diğer sektörlerde de artış gerçekleşecektir (Uçan, 2005: 126).

Tablo 13: Dış Ticarette Otomotiv Sektörünün Payı (Adet)

Yıllar	Otomotiv Sektörü İhracatı (Otomobil ve Yedek Parça)	Otomotiv Sektörü İthalatı (Otomobil ve Yedek Parça)
1992	569.583	2.604.896
1993	558.684	3.351.321
1994	794.608	1.323.985
1995	1.246.045	3.145.657
1996	1.371.819	4.361.039
1997	1.249.719	6.287.501
1998	1.675.163	6.649.278
1999	1.998.484	4.992.745
2000	3.274.874	8.275.930
2001	3.475.090	2.573.788
2002	4.319.298	3.908.220
2003	6.095.219	7.345.408
2004	9.906.235	13.278.198
2005	11.398.847	13.946.660
2006	14.009.332	14.335.045
2007	18.587.092	16.230.751
2008	21.049.961	16.935.093
2009	14.285.961	12.464.414
2010	15.770.829	15.018.691

2011	23.146.387	27.277.892
2012	22.939.150	25.541.224
2013	22.368.725	23.937.205
2014	26.247.000	24.914.000
2015	25.181.000	27.947.000
2016	28.909.000	28.605.000
2017	36.549.000	26.709.000
2018	40.117.000	20.548.000
2019	38.996.000	13.543.000
2020	31.734.000	23.219.000

Kaynak: http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/istatistikler/ (1 Nisan 2021)

Yukarıdaki tabloda 1992-2020 yılları arasına ait otomotiv sektörü ithalat ve ihracat verileri yer almaktadır. İhracat incelendiğinde 1993 yılında iç talepteki artış ve Türk Lirasının değer kazanmasıyla birlikte toplam ihracatta yaşanan daralmaya da bağlı olarak bir gerileme yaşanmıştır. 1994 yılına kadar Türkiye'de otomotiv sektörü üretimleri iç talebi karşılayabilmek amacıyla yapılmıştır. Ancak 1994 yılında yaşanan krizle birlikte istikrar bozulmuş, iç talep azalmıştır. İç talebin azalmasıyla birlikte üreticiler ihracata yönelmiştir. Buna bağlı olarak ihracatta artışlar gerçekleşmeye başlamıştır (Uçan, 2005: 123).

1997 yılına gelindiğinde ihracatta bir önceki yıla göre azalış meydana geldiği görülmektedir. Ancak bu azalış çok uzun sürmemiş, ihracat bir sonraki yıl tekrar artış göstermiştir. 2000 yılına gelindiğinde, geçmiş yıllara göre en fazla artışın bu yıl gerçekleştiği gözlemlenmektedir. 2000 yılında ihracat bir önceki yıla göre yüzde 60 civarlarında artış göstermiştir. Bu önemli artışlar 2009 yılına gelene kadar sürmüştür. 2008 yılında tüm dünyayı derinden etkileyen küresel krizin etkisi toplam ihracatı etkilemiş, dolayısıyla otomotiv sektörü de etkilenmiştir. 2009 yılında ihracat bir önceki yıla göre yaklaşık olarak yüzde 33 azalmıştır. Ancak bu azalış 2010 yılına gelindiğinde yerini tekrar artışa bırakmıştır. 2010-2020 yılları arasına bakıldığında küçük düşüşler olsa da önemli ölçüde azalış gözlemlenmemektedir. Bu on yıllık süre içerisinde en fazla düşüş 2020 yılında gerçekleşmiştir. 2020 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 20 düşüş meydana gelmiştir.

Tabloda yer alan ithalat verileri incelendiğinde gelişen teknolojiyle birlikte her geçen gün yenilenen modeller dolayısıyla artan talebe bağlı olarak ithalatın arttığı

göze çarpmaktadır. Ancak 1994 yılına gelindiğinde ülke ekonomisi derinden etkileyen kriz sebebiyle iç talep azalmış, buna bağlı olarak ihracatta olduğu gibi ithalatta da gerileme yaşanmıştır. Ancak bir sonraki yıl yüzde 140 oranında artış yaşandığı görülmektedir. Bu artış 1999 yılına dek sürmüştür. 1999 yılına gelindiğinde ithalatta yaşanan düşüş göze çarpmaktadır. 2000 yılı ithalat değerine bakıldığında bu düşüşün uzun sürmediği ve bir önceki yıla göre yaklaşık olarak yüzde 65 artış gerçekleştirdiği söylenebilmektedir.

Tabloda yer alan 29 yıllık veriler incelendiğinde ithalattaki en önemli düşüşün 2001 yılında yaşandığı aşikardır. Bunun sebebi Kasım 2000 ve Şubat 2001'de yaşanan ve ülkeyi derinden etkileyen ikiz krizler nedeniyle döviz kurunda gerçekleşen aşırı artış ve krize bağlı iç talebin daralması nedeniyle yaşanan stok artışıdır. 2000 yılında 8.2 milyar dolar olan ithalat değeri 2001 yılında 2.5 milyar dolar seviyelerine kadar düşmüştür. Ancak 2002 yılından itibaren tekrar artmaya devam etmiştir. 2009 yılına gelindiğinde 2008 küresel krizinin etkisiyle ihracatta olduğu gibi ithalatta da azalış olduğu gözlemlenmektedir. Bu düşüş 2001 yılında yaşanan düşüş gibi olmamış, yaklaşık olarak yüzde 25 seviyelerinde gerçekleşmiştir. 2010-2020 yılları arası on yıllık veriler incelendiğinde küçük düşüşler olsa da çok önemli düşüşlerin olmadığı görülmektedir. Ancak 2019 yılına bakıldığında bir önceki yıla göre yüzde 35 düşüş yaşandığı göze çarpmaktadır. 2020 yılına gelindiğinde tekrar artış yaşanmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
OTOMOTİV SEKTÖRÜ İSTİHDAM VE DIŞ TİCARETİNİN ZAMAN SERİSİ ANALİZİ

4.1. LİTERATÜR TARAMASI

Başbuğ ve Evlimoğlu (2020) yapmış oldukları çalışmada otomotiv sektörünün ülke ekonomisine katkılarını ortaya koymayı ve SWOT analizi yardımıyla sektörün güçlü ve eksik yönlerini belirlemeyi hedeflemişlerdir. Çalışma neticesinde elde edilen sonuçlara göre sektör istihdam, büyüme, doğrudan yabancı yatırımlar, ihracat ve yan sanayilerin gelişmesine büyük katkı sağlamaktadır. Sektörün güçlü yönlerinin daha çok üretim ve satış olduğu eksik yönünün ise ithalat olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Özbay ve diğerleri (2020) yaptıkları çalışmada otomotiv sektörü ihracatının istihdam, doğrudan yabancı yatırımlar ve ekonomik büyüme üzerindeki etkisi 1999-2019 yılları arası çeyreklik veriler kullanılarak zaman serisi analizi ile incelenmiştir. Elde edilen bulgulara göre doğrudan yabancı yatırımlar ile ihracat arasında çift yönlü, ihracat ile GSYH arasında tek yönlü nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

Polat (2020) yaptığı çalışmada 1963-2018 yılları arası yıllık veriler kullanarak otomotiv sektörünün ekonomik büyüme üzerindeki etkisini zaman serisi analizi yardımıyla incelemiştir. Çalışmadan elde edilen bulgulara göre otomotiv sektörünün Türkiye ekonomisi açısından bir lokomotif görevi gördüğü, bu sektöre yapılan yatırımlarla yan sektörlerin de olumlu etkileneceği ve ithalat, ihracat ve milli gelirde önemli artış meydana gelebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Bakan ve Selci (2019) yaptıkları çalışmada seçilmiş beş Avrupa Birliği ülkesiyle (Almanya, Fransa, İngiltere, Çekya, İspanya) Türkiye'nin otomotiv sektöründe endüstri içi ticaretini 2008-2017 yılları arasında Grubel-Lloyd endeksi yardımıyla incelemiştir. Çalışmadan elde edilen bulgulara göre endüstri içi ticarette son 25 yılda artış gerçekleştiği görülmektedir. Almanya, Fransa ve İspanya ile yaşanan endüstri içi ticaret oldukça yoğun, İngiltere ve Çekya ile yaşanan endüstri içi ticaret daha düşüktür.

Ustabaş ve Simav (2018) yaptıkları çalışmada Türkiye'de tam elektrikli araçların yaygınlaşmasının dış ticaret dengesi, çevre ve istihdam üzerindeki olası etkilerini incelemektir. Çalışmada beş katılımcının görüşü ele alınmıştır. Çalışma sonucunda elde edilen bulgulara göre Türkiye'de elektrikli araçların yaygınlaşması çevre ve dış ticaret dengesi üzerinde orta vadede olumlu sonuçlara yol açacaktır. Ancak istihdam konusunda net bir sonuca ulaşılamamıştır.

Taymaz ve Yılmaz (2017) yaptıkları çalışmada Türkiye'deki sanayi ve ticaret politikalarının otomotiv sektörü üzerindeki etkisini ele almışlardır. Çalışmadan elde edilen bulgulara göre Türk otomotiv sanayisini Gümrük Birliği anlaşmasından sonra daha da geliştiği ön plana çıkmaktadır. Ayrıca Türkiye'de yer alan otomotiv firmaları da son dönemlerde iyi performans gösterdikleri sonucuna ulaşılmıştır. Otomotiv sektöründe yer alan vergiler de firmalara engel teşkil etmektedir.

Yılmaz ve diğerleri (2017) yaptıkları çalışmada yerli otomobil üretme girişimlerinde bulunan Türkiye'nin otomotiv sektöründeki gelişimini ve dünya otomotiv sektöründeki gelişmelerin Türkiye üzerindeki etkilerini incelemişlerdir. Bulgulara göre Türkiye, otomotiv sektörü açısından Avrupa ülkeleri için çok önemli

bir pazardır. Ayrıca GSYİH sıralamasında 17. sırada yer alan Türkiye'nin büyük otomotiv markalarına sahip olabilmesi için ilk 5 ülke arasında yer alması gerekmektedir.

Yayar ve Yılmaz (2016) yaptıkları çalışmada otomotiv sektörünün dünya ve Türkiye ekonomisindeki yeri ve gelişimini ele almışlardır. Çalışmadan elde edilen bulgulara göre Türkiye'de sektörün karşılaştığı en önemli dezavantaj yüksek vergilerdir. Otomotiv sektörünün gelişimini devam ettirebilmesi için teşviklerin arttırılması, ana ve yan sanayi işbirliklerinin arttırılması ve en önemlisi vergilerin azaltılması gerekmektedir.

Katip ve diğerleri (2014) yaptıkları çalışmada otomotiv sanayinin yoğun olarak bulunduğu bölgelerde ürün kullanımı ve üretim aşamalarındaki çevresel etkileri değerlendirerek bu etkileri azaltmaya yönelik yapılan çalışmaları ele almışlardır. Çalışma sonucunda elde edilen bulgulara göre çevresel kirliliği azaltmak için atıkları kaynağında azaltma ve geri dönüşüm, üretim yapan firmaların ISO 9000, ISO 14000 ve CE uygunluk işareti sertifikası gibi belgeleri almalarının hızlandırılması gibi çalışmalar otomotiv endüstrisinin çevresel etkilerini azaltmada etkili olacaktır.

Pehlivanoğlu ve diğerleri (2014) yaptıkları çalışmada 1963-2012 yılları arasında gerçekleşen makroekonomik krizlerin otomotiv arzında oluşturduğu etkileri VAR analizi yardımıyla incelemişlerdir. Çalışma sonucunda elde edilen bulgulara göre otomotiv sektörü üretiminde meydana gelebilecek azalış veya artış özellikle döviz kurundaki değişmelerden kaynaklanmaktadır. Döviz kurunda yaşanan artışlar ithalatı azaltmaktadır. Bu durum otomotiv sektörü arzını doğrudan etkilemektedir.

Tezcan (2014) çalışmasında kriz sonrası otomotiv sektörünün durumunu incelemiştir. Çalışmada 25 otomotiv firmasının 2007 ve 2008 yıllarına ait verileri Wilcoxon İşaretli Sıra Sayıları testi yardımıyla analiz edilmiştir. Analiz sonucunda elde edilen bulgulara göre sektör iki yıl içerisinde büyük ölçüde toparlanmaya başlamış, ihracat haricinde firmaların finansal göstergeleri kriz öncesi haline ulaşmıştır.

Yaşar (2013) yaptığı çalışmada Türkiye'de otomotiv sanayinin Marmara ve Doğu Marmara bölgelerinde kümelenmesinin nedenlerini incelemiştir. Türkiye'de otomotiv sektöründe istihdam edilenlerin yaklaşık yüzde 65'i bu bölgelerde istihdam edilmektedir. Çalışmadan elde edilen bulgulara göre illerin rekabetçilik analizleri yapıldığında ilk 10'a giren illerin dördünün Marmara bölgesinde yer alması ve diğer

bölgelere göre ülke nüfusunun büyük çoğunluğunun bu bölgede ikamet ediyor olması başlıca nedenlerdendir.

Başkol (2011) yaptığı çalışmada 1996-2010 yılları arasına ait yıllık veriler kullanarak açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı ve dış rekabete açıklık göstergeleriyle otomotiv sektörünün rekabet gücünü analiz etmiştir. Elde edilen bulgulara göre Türk otomotiv sektörünün belirli bir rekabet gücüne ulaştığı görülmektedir.

İnançlı ve Konak (2011) yaptıkları çalışmada 1998, 2002 girdi çıktı tabloları yardımıyla Türkiye'nin otomotiv sektörü ihracatının dışa bağımlılık düzeyini incelemişlerdir. Elde edilen bulgulara göre 1995-2002 yılları arasında ihracatın ithalata bağımlılığının arttığı, 2003-2007 yılları arasında artışın devam ettiği gözlemlenmektedir. 2008 yılında bir önceki yıla göre gerileme yaşandığı, 2009 ve 2010 yıllarında da küresel krizin etkisiyle durağan seyrettiği sonucuna ulaşılmıştır.

Muğan Ertuğral (2011) yapmış olduğu çalışmada otomotiv sektöründe Gümrük Birliğinin yürürlüğe girmesi sonrası yaşanan gelişmeleri incelemiştir. Çalışma neticesinde elde edilen bulgulara göre Gümrük Birliğinin yürürlüğe girmesiyle birlikte otomotiv sektöründe önemli ithalat artışı meydana gelmiştir. Ayrıca ithalat ile birlikte üretim artışı, ihracatı da artırmıştır.

Özdamar ve Albeni (2011) yaptıkları çalışmada 1990-2008 dönemi için üç farklı Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler endeksi kullanarak otomotiv sektörünün rekabet gücünü incelemişlerdir. Çalışma sonucunda elde edilen bilgilere göre Türkiye'nin birçok ülke karşısında rekabetçi konumda olduğu ve rekabet gücünün giderek arttığı sonucuna ulaşılmıştır. Türkiye, binek araç ve kamyon-kamyonet kategorisinde 2002, minibüs-otobüs grubunda ise 1990 yılından sonra rekabet avantajına sahiptir.

Engin ve Polat (2010) yapmış oldukları çalışmada ilk olarak 1996-2009 yılları arasında Gümrük Birliği ile beraber otomotiv sektörünün gelişimini ele almışlardır. Bunun yanı sıra 2008 yılında yaşanan küresel krizden otomotiv sektörünün ne derece etkilendiğini incelemişlerdir. Çalışma neticesinde elde edilen bulgulara göre otomotiv sektörü 1990 yılından sonra Türkiye'de hızla büyümeye başlamıştır. 1996 yılında AB ile imzalanan Gümrük Birliği Anlaşması da olumlu neticelere yol açmıştır. Yabancı sermaye yatırımlarında artış meydana gelmiştir. 2008 yılında yaşanan kriz sonrası da otomotiv sektörü derinden etkilenmiş, dünyada birçok fabrika kapanmış ve işsizlikte artış meydana gelmiştir.

Görener ve Görener (2008) yaptıkları çalışmada dış ülkelerde otomotiv sektörünün durumunu ve ülke ekonomilerine katkılarını, Türkiye otomotiv sanayisinin geçmişten günümüze gelişimini ve bugünkü mevcut durumunu ele almıştır. Çalışmadan elde edilen bulgulara göre dünyada otomotiv sektörü hızla gelişen ve ülke ekonomisinde önemli bir yere sahip sektörlerin başında yer almaktadır. Türkiye için otomotiv sektörü bugün olduğu gibi gelecekte de önemli bir paya sahip olacaktır. Otomotiv sektörünün daha da gelişip rekabet gücüne kavuşması ülke ekonomisi için hayati önem taşımaktadır.

Aktaş (2007) yaptığı çalışmada ARCH modellerinin yapısını incelemiştir. Ayrıca otomobil ithalatı ve ihracatı fiyat endeksi değişkenlerine ait zaman serileri yardımıyla hata terimlerinde ARCH etkisinin bulunup bulunmadığını incelemişlerdir. Çalışmadan elde edilen bulgulara göre iki değişkende de ARCH etkisi bulunmamaktadır.

Yıldız (2006) yaptığı çalışmada otomotiv sektörünün etkinlik ve etkilik değerlerini ölçmüştür. Veri zarflama modeli yardımı ile iki aşamada gerçekleşmiştir. Çalışma sonucunda elde edilen bulgulara göre hiçbir otomotiv firmasında hem etkinlik hem de etkilik bir arada bulunmamaktadır.

Uçan (2005) yaptığı çalışmada Türkiye'nin 1993-2004 yılları arası otomotiv sektörü dış ticaretini incelemiştir. Elde edilen sonuçlara göre 1990'lı yıllarda oluşmaya başlayan rekabetçi yapıyla birlikte ve Gümrük Birliği Anlaşması'nın imzalanmasıyla ihracatta önemli artışlar meydana gelmiştir. İhracatla birlikte ithalatta da artış gerçekleşmiştir.

İçingür ve Çengelci (2001) yaptıkları çalışmada Dünyada otomotiv endüstrisinin durumunu, Türk otomotiv endüstrisinin geçmişten bugüne durumunu ele almışlardır. Çalışmadan elde edilen bulgulara göre Türkiye ekonomisi açısından otomotiv endüstrisi büyük önem taşımaktadır. Diğer sektörler arasında lokomotif görevi görmektedir. Otomotiv sektörü sürekli ve güvenilir tek vergi kaynağıdır.

4.2 VERİ SETİ VE YÖNTEM

Bu çalışmada otomotiv sektörü ithalatı, ihracatı ve istihdamı yıllık veriler kullanılarak zaman serisi analizi yardımıyla incelenmiştir. İthalat ve ihracat verileri 1992-2019 yıllarına ait olup, otomotiv istihdamında en eski veri 2000 yılına ait olduğu için veriler 2000-2019 yılları arasına aittir. Çalışmada kullanılan veriler TÜİK, TCMB Elektronik Veri Dağıtım Sistemi ve OSD den elde edilmiştir. Kullanılan paket program Eviews 12'dir.

Modelde kullanılan tüm değişkenlerin durağanlık seviyelerine göre yapılacak olan ekonometrik analiz değişkenlik gösterebilmektedir. Bu nedenle ilk olarak olarak birim kök testi yapılacaktır. Birim kök testi, ön test niteliği taşımaktadır.

4.2.1. Ekonometrik Model

Oluşturduğumuz ekonometrik modelde otomotiv sektörü istihdamı, kurumsal olmayan nüfus, işgücü ve istihdam arasındaki ilişki analiz edilecektir. Otomotiv sektörü istihdamı bağımlı, kurumsal olmayan nüfus, işgücü ve istihdam verileri bağımsız değişken olarak yer alacaktır. Oluşturulan ekonometrik modeller aşağıda yer almaktadır.

İkinci model ve üçüncü modelde bağımlı değişkenler otomotiv sektörü ithalatı ve ihracatı, bağımsız değişkenler toplam ithalat ve ihracat ile reel döviz kurudur.

Oİ= ß0+ ß1 KON + ß2 İST + ut

Oİ= Otomotiv Sektörü İstihdamı (adet)

KON= Kurumsal Olmayan Nüfus (adet)

İST= İstihdam (adet)

OSİ= ß0+ ß1 Tİ + ß2 RDK +ut

OSİ= Otomotiv Sektörü İhracatı

Tİ= Toplam İhracat

RDK= Reel Döviz Kuru

OSİTH= ß0+ ß1 TİTH+ ß2 RDK +ut

OSİTH= Otomotiv Sektörü İthalatı

TİTH= Toplam İthalat

4.2.2. Birim Kök Testi

Yukarıda yer alan modelde yer alan değişkenlerin durağan olması gerekmektedir. Eğer değişkenler durağan değilse fark alınarak durağan hale getirilir. Durağanlık analizinde birden çok test mevcuttur. Zaman serisi, fark alındıktan sonra durağan hale geliyor ise o zaman serisi kaçıncı farkta durağanlaşmışsa (örneğin birinci farktan sonra) o farktan durağan denir (Karanfil, 2014: 67). Yapmış olduğumuz bu çalışmada Augmented Dickey Fuller (ADF) testi kullanılmıştır.

Aşağıdaki tabloda modelde yer alan değişkenlerin Augmented Dickey Fuller (ADF) testi sonuçları yer almaktadır. Tablodan görüldüğü üzere düzey değerlerinde %5 anlamlılık seviyesine göre durağan değildir. Düzey değerlerine göre değişkenler durağan olmadığı için birim kök içermektedirler. Bu sebeple serilerin birinci dereceden farkı alınmıştır. Tüm serilerin birinci dereceden farkı alındıktan sonra durağan oldukları gözlemlenmektedir. Kısacası aşağıdaki tabloda değişkenlerin ADF test istatistiğine göre birinci dereceden farkı alındıktan sonra durağanlaştığı görülmektedir. Δ işareti serilerin birinci dereceden farklarını göstermektedir.

Tablo 14: ADF Birim Kök Testi Sonuçları

Değişkenler	Olasılık	ADF Test İstatistiği	Kritik Değer
Oİ	0.1020	-3.298002	-3.733200
ΔOİ	0.0048	-5.024745	-3.710482
KON	0.7936	-1.498518	-3.673616
ΔKON	0.0133	-4.419370	-3.690814
İST	0.4560	-2.213794	-3.673616
ΔİST	0.0311	-2.188378	-1.961409
OSİ	0.9757	0.335025	-2.981038
ΔOSİ	0.0007	-4.788589	-2.981038
Tİ	0.9000	-0.378417	-2.971853
ΔTİ	0.0017	-4.443139	-2.976263
RDK	0.8983	-0.385695	-2.976263
ΔRDK	0.0000	-7.602194	-2.976263
OSİTH	0.6168	-1.296643	-2.971853
ΔOSİTH	0.0004	-5.010442	-2.981038
TİTH	0.7534	-0.959495	-2.971853

ΔTİTH	0.0002	-5.338739	-2.976263

H0: Birim kök vardır. Seri durağan değildir.
H1: Birim kök içermemektedir. Seri durağandır.

Birim kök testi hipotezleri yukarıda yer almaktadır. Birinci dereceden fark alınmadan önce boş hipotez kabul edilmektedir. Birinci dereceden fark alındıktan sonra değişkenlerin durağan hale geldiği ve birim kök içermediği görülmektedir. Sonuç olarak boş hipotez reddedilip diğer hipotez kabul edilmiştir. Değişkenlerin aynı dereceden durağanlığı sağlandığı için eşbütünleşme analizi yapılabilmektedir (Gövdere ve Can, 2015: 108).

4.2.3. Eşbütünleşme Analizi

Çalışmada düzeyde durağan olmayan tüm serilerin birinci dereceden farkları alındıktan sonra durağan hale gelmeleri derecelerinin aynı olduğunu göstermektedir. Serilerin aynı dereceden durağan olması, değişkenler arasındaki uzun dönemli ilişkiyi inceleyebilmek için Engle-Granger ya da Johansen eşbütünleşme testlerinin yapılabileceğini göstermektedir. Değişken sayısı ikiden daha fazla ise Johansen eşbütünleşme testinin uygulanması daha doğrudur. Çünkü Engle-Granger eşbütünleşme analizi genellikle iki değişken arasındaki uzun dönemli ilişkiyi incelemek için kullanılmaktadır (Şarkaya İçellioğlu ve Engin Öztürk, 2017: 65).

İki veya ikiden daha fazla durağan olmayan değişken arasında uzun dönemli bir ilişki eşbütünleşik olmalarına bağlıdır. Eşbütünleşme, iki veya ikiden daha fazla durağan olmayan değişken arasında durağan bir ilişkinin meydana gelmesini ifade etmektedir (Sevüktekin ve Nargeleçekenler, 2010: 483).

Diğer bir ifade ile eşbütünleşme, uzun dönemde değişkenler arasındaki ortak bir hareket olarak tanımlanmaktadır. Tüm değişkenler aynı dereceden durağan olduğunda Johansen eşbütünleşme testi ile değişkenler arasındaki uzun dönemli ilişki incelenebilmektedir (Polat ve Günay, 2012: 207).

4.2.3.1. Johansen Eşbütünleşme Analizi

ADF birim kök testi ile serilerin birinci dereceden farkı alındıktan sonra durağanlaştıkları ve uygun gecikme sayısı belirlendikten sonra Johansen eşbütünleşme testi yapılabilmektedir. Ekonometrik modelde ikiden fazla değişken yer alıyorsa, birden fazla eşbütünleşme vektörü olma olasılığı söz konusudur. Johansen eşbütünleşme testine genel olarak bakıldığında analizde n tane değişken var ise n-1 sayıda eşbütünleşme vektörü olabilir. Örneğin üç değişken var ise tek bir eşbütünleşme vektörü olabileceği gibi iki tane de olabilir (Sevüktekin ve Çınar, 2014: 580-581).

Johansen yönteminde eşbütünleşme vektör sayısını belirlemek için iki yöntem kullanılmaktadır. Bunlar maksimum özdeğer ve iz istatistikleridir. Hesaplanan maksimum özdeğer ve iz istatistiği değerleri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 15: Birinci Model İz Test İstatistiği

Hipotez	Özdeğer	İz İstatistiği	0.05 Kritik Değer	Olasılık
Sıfır Hipotezi	0.753521	40.53535	42.91525	0.0848
Maksimum 1	0.477655	16.72721	25.87211	0.4356
Maksimum 2	0.284323	5.686947	12.51798	0.5010

Tablo 16: Birinci Model Maksimum Özdeğer Test İstatistiği

Hipotez	Özdeğer	Max-Eigen İstatistiği	0.05 Kritik Değer	Olasılık
Sıfır Hipotezi	0.753521	23.80813	25.82321	0.0902
Maksimum 1	0.477655	11.04027	19.38704	0.5092
Maksimum 2	0.284323	5.686947	12.51798	0.5010

Yukarıda yer alan maksimum özdeğer ve iz istatistiği sonuçları birinci denkleme aittir. Tablodaki çıkan sonuçlar incelendiğinde maksimum özdeğer ve iz istatistiğinde olasılık değerlerinin yüzde 5 düzeyinden büyük olduğu görülmektedir. Dolayısıyla değişkenler arasında (otomotiv sektörü istihdamı, toplam istihdam, kurumsal olmayan nüfus) uzun dönemli bir ilişki bulunmamaktadır. Herhangi bir eşbütünleşme vektörü yoktur.

Tablo 17: İkinci Model İz Test İstatistiği

Hipotez	Özdeğer	Test İstatistiği	%5 Kritik Değer	Olasılık
Sıfır *	0.536563	33.39870	29.79707	0.0184
Maksimum 1	0.309758	13.40251	15.49471	0.1009
Maksimum 2	0.134777	3.763971	3.841465	0.0524

Tablo 18: İkinci Model Maksimum Özdeğer Test İstatistiği

Hipotez	Özdeğer	Test İstatistiği	%5 Kritik Değer	Olasılık
Sıfır	0.536563	19.99619	21.13162	0.0715
Maksimum 1	0.309758	9.638537	14.26460	0.2368
Maksimum 2	0.134777	3.763971	3.841465	0.0524

Yukarıdaki tabloda yer alan istatistikler ikinci denkleme ait test istatistikleridir. Tabloda yer alan değerler incelendiğinde maksimum özdeğer istatistiğine göre değişkenler arasında uzun dönemli herhangi bir ilişki bulunmamaktadır. Ancak iz istatistiğine bakıldığında en az bir tane eşbütünleşme vektörünün bulunduğu görülmektedir. Sonuç olarak otomotiv sektörü ihracatı, toplam ihracat ve reel döviz kuru arasında uzun dönemli bir ilişki söz konusudur. Değişkenler uzun dönemde birbirlerini etkilemektedir.

Yapılan analiz sonucunda değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisi saptandığında VECM (Vektör Hata Düzeltme Modeli) uygulanmalıdır. VECM, değişkenler arasındaki hem kısa hem de uzun dönemli ilişkiyi ortaya koyabilmektedir (Çelik, 2010: 109).

Modelde yer alan değişkenler arasında uzun dönemli bir ilişki olduğu Johansen eşbütünleşme analiziyle bulunmuştur. Ardından aralarında uzun dönemli ilişki bulunan değişkenler için hata düzeltme modeli uygulanmıştır. Aşağıda yer alan hata düzeltme modeli incelendiğinde,

Tablo 19: İkinci Model Hata Düzeltme Modeli

Değişkenler	Katsayılar	Standart Hata	t istatistiği	Olasılık
C	-1.26e+08	4.37e+08	-0.288658	0.7753
D(Toplam İhracat)	0.227565	0.035525	6.405803	0.0000
D(Reel Döviz Kuru)	-19592055	38113489	-0.514045	0.6119
Hata Terimleri (-1)	-0.323376	0.161562	-2.001562	0.0568

Hata terimi katsayısı -1 ile 0 arasında bir değer almalıdır. Meydana gelen sapmaları düzelten hata terimi için tahmin edilen değer -0.323376 olarak bulunmuştur. Elde edilen sonuca göre yorum yapılabilmektedir. Bu sonuç, toplam ihracat, otomotiv sektörü ihracatı ve reel döviz kuru arasında uzun dönemli bir ilişki olduğunu kanıtlamaktadır. Hata düzeltme teriminin istatistiksel olarak anlamlı bulunması uzun dönem dengesinde oluşabilecek sapmanın yaklaşık olarak yüzde 32'sinin düzeltildiğini göstermektedir. Sonuç olarak bir birim sapmanın yaklaşık yüzde 32'si bir sonraki dönem düzelebilmektedir.

Tablo 20: Üçüncü Model İz Test İstatistiği

Hipotez	Özdeğer	Test İstatistiği	%5 Kritik Değer	Olasılık
Sıfır*	0.482199	31.78138	29.79707	0.0292
Maksimum 1	0.357697	15.32727	15.49471	0.0530
Maksimum 2*	0.156668	4.259877	3.841465	0.0390

Tablo 21: Üçüncü Model Maksimum Özdeğer Test İstatistiği

Hipotez	Özdeğer	Test İstatistiği	%5 Kritik Değer	Olasılık
Sıfır	0.482199	16.45411	21.13162	0.1994
Maksimum 1	0.357697	11.06739	14.26460	0.1509
Maksimum 2*	0.156668	4.259877	3.841465	0.0390

Yukarıdaki tabloda yer alan istatistikler üçüncü modele aittir (toplam ithalat, otomotiv sektörü ithalatı, reel döviz kuru). Tabloda yer alan veriler incelendiğinde her iki istatistikte de değişkenler arasında uzun dönemli bir ilişki olduğu görülmektedir. Sonuç olarak değişkenler arasında en az üç eşbütünleşme vektörü bulunmaktadır. Toplam ithalat, otomotiv sektörü ithalatı ve reel döviz kuru

değişkenlerinde uzun dönemde gerçekleşen değişim diğer değişkenleri de etkilemektedir.

Uzun dönemli ilişkinin Johansen eşbütünleşme analizi ile bulunmasıyla birlikte hata düzeltme modeli uygulanmıştır. Hata düzeltme modeline bakıldığında;

Tablo 22: Üçüncü Model Hata Düzeltme Modeli

Değişkenler	Kat Sayılar	Standart Hata	t istatistiği	Olasılık
C	45737684	6.09e+08	0.075078	0.9408
D(Reel Döviz Kuru)	18323840	55004101	0.333136	0.7419
D(Toplam İthalat)	0.095357	0.024205	3.939569	0.0006
Hata Terimleri (-1)	-0.645630	0.192214	-3.358911	0.0026

Hata düzeltme katsayısının 0 ile -1 arasında yer alması gerektiği bilinmektedir. Tablodaki hata düzeltme kat sayısının -0.64 olduğu görülmektedir. Yani, hata düzeltme katsayısının -0,64 olması değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisinin olduğunu kanıtlamaktadır. Hata düzeltme teriminin istatistiksel olarak anlamlı bulunması uzun dönem dengesinde oluşabilecek sapmanın yaklaşık olarak yüzde 64'ünün düzeltildiğini göstermektedir. Sonuç olarak bir birim sapmanın yaklaşık yüzde 64'ü bir sonraki dönem düzelebilmektedir.

4.1.4.Granger Nedensellik Analizi ve VAR (Vector Autoregressive) Modeli

Nedensellik analizi, değişkenler arasında bir sebep sonuç ilişkisinin olup olmadığını, eğer bir sebep sonuç ilişkisi var ise de bu ilişkinin yönünün belirlenmesi için kullanılan bir analiz yöntemidir. Değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisinin tespit edilmesinde en çok tercih edilen analiz Granger tarafından geliştirilen Granger nedensellik analizidir (Akçay, 2013: 36-37).

Granger tarafından 1969 yılında geliştirilen Granger nedensellik analizi farklı yaklaşımlar ile geliştirilmiş bir analizdir. Bu analiz uzun dönemli zaman serilerine uygulanabilir. Ancak Granger nedensellik analizinin uygulanabilmesi için serilerin aynı dereceden durağan olması gerekmektedir. Granger nedensellik analizinde ilk önce değişkenlerin durağanlığı test edilmelidir ve eğer durağan değilse değişkenlere durağanlaştırma işlemi yapılmalıdır (Tarı, 2014: 434-435).

VAR modeli, Sims tarafından geliştirilmiş bir modeldir. Granger nedensellik analizi modelini temel almaktadır ve modelde iki içsel değişken var ise bu değişkenlerin her biri hem kendi hem de diğer içsel değişkenin belirli bir döneme kadar olan gecikmeli değerleri ile ilişkilendirilir (Ertek, 2000: 404).

VAR modeli ele alındığında, daha çok makroekonomik değişkenlerin ilişkilerinin modellenmesinde ampirik sonuçlar ortaya çıkarmak amacıyla kullanıldığı gözlemlenmektedir. Bu analizde VAR modelinin kullanılmasının amacı uygun gecikme sayısının bulunmasıdır. Uygun gecikme sayısının belirlenebilmesi için öncelikle VAR modeli tahmin edilir.

Granger nedensellik analizi ve Johansen eşbütünleşme testi yapılmadan önce uygun gecikmenin belirlenebilmesi için VAR analizi yapılmıştır. VAR modeli aşağıda yer almaktadır.

Tablo 23: VAR Modeli İle Uygun Gecikmenin Belirlenmesi

Gecikme	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	NA	4.52e+31	81.40159	81.54645	81.40901
1	61.22661	8.74e+29	77.42438	78.00382	77.45405
2	14.86435	6.04e+29	76.89778	77.91180	76.94971
3	4.480664	1.40e+30	77.27600	78.72461	77.35018
4	23.20683*	6.77e+27*	70.66539*	72.54858*	70.76183*

Yukarıdaki tabloda VAR modeline göre uygun gecikme uzunluğu tahminleri yer almaktadır. LR, FPE, AIC (Akaike Information Criterion), SC ve HQ kriterlerine göre gecikme değerleri incelendiğinde en uygun gecikme değerinin dördüncü gecikme olduğu görülmektedir. İlk modelde hem Johansen eşbütünleşme hem de Granger nedensellik analizinde gecikme değeri 4 olarak alınmıştır.

Tablo 24: Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken İstihdam)

	Ki Kare	df	Olasılık
Kurumsal Olmayan Nüfus	58.80393	4	0.0000
Otomotiv Sektörü İstihdamı	35.16317	4	0.0000

Tablo 25'te istihdam bağımlı değişken olarak ele alınmıştır. Olasılık değerleri incelendiğinde istihdamın hem kurumsal olmayan nüfus hem de otomotiv sektörü istihdamı ile arasında nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

Tablo 25: Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Kurumsal Olmayan Nüfus)

	Ki Kare	df	Olasılık
İstihdam	6.538330	4	0.1624
Otomotiv Sektörü İstihdamı	0.675945	4	0.9543

Tablo 26'da yer alan veriler incelendiğinde olasılık değerleri yüzde 5 anlamlılık düzeyinden yüksek olduğu için kurumsal olmayan nüfus ile istihdam ve kurumsal olmayan nüfus ile otomotiv sektörü istihdamı arasında herhangi bir nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır.

Tablo 26: Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Otomotiv Sektörü İstihdamı)

	Ki Kare	df	Olasılık
İstihdam	13.44210	4	0.0093
Kurumsal Olmayan Nüfus	15.86523	4	0.0032

Tablo 27'de yer alan veriler incelendiğinde olasılık değerlerinin yüzde 5 düzeyinden küçük olduğu görülmektedir. Buna bağlı olarak otomotiv sektörü istihdamı ile istihdam arasında ve otomotiv sektörü istihdamı ile kurumsal olmayan nüfus arasında nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

Sonuç olarak istihdam ile otomotiv sektörü istihdamı arasında ÇİFT YÖNLÜ, istihdam ile kurumsal olmayan nüfus arasında TEK YÖNLÜ, otomotiv sektörü istihdamı ile kurumsal olmayan nüfus arasında TEK YÖNLÜ nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

Tablo 27: VAR Modeli İle Uygun Gecikmenin Belirlenmesi (İkinci Model)

Gecikme	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	NA	7.35e+42	107.2168	107.3631	107.2574
1	103.2893	1.11e+41	103.0183	103.6034	103.1806
2	12.74233	1.17e+41	103.0304	104.0542	103.3144
3	18.54314	7.68e+40	102.5142	103.9768	102.9199
4	23.34357*	2.75e+40*	101.2889*	103.1903*	101.8163*

Tablo 28'de VAR modeli belirlenen uygun gecikme uzunlukları yer almaktadır. Akaike Bilgi Kriterine bakıldığında en uygun gecikme değerinin 4 olduğu görülmektedir. Yapılan Johansen eşbütünleşme ve Granger nedensellik analizlerinde ikinci model için uygun gecikme uzunluğu 4 olarak alınmıştır.

Tablo 28: Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Otomotiv Sektörü İhracatı)

	Ki Kare	df	Olasılık
Reel Döviz Kuru	2.067480	3	0.5585
Toplam İhracat	7.496982	3	0.0576

Tablo 29'da yer alan veriler incelendiğinde olasılık değerlerinin yüzde 5 düzeyinin üzerinde olduğu görülmektedir. Buna bağlı olarak otomotiv sektörü ihracatı ile toplam ihracat arasında ve otomotiv sektörü ihracatı ile reel döviz kuru arasında nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır.

Tablo 29: Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Reel Döviz Kuru)

	Ki Kare	df	Olasılık
Otomotiv Sektörü İhracatı	2.475235	3	0.4798
Toplam İhracat	4.642981	3	0.1999

Tablo 30'da yer alan verilere bakıldığında olasılık değerlerinin yüzde 5 değerinden düşük olduğu görülmektedir. Bu nedenle reel döviz kuru ile otomotiv sektörü ihracatı arasında ve reel döviz kuru ile toplam ihracat arasında nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır.

Tablo 30: Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Toplam İhracat)

	Ki Kare	df	Olasılık
Otomotiv Sektörü İhracatı	1.668050	3	0.6441
Reel Döviz Kuru	5.824358	3	0.1205

Tablo 31'de yer alan veriler incelendiğinde her iki bağımsız değişkenin olasılık değerinin yüzde 5 değerinden büyük olduğu görülmektedir. Dolayısıyla toplam ihracat ile otomotiv sektörü ihracatı arasında ve toplam ihracat ile reel döviz kuru arasında herhangi bir nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır.

Sonuç olarak, modelde yer alan hiçbir değişken arasında nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır.

Tablo 31: VAR Analizi İle Uygun Gecikmenin Belirlenmesi (Üçüncü Model)

Gecikme	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	NA	1.99e+43	108.2137	108.3599	108.2542
1	71.53908	1.37e+42	105.5270	106.1121*	105.6893
2	13.45506	1.38e+42	105.4995	106.5234	105.7835
3	22.38739*	7.02e+41*	104.7270*	106.1897	105.1327*
4	7.745058	9.21e+41	104.8016	106.7031	105.3290

Eşbütünleşme analizinden ve Granger nedensellik analizinden önce uygun gecikmenin belirlenmesi için VAR analizi yapılmaktadır. Analizde yıllık veriler kullanıldığından dolayı maksimum gecikme uzunluğu 4 olarak alınmıştır. Likelihood Ratio (LR), Final Prediction Error (FPE), Akaike (AIC), Schwarz (SC) ve Hannan Quinn (HQ) değerlerinin en küçük olduğu gecikme değeri tespit edilmeye çalışılmıştır. * simgesi uygun olan gecikme değerini göstermektedir.

Yukarıda tabloda yer alan veriler incelendiğinde AIC istatistiğine göre uygun gecikmenin üçüncü gecikme olduğu gözlemlenmektedir. Üçüncü model için uygulanan Johansen eşbütünleşme ve Granger nedensellik analizlerinde uygun gecikme 3 olarak alınmıştır.

Tablo 32: Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Otomotiv Sektörü İthalatı)

	Ki Kare	df	Olasılık
Reel Döviz Kuru	0.849907	3	0.8375
Toplam İthalat	24.56672	3	0.000

Tablo 33'de otomotiv sektörü ithalatı bağımlı değişken olarak ele alınmıştır. Tablodaki olasılık değerleri incelendiğinde sadece toplam ithalat değişkeninin olasılık değerinin yüzde 5 düzeyinden düşük olduğu görülmektedir. Bu nedenle sadece otomotiv sektörü ithalatı ve toplam ithalat arasında nedensellik ilişkisi söz konusudur.

Tablo 33: Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Reel Döviz Kuru)

	Ki Kare	df	Olasılık
Otomotiv Sektörü İthalatı	0.697312	3	0.8738
Toplam İthalat	2.005075	3	0.5714

Tablo 34'de reel döviz kuru bağımlı değişkendir. Tabloda yer alan veriler incelendiğinde her iki bağımsız değişkenin olasılık değerinin %5 düzeyinden büyük olduğu gözlemlenmektedir. Bu sebeple değişkenler arasında nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır.

Tablo 34: Granger Nedensellik Analizi (Bağımlı Değişken Toplam İthalat)

	Ki Kare	df	Olasılık
Otomotiv Sektörü İthalatı	3.315526	3	0.3455
Reel Döviz Kuru	6.190030	3	0.1027

Tablo 35'e bakıldığında her iki bağımsız değişkenin olasılık değerinin yüzde 5 değerinden büyük olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, toplam ithalat ile otomotiv sektörü ithalatı arasında ve toplam ithalat ile reel döviz kuru arasında herhangi bir nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır.

Sonuç olarak, sadece otomotiv sektörü ithalatı ile toplam ithalat arasında TEK YÖNLÜ nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

SONUÇ

Türkiye ekonomisinde önemli konumda yer alan sektörler incelendiğinde tarım sektörünün milli gelir, dış ticaret ve istihdamda 1950'lere kadar birinci sırada yer aldığı görülmektedir. 1950 yılından sonra tarım sektörü milli gelirdeki üstünlüğünü hizmet sektörüne bırakmıştır. Ayrıca tarımda makineleşme ve traktörün kullanılmasıyla birlikte tarımda işgücü ihtiyacı azalmış bu sebeple tarım sektörü istihdamında düşüş meydana gelmiştir. Tarımda istihdamın hızlı düşüşüyle beraber işsiz kalan bireylerin kente göç etmesiyle kırdan kente göç hızlanmıştır. 1950 yılına kadar dış ticarette ilk sırada yer alan tarım sektörü, bu dönemden sonra sanayi sektörüne yapılan yatırımların olumlu sonuç doğurup sanayinin gelişmesiyle ve tarımsal ürünlere talebin azalmasıyla gerilemeye başlamıştır.

Sanayi sektörüyle ilgili yapılan araştırmalar sonucunda sanayi sektörünün gelişiminin 1950 yılından sonra hızlandığı sonucuna ulaşılmıştır. Tarımın dış ticaretteki payının azalmasıyla birlikte tarım sektörünün dış ticaretteki payı artış göstermeye başlamıştır. Ayrıca uygulanan sanayi politikalarıyla sanayi sektörünün milli gelirdeki payı da artmıştır. Günümüzde ihracatın %93,75 'ini ithalatın ise % 80'ini imalat sanayi sektörü oluşturmaktadır.

Sanayi sektörü istihdamının gelişimine bakıldığında 1950 yılından sonra tarım sektöründe istihdamın hızla düşmesiyle beraber 1960-1980 yılları arasında sanayi sektörü ve hizmet sektörü istihdamında artışlar yaşanmıştır. Ancak sanayi sektörü istihdamı 1980 yılından sonra çok fazla artış gösterememiş olup 1991 yılında % 20 seviyelerine ulaşmıştır. 1991'den 2020'ye gelene kadar geçen 29 yıllık süreçte ise % 30 artış göstererek % 26 seviyelerine ulaşmıştır.

Hizmet sektörüyle ilgili yapılan incelemeler sonucunda özellikle gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ekonominin başını çektiği görülmektedir. Türkiye'de 1950 yılında milli gelirde birinci sıraya ulaşmış olup hala bu birinciliği sürdürmektedir. Hizmet sektörü istihdamı, 1960'lı yıllardan sonra sanayi sektörüyle birlikte artış göstermeye başlamış olup günümüze gelene kadar bu artışını sürdürmüştür. 1991 yılında yüzde 32 olan hizmet sektörü istihdam payı günümüzde yüzde 55

seviyelerine ulaşmıştır. Ayrıca hizmet gelir ve giderlerine bakıldığında hizmet gelirinin de artış gösterdiği gözlemlenmektedir. Ancak 2020 yılına gelindiğinde Covid 19 salgını sebebiyle başta turizm, ulaştırma gibi hizmet sektörlerinin olumsuz etkilenmesi nedeniyle hizmet gelirinde düşüş gerçekleşmiştir.

Otomotiv sektörü incelendiğinde otomobil üretiminin 1971 yılında Murat 124 ve Renault R12 modellerinin üretilmeye başlanmasıyla artış gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. 1976 yılında Murat 124 üretiminin sonlanmasıyla 1977 yılında Murat 131 üretimine başlanmıştır. Tofaş üretimi Türkiye'de 2002 yılına kadar aralıksız devam etmiş olup 2002 yılında tüm Tofaş modellerinin üretimine son verilmiştir. 2002 yılından önce de Tofaş fabrikasında üretimi devam eden Fiat modellerinin üretimine 2002 yılından sonra da devam edilmiş olup günümüzde üretim hala devam etmektedir.

Otomotiv sektörü istihdamı incelendiğinde 2000 yılından günümüze dek geçen sürede (bazı dönemlerde küçük düşüşler olsa da) istihdamın sadece 2001 ve 2008 kriz dönemlerinde önemli ölçüde etkilendiği göze çarpmaktadır. Diğer yıllarda istihdam artmaya devam etmiştir. Çalışmada yer alan istihdam verileri otomotiv sektörü ana sanayi verileridir. Yan sanayi istihdamı ve otomotiv sektörünün sağladığı dolaylı istihdam düşünüldüğünde otomotiv sektörünün de istihdam açısından önemli bir sektör olduğunun altını çizmek gerekir.

Otomotiv sektörünün dış ticaret sonuçlarına bakıldığında bazı dönemlerde düşüşler yaşansa da özellikle kriz dönemlerinde büyük düşüşlerin yaşandığı görülmektedir. Özellikle 2001 krizinden otomotiv sektörü ithalatı derinden etkilenmiştir. Ancak kriz dönemlerinde de olsa bu düşüşler çok uzun sürmeyip ilerleyen yıllarda artmaya devam etmiştir.

Dördüncü bölümde yapılan zaman serisi analizi sonuçlarına bakıldığında ilk modelde otomotiv sektörü istihdamı bağımlı, kurumsal olmayan nüfus ve toplam istihdam bağımsız değişken olarak yer almaktadır. 2000-2019 yılları arası yıllık veriler kullanılmıştır. Tüm değişkenler birinci derece farkları alındıktan sonra durağanlaşmışlardır. Bu sebeple Johansen eşbütünleşme analizi yapılmış olup, değişkenler arasında uzun dönemli ilişki saptanmamıştır. Son olarak Granger nedensellik analizi yapılmış olup analiz sonucunda ulaşılan olasılık sonuçları incelenmiştir. Elde edilen bulgulara göre olasılık değeri yüzde 5 düzeyinin altında olan değişkenler arasında nedensellik ilişkisi bulunmaktadır. Buna göre otomotiv

sektörü istihdamı ile istihdam arasında çift yönlü, otomotiv sektörü istihdamı ile kurumsal olmayan nüfus arasında da tek yönlü nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

İkinci ekonometrik modelde otomotiv sektörü ihracatı bağımlı değişken olup, toplam ihracat ve reel döviz kuru bağımsız değişkenlerdir. Yapılan birim kök analizinde değişkenler birinci farkta durağan hale gelmişlerdir. Bu sebeple değişkenler arasındaki uzun dönemli ilişkiyi sorgulamak için Johansen eşbütünleşme analizi yapılmış olup bir tane eşbütünleşme vektörüne ulaşılmıştır. Değişkenler arasında uzun dönemli ilişki olduğu için hata düzeltme modeli uygulanmıştır. Hata düzeltme modeli katsayısı da 0 ile -1 arasında yer aldığı için değişkenler arasında uzun dönemli ilişki olduğu bir kez daha kanıtlanmıştır. Son olarak yapılan Granger nedensellik analizi sonuçlarına bakıldığında üç tabloda da yer alan değişkenlerin olasılık değerlerinin yüzde 5 düzeyinden yüksek olduğu görülmektedir. Bu nedenle hiçbir değişken arasında arasında nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır.

Son ekonometrik modelde otomotiv sektörü ithalatı bağımlı değişken, toplam ithalat ve reel döviz kuru bağımsız değişkenlerdir. Tüm değişkenler birinci derece farkı alındıktan sonra durağanlaşmış olup Johansen eşbütünleşme analizi yapılmıştır. Değişkenler arasında birden çok eşbütünleşme vektörü saptanmış olup aralarında uzun dönemli ilişki bulunmaktadır. Buna bağlı olarak hata düzeltme modeli uygulanmıştır. Hata düzeltme modeli sonucuna göre değişkenler arasında uzun dönemli ilişki olduğu bir kez daha gözlemlenmiştir. Son olarak uygulanan Granger nedensellik analizi sonucuna göre sadece toplam ithalat değişkeninin olasılık değerinin yüzde 5 düzeyinden küçük olduğu görülmektedir. Bu nedenle bir tek otomotiv sektörü ithalatı ile toplam ithalat arasında nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

Sonuç olarak ekonometrik modeller incelendiğinde de otomotiv sektörü istihdamı toplam istihdamdan ve kurumsal olmayan nüfustan etkilenmemektedir. Ancak, otomotiv sektörü ithalatı ve ihracatı toplam ithalat ve ihracat ile reel döviz kurunda yaşanan değişimlerden etkilenmektedir.

KAYNAKÇA

Aktaş, C. (2007). Otomobil İhracatı ve İthalatı Fiyat Endeksi Verilerinin Farklı Varyanslılığının İncelenmesi. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* 6(11): 149-162.

Altun, Y. ve İşleyen, Ş. (2019). Türkiye'de İktisadi Büyüme İle Sanayi Sektöründe İstihdam Arasındaki İlişkinin ARDL Sınır Testi Yaklaşımı İle Ekonometrik Analizi: 1991-2017. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* (17): 657-676.

Arısoy, İ. (2005). Türkiye'de Sanayileşme ve Temel Göstergeler Açısından Sanayinin Gelişimi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.* 14(1): 45-67.

Ay, S. (2012). Türkiye'de İşsizliğin Nedenleri: İstihdam Politikaları Üzerine Bir Değerlendirme. *Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yönetim ve Ekonomi Dergisi.* 19(2): 321-341.

Bakan, S.ve Selci, H. (2019). Türkiye'nin Seçilmiş Beş Avrupa Birliği Ülkesiyle Otomotiv Sektöründe Endüstri İçi Ticaretinin İncelenmesi (2008-2017). *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi.* 6(13): 30-53.

Bahar, O. (2005). Türkiye Ekonomisinde 1980 Öncesi Uygulanan Sanayileşme Politikaları. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi.* 3(4): 64-90.

Başbuğ, A. K. ve Evlimoğlu, U. (2020). Otomotiv Sektörünün Türkiye Ekonomisini Makroekonomik Olarak Etkileme Mekanizmaları ve Sektöre Yönelik Bir Analiz. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi.* 55(1): 134-154.

Başkol, M. O. (2011). Türk Otomotiv Sektörünün Uluslararası Rekabet Gücü (1996-2010). *PARADOKS Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi.* 7(2): 63-78.

Bedir, A. (2002). Türkiye'de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi. *Devlet Planlama Teşkilatı İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü.*

Çağlayan, T. (2005). Türkiye Tarımının Tarihi. Türkiye'de Tarım (1-8).

Çelik, A. (2010). *Ekonomik Büyüme İle Kamu Harcamalarının Nedensellik Analizi: Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri ve Kuveyt Uygulaması.* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çeştepe, H. ve Ergün, H. (2011). Hizmet Ticaretinin Dünya ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* 2(4): 49-69.

Demirdöğen, A. ve Olhan, E. (2017). Türkiye Tarımının Kısa Tarihi: Destekleme Politikası Özeli. *Tarım Ekonomisi Dergisi.* 23(1): 1-12.

Dernek, Z. (2006). Cumhuriyet'in Kuruluşundan Günümüze Tarımsal Gelişmeler. *Süleyman Demirel Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi.* 1(1): 1-12.

Dinçer, A. (2010). *Türkiye'de Sanayileşme Politikaları.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Doğan, M. (2013). Türkiye Sanayileşme Sürecine Genel Bir Bakış. *Marmara Coğrafya Dergisi.* 28: 211-231.

Doğan, Z. , Arslan, S. ve Berkman, A. N. (2015). Türkiye'de Tarım Sektörünün İktisadi Gelişimi ve Sorunları: Tarihsel Bir Bakış. *Niğde Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* 8(1): 29-41.

Engin, C. ve Polat, E. (2010). Türk Otomotiv Sektörü ve Küresel Finansal Krizin Sektöre Etkileri (1996-2009). *Ekonomi Bilimleri Dergisi.* 2(1): 35-43.

Erhalim, S. (2011). *Türkiye'de Tarım Sektöründe İstihdamın Azalması ve İşgücü Piyasasına Etkisi.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ertek, T. (2000). *Ekonometriye Giriş.* İstanbul: Beta Yayıncılık.

Ertin, G. (1998). *Türkiye'de Sanayi.* Türkiye Coğrafyası Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları.

Görener, Ö. ve Görener, A. (2008). Otomotiv Endüstrisinin Türkiye Ekonomisindeki Yeri: Sektörel Bir İnceleme. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi.* 7(26): 306-319.

Görener, Ö. ve Görener, A. (2008). Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler. *Yaşar Üniversitesi Dergisi.* 3(10). 1213-1232.

Gövdere, B. ve Can, M. (2015). Enerji Tüketimi ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Örnekleminde Eşbütünleşme Analizi. *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi.* 1(2): 101-114.

Gujarati, N. D. (2011). *Temel Ekonometri.* (Çev. Ümit Şenesen ve Gülay Günlük Şenesen). İstanbul: Literatür Yayıncılık.

Güçlüoğlu, Ü. M. (2017). *Türkiye İstihdam Analizi ve Bazı Makroekonomik Değişkenlerin İstihdam Üzerindeki Etkisi.* (Uzmanlık Tezi). Ankara: T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü.

İnançlı, S. ve Konak, A. (2011). Türkiye'de İhracatın İthalata Bağımlılığı: Otomotiv Sektörü. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* 6(2): 343-362.

İçingür, Y. ve Çengelci, A. (2001). Türkiye'de Otomotiv Endüstrisinin Sektörel Analizi. *Selçuk Teknik Online Dergisi.* 1(3): 1-8.

Katip, A. , Karaer, F. ve Özengin, N. (2014). Otomotiv Sektörünün Çevresel Açıdan Değerlendirilmesi. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi.* 19(2): 51-66.

Kılınç Savrul, B. , Özel, H. A. ve Kılıç, C. (2013). Osmanlı'nın Son Döneminden Günümüze Türkiye'de Dış Ticaretin Gelişimi. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi.* 8(1): 55-78.

Kıratlı, F. (2019). Dünya'da ve Türkiye'de Hizmet Ticaretinin Gelişimi. *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi.* 4(9): 146-158.

Koç, E. , Şenel, M. C. ve Kaya, K. (2018). Dünyada ve Türkiye'de Sanayileşme 1-Strateji ve Temel Sanayileşme Sorunları. *Mühendis ve Makina Dergisi.* 59(690). 1-26.

Muğan Ertuğral, S. (2011). Otomotiv Sektörü ve Gümrük Birliği Sonrası Gelişmeleri. *Sosyal Bilimler Dergisi.* 2: 75-83.

http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/dis-ticaret-raporlari/

http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/istatistikler/

Otomotiv Sektör Raporu, Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri.

Özbay, F. , Pehlivan, C. ve Oğuztürk, B. S. (2020). Otomotiv İhracatının İstihdam, Doğrudan Yabancı Yatırımlar Ve Büyüme Üzerindeki Etkisi: Türkiye Üzerine Ekonometrik Bir Uygulama. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* 25(4): 569-585.

Özdemir, Ü. , Kantürk Yiğit, G. ve Oral, M. (2016). Cumhuriyetten Günümüze Ekonomi Politikaları Bağlamında Türk Dış Ticaretinin Gelişimi. *Doğu Coğrafya Dergisi.* 21(35): 149-174.

Özdamar, G. ve Albeni, M. (2011). Türkiye Otomotiv Sanayisi Dış Ticaret Rekabet Gücü Üzerine Bir İnceleme. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.* 13: 193-216.

Özsağır, A. ve Akın, A. (2012). Hizmet Sektörü İçinde Hizmet Ticaretinin Yeri ve Karşılaştırmalı Bir Analiz. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi.* 11(41): 311-331.

Pehlivanoğlu, F. , Erarslan, C. ve Beşel, F. (2014). Türkiye Otomotiv Piyasasında Arz Şokları: 1963-2012 Dönemi. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* 13(2): 589-612.

Petek, A. Ve Şanlı, O. (2018). Makro Ekonomik Değişkenler Açısından Türkiye'de Sanayi Sektörünün Gelişimi ve İmalat Sanayinin Teknolojik Yapısı. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.* 5(3): 185-203.

Polat, E. ve Günay, S. (2012). Türkiye'de Turizm ve İhracat Gelirlerinin Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisinin Testi: Eşbütünleşme ve Nedensellik Analizi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi.* 16(2): 204-211.

Polat, H. (2010). *Türkiye İmalat Sanayi Endüstri-İçi Ticaret Analizi: 1980-2007*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Kars: Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Polat, H. (2011). Türkiye Ekonomisinde İmalat Sanayi. *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* 1(2): 24-39.

Polat, M. A. (2020). Türk Otomotiv Sektörünün Ekonomik Büyümeye Etkisi: Karşılaştırmalı Bir Ekonometrik Analiz. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi.* 19(73): 504-521.

Polatoğlu, M. G. (2017). İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı(1938-1942). *Atatürk Dergisi.* 6(1): 55-87.

Sevüktekin, M. ve Nargeleçekenler, M. (2010). *Ekonometrik Zaman Serileri Analizi (Eviews Uygulamalı).* Ankara: Nobel Yayınları.

Sevüktekin, M. ve Çınar, M. (2014). *Ekonometrik Zaman Serileri Analizi (Eviews Uygulamalı).* Bursa: Dora Yayınları

Sumaytaoğlu, E. C. (2012). *Osmanlıda ve Türkiye'de Tarımsal Politikaların Tarihsel Gelişimi ve Uygulaması.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Şarkaya İçellioğlu, C. ve Engin Öztürk, M. B. (2017). Bitcoin İle Seçili Döviz Kurları Arasındaki İlişkinin Araştırılması: 2013-2017 Dönemi İçin Johansen Testi ve Granger Nedensellik Testi. *Maliye ve Finans Yazıları.* 109: 51-70.

Şenel Uzunkaya, Ş. (2020). Türkiye Ekonomisi'nde 1923-1977 Yılları Arasındaki Sanayi ve Kalkınma Planlarının Değerlendirilmesi. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* Prof. Dr. Sabri ORMAN Özel Sayısı: 14-30.

Şentürk, F. (2015). Türkiye'de İşgücü Piyasası ve İstihdamın Yapısı. *Sosyal Güvence Dergisi.* (7): 113-143.

Tarı, R. (2014). *Ekonometri (Geleneksel Yöntemler, Zaman Serileri Analizi, Panel Veri Analizleri).* Kocaeli: Umuttepe Yayınları.

Taymaz, E. ve Yılmaz, K. (2017). Political Economy of Industrial Policy in Turkey: The Case of the Automotive Industry. *Effective States and Inclusive Development Research Centre.* 1-55.

Tezcan, N. (2014). Türkiye'de Otomotiv Sanayinin 2008 Krizi Sonrası Durumu. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* 13(25): 91-107.

Ticaret Bakanlığı, "Hizmet Ticaretinin Tarihsel Gelişimi", 17.01.2019, ticaret.gov.tr, (29.01.2021).

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, Elektronik Veri Dağıtım Sistemi, Hizmet Ticareti Gelir ve Giderleri

https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=dis-ticaret-104&dil=1

https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=istihdam-issizlik-ve-ucret-108&dil=1

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği. "Türkiye Tarım Sektörü Raporu", 2013, https://tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2014/turkiye_tarim_meclisi_sektor_raporu_2013_int.pdf, (15.03.2021).

Uçan, O. (2005). Türkiye'de Otomotiv Sektörü Dış Ticaretinin Gelişimi. *Sosyoekonomi Dergisi*. (2): 116-132.

Ustabaş, A. ve Simav, O. (2018). Otomotiv Endüstrisindeki Dönüşüm ve Türkiye. *Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi.* 3(2): 211-231.

Yaşar, O. (2013). Türkiye'de Otomotiv Ana ve Yan Sanayi ve Marmara Bölgesinde Kümelenme. *International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*. 8(6): 779-805.

Yayar, R. ve Yılmaz, E. (2016). Dünya ve Türkiye Otomotiv Sanayi Üzerine Genel Bir Değerlendirme. *Selçuk Üniversitesi Akşehir Meslek Yüksekokulu Sosyal Bilimler Dergisi*. 2(7): 72-85.

Yavuz, F. (2005). Türkiye Tarımının Tarihi. *Türkiye'de Tarım* (ss. 1-8). Erzurum.

Yıldız, A. (2006). Otomotiv Sektörü Performansının Değerlendirmesi. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.* 16.

Yılmaz, S. , Taştan, K. , Ecek, N. ve Çınar, E. (2017). Otomotiv Sektörünün Dünyadaki ve Türkiye'deki Değişimi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi.* 7(3): 685-695.

Yücel, T. F. (2014). *Cumhuriyet Türkiyesinin Sanayileşmede İlk Önemli Adımı: Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı 1934-1938*. Ankara: Elektrik Mühendisleri Odası.

Yücel, T. F. (2015). *Cumhuriyet Türkiyesi'nin Sanayileşme Öyküsü.* Ankara: İşkur Matbaacılık.