

tepav

türkiye ekonomi politikaları araştırma vakfı

AB - G. KORE SERBEST TİCARET ANLAŞMASI TÜRKİYE OTOMOTİV SEKTÖRÜ İÇİN BİR TEHDİT Mİ?

TEPAV Politika Notu

Şubat 2011

Son dönemde bölgeler ve ülkeler arasındaki ticaret dinamikleri incelendiğinde “Serbest Ticaret Anlaşmaları (STA)”nın bir ticaret politikası olarak daha sık uygulandığı görülmektedir.¹ Bu çerçevede Avrupa Birliği (AB)’nin yeni dış ticaret politikası, Hindistan, G. Kore ve ASEAN ülkeleri (Endonezya, Malezya, Singapur, Tayland, Filipinler, Vietnam, Kamboçya, Laos, Myanmar ve Brunei Darusselam) ile STA yapılmasını içermektedir. AB’nin G. Kore ile imzaladığı STA, bu yeni politikanın ilk adımıdır. Temmuz 2011’de geçici uygulamasına başlanacak olan bu anlaşma, AB’nin en kapsamlı STA’sı olmakla birlikte bir Asya ülkesiyle imzaladığı ilk STA olma özelliğini de taşımaktadır.

AB - G. Kore STA’sı neticesinde her iki tarafın milli gelirlerinde, toplam ihracatlarında ve istihdamlarında, bir artış beklenmektedir. Ek 2’de tablo olarak özetlenen Kopenhag (2007) ve CEPII/ATLASS (2010) çalışmalarının sonuçları dikkate alındığında Kore’nin toplam ihracatında %4.01 ile %20.80, AB’ye olan ihracatında ise %16.40 ile %34.41 arasında bir artış öngörülmektedir. İki çalışmanın da aynı yönlü değişim gösterdiği sektörlerden otomobil, tekstil ve deri giyimde Kore’nin üretimini arttıracak tahmin edilmektedir.

Bu bulgulardan ve otomotiv sektörünün ihracatımızdaki kilit rolünden yola çıkarak, bu politika notunda AB - G. Kore STA’sının Türkiye’nin otomotiv sektörü üzerindeki olası etkisi değerlendirilecektir.

Bu not STA’ların Türkiye’de sektörel ve makro düzeyde etkilerini araştırmak için bir başlangıç noktası olarak görülmelidir. İmzalanan ve imzalanması planlanan diğer STA’ların Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri ve geliştirilebilecek stratejiler daha kapsamlı çalışılmalıdır.

İhracatın Lokomotifi: Otomotiv Sektörü

Otomotiv sektörü, 2010 yılında 17,5 milyar dolarlık ihracatla toplam ihracatın %15,3’ünü gerçekleştirmiştir. Bu payla otomotiv sektörü, ihracat gelirinine göre sektörel sıralamada birinci sırada yer almaktadır. Kriz öncesi durumu anlamak için 2007 verilerine bakıldığında otomotiv sektörü ihracatının toplam ihracat içindeki payının

¹ ABD örneğine bakıldığında, 2004 öncesinde ABD’nin yer aldığı 4 STA varken 2004 ve sonrasında 8 STA bulunmaktadır. Ayrıca 3 STA yürürlüğe girme aşamasında olup, 17 STA için de görüşmeler devam etmektedir.

%14,8 olduğu görülmektedir. Dış ticaret fazlası veren sektörün, 2008 yılında dış ticaret dengesine 5,5 milyar dolar katkısı olmuştur.

Türkiye otomotiv sektörünün dış ticaret ana ortağı AB'dir. 2009 Comtrade verilerine göre AB'ye yapılan otomotiv ihracatının toplam ihracat içindeki payı %9, AB'ye yapılan toplam ihracat içindeki payı %19,3, toplam otomotiv ihracatı içindeki payı ise %76,2'dir. Bu oranlar AB otomotiv pazarının Türkiye için önemini göstermektedir.

AB - G. Kore STA'sının Türkiye için taşıdığı temel tehdit, AB pazarında engelsiz dolaşacak G. Kore mallarının, Türkiye'nin AB pazar payını düşürme ihtimalidir. Özellikle, otomotiv ihracatından elde ettiğimiz her 100 doların 76'sının AB'den geldiği düşünüldüğünde bu ihtimal dikkatle incelenmelidir. Notun ilerleyen kısmında G. Kore ve Türkiye otomotiv sektörlerinin dış ticaret performansları karşılaştırılacaktır. Normalleştirilmiş dış ticaret dengesi endeksi² ile sektörel bazda hangi ülkenin daha ihracatçı olduğu görülecek, ticaret yoğunluğu ve ihracatta uzmanlaşmayı ölçmek içinse simetrik açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük endeksi³ kullanılacaktır.

Otomotivde Hangi Alt Sektörler Tehdit Altında?

Hesaplamalar, otomotiv sektörü ve sektörün HS 96 sınıflamasındaki 26 alt sektörü⁴ için yapılmıştır. Çalışmaya dâhil edilen alt sektörler hem G. Kore'nin hem de Türkiye'nin 50 milyon dolar üzerinde ihracat yaptığı sektörler olup, bu kıstasa uymayan üç alt sektörsel (870891, 870892 ve 870894 kodlu sektörler) Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD)'nin önerisi üzerine eklenmiştir.

Normalleştirmiş dış ticaret dengesi endeksi, -1 ile 1 arasında değerler almaktadır. Endeksin -1 değeri, ülkenin tamamen ithalatçı, 1 değeri ise tamamen ihracatçı olduğunu göstermektedir. Ek 3'teki tabloya baktığımızda, sektörün tümünde Türkiye'nin 2005 yılındaki ithalatçı durumundan 2007 ve 2009 yıllarında ihracatçı konuma geçtiğini,

² Normalleştirilmiş dış ticaret dengesi endeksi şu formülle hesaplanmıştır: $Z = (X-M)/(X+M)$; X=ihracat ve M=ithalat

³ Simetrik açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük endeksi (SRCA) şu formülle hesaplanmıştır: $SRCA_{ik} = (RCA_{ik}-1)/(RCA_{ik}+1)$; $RCA_{ik} = (x_{ik}/\sum_k x_{ik})/(x_{wk}/\sum_k x_{wk})$; x_{ik} =i ülkesinin k ürünü ihracatı, x_{wk} =k ürünün dünyadaki toplam ihracatı

⁴ Çalışmada yer alan sektörlerin adları Ek 4'te verilmiştir.

Kore'nin ise sürekli ihracatçı olduğunu görebiliriz. Ayrıca G. Kore otomotiv sektörünün, Türkiye otomotiv sektörüne kıyasla ihracata çok daha fazla odaklandığı da söylenebilir.

Ek 3'teki tablo tek başına incelendiğinde, "*" ile işaretlenmiş alt sektörlerin toplam otomotiv sektörü ihracatındaki payları, yeterince büyük (İki ülkenin otomotiv sektörlerinin 2009 yılı toplam ihracatının Türkiye'de %59,3'ü, Kore'de %79,5'i bu sektörlerce yapılmıştır) olmakla beraber ihracat odaklılıkları Kore'den daha düşüktür. Özellikle "1500cc – 2500cc dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (870332 kodlu sektör)" ve "Kara taşıtlarının diğer aksam-parçaları (870829 kodlu sektör)" sektörleri için 2009 değerlerine bakıldığında bu iki sektörün, toplam otomotiv ihracatının %12,68'ini gerçekleştirdikleri ancak her iki sektörün de net ithalatçı durumunda oldukları görülmektedir.

Otomotivin alt sektörlerinin ihracattaki uzmanlıklarını daha iyi görebilmek için simetrik açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük endekslerine bakılabilir. Tablo 1, bu iki ülkenin otomotiv ana ve alt sektörlerinin karşılaştırmalı üstünlük endekslerini AB ve tüm dünya pazarı için göstermektedir⁵. Tabloda kodlarla belirtilen sektörlerin adları Ek 4'te verilmiştir.

Tablo 1. Simetrik Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük Endeksi, 2009

Sektör Kodu	Türkiye		Kore	
	AB	Dünya	AB	Dünya
87	0.391	0.279	0.064	0.203
870120	0.070	-0.105	-1.000	-0.887
870190	-0.695	0.204	-0.430	-0.305
870210	0.894	0.839	-0.967	0.419
870290	0.909	0.638	-0.995	-0.070
870322	0.516	0.561	0.130	0.247
870323*	0.003	0.005	-0.030	0.509
870331	0.849	0.872	-0.496	-0.582
870332	0.089	0.181	0.123	-0.079
870421	0.855	0.802	-0.755	0.285
870422	-0.654	-0.272	-0.997	-0.501
870423	0.210	0.085	-0.992	-0.738
870431	0.746	-0.052	-1.000	-0.869
870590	-0.247	0.281	-0.898	-0.191

⁵ AB pazarındaki karşılaştırmalı üstünlüğün hesabında şu formül kullanılmıştır: $SRCA_{ikab} = (RCA_{ikab} - 1) / (RCA_{ikab} + 1)$; $RCA_{ikab} = (x_{ikab} / \sum_k x_{ikab}) / (x_{wkab} / \sum_k x_{wkab})$; x_{ikab} =i ülkesinin k ürünüde AB'ye yaptığı ihracat, x_{wkab} = AB'ye yapılan toplam k ürünü ihracatı.

870821	0.656	0.602	-0.094	-0.205
870829	0.237	0.223	-0.399	-0.281
870830	-0.125	-0.097	-0.543	-0.231
870840	-0.858	-0.813	-0.920	-0.489
870850	-0.261	-0.321	-0.663	-0.716
870870	0.667	0.553	-0.377	-0.366
870880	0.270	0.060	-0.781	-0.537
870891	0.151	0.138	-0.795	-0.648
870892	-0.058	-0.057	0.074	-0.215
870893	0.470	0.453	-0.441	0.000
870894	-0.601	-0.539	-0.923	-0.302
870895	0.460	0.131	-0.603	-0.511
870899*	0.040	0.079	0.609	0.667

Kaynak: UN Comtrade Veritabanı, TEPAV hesaplamaları

Tablo 1’de ilk göze çarpan nokta, bütün dünyadaki otomotiv ihracatı göz önüne alındığında Türkiye ve Kore’nin bu sektörde karşılaştırmalı üstünlükleri bulunduğudır. Bununla beraber elde edilen bulgular, Türkiye’nin Kore’ye göre sektörde daha avantajlı olduğunu ve otomotiv üretiminde uzmanlaştığını göstermektedir. Endeks sonuçlarına göre Türkiye çoğu alt sektörde de Kore’den daha avantajlı görülmektedir. “1500cc – 3000cc kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (870323 kodlu sektör)” ve “Kara taşıtları için diğer aksam-parçaları (870899 kodlu sektör)” sektörleri içinse Kore’nin Türkiye’ye küresel pazarda üstünlüğü bulunmaktadır. Ayrıca Avrupa pazarında, 870899 sektöründe Kore Türkiye’den üstünken; 870323 sektöründe ise Türkiye’nin üstünlüğü vardır. Ancak, 870323 sektöründe AB için endeks değerine baktığımızda (0,003) Türkiye’nin AB pazarında güçlü olduğunu söylemek de yanlış olacaktır. STA yürürlüğe girdikten sonra Kore’nin bu iki sektörde de Türkiye’nin pazar payını azaltması muhtemeldir. Söz konusu sektörlerin toplam otomotiv ihracatının %15,8’ini oluşturduğu düşünüldüğünde bu ihtimale karşı önlem almak gerektiği anlaşılmaktadır.

SONUÇ

Bu politika notunda, AB ve G. Kore arasında imzalanan serbest ticaret anlaşmasının, Türkiye’deki otomotiv sektörü için çıkarımları karşılaştırmalı üstünlük endeksi kullanılarak incelenmiştir. Sonuçlar, imzalanan STA’nın Türkiye otomotiv sektörü ihracatının %15,8’ini yapan iki alt sektörü (870323 ve 870899) olumsuz etkileyebileceğini göstermektedir. Kore’nin Türkiye iç pazarındaki payını artırma ihtimaline ise bu notta değinilmemiştir.

AB'nin ticari açılımı G. Kore ile sınırlı kalmayacaktır. "Küresel Avrupa" vizyonu çerçevesinde AB'nin Çin ve Hindistan ile de STA imzalaması otomotiv sektörümüzü çok daha olumsuz etkileyecektir.⁶ Türkiye, oluşturacağı dış ticaret politikasında bu gelişmeleri de dikkate almalıdır.

Sektör bazında sınırların kalktığı bir dünyada otomotiv sektörümüzün küresel arz zincirindeki yerini daha da sağlamlaştırması gerekmektedir. Taşıma harcamalarının, kar marjı giderek daralan sektördeki en önemli maliyet kalemlerinden biri olduğu düşünüldüğünde, lojistik alt ve üstyapısının geliştirilerek tedarik zincirinin verimliliğinin artırılması öncelikli bir politika olarak değerlendirilmelidir⁷.

Daha geniş bir perspektifle STA'ların ekonominin genelindeki olumsuz etkilerini azaltmak için uluslararası platformda da politikalar üretilmelidir. Türkiye AB'nin Ortak Ticaret Politikasını ve bu kapsamda üçüncü ülkelerle akdettiği tercihli anlaşmaları üstlenme yükümlülüğü çerçevesinde ticaret anlaşması yaptığı ülkelerin sayısını zaman içinde arttırmıştır. Ancak Türkiye, söz konusu ülkelerle anlaşma yapmadan evvel karşılıklı yararın tesis edildiğine tamamen kani olmalıdır. Ayrıca Türkiye AB'nin akdettiği bir serbest ticaret anlaşmasından ciddi zarar göreceğini düşünüyorsa, Gümrük Birliği'nin işleyişini düzenleyen 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 16. Maddesi'nin 3. Fıkrası uyarınca telafi edici vergi uygulayabileceği gibi daha geniş kapsamlı önlemler de alabilir. Bu konuya EK 1'de ayrıntılarıyla değinilmektedir.

Bu notta Türkiye'nin otomotiv sektörünün AB - G. Kore STA'sından nasıl ve ne kadar etkilenebileceği tartışılmış olsa da daha detaylı bir analizin Türkiye ekonomisi için yapılması gerekmektedir. Türkiye'nin bu anlaşmalardan nasıl etkileneceğini öngörebilmek ve bu öngörüler doğrultusunda politikalar üretebilmek için etki analizleri yapılmalıdır. Bu etki analizlerinin anlaşmalar yürürlüğe girmeden yapılması da ayrı bir önem taşımaktadır.

⁶ Avrupa Birliği Komisyonu (2006). "GLOBAL EUROPE: Competing in the World. A Contribution to the EU's Growth and Jobs Strategy". http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/october/tradoc_130376.pdf

⁷ Aralık 2007 ile Haziran 2008 tarihleri arasında Otomotiv Sanayi Derneği tarafından Koç Üniversitesi'ne yaptırılan Marmara Bölgesi Otomotiv Lojistik Planlaması Projesi bu konuda atılan önemli adımlardandır.

EK 1. 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı Kapsamında “Serbest Ticaret Anlaşmaları”

Türkiye ile Avrupa Birliği (AB) arasında gümrük birliğinin işleyiş kurallarını belirleyen 1/95 sayılı Türkiye-AT **Ortaklık Konseyi Kararının 16. maddesi Türkiye'nin, AB'nin Ortak Ticaret Politikası'na uyum yükümlülüğünü hükme bağlamaktadır.**

Bu kapsamda Türkiye AB'nin tercihli ticaret anlaşması akdettiği ülkelerle karşılıklı yarar esasına dayalı benzer anlaşmalar akdetmektedir.

Söz konusu 16. madde:

*“1. Türkiye, ticaret politikasını Topluluğun Ticaret Politikasına uyumlu hale getirmek amacıyla bu Kararın yürürlüğe girmesinden itibaren beş yıl içinde Topluluğun tercihli gümrük rejimine aşamalı olarak uyum sağlar. **Bu uyum, hem otonom rejimleri hem de üçüncü ülkelerle tercihli anlaşmaları kapsar.** Ortaklık Konseyi, kaydedilen gelişmeleri düzenli aralıklarla inceler.*

2. Birinci fıkrada anılan durumların her birinde bu tarife tercihlerinin tanınması, Topluluğun söz konusu tercihlerin tanınmasını düzenleyen menşe hükümleriyle aynı hükümlere uyulması şartına bağlıdır.

3.

a. Birinci fıkrada sözü edilen süre içinde Türkiye'nin Topluluktan farklı bir tarife politikası uygulaması durumunda, üçüncü ülkelerden Topluluğa menşe veya ihracatçı ülkeler bakımından tercihli olarak ithal edilen ve serbest dolaşıma giren ürünler Türkiye'ye ithal edilirken, aşağıdaki hallerde telafi edici vergiye tabi tutulur:

Türkiye'nin aynı tercihli tarifeyi tanımadığı ülkelerden ithal edilmişlerse; ve bu ülkelerden ithal edilmiş oldukları saptanabiliyorsa; ve Türkiye'de ödenecek vergi Toplulukta uygulanan vergiden en az yüzde 5 puan daha fazlaysa; ve bu mallarla ilgili önemli bir trafik sapması gözlenmişse.

b. Gümrük Birliği Ortak Komitesi, telafi edici vergi uygulanacak ürünleri ve telafi edici verginin miktarını gösteren bir liste hazırlar.”

hükümlerini içermektedir.

Ortaklık Konseyi Kararının 10 sayılı Ekinde 16. maddede atıfta bulunulan anlaşmalar şu şekilde sıralanmıştır:

Bulgaristan, Macaristan, Polonya, Romanya, Slovakya, Çek Cumhuriyeti ile akdedilen Avrupa Anlaşmaları;

Faroe Adaları ile akdedilen Serbest Ticaret Anlaşması;

Kıbrıs ve Malta ile akdedilen Ortaklık Anlaşmaları;

Estonya, Letonya ve Litvanya ile akdedilen Serbest Ticaret Anlaşmaları;

İsrail ile akdedilen Anlaşma;

Cezayir, Fas ve Tunus ile akdedilen Anlaşmalar;

Mısır, Ürdün, Lübnan ve Suriye ile akdedilen Anlaşmalar;

İsviçre ve Lihtenştayn ile akdedilen Serbest Ticaret Anlaşması;

Avrupa Ekonomik Alanı Anlaşması.

Türkiye 1/95 sayılı Kararın 16. Maddesine ilişkin olarak yaptığı açıklamada Bulgaristan, Macaristan, Polonya, Romanya, Slovakya, Çek Cumhuriyeti, İsrail, Estonya, Letonya, Litvanya, Fas, Tunus ve Mısır'la yapılacak anlaşmalara öncelik vereceğini bildirmiştir.

Ancak Türkiye'nin akdettiği ve akdedeceği serbest ticaret anlaşmaları bu anlaşmalarla sınırlı kalmamaktadır. Türkiye AB'nin Ortak Ticaret Politikasını ve bu kapsamda üçüncü ülkelerle akdettiği tercihli anlaşmaları üstlenme yükümlülüğü çerçevesinde bu liste zaman içinde AB'nin akdettiği serbest ticaret anlaşmaları doğrultusunda genişlemiştir.

Türkiye'nin bu konuda elindeki araçlardan biri AB'nin tercihli ticaret anlaşması akdettiği ülkelerle "karşılıklı yarar esasına dayalı" benzer anlaşmalar yapma zorunluluğudur. Türkiye "karşılıklı yarar" tesis edildiğine tamamen kani olmadan serbest ticaret anlaşmalarını sonuçlandırmak zorunda değildir.

Ayrıca Türkiye AB'nin akdettiği bir serbest ticaret anlaşmasından ciddi zarar göreceğini düşünüyorsa Ortaklık Konseyi Kararının 16. Maddesinin 3. Fıkrası uyarınca telafi edici vergi uygulayabileceği gibi daha geniş kapsamlı önlemler de alabilir. Kararın 58. maddesinin 3. fıkrası hükümleri buna olanak tanımaktadır:

"Gümrük Birliğinin işleyişiyle doğrudan ilgili bir alanda Topluluk ile Türkiye mevzuatı arasındaki veya mevzuat uygulamaları arasındaki farklılıkların, ticaretin yönünün değişmesine, malların serbest dolaşımının aksamasına veya ekonomik sorunlara neden olması veya neden olma tehlikesi taşınması ve etkilenen Tarafın ivedi eylemi gerekli görmesi durumunda, söz konusu Taraf Gümrük Birliği Ortak Komitesine bilgi vererek gerekli himaye önlemlerini kendisi alabilir".

EK 2. AB-Kore Serbest Ticaret Anlaşması' nın milli gelir, ihracat ve sektörel üretim üzerine etkileri (% değişim)

	Avrupa Birliği				Kore			
	CEPII/ATLASS		Kopenhag		CEPII/ATLASS		Kopenhag	
	En az	En çok	En az	En çok	En az	En çok	En az	En çok
GSMH	0.07	0.08	0.10	0.30	0.46	0.84	0.60	1.60
Toplam İhracat	0.96	1.40	0.30	0.90	4.01	5.50	6.40	20.80
İki Taraflı İhracat	33.00	41.10	19.10	30.80	23.00	34.41	16.40	-
Üretim:								
Otomobil	-1.38	-0.40	-1.74	-0.90	8.08	19.34	16.35	28.80
Tekstil	-2.22	-2.06	-0.61	-0.27	24.33	34.25	0.93	1.45
Deri Giyim	-0.14	-0.04	-0.25	0.06	8.77	9.48	0.55	2.87
Kimyasallar	0.09	0.17	-0.48	-0.03	-1.01	0.88	-0.78	2.73
Metaller	0.02	0.08	-0.96	-0.06	-1.98	-1.70	-0.27	-18.12
Makine	0.19	0.27	-1.68	0.06	-2.94	-1.96	6.26	27.06
Tüketici Elektronikleri	0.04	0.05	-1.68	-0.41	-1.56	0.77	0.22	27.07
Taşımacılık Hizmetleri	-0.05	0.28	0.10	0.15	-1.48	-0.05	-0.03	4.07
İletişim	-0.01	0.00	0.07	0.33	-0.08	-0.03	-6.65	-1.64
Finans	-0.01	-0.01	0.02	0.18	-0.07	-0.06	-2.17	-0.23
Sigorta	0.00	0.02	-0.21	-0.05	-0.82	-0.53	-0.28	-0.19

Kaynak: CEPII/ATLASS Çalışması Final Raporu⁸, sf 73.

⁸ Decreux, Y., Milner, C., Peridy, N. (2010). The Economic Impact of the Free Trade Agreement (FTA) between the European Union and Korea. Avrupa Komisyonu için hazırlanmış rapor.

Ek 3. Normalleştirilmiş Dış Ticaret Dengesi Endeksi

Sektör Kodu	Türkiye				Kore			
	2005	2007	2009	2009 Pay(%)	2005	2007	2009	2009 Pay(%)
87	-0.050	0.130	0.154		0.799	0.761	0.738	
870120	-0.471	-0.206	-0.174	0.649	-0.025	-0.252	-0.325	0.057
870190	-0.139	0.034	0.326	1.480	0.322	0.151	0.303	0.613
870210	0.751	0.671	0.658	7.868	0.988	0.990	0.993	1.979
870290	0.791	0.950	0.761	0.690	0.869	0.887	0.837	0.156
870322*	-0.020	0.487	0.340	14.497	0.998	0.997	0.996	7.935
870323*	0.031	0.297	0.058	10.963	0.919	0.904	0.902	39.259
870331*	-0.109	0.240	0.499	16.330	1.000	0.997	0.997	0.347
870332*	0.172	0.049	-0.100	8.565	0.990	0.963	0.826	5.958
870421	0.239	0.624	0.724	16.771	0.997	0.998	0.987	3.901
870422	0.174	0.633	0.283	0.470	0.780	0.182	0.713	0.320
870423	-0.697	-0.053	0.528	0.739	-0.925	-0.815	-0.359	0.110
870431	0.908	0.999	0.900	1.041	0.443	0.746	0.933	0.095
870590	0.128	0.406	0.284	0.574	0.384	0.402	-0.114	0.257
870821	0.351	0.074	0.139	0.473	-0.545	-0.355	-0.052	0.091
870829*	-0.581	-0.405	-0.248	4.114	0.021	0.473	0.681	1.725
870830	-	-0.419	-0.499	1.077	-	0.250	0.195	0.960
870840	-0.977	-0.951	-0.915	0.215	-0.713	-0.787	-0.491	0.843
870850	-0.702	-0.685	-0.666	0.398	0.559	0.310	0.074	0.151
870870	0.614	0.630	0.449	2.317	0.774	0.588	0.295	0.364
870880	-0.299	-0.112	-0.144	0.639	0.575	0.459	0.436	0.201
870891	-0.292	-0.285	-0.472	0.349	0.303	0.635	0.404	0.066
870892	-0.421	-0.142	-0.212	0.276	0.858	0.653	0.460	0.235
870893	0.145	0.181	0.021	0.986	0.361	0.352	0.575	0.436
870894	-0.768	-0.764	-0.790	0.198	0.590	0.358	0.126	0.417
870895	-	-0.658	-0.440	0.442	-	-0.819	-0.593	0.129
870899*	-0.253	-0.099	0.150	4.819	0.815	0.830	0.839	24.229

Kaynak: UN Comtrade Veritabanı, TEPAV hesaplamaları

EK 4. Çalışmada Kullanılan Sektörler

Sektör Kodu	Sektör Adı
87	Kara taşıtları ve bunların aksam, parçaları
870120	Çekiciler; yarı römorklar için
870190	Traktör; diğer
870210	Dizel/yarı dizel motorlu toplu yolcu taşıtları
870290	Kıvılcım ateşlemeli motorlu diğer toplu yolcu taşıtları
870322	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli (1000cm ³ <silindir=<1500 cm ³)
870323	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli (1500cm ³ <silindir=<3000 cm ³)
870331	Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel (silindir hacmi=<1500cm ³)
870332	Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel (1500cm ³ <silindir hacmi=<2500cm ³)
870421	Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi<5ton)
870422	Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (5ton<taşıma kapasitesi<20 ton)
870423	Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi>20 ton)
870431	Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi<5 ton)
870590	Özel amaçlı diğer motorlu taşıtlar
870821	Kara taşıtları için emniyet kemerleri
870829	Kara taşıtlarının diğer aksam-parçaları
870830	Kara taşıtları için fren ve servo-frenler vb. aksam, parçaları
870840	Kara taşıtları için vites kutuları
870850	Kara taşıtları için diferansiyelli hareket ettirici aksları
870870	Kara taşıtları için tekerlekleri vb aksam, parça/aksesuarı
870880	Kara taşıtları için suspansiyon amortisörleri
870891	Kara taşıtları için radyatörleri
870892	Kara taşıtları için eksoz susturucu-boruları
870893	Kara taşıtları için debriyajları vb. aksam-parçaları
870894	Kara taşıtları için direksiyon simitleri, kolonları, kutuları
870895	Kara taşıtlarının hava ile şişmeli hava yastıkları (airbag); aksam, parçaları
870899	Kara taşıtları için diğer aksam-parçaları