

Doğrudan Yabancı Yatırım ile Endüstri-içi Ticaret Arası İlişkiler: Türkiye'nin Ulaşım Araçları Sektörü Üzerine Bir Analiz (2006-2013)

Foreign Direct Investment and Intra-Industry Trade: Causality Analysis of Transport Equipment Sector in Turkey (2006-2013)

Mr. Muharrem Akın Doğanay (Karadeniz Technical University, Turkey)

Prof. Dr. Mustafa Kemal Değer (Karadeniz Technical University, Turkey)

Asst. Prof. Dr. Murat Can Genç (Karadeniz Technical University, Turkey)

Abstract

The main purpose of this study is that to test empirically relationship between Intra-Industry Trade (IIT) and Foreign Direct Investment (FDI). In this study, the relationship between IIT and FDI was analysed using time series analysis for the Turkish transport equipment sector. For this purpose, FDI, import and export data in the transport equipment sector were obtained from the Central Bank of the Republic of Turkey and Turkish Statistical Institute. The period of the study has been limited between 2006:01 and 2013:11 due to constraints in the relevant data about the Turkish economy. In this study, the Grubel - Lloyd index have been derived using import and export values for the transport equipment sector in Turkey. This index and FDI in the transport equipment sector has been tested by the Granger causality analysis. The existence empirical and theoretical literature has not been reached any consensus about the relationship between the variables. Some researchers found a bilateral sign between FDI and IIT, while another studies show that there is some presence of unidirectional causality. This study's findings indicate that there is a unidirectional causality from FDI to IIT in the Turkish Transport equipment sector.

1 Giriş

Son yıllardaki uluslararası ticaret ve üretim istatistikleri, uluslararası ticaretin yapısını açıklamada geleneksel ticaret teorilerinin yetersizliklerini gün geçtikçe daha net bir biçimde ortaya koymaktadır. Ricardo'nun karşılaştırmalı üstünlükler teorisi ve Heckscher-Ohlin-Samuelsun (H-O-S) teorisinde ülkelerin sahip olduğu sektörlerin yapısı, büyüklüğü, hitap ettiği kitle ve tüketicilerin tercihlerine göre şekillenen piyasaların talep yapısı ne kadar benzer özellikler taşır ise birbirleri arasındaki ticaretin miktarı ve sıklığı da o oranda artacaktır şeklinde ifade edilmiştir. Bununla birlikte yapılan ampirik çalışmalar sonucunda ortaya konan ampirik çalışmalar göstermiştir ki, dünya ticaretinin büyük bir kısmı gelişmiş ülkeler arasında yapılan ticarettir oluşmaktadır (Şimşek, 2008).

Karşılaştırmalı üstünlük modelleri genel itibari ile farklı faktör donatımlarına sahip ülkeler arasındaki ticareti açıklamada kullanılan bir kavramdır. Bu modeller, üreticilerin ve tüketicilerin tercihleri birbirine yakın diğer bir ifadeyle faktör donatımları benzer olan ülkeler arasında gerçekleşen ticareti açıklamada ise yetersiz kalmıştır. Başkol (2005), ticaret yapan ülkeler arasındaki gelişmişlik düzeyi yakınlaştıkça bu ülkeler arasında yapılan Endüstri-İçi Ticaret (EİT)'in daha yüksek oranlara çıktığı bulgusunu ortaya koymuştur. Benzer şekilde (Nilson, 1999), kişi başına düşen gelir farklılığı azaldıkça dış ticaret ortağı olan ülkeler arasındaki EİT'nin payının arttığı sonucuna ulaşmıştır. EİT konusunda yapılan teorik ve ampirik çalışmalar, uluslararası ticaret konusunda ve akımlarında EİT'nin öneminin artacağını göstermektedir.

II. Dünya Savaşı sonrasında ekonomik küreselleşmenin diğer bir boyutu ise üretimin küreselleşmesi olarak kendini göstermiştir. Özellikle 1970 sonrası dönemde ülkelerin finansal serbestleşmeye yönelik adımları, bir yandan kısa süreli sermaye hareketlerini artırmışken, öte yanda uzun süreli Doğrudan Yabancı Yatırım (DYY)'larda da önemli artışlara yol açmıştır. DYY'lar, ülkelerin ekonomik büyümesi, istihdam düzeyi, ücret düzeyi, ihracat ve ithalatı üzerinde önemli etkilere yol açabilmektedir. Bu bağlamda DYY'ların EİT ile bir ilişkisinin olup olmadığı literatürde inceleme konusu yapılmıştır.

Bu çalışmanın amacı DYY'lar ile EİT arasındaki ilişkileri, Türkiye örneğinde ele almaktır. Bu amaç doğrultusunda çalışma beş ana başlık altında oluşturulmuştur. Çalışmanın Giriş bölümünü takip eden ikinci kısımda EİT ve DYY'lar arası ilişkileri ele alan teorik ve ampirik literatür ortaya koyulmuştur. Çalışmanın Veri ve Metodoloji başlığında ise Türkiye'deki Ulaştırma Araçları sektöründeki EİT ile DYY'lar arası ilişkiler için ele alınan değişkenler, çalışma dönemi ve yöntemi hakkında kısa bilgiler sunulmuştur. Çalışmanın dördüncü kısmında ise ilgili değişkenlere ait tanımlayıcı istatistikler ile ampirik bulgulara yer verilmiştir. Çalışmanın son bölümünde ise çalışmadan elde edilen teorik ve ampirik bulgular değerlendirilmiştir.

2 Endüstri-İçi Ticaret ve DYY: Teori ve Ampirik Literatür

Endüstri içi ticaret, iki ülkenin benzerini üretmedikleri farklı yapıdaki ihtiyaçları olan otomobil, dayanıklı tüketim malları, tekstil gibi endüstriyel ürünleri karşılıklı olarak ihraç ve ithal etmesi olarak tanımlanabilir. Böylece ülkeler arasında belirli ürünlerde iki yönlü ticaret ortaya çıkar. Bu bağlamda sermaye/emek oranı benzer yapıda olan ülkeler arasında endüstri içi ticaret yüksek düzeydedir. Belirli bir endüstride endüstri içi ticaretin yüksek düzeyde olması açık seçik bir karşılaştırmalı üstünlük durumunun ortaya çıkmadığını gösterir. Bu nedenle endüstri içi ticaret karşılaştırmalı üstünlüğü yansıtmaz. Endüstri içi ticarete dış ticaretten sağlanan kazanç, tüketicilere sağlanan çeşitlilik ve üretimde gerçekleşen ölçek ekonomilerinden kaynaklanmaktadır (Fontagne ve Freudenberg, 2007). Uluslararası ticarete ülkeler, karşılaştırmalı üstünlük yolu ile edinilen kazançların üzerinde gelir elde edilmesini EİT yolu ile sağlarlar. Bunun nedeni EİT ile ülkeler farklı piyasalara geniş kapsamlı bir biçimde nüfuz etme şansı elde ederler.

Eşzamanlı olarak ihracat ve aynı sektörde gruplandırılmış aramalı ithalatı olarak da tanımlanan endüstri içi ticaret (EİT) kavramının önemi sürekli olarak dünya ticaretinde artmaktadır. EİT teorisinin oluşmasını sağlayan çalışmaları yapan Grubel ve Lloyd (1971) ile birlikte Krugman (1981) ve Helpman (1981)'in yaptığı çalışmalarda konunun temellerinin oluşmasını sağlamıştır. Bunun yanında birçok diğer uluslararası iktisadin öncüleri de teoriye önemli katkıda bulunmuştur.

Grubel ve Lloyd (1985), EIT kavramını şu şekilde tanımlamıştır; Üretimdeki faktör yoğunlukları bakımından aynı veya benzer ürünlerin ihraç ve ithal edilmesine veya talep bakımından birbirine yakın ikame olan benzer malların iki yönlü ticaretine EİT denilmektedir. Daha genel bir ifadeyle EİT, talep ve arz bakımından birbirine yakın tüm malların ülkeler arasında ihraç ve ithal edilmesine denir. Krugman ise EİT'nin temelinde ölçek ekonomilerinin yattığını; bunun da bir endüstri içinde farklı ürünlerin üretilmesine yol açarak uzmanlaşma ve dış ticareti artırdığını ifade etmiştir (Krugman, 1981).

OECD (2002) nin yaptığı tanımda ise EİT kavramı iki farklı ticaret tanımı yapılarak açıklanmıştır. Bunlardan birincisi; monopollü rekabet piyasalarında her bir üreticinin benzer özellikteki ürünlerini farklılaştırma yoluna giderek pazarlanması yatay ticaret (aynı sınıfta yer alan binek otomobil pazarı) olarak tanımlanabilir. İkincisi ise kalite ve fiyat farklılıklarından kaynaklanan endüstri içi uzmanlaşma ile gelişen dikey olarak farklılaştırılmış benzer ürünlerin pazarlanması ise dikey ticaret olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımda, homojen mallarda ortaya çıkabilecek ve/veya geleneksel teorilerle açıklanabilecek EİT olgusunun ihmal edildiği göze çarpmaktadır.

EİT konusu üzerine yapılan çalışmalarda elde edilen verilere göre dikey tarzda EİT kavramı genel olarak gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler (Kuzey-Güney) arasındaki uluslararası ticareti açıklamada kullanılan bir durum olmasının yanında, yatay biçimde EİT kavramı ise daha çok gelişmiş ülkeler arasındaki (Kuzey-Kuzey) uluslararası ticareti açıklamak için kullanılmaktadır. Gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler arasında DEİT'nin fazla olması beklenen bir durumdur. Gelişmekte olan ülkelerin teknoloji transferini sağlamak için doğrudan yabancı yatırımları ülkelerine çekmeleri ve bu yolla pozitif dışsallıklar meydana getirerek ekonomik büyümelerini sağlamaları beklenmektedir (Ertekin, 2007)

Dünya ticaret sisteminin globalleşmesi sonucunda üretim süreçlerinin bölümlere ayrılarak yerel avantajlardan faydalanma olanaklarının doğması ile birlikte farklı üretim aşamalarında bulunan bir sektördeki malların eşanlı olarak ihraç ve ithali olarak kabul edilen DEİT gelişmeye başlamıştır. Çokuluslu şirketlerin üretim süreçlerini farklı ülkelere bölmesi, DEİT'nin gelişmesinde en önemli sebep olarak görülmektedir. Otomotiv sektöründe olduğu gibi DEİT'nin söz konusu olduğu sektörlerde, teknoloji yoğun üretim gelişmiş ülkelerde yapılırken, emek yoğun üretim gelişmekte olan ülkelerde yapılmaktadır (Ertekin, 2007).

DYY'lar ile EİT arasındaki ilişkilerin varlığını ele alan oldukça sınırlı bir ampirik literatür, 2000'li yıllardan sonra belirginleşmeye başlamıştır. Dolayısıyla DYY'lar ile EİT arasındaki ilişkiler, farklı ekonometrik yöntemler eşliğinde farklı ülkeler ve dönemler için test edilmeye açık oldukça bakir bir alandır. Konu ile ilgili ampirik literatür Tablo 1'de özet bir şekilde verilmiştir.

Tablo 1'de özetlenen ampirik bulgulara göre DYY'lar ile EİT arasında evrensel bir bulgudan bahsetmek mümkün değildir. Daha açık bir ifadeyle çalışmaların büyük bir kısmı, DYY'ların EİT'i olumlu yönde etkileyen önemli bir determinant olduğuna işaret ederken, çalışmaların az bir kısmı ise DYY'ların EİT'i olumsuz yönde etkilediğini ve/veya hiç etkilemediğini bulmuşlardır. Konu ile literatürde farklılaşan bulguların altında ele alınan ülke ve dönem farklılıkları, kullanılan ekonometrik yöntem farklılıkları ve EİT'in dikey ve yatay olmasındaki farklılıklardan kaynaklanmaktadır. Konu ile ilgili ampirik literatürde Türkiye üzerine yapılmış herhangi bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Dolayısıyla bu çalışmada DYY'lar ile EİT arası ilişkiler, Türkiye örneğinde de test edilmeye ihtiyaç duymaktadır.

Yazarlar	Ülke ve Dönemi	Yöntem	Bulgular
Andreosso ve Bessino (2001)	Japonya (1988-1998)	Panel OLS	Japonya'dan AB ve Asya Ülkelerine DYY → Kimya Sanayi EİT (+) DYY → Makine Sanayi EİT (+) DYY → ileri teknoloji Sanayisi EİT (çok sınırlı bir etki)
Fukao, İshido, Ho (2003)	Japonya (1988 - 2000)	Panel OLS	DYY → Dikey EİT (+)
Sohn ve Zhang (2006)	Doğu Asya Bölgesi 1990-2000	Panel Sabit Etkiler Modeli	Japonya'dan Doğu Asya Ülkelerine DYY → Yatay EİT (+) DYY → Dikey EİT (-)
Wakasugi (1997)	Japonya (1986 - 1992)	Helpman - OLS regresyonu	Japonya'dan Asya Ülkelerine DYY → EİT (+)
Xing (2007)	Çin (1998 - 2004)	Panel Sabit Etkiler Modeli	Japonya'dan Çin'e DYY → EİT (+) ABD'den Çin'e DYY → EİT (0)
Okubo (2007)	Japonya (1996-2000)	HL (Hummel-Levinsohn) tahmini	Dünya Ekonomisi DYY → EİT (+) DYY → Dikey EİT (+) (Asyada)
Yoshida, Leitao ve Faustimo (2009)	Japonya (1988-2001)	Panel Sabit Etkiler Modeli	Japonya'dan AB ülkeleri ile Rusya ve Türkiye'ye DYY → Dikey EİT (+)
Uttama (2011)	ASEAN Ülkeleri (1985-2008)	Panel Birim Kök, Panel Eş-Bütünleşme ve İki Aşamalı GMM	ASEAN ülkeleri için DYY ↔ EİT (+)
Arip, Yap, Puah (2012)	Çin (1989 - 2009)	Grubel - Lloyd İndeksi	EİT düşük ve dikey
Thorpe ve Leitao (2013)	ABD (1995-2008)	Panel Sabit Etkiler Modeli	DYY → Yatay EİT güçlü (+) DYY → Dikey EİT mesafe nedeniyle (+) / (-)

Not: (+) iki değişken arasındaki pozitif ve istatistiki olarak anlamlı ilişkiyi; (-) iki değişken arasındaki negatif ve istatistiki olarak anlamlı ilişkiyi ve (0) iki değişken arasındaki istatistiki olarak anlamlı bir ilişki olmadığını göstermektedir.

Tablo 1: EİT ve DYY'lar Arası İlişkiler Üzerine Ampirik Literatür

3 Veri ve Metodoloji

Çalışmada EİT ve DYY arası ilişkiler, Türkiye'de "Ulaşım Araçları" alt sektörü örneğinde 2006:01-2013:11 dönemi için ele alınacaktır. Çalışma döneminin 2006-2013 olarak aylık veriler alınmasının temel nedeni, DYY'ların sektörel dağılımlarına ilişkin verilerin bu tarihler arasında mevcut olmasıdır. Çalışmada ulaştırma sektörüne ait DYY'lar ile ihracat ve ithalat verileri, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) ile Türkiye İstatistik Kurumu (TUIK)'nin resmi internet sayfasındaki veri tabanlarından elde edilmiştir.

Çalışmada öncelikle ulaştırma sektöründeki EİT değerlerinin hesaplamasında farklı yöntem ve indekslerin literatürde mevcut olmasına rağmen Grubel ve Lloyd (1971) tarafından geliştirilen indeks kullanılmıştır. Grubel-Lloyd İndeksi (GLI) aşağıdaki şekilde formüle edilir:

$$GLI=1-\frac{|X_j-M_j|}{|X_j+M_j|} \quad (1)$$

Burada, GLI; ülkenin j ürünündeki endüstri-içi ticaret endeks değerini temsil ederken, X_j verisi ülkenin j ürünündeki ihracat değerini, M_j ise ülkenin j ürünündeki ithalat değerini göstermektedir. GLI değeri 0'a yaklaştıkça söz konusu sektörde endüstriler arası ticaretin yapıldığına; indeks değeri 1'e yaklaştığında ise ilgili sektörde endüstri-içi ticaret yapıldığına yorumlanmaktadır. Dolayısıyla indeks değerinin büyümesi endüstri içi ticaretin arttığına işaret etmektedir.

Türkiye'nin ulaşım araçları alt sektörü için DYY ile bu sektördeki EİT değişkenleri arası ilişkiler, Granger nedensellik testleri ile analiz edilecektir. Granger nedensellik testleri için aşağıdaki eşitlikler kullanılmıştır.

$$DYY_t = \alpha_0 + \sum_{i=1}^m \alpha_i DYY_{t-i} + \sum_{i=1}^m \beta_i EIT_{t-i} + \varepsilon_t \quad (2)$$

$$EIT_t = \alpha_0 + \sum_{i=1}^m \alpha_i EIT_{t-i} + \sum_{i=1}^m \beta_i DYY_{t-i} + \varepsilon_t \quad (3)$$

Yukarıdaki eşitliklerde t zamanı, α ve β parametre katsayılarını, m gecikme uzunluğunu, ε ise hata terimini vermektedir.

3.1 Tanımlayıcı İstatistikler ve Durağanlık Sınama Sonuçları

Çalışmada ele alınan DYY'lar ile EİT değişkenlerine ait tanımlayıcı istatistikler Tablo 2'de verilmiştir.

	DYY	EİT
Ortalama	8.400	87.889
Medyan	4.000	89.500
Maksimum	173.000	98.900
Minimum	1.000	63.200
Standart Sapma	18.526	8.499
Gözlem Sayısı	95	95

Tablo 2. Tanımlayıcı İstatistikler

Tablo 2'deki verilere göre 2006-2013 döneminde ulaştırma araçları sektörüne aylık ortalama 8.4 Milyon \$'lık bir yabancı yatırım girişi olmuştur. Bununla birlikte 2009 yılının 8. ayında ulaştırma araçları sektörüne 173 Milyon \$ ile en yüksek düzeyde doğrudan yabancı yatırımı gerçekleştirmişken, birçok ayda 1 Milyon \$ doğrudan yabancı sermaye girişi en düşük seviyede olacak şekilde yaşanmıştır. Diğer taraftan DYY'lar serisine ait standart sapmanın 18.5 Milyon \$ gibi yüksek bir seviyede olması, ulaştırma sektöründe yaşanan DYY'ların oldukça istikrarsız bir yapıda olduğuna işaret etmektedir.

Çalışmada ele alınan değişkenlere ait veriler aylık olduğu için söz konusu serilerin mevsimsel özellikleri nedeniyle mevsimsellikten arındırılması gerekmektedir. Census X12 yöntemi ile mevsimsellikten arındırılmış serilerin durağanlık sınama sonuçları Tablo 3'de verilmiştir.

	DYY		EİT	
	t-Statistic	Olasılık	t-Statistic	Olasılık
Kritik Değerler	-10.152	0.000	-7.595	0.000
1% level	-4.059		-4.059	
5% level	-3.458		-3.458	
10% level	-3.155		-3.155	

Tablo 3. Değişkenlere Ait Augmented Dickey-Fuller (ADF) Birim-Kök Test Sonuçları (Trendli ve Sabitli)

Tablo 3'deki ADF birim kök sınama sonuçlarına göre her iki değişken de seviye değerlerinde durağandırlar.

3.2 Granger Nedensellik Sonuçları

Çalışmada Türkiye'nin ulaştırma sektöründeki DYY girişleri ile bu sektördeki EİT arası ilişkiler Granger nedensellik testi ile inceleme konusu yapılmıştır. Eşitlik (2) ve (3)'ün tahminlerinden elde edilen bağımsız değişken katsayılarına uygulanan Wald testi sonuçlarına göre değişkenler arası nedensellik bulguları Tablo 4'de verilmiştir.

Boş Hipotezi	F İstatistiği	Olasılık	Gecikme Uzunluğu (m)	Gözlem Sayısı
EİT, DYY'ların Bir Nedeni Değildir	0.53914	0.5852	2	93
DYY, EİT'in Bir Nedeni Değildir	2.98292	0.0558		
EİT, DYY'ların Bir Nedeni Değildir	1.94170	0.1290	3	92
DYY, EİT'in Bir Nedeni Değildir	4.28428	0.0073		
EİT, DYY'ların Bir Nedeni Değildir	1.56362	0.1918	4	91
DYY, EİT'in Bir Nedeni Değildir	3.61210	0.0092		

Tablo 4. Ulaştırma Sektöründeki EİT ve DYY'lar Arası Nedensel İlişkiler

Tablo 4'deki bulgulara göre gecikme uzunluğunun 2, 3 ve 4 olarak belirlendiği her bir durumda ulaştırma sektöründeki DYY'lardan ulaştırma sektöründeki EİT'e doğru tek yönlü bir nedensellik söz konusudur. Daha açık bir ifadeyle Türkiye ekonomisinde ulaştırma araçları sektöründe gerçekleştirilen yabancı yatırımlar, ulaştırma araçları sektöründeki endüstri içi ticaretin önemli bir nedenidir. Ulaştırma araçları sektöründeki DYY'lardan endüstri içi ticarete doğru tek yönlü nedensellik ilişkisinin kuvveti gecikme uzunluğuna bağlı olarak değişmektedir. Tablo 4'deki bulgularda DYY'lardan endüstri içi ticaret üzerindeki istatistikî açıdan en büyük etki, gecikme uzunluğunun 3 olarak belirlendiği durumda yaşanmaktadır.

4 Sonuç ve Değerlendirme

Son yıllarda ülkelerin dış ticaret yapılarında ve ülkeler arası sermaye hareketlerinde önemli değişimler ve gelişmeler yaşanmıştır. Bu anlamda ülkeler arası ticaret aynı türden malların alınıp-satıldığı endüstri-içi ticaret ağırlıklı bir yapıya doğru evrilmeye başlamıştır. Aynı şekilde ülkelerin sermaye hareketlerine karşı daha açık olmalarını sağlayan finansal liberalizasyon ise ülkelerdeki doğrudan yabancı yatırımların önemini giderek artırmıştır. DYY'ların ülkelerin başta ekonomik büyümeleri, istihdam düzeyi, ücret seviyesi, ihracat ve ithalatı ve dolayısıyla ödemeler bilançosu üzerinde önemli etkileri ortaya çıkarması mümkündür. Bu çalışmada literatürde yeni yeni belirginleşmeye başlayan DYY'lar ile endüstri-içi ticaret arası ilişkiler ele alınmıştır.

Çalışmada Türkiye'nin en önemli ihracat sektörü olan Mortolu Taşıtlar ve Römorklarını da kapsayan ulaştırma araçları sektöründeki DYY'lar ile EİT arası ilişkiler Granger nedensellik testi ile araştırılmıştır. Çalışmadan elde edilen bulgular, ulaştırma araçları sektöründe yapılan DYY'lar'dan bu sektördeki EİT'e doğru tek yönlü bir nedenselliğe işaret etmektedir. Dolayısıyla çalışmadan elde edilen bulgulara göre Türkiye'nin ulaştırma araçları sektöründeki endüstri-içi ticaretin önemli bir nedeni, bu sektörde yapılan DYY'lardır.

Sonuç olarak 1980'li yıllardan sonra önemli ticari ve finansal liberalizasyonu gerçekleştiren Türkiye ekonomisinde ulaştırma araçları sektörü son yıllarda en önemli ihracat geliri sağlayan sektör konumuna gelmiştir. Bununla birlikte Türkiye'nin ulaştırma araçları sektöründeki ihracatının büyük bir kısmı DYY'lar vasıtasıyla Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı firmalar tarafından gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla ulaşım sektöründeki endüstri içi ticaret ağırlıklı bir yapının yaşanmasında DYY'ların etkisi önemlidir.

Kaynakça

- Andreosso ve Bassino, 2001. "Explaining The EU-ASEAN Intra-Industry Trade Through Japanese Foreign Direct Investment: The Case of High-Tech Industries", *Journal of the Asia Pacific Economy*, **Vol.6**, No:2, p.179-193
- Arip vd., 2012. "Assessing The Intra Industry Trade between United States and China in Manufacturing Sector", *International Journal of Business Research*, **Vol.12**, p.109-113.
- Başkol, 2005. "Endüstri-İçi Ticaret Teorisi Açısından Dış Ticaret Yapımızın Değerlemesi", *Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa.
- Fontagné ve Freudenberg, 1997. "Intra-Industry Trade: Methodological Issues Reconsidered". *CEPII Research Center*, **WP No: 1997-01**.
- Ertekin, 2007. "Sektörler İtibariyle Endüstri-İçi Ticaret ve İhracat-EİT İlişkisi Üzerine Bir Uygulama", *Dış Ticaret Müsteşarlığı*, 2007.
- Fukao vd., 2003. "Vertical Intra-Industry Trade and Foreign Direct Investment in East Asia", *Journal of the Japanese and International Economies*, **Vol.17**, No.4, p.468-506
- GRUBEL, ve Lloyd. "The Empirical Measurement of Intra-Industry Trade", *The Economic Record, The Economic Society of Australia*, **Vol.47**, p.494-517.
- (1971), s. 494 -517 Helpman, 1981. "International Trade in the Presence of Product Differentiation, Economies of Scale and Monopolistic Competition: A Chamberlin-Heckscher-Ohlin Approach". *Journal of International Economics*, Vol.11, p.305-340.
- Krugman, 1981. "Intra-Industry specialization and the gains from trade, *Journal of Political Economy*", **Vol.89**, p.959-973.
- Nilson, 1999. "Two-way Trade Between Unequal Partners: The EU and the Developing Countries", *Weltwirtschaftliches Archiv*, **Vol.135**, p.102-127.
- OECD, 2002. "Intra-Industry and Intra-Firm Trade and the Internationalisation of Production". *OECD Economic Outlook*, **Vol.71**, p.159-170.
- Okubo, 2007. "Intra-industry Trade, Reconsidered: The Role of Technology Transfer and Foreign Direct Investment", *The World Economy*, p.1855-1876.
- Sohn ve Zhang, 2005. "How Intra-Industry Trade is Related To Income Difference and Foreign Direct Investment in East Asia". *Asian Economic Papers*, **Vol.4, No.3**, p.143-156.
- İmşek, 2008. "Türkiye'nin Endüstri-İçi Dış Ticaretinin Analizi", Beta Yayınları, İstanbul.
- Thorpe ve Leitao, 2013. "Determinants of United States' Vertical and Horizontal Intra-Industry Trade", *Global Economy Journal*, **Vol.13(2)**, p.233-250.
- Uttama, 2011. "Spatial panel cointegration analysis on FDI-IIT-growth nexus in ASEAN", *International Conference on Sociality and Economics Development*, Vol.10, p.342-346.
- Wakasugi, 2007. "Vertical Intra-Industry Trade and Economic Integration in East Asia." *Asian Economic Papers*, **Vol.6**, 2007, p.26-45.
- Xing, 2007. "Foreign direct investment and China's bilateral intra-industry trade with Japan and the US", *Journal of Asian Economics*, **Vol.18**, p.685-700.
- Yoshida, vd.2009. "Vertical Intra-Industry Trade and Foreign Direct Investment between Japan and European Countries." *Atlantic Economic Journal*, **Vol. 37**, p.351-365.