KAYES

II. Uluslararası Kahramanmaraş
Yönetim, Ekonomi ve Siyaset Kongresi

2023 Hedefleri Doğrultusunda
Uluslararası Ticaret ve Lojistik

11 - 12 Nisan 2019

TAM METİN BİLDİRİ KİTABI

2nd International Kahramanmaraş
Management, Economics and Politics Congress

International Trade and Logistics
Towards Turkey's 2023 Goals

11th - 12th April 2019

FULL PAPER PROCEEDINGS BOOK

E-ISBN: 978-975-6497-28-9

KAYES 2019

II. ULUSLARARASI KAHRAMANMARAŞ YÖNETİM, EKONOMİ VE SİYASET KONGRESİ
11- 12 Nisan 2019
Kahramanmaraş/TÜRKİYE

II. INTERNATIONAL KAHRAMANMARAŞ MANAGEMENT, ECONOMY AND POLITICS CONGRESS
11-12 April 2019
Kahramanmaraş / TURKEY

KONGRE SEKRETARYASI

Arş. Gör. Burak UĞUR (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
Arş. Gör. Sefa ÖZBEK (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)

DİZGİ

Dr. Öğr. Üyesi Gülferah BOZKAYA (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)

E-ISBN 978-975-6497-28-9

Kongrenin bilim ve düzenleme kurulu bildiri sahiplerinin belirtmiş olduğu görüş ve düşünceler ile doğabilecek etik ihlallerinin sorumluluğunu kabul etmekle yükümlü olmayıp tam metin kitapçığında yer alan metinlerin sorumluluğu yazar(lar)ına aittir.

KAYES II YANACI KATILIMLAR LİSTESİ				
ÜLKE	ÜNİVERSİTE	YAZAR(LAR)	ÇALIŞMA	E-MAİL
1) SUDAN	University of Khartoum	Abdelaziz Albashir Abdallah Awadalbari	AN ECONOMETRIC MODEL OF THE DETERMINANTS OF SUDAN'S TRADE BALANCE (1984-2017)	abdelazizbashir90@uofk.edu Ezooman888@yahoo.com
		Dr. Abuel Gasim Mohamed Abuel Nour Associate	ISSUES IN INTERNATIONAL TRADE	abuelgasim1948@gmail.com
		Dr. Elwasila Saeed Elamin Mohamed	TRADE AND UNEMPLOYMENT IN SUDAN AND TURKEY: AN ARDL BOUNDS TEST COINTEGRATION APPROACH	elwasila.sem@gmail.com
		Hisham Mohamed Hassan Ali	TRADE, INCOME DISTRIBUTION AND INEQUALITY: SUDAN AND TURKEY IN COMPARATIVE PERSPECTIVE	hishamdr@yahoo.com
		Ibrahim Mohamed Ahmed Ali	THE IMPACT OF MONETARY AND REAL VARIABLE ON THE BEHAVIOR OF SUDAN BALANCE OF PAYMENTS AND BILATREAL TRADE BETWEEN SUDAN AND TURKEY (1990-2017)	port2002999@hotmail.com
		Prof. Samia Satti Osman Mohamad NOUR	PROSPECTS FOR TRANSITION TO A KNOWLEDGE-BASED ECONOMY AND TRANSFER OF KNOWLEDGE IN SUDAN AND TURKEY	
		Dr. Ebaidalla Mahjoub Ebaidalla Haj Ahmed	PATTERNS AND DETERMINANTS OF TRADE BETWEEN TURKEY AND AFRICA: EVIDENCE FROM STOCHASTIC FRONTIER GRAVITY MODEL	
		Dr. Ibrahim Abdelmoneim Subahi MOHAMED	MACROECONOMIC POLICY ENVIRONMENT FOR FOREIGN TRADE PROMOTION	
		Mr. Abdelaziz Albashir Abdallah AWADALBARI	AN ECONOMETRIC MODEL OF DETERMINANTS OF SUDAN'S BALANCE OF TRADE (1984-2017)	
2) YUNANİSTAN	Organik Bio-Cluster, President	Dimitritos Simeonidis	TEN STEPS TO SUCCESSFUL EXPORTING	dimsimeonidis@yahoo.gr
10) CEZAYİR	Dr. Moulay Tahar University	1) Dr. OMAR BELKHIR Djaoued 2) Mr. DERRAR Arslan 3) Mr. TCHOUAR Abdelkrim	LE ROLE DE LA COMMENICATION MARKETING DANS LES ENTREPRISES DE SERVICE ETUDE DE CAS : ECOLE DE FORMATION ISEC- TLEMCEN	(omarbelkheird@yahoo.fr) (arslan.derrar@gmail.com) (karimtchouar@hotmail.com)
	Tlemcen University	Abdelnacer BOUTELDJA	ON THE RELIABILITY OF BLACK MARKET EXCHANGE RATE: ANOTHER EVİDENCE FROM ALGERIA	
		Abderrezzak BEN HABIB	DETERMINANTS OF SOCIAL SECURITY FINANCING IN ALGERIA: A MARKETING APPROACH USING A LOGIT MODEL	

		Pr. Mohammed BENBOUZIANE	BIO-ECONOMY AND GROWTH IN MENA	
		JAWHAR KHELKHAL	LEGAL ISSUES RELATED TO THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY SEA: THE CASE OF OIL	
		PROF. DR. YAZID DELLAL	THE IMPORTANCE OF INCOTERMS AND THEIR IMPACT ON THE REGULATION OF INTERNATIONAL TRANSPORT FOR ALGERIA	
		RES. ASST. ELHOUARIA DAHMANI-ABDERREZZAQ BELHADRI	THE IMPACT OF LOGISTIC PERFORMANCE ON BILATERAL TRADE FLOWS IN THE GREATER ARAB FREE TRADE AREA (GAFTA)	
	?	1) SEYF EDDINE BENBEKHTI 2) ATTACHED PROFESSOR FETHI BENLEDGHEM 3) BOULILA HADJER	ISLAMIC FINANCIAL ENGINEERING AND SME FINANCING AS A KEY CELL IN THE TURKISH ECONOMY	
11) RUSYA	National Research State University of Nizhny Novgorod N.I	1) Ryzhov I. V., 2)BorodinaM.Yu.	TURKEY AND THE ARAB STATES	
3) KIRGIZİSTAN	Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi	1) Yrd.Doç.Dr. Seyil NAJİMUDİNOVA 2) Öğr. Gör.Dr. Narıngül MARGAZİEVA	İŞ YAPMA KOLAYLIĞI GÖSTERGELERİNDEN İŞE BAŞLAMA İNDEKSİ AÇISINDAN TÜRKİYE VE BAĞIMSIZ TÜRK CUMHURİYETLERİ ÜZERİNDE BİR KARŞILAŞTIRMA	seyil.najimudinova@manas.edu.kg naryngul.margaziyeva@manas.edu.kg

4)KAZAKİSTAN	L.N.Gumilev Avrasya Milli Üniversitesi	Doç Dr. Ainur NOGAYEVA	ÇİN'İN BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ VE ORTA ASYA	ainur_nogay@hotmail.com
5)HİNDİSTAN		Dr. Omair ANAS	THE FUTURE OF TURKEY'S ASIA POLICY	
6)RUSYA		Dr. Igor RYZHOV	TURKEY AND THE ARAB STATES	
7)MAKEDONYA		Aristeidis VLACHOS	EXPORT OF NORTH MACEDONIA/ AGRICULTURAL SECTORS	
8)POLONYA	University of Opole	Dr. Michal Piotr WANKE	KEY COMPETENCIES FOR INTERCULTURAL COOPERATION AND CONTACT THE ROLE OF LIBERAL ARTS UNIVERSITY EDUCATION FOR INTERNATIONAL CAREERS	
9)AZERBAYCAN	Azerbaycan Devlet İktisat Üniversitesi	Dr. Nazım JAFAROV	*RUSYA-TÜRKİYE İŞBİRLİĞİ VE KARABAĞ SORUNU*	

BİLİM KURULU

- Prof. Dr. Abdulkadir BAHARÇİÇEK (İnönü Üniversitesi Rektör Yardımcısı)
- Prof. Dr. Adnan ÇELİK (Selçuk Üniversitesi)
- Prof. Dr. Ahmet Burçin YERELİ (Hacettepe Üniversitesi)
- Prof. Dr. Ahmet GÜRBÜZ (Bingöl Üniversitesi)
- Prof. Dr. Ahmet KARADAĞ (İnönü Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dekanı)
- Prof. Dr. Ahmet YATKIN (Fırat Üniversitesi)
- Prof. Dr. Ali DANIŞMAN (Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi Rektör Yardımcısı)
- Prof. Dr. Ali ÖZDEMİR (Dokuz Eylül Üniversitesi)
- Prof. Dr. Anarkul URDALETOVA (Kırgızistan Manas Üniversitesi)
- Prof. Dr. Azmi YALÇIN (Çukurova Üniversitesi)
- Prof. Dr. Birol AKGÜN (Yıldırım Beyazıt Üniversitesi)
- Prof. Dr. Canan ÇETİN (Emekli Öğr. Üyesi)
- Prof. Dr. Erişah ARICAN (Marmara Üniversitesi)
- Prof. Dr. Ersan ÖZ (Pamukkale Üniversitesi)
- Prof. Dr. Fırat PURTAŞ (Gazi Üniversitesi, TÜRKSOY Genel Sekreter Yrd.)
- Prof. Dr. Fuat ERDAL (İstanbul Teknik Üniversitesi)
- Prof. Dr. Halit KESKİN (Yıldız Teknik Üniversitesi)
- Prof. Dr. Hasan BURAN (Trakya Üniveritesi)
- Prof. Dr. Hasan TUTAR (Sakarya Üniversitesi)
- Prof. Dr. Hüseyin AĞIR (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
- Prof. Dr. Houria YEKHLEF (Kazakistan Yabancı Diller ve Mesleki Kariyer Üniversitesi)
- Prof. Dr. İbrahim ÖRNEK (Kahramanmaraş Sütçü İmamÜniversitesi)
- Prof. Dr. Igor KRYUCHKOV (Rusya Federasyonu Kuzey Kafkasya Federal Üniversitesi)
- Prof. Dr. İsmail ÇEVİŞ (Pamukkale Üniversitesi)
- Prof. Dr. Kemal Can KILIÇ (Çukurova Üniversitesi)
- Prof. Dr. Kemal YILDIRIM (Anadolu Üniversitesi)
- Prof. Dr. M. Ensar YEŞİLYURT (Pamukkale Üniversitesi)
- Prof. Dr. Mahmut KARTAL (Cumhuriyet Üniversitesi)
- Prof. Dr. Mehmet ŞAHİN (Polis Akademisi, Güvenlik Bilimleri Enstitüsü)
- Prof. Dr. Mehmet TURAN (Çukurova Üniversitesi)
- Prof. Dr. Mohammad Kabir HASSAN (University of New Orleans- ABD)
- Prof. Dr. Mohamed BENBOUZIANE (University of Tlemcen- Algeria)
- Prof. Dr. Muharrem GÜNEŞ (Mustafa Kemal Üniversitesi)
- Prof. Dr. Muhsin KAR (Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Rektörü)
- Prof. Dr. Murat KASIMOĞLU (İstanbul Ticaret Üniversitesi)
- Prof. Dr. Mustafa AKAL (Sakarya Üniversitesi)
- Prof. Dr. Mustafa Doğan KARACOŞKUN (Kilis 7 Aralık Üniversitesi Rektörü)
- Prof. Dr. M. Serdar İSPİR (Pamukkale Üniversitesi)
- Prof. Dr. Nejat DOĞAN (Anadolu Üniversitesi)
- Prof. Dr. Nihat KÜÇÜKSAVAŞ (Beykent Üniversitesi)
- Prof. Dr. Pınar SÜRAL ÖZER (Dokuz Eylül Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dekanı)
- Prof. Dr. Ruhat YAŞAR (Kilis 7 Aralık Üniversitesi)
- Prof. Dr. Şaban NAZLIOĞLU (Pamukkale Üniversitesi)

- Prof. Dr. Sabri HİZMETLİ (Kazakistan Yabancı Diller ve Mesleki Kariyer Üniversitesi Rektörü)
- Prof. Dr. Sait Yüksel KAYGUSUZ (Uludağ Üniversitesi)
- Prof. Dr. Seyhan TAŞ (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
- Prof. Dr. Tamer KOÇEL (Emekli Öğr. Üyesi)
- Prof. Dr. Toğrul İSMAYIL (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
- Prof. Dr. Tony ROYLE (University of York)
- Prof. Dr. Veysel EREN (Mustafa Kemal Üniversitesi)
- Prof. Dr. Yusuf KARAKILÇIK (İnönü Üniversitesi)
- Doç. Dr. A. Haluk PINAR (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
- Doç. Dr. Ainur NOGAYEVA (Kazakistan - L. N. Gumilev Avrasya Milli Üniversitesi)
- Doç. Dr. Aslı ÖZDEMİR (Dokuz Eylül Üniversitesi)
- Doç. Dr. Aydın KAYABAŞI (Dumlupınar Üniversitesi)
- Doç. Dr. Aydın USTA (İnönü Üniversitesi)
- Doç. Dr. Azhar ABBAS (Pakistan Faisalabad Tarım Üniversitesi)
- Doç. Dr. Bülent ÖZ (Osmaniye Korkut ata Üniversitesi)
- Doç. Dr. Cemil ÇİFTÇİ (Pamukkale Üniversitesi)
- Doç. Dr. Damira COPAROVA (Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi)
- Doç. Dr. Ebru DEMİRCİ (İstanbul Üniversitesi, Dekan Yrd.)
- Doç. Dr. Elşen BAĞIRZADE (Azerbaycan Devlet İktisat Üniversitesi (UNEC))
- Doç. Dr. Gökhan TUNCEL (İnönü Üniversitesi)
- Doç. Dr. Hamza ALTIN (Bingöl Üniversitesi)
- Doç. Dr. İbrahim ALİYEV (Azerbaycan Turizm ve Menecment Üniversitesi)
- Doç. Dr. Mehmet Akif KİREÇCİ (Bilkent Üniversitesi)
- Doç. Dr. Mehmet KAHRAMAN (Mustafa Kemal Üniversitesi)
- Doç. Dr. Muhammad Amjad IQBAL (Pakistan Orta Pencap Üniversitesi)
- Doç. Dr. Reşat CEYLAN (Pamukkale Üniversitesi)
- Doç. Dr. Selim KAYHAN (Necmettin Erbakan Üniversitesi)
- Doç. Dr. Zübeyir BAĞCI (Pamukkale Üniversitesi)
- Asst. Prof. Dr. Elwasila MOHAMED (Sudan Hartum Üniversitesi)
- Asst.Prof. Dr. Omair ANAS (INDIA)
- Dr. Nazım CAFEROV (Azerbaycan Devlet İktisat Üniversitesi)
- Dr. Öğr. Üyesi Abdullah AYDIN (Mustafa Kemal Üniversitesi)
- Dr. Öğr. Üyesi Arif Selim Eren (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
- Dr. Öğr. Üyesi Aziz Belli (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
- Dr. Öğr. Üyesi Cem ENGİN (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
- Dr. Öğr. Üyesi Ferid ÖNDER (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
- Dr. Öğr. Üyesi Gülferah BOZKAYA (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
- Dr. Öğr. Üyesi Işıl Arpacı (İnönü Üniversitesi)
- Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Burhanettin COŞKUN (Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi)
- Dr. Öğr. Üyesi Mustafa GÜNALAN (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
- Dr. Öğr. Üyesi Osman AĞIR (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)

KONGRE DÜZENLEME KURULU

Onursal Başkan

Prof. Dr. Niyazi CAN (Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Rektörü)

Düzenleme Kurulu Başkanı

Prof. Dr. İbrahim ÖRNEK

Düzenleme Kurulu

- Doç. Dr. A. Haluk PINAR
- Doç. Dr. Hüseyin AĞIR
- Dr. Öğr. Üyesi Ferid ÖNDER
- Dr. Öğr. Üyesi Gülferah BOZKAYA
- Dr. Öğr. Üyesi Mustafa GÜNALAN
- Dr. Öğr. Üyesi Osman AĞIR
- Arş. Gör. Burak UĞUR
- Arş. Gör. Oğuz Emre BALKAR
- Arş. Gör. Sefa ÖZBEK
- Arş. Gör. Sena TÜRKMEN
- Arş. Gör. Tuğrul AVCI
- Esra KÜTÜKÇÜ
- Gül DERTLİ
- Onur ÇELİK
- Sibel ÇETİNER

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
Abdelaziz Albashir Abdallah Awadalbari *AN ECONOMETRIC MODEL OF THE DETERMINANTS OF SUDAN'S TRADE BALANCE (1984-2017)*……	1
Abdullah SOYSAL, Serpil ERKEK *SAĞLIK HİZMETLERİ SUNUMUNDA SURİYELİ HASTALARLA KARŞILAŞILAN SORUNLAR: GAZİANTEP İLİNDE BİR ARAŞTIRMA*……	13
Ainur NOGAYEVA *ÇİN'İN BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ VE ORTA ASYA*……	26
Ali KIRAÇ *KAHRAMANMARAŞ DONDURMA SEKTÖRÜNDE FAALİYET GÖSTEREN FİRMALARIN KURUMSAL KAPASİTELERİNİN ARTTIRILMASINDA YENİ BİR MODEL: DONDURMA ARGE MERKEZLERİNİN ÖNEMİ*……	38
Alpaslan ALKIŞ *İSLAM HUKUKUNDA ULUSLARARASI TİCARET İLKELERİ VE İSLAMİ FİNANS*	45
Arif Selim EREN, Cem ENGİN, Mesut BİLGİNER *PAMUK FİYATLARININ KAHRAMANMARAŞ'IN İTHALAT VE İHRACATINA ETKİSİNİN İNCELENMESİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA*……	62
Mustafa Hakan ŞİMŞEK, Aslı ÖZEN ATABEY, Nur Banu ATEŞ TÜRKİYE'NİN 2023 HEDEFLERİ DOĞRULTUSUNDA KATILIM BANKACILIĞI..	71
Ayşe ERYER, Suat ERYER *ENDÜSTRİ 4.0 VE TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ*……	84
Aslı ÖZEN ATABEY, Mustafa Hakan ŞİMŞEK, Nur Banu ATEŞ *TÜRKİYE'NİN 2023 HEDEFLERİ DOĞRULTUSUNDA YÜKSEK TEKNOLOJİ İHRACATINA YÖNELİK BİR DEĞERLENDİRME*……	97
Ayşe Nur ÇIRAK *YOKSULLUKLA MÜCADELEDE ENDÜSTRİ 4.0*……	106
Nur Banu ATEŞ, Aslı ÖZEN ATABEY, Mustafa Hakan ŞİMŞEK *TÜRKİYE'DE YER ALAN LOJİSTİK İŞLETMELERİNİN KURUMSAL VATANDAŞLIK ÇERÇEVESİNDE KURUMSAL SOSYAL SORUMLULUK ANLAYIŞLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ*……	114
Seyf Eddine BENBEKHTI, Fethi BENLEDGHEM, Hadjer BOULILA *INTERNATİONAL TRADE AND LOGİSTİCS TOWARD TURKEY'S 2023 GOALS*	127
Bünyamin ÖZLÜ, Ceyhun Can ÖZCAN, KÜLTÜREL MİRASIN *TURİZMDE KULLANIMI VE EKONOMİK ÖNEMİ; KONYA ÖRNEĞİ*……	144
Dimitritos SİMEONİDİS *TEN STEPS TO SUCCESSFUL EXPORTING*……	159
Dr. Abuel Gasim Mohamed Abuel Nour *ISSUES IN INTERNATIONAL TRADE*……	163
Osman AĞIR, Ahmet Furkan ARVAS	172

ENERJİ NAKİL HATLARI VE TÜRKİYE'NİN JEOPOLİTİĞİ……
Mustafa BAYLAN, Tuğçe KARAÇEVİRGEN
LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ……. 184
Ebrar CEYHAN
TÜRKİYE'NİN GÜMRÜK BİRLİĞİNE GEÇİŞ SÜRECİ VE SONRASINDAKİ GELİŞMELER…… 203
Şükrü YAPRAKLI, Elif KARA
KAHRAMANMARAŞ'IN LOJİSTİK MERKEZ POTANSİYELİNİN SWOT ANALİZİ İLE İNCELENMESİ…… 215
Elwasila Saeed Elamin MOHAMED
TRADE AND UNEMPLOYMENT IN SUDAN AND TURKEY: AN ARDL BOUNDS TEST COINTEGRATION APPROACH…… 233
Emine Vasfiye KORKMAZ, Bahattin GÖZÜBENLİ, Yaşar KORKMAZ
DEMİR ÇELİK SEKTÖRÜNDEKİ LOJİSTİK UYGULAMALARI……. 262
Enver ARPA
TÜRKİYE- AFRİKA KALKINMA İŞBİRLİĞİ VE YARATTIĞI FIRSATLAR……. 269
Erdal YALÇIN
TÜRKİYE'NİN 2007-2018 YILLARI ARASINDAKİ LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ'NİN 2023 HEDEFLERİ DOĞRULTUSUNDA İNCELENMESİ……. 280
Ahmet BÜYÜKŞALVARCI, Eylül ARSLAN
YEREL FESTİVALLERİN ŞEHİR MARKALAŞMASINDAKİ ETKİLERİ: ULUSLARARASI KONYA MİSTİK MÜZİK FESTİVALİ ÖRNEĞİ…… 294
Ferid ÖNDER
TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNİN SEÇİLMİŞ ÜLKELER BAZINDA DEĞERLENDİRİLMESİ…… 302
Feriz ERDEN, Nursaç DEĞERLİ, Burcu SÖNMEZ
TÜRKİYE'NİN ÜYESİ OLDUĞU ULUSLARARASI KURULUŞLAR……. 314
Gülferah BOZKAYA, Yeşim AYTOP
DONDURULMUŞ GIDA SEKTÖRÜNDE LOJİSTİK UYGULAMALARI…… 333
Hacı Hayrettin TIRAŞ
SERBEST BÖLGELERİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE VE DIŞ TİCARETİNE OLAN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ…… 338
Hasan Hüseyin YİĞİT, Aykut SEZGİN, Enbiya MERAL
TÜRKİYE'DE YAŞANABİLİR KENT OLMA BOYUTLARININ MEKÂNSAL OTO KORELASYON TESTLERİ KULLANILARAK İNCELENMESİ…… 358
Hisham Mohamed Hassan ALİ
TRADE, INCOME DISTRIBUTION AND INEQUALITY: SUDAN AND TURKEY IN COMPARATIVE PERSPECTIVE…… 372
Hüseyin AĞIR
İSTATİSTİK GÖSTERGELERLE TÜRKİYE İHRACATININ BETİMSEL ANALİZİ…… 396
Ibrahim Mohamed Ahmed ALİ
THE IMPACT OF MONETARY AND REAL VARIABLE ON THE BEHAVIOR OF SUDAN BALANCE OF PAYMENTS AND BILATREAL TRADE BETWEEN SUDAN AND TURKEY (1990-2017)…… 411
İbrahim ÖRNEK, Sena TÜRKMEN, Dilek ATILGAN
453

İHRACATA DAYALI BÜYÜME HİPOTEZİ: YÜKSELEN PİYASA EKONOMİLERİ ÜZERİNE BİR UYGULAMA……..
İbrahim ÖZMEN, Mustafa GERÇEKER, Mehmet MUCUK
CARİ İŞLEMLER DENGESİ VE İŞSİZLİK ARASINDAKİ İLİŞKİ:ÜST-ORTA GELİR GRUBU ÜLKELERİ ÖRNEĞİ…… 464
Levent SEZAL
2023 HEDEFLERİ KAPSAMINDA TÜRKİYE'DE LOJİSTİK HİZMETLERİNİN GELİŞİMİ VE TÜRKOĞLU LOJİSTİK MERKEZİNİN KAHRAMANMARAŞ TİCARETİNE ETKİSİ…….. 473
Mecbure ASLAN, Mustafa TAŞLIYAN, Tuncay KAZANCI
LOJİSTİKTE YEREL DÜŞÜNÜP KÜRESEL HİZMET SUNMAK, YERELDEN ULUSLARARASI TİCARETE BİR İŞLETME ÖRNEĞİ: K LOJİSTİK…….. 490
Mehmet Akif KARA
TÜRKİYE'DE BÖLGESEL DÜZEYDE İHRAÇ ÜRÜNLERİNDEKİ UZMANLAŞMA YA DA ÇEŞİTLENMENİN ANALİZİ…… 500
Mehmet Ragıp GÖRGÜN
KOMBİNE TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ VE TÜRKİ CUMHURİYETLERE YAPILAN TAŞIMALARDA KOMBİNE TAŞIMACILIĞIN KULLANILMASI…… 510
Mehmet Said AYDEMİR, Ayşe KARAKAYA
TÜRKİYE'DE HİZMETE AÇILAN LOJİSTİK MERKEZLER…… 524
Mehtap KARAYAZI
TÜRKİYE'NİN SERBEST TİCARET ANLAŞMALARI VE DIŞ TİCARETE ETKİSİ….. 542
Osman AĞIR, Memmed MEMMEDLİ
HAZAR HAVZASI ENERJİ KAYNAKLARININ NAKLİNDE AZERBAYCAN'IN ROLÜ VE ÖNEMİ…….. 556
Osman AĞIR, Meram TATLI
HAZAR HAVZASI ENERJİ NAKİL HATLARININ TÜRKİYE'NİN JEOPOLİTİĞİNE ETKİLERİ…… 565
Miray SOLAK, Mehmet KOYUNCULAR
ULUSLARARASI TİCARETTE BANKACILIĞIN ROLÜ…….. 575
Muhammed Zekeriye ELHAMMED
ف للحرب الاقتصادية و الاجتماعية سورياالآثار…… 583
Mustafa BAYLAN, Esma KARAKIZ
TÜRKİYE'NİN SEÇİLMİŞ ÜLKELERLE TİCARETİNİN ANALİZİ…… 588
Mustafa DOĞAN
İL BAZINDA AFET LOJİSTİĞİ: KOCAELİ İLİ ÖRNEĞİ…… 605
Burak KARAKUŞ, Mustafa METE
TÜRK DÜNYASINA MENSUP ÜLKELERİN LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ BAKIMINDAN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ…… 620
Nalan IŞIK, Atınç OLCAY
OECD ÜLKELERİNDE EKONOMİK BÜYÜME, DIŞ TİCARET VE TURİZM ARASINDAKİ NEDENSELLİK İLİŞKİSİ…….. 638
Nazlı YETİMOĞLU, Ayşe Nur ÇIRAK
KAYIT DIŞI İSTİHDAM OLGUSU VE TÜRKİYE'DE UYGULANAN MÜCADELE POLİTİKALARI…….. 652
Neşe ALGAN, Murat BAYRAKTAR
TEDARİK ZİNCİRİNDE DİJİTAL DÖNÜŞÜM…….. 663
Omar Belkhır DJAOUED, Derrar ARSLAN, Tchouar ABDELKRİM

LE ROLE DE LA COMMENICATION MARKETING DANS LES ENTREPRISES DE SERVICE ETUDE DE CAS: ECOLE DE FORMATION ISEC-TLEMCEN…… 671
Osman AĞIR, *Özkan AYIK*
RUSYA VE İRAN ARASINDAKİ SİYASİ İŞBİRLİĞİNİN İKİ ÜLKE DIŞ TİCARETİNE ETKİLERİ…… 687
Ryzhov I. V., BorodinaM.Yu.
TURKEY AND THE ARAB STATES…… 698
Selvi YILDIRIM, Hüseyin AĞIR
CARİ İŞLEMLER DENGESİ İSTATİSTİKLERİ: ÜLKELERARASI BİR KARŞILAŞTIRMA…… 703
Sena TÜRKMEN, Hüseyin AĞIR
MAKROEKONOMİK DEĞİŞKENLERİN ZAMAN SERİSİ ÖZELLİKLERİNİN İNCELENMESİ…… 715
Seyhan TAŞ, Burak UĞUR
DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM GİRİŞLERİNİN İHRACAT ÜZERİNE ETKİLERİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ…… 724
Seyhan TAŞ, Sefa ÖZBEK, Mustafa NAİMOĞLU
REEL DÖVİZ KURU DEĞİŞİMLERİNİN DIŞ TİCARETE ETKİSİ: TÜRKİYE İÇİN AMPİRİK BİR ANALİZ…… 736
Seyil NAJİMUDİNOVA, Narıngül MARGAZİEVA
İŞ YAPMA KOLAYLIĞI GÖSTERGELERİNDEN İŞE BAŞLAMA İNDEKSİ AÇISINDAN TÜRKİYE VE BAĞIMSIZ TÜRK CUMHURİYETLERİ ÜZERİNDE BİR KARŞILAŞTIRMA…… 748
Soner KÜNÇ, Süleyman ÇELİK, Tayfur BAYAT
TÜRKİYE EKONOMİSİ İÇİN FELDSTEIN-HORIOKA HİPOTEZİ GEÇERLİLİĞİNİN SINANMASI: 1980-2016 DÖNEMİ KOENTEGRASYON ANALİZİ…… 760
Süleyman ÇELİK, Soner KÜNÇ, Tayfur BAYAT
TÜRKİYE'DE PARA POLİTİKASI, TALEP ve DÖVİZ KURU ŞOKLARININ EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNE ETKİLERİNİN ANALİZİ…… 770
Özgür KARAGÜLLE, Erdal KILIÇ
TÜRKİYE'NİN TİCARİ EKONOMİK VE DİPLOMATİK HEDEFLERİ DOĞRULTUSUNDA HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN ANALİZİ……. 779
Mehmet GÜNEŞ,
ÇİN KENDİ HALKINI "DANG'AN" MODELİ VE DİĞER HALKLARI "BİR KUŞAK BİR YOL" PROJESİ İLE NEREYE GÖTÜRÜYOR? …… 794
Esma GÜLTEKİN, İzzet TAŞAR, Tayfur BAYAT
EN*ERJİ TÜKETİMİ-KARBONDİOKSİT EMİSYONU İLİŞKİSİNİN EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNDEKİ ETKİSİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ İÇİN ANALİZİ*…… 806
Esma GÜLTEKİN, İzzet TAŞAR, Tayfur BAYAT
KARBON EMİSYONU YAKINSAMA ANALİZİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ…… 814
Esma GÜLTEKİN, İzzet TAŞAR, Tayfur BAYAT
TÜRKİYE FİNANSAL GELİŞME VE EKONOMİK BÜYÜME ARASINDAKİ İLİŞKİNİN NEDENSELLİK TESTLERİ İLE ANALİZİ…… 822

Esma GÜLTEKİN, İzzet TAŞAR, Tayfur BAYAT 830

TÜRKİYE'DE AR-GE HARCAMALARININ EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNDEKİ ETKİSİNİN NEDENSELLİK ANALİZİ İLE İNCELENMESİ……
Esma GÜLTEKİN, İzzet TAŞAR, Tayfur BAYAT
TÜRKİYE'DE DÖVİZ KURU GEÇİŞ ETKİSİNİN GEÇERLİLİĞİ…… 837
Esma GÜLTEKİN, İzzet TAŞAR, Tayfur BAYAT
TÜRKİYE'DE FİSHER ETKİSİNİN GEÇERLİLİĞİNİN TEST EDİLMESİ: SİMETRİK VE ASİMETRİK REGRESYONLARDAN KANITLAR…… 847
Tuba İSPİR, Cansu ÖZTÜRK, Yunus BALI
TÜRKİYE'NİN D8 ÜLKELERİ İLE DIŞ TİCARETİ…… 855
Tuğba KONUK, Ayşe ERYER
E- TİCARET SEKTÖRÜNÜN TÜRKİYE'DEKİ GELİŞİMİ…… 866
Uğur SEFİL, Nida ÖZDOĞAN
KENTSEL PLANLAMANIN ENERJİ LOJİSTİĞİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: YATAY VE DİKEY KENTLEŞME KARŞILAŞTIRMASINA BAĞLI OLARAK ABONE SAYISINDAKİ DEĞİŞMELERİN ELEKTRİK ENERJİSİ TÜKETİM TAHMİNİNİN YAPILMASI VE ELEKTRİK DAĞITIMININ SAĞLANMASINA GETİRDİĞİ ZORLUKLAR ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA…… 879
Ümmügül TEKEREK
DÜNYA TİCARETİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ…… 893
Yunus AÇCI, Reyhan CAFRI
DIŞ TİCARET, BÜYÜME VE ÇEVRE ETKİLEŞİMİ BAĞLAMINDA KİRLİLİK SIĞINAĞI HİPOTEZİNİN GEÇERLİLİĞİ: ASİMETRİK NEDENSELLİK ANALİZİ…. 900
Yunus Emre KÖK, Okan EROL, Ömer Faruk AYDIN
ULUSLARARASI LOJİSTİK FAALİYETLERİNİN TÜRKİYE DIŞ TİCARETİ ÜZERİNE ETKİLERİ…… 912
Ayşe Esra PEKER , Özge TEKBAŞ , Esra Gözde EREN
TÜRKİYE'DE CO2 EMİSYONU İLE EĞİTİM DÜZEYİ ARASINDAKİ EŞBÜTÜNLEŞME İLİŞKİSİ …… 927
Ayşe Esra PEKER , Ayşe BOYRAZ , Ayşe Nur AKPINAR
SURİYE'Lİ SIĞINMACILARIN TÜRKİYE'DE SAĞLIK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: ELAZIĞ İLİ ÖRNEĞİ…… 941

AN ECONOMETRIC MODEL OF THE DETERMINANTS OF SUDAN'S TRADE BALANCE (1984-2017)

Abdelaziz Albashir Abdallah Awadalbari
Dept. Econometrics and Social Statistics, Faculty of Economic and Social Studies,
University of Khartoum, Sudan
Email: abdelazizbashir90@uofk.edu
Ezooman888@yahoo.com

Abstract

This study examines the short- and long-run relationships between trade balances, gross domestic product, money supply and exchange rate of the Sudanese economy. Using the of bounds testing approach to test the co-integration, Used error correction model in the framework of autoregressive distributed lag (ARDL) to verify the existence of a relationship in the long-run equilibrium between the trade balance and its determinants during the period from 1984 to 2017. The empirical results showed that trade balance and its determinants are co-integrated. Results also pointed out that both money supply and exchange rate had significant positive impact on trade balance in long-run, whereas gross domestic product impacted negatively on trade balance in Sudan.

Keywords: *trade balance, gross domestic product, money supply, exchange rate autoregressive distributed lag (ARDL), bound test, Sudan.*

1. Introduction:

Studying the determinants of the trade balance has been the subject of plenty of research works during the past decades. Despite the fact that economic theory considers several factors that affect trade balance, such as real exchange rate, real domestic income, foreign direct investment, foreign income, private consumption government expenditure and money supply, most empirical works emphasized the role of exchange rate (Alhanom, 2016). Exchange rate devaluation is one of the adjustment and stabilization policies for improving trade balance and strengthening international competitiveness (Salmasi, 2013). Depreciation of the currency has great impacts on trade balance but the impact may vary probably due to different levels of economic development (Ng, Har, & Tan, 2008).

Trade balance is the difference between the monetary value of exports and imports in an economy over a certain period of time. If the exports' value are more than imports one; negative balance is called a trade deficit or informally called trade gap. Trade deficits are linked to economic development due to imports of capital goods, raw materials, intermediate products among others (Kennedy, 2013).

The main objectives of this paper, therefore, aim at using the autoregressive distributed lag (ARDL) in order to test co-integration as well as error correction model (ECM) to determine whether there is evidence of a relationship between trade balance, gross domestic product, money supply and exchange rate in the long-run and short run with regard to Sudanese economy.

The paper is organized as follows: the next section outlines the performance of Sudan's Trade Balance. Section three reviews a brief literature review. Section four presents the data and estimation methodology. The empirical results of ARDL model will be discussed in section five. Section six ends with conclusion and some policy recommendations.

2. Sudan's Trade Balance:

Like many other developing countries, Sudan's Trade Balance has continuously remained in deficit except for six years 2000, 2001, 2007, 2008, 2010, and 2011 when it recorded US$ 255m, US$ 113m, US$ 103.8m, US$ 2319m, US$ 1359.5m, and US$ 424.7m respectively (see figure 1). The high surplus recorded in 2008 as a result of a high decrease in machinery and equipment imports by 4.3%. Manufactured goods imports decreased by 0.2%. Furthermore, the items, means of transport, textiles and beverages and tobacco imports decreased by 23.8%, 5.1% and 5.0% respectively. In 1984, Sudan's Trade deficit was US$188.5m in average. It continued to increase every 15 years reaching a peak of US$4056.2m, US$5102m and US$5229.8m in 2012, 2017, and 2016 respectively in that order and US$6340.1m in 2015. In 2015 Sudan recorded a trade deficit of US$6340.1m from US$5229.8m recorded in 2016, as a result of a decreased in the value of imports by 12.5%.

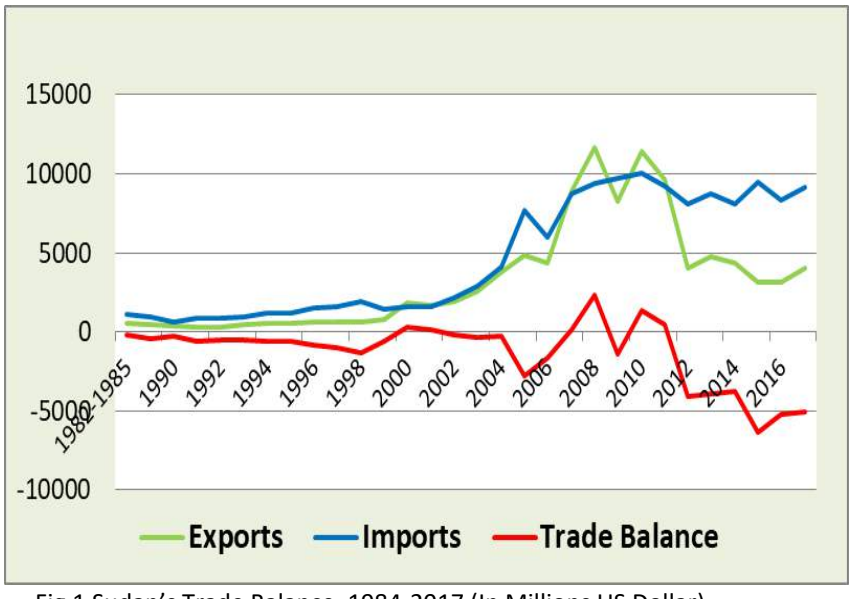


Fig.1 Sudan's Trade Balance, 1984-2017 (In Millions US Dollar)

3. Literature Review:

Different studies and research were done by academics and policy makers with regard to the trade balance and its determinants. Most of these studies showed different results about the determinants of the trade balance. Ali (2017), for example, investigated

the factors that determine the Sudan's trade balance in the long and the short-run using autoregressive distributed lag (ARDL) approach. His study indicated that the devaluation /depreciation of domestic currency increases the cost of local as well as imported production inputs which lead to an increase in total imports and then deteriorates the balance of trade. Also, Miles (1979) examined the relationship between devaluation and both the trade balance and the balance of payments for 16 devaluations of 14 countries in the 1960s. Using several tests involving both the seemingly unrelated and pooled cross-section time series regression techniques. His empirical results provided that the adjustment to devaluation is essentially monetary in nature, involving only a portfolio stock adjustment. Stucka (2004) investigated the impact of permanent exchange rate depreciation on the merchandise trade balance employing a reduced form model. The model was estimated using auto regressive distributed lag (ARDL). His study demonstrated evidence of the J-curve effect in Croatia. The increase of the trade balance deficit as a consequence of the J-curve effect is estimated to be between 2.0 percent and 3.3 percent. Duasa (2007) investigated the relationships between trade balance, RERs, income and money supply for the economy of Malaysia using the ARDL co-integration approach. Finding revealed evidence of a long-run relationship between trade balance and income and money supply variables but not between trade balance and real exchange rate.

Likewise, Kakar, Kakar, and Khan (2010) examined the same relationship in the case of Pakistan's economy using autoregressive distributed lag (ARDL). They found a stable long-run relationship between the trade balance and income, money supply, and exchange rate variables. Ray (2012) study employed Johansen co-integration test and Vector Error Correction Model (VECM) to examine the role of various determinants like real effective exchange rate, domestic consumption, FDI and foreign income on balance of trade in determining short-and-long-run trade balance behavior for India. He found out that long-run as well as short-run causality existed among different macro-economic variables like real effective exchange rate, FDI, domestic consumption. Saruni (2007) examined major factors that influenced the trade balance in Tanzania from 1970 to 2002 using OLS approach and that his study revealed that the main contributing factors were government expenditure, FDI, and private consumption.

Studies, on the other hand, also explored the relationship between the trade balance and exchange rate. For instance, Ng et al. (2008) explored the relationship between trade balance and exchange rate in Malaysia using Unit Root Tests, Cointegration techniques, Engle Granger test, Vector Error Correction Model (VECM), and impulse response analyses. Findings suggested that the real exchange rate was an important variable to the trade balance, and devaluation will improve trade balance in the long run (Marshall-Lerner condition). Yazici and Qamarul Islam (2012) indicated that the exchange rate, depreciation of domestic currency had a statistically significant negative effect on Turkish Agricultural Trade Balance. Trinh (2012) studied the impact of exchange rate on trade balance of Vietnam in short- and long-run and found out that the trade balance improves when the real exchange rate depreciates. Kennedy (2013)

employed Johansen co-integration approach and Error correction modeling (ECM) to examine the long run and short-run determinants of trade deficit. His study showed that the real exchange rate depreciations improved the trade balance in a strong and significant way. Chiloane, Botha, and Pretorius (2014) argued that a depreciation in the domestic currency results in a deterioration in the manufacturing trade balance in the short run, and that this is followed by an improvement in the long run. Nevertheless, Shah and Majeed (2014) argued that Marshal-Lerner Condition for trade balance does not hold. In the same vein, Bahmani-Oskooee and Brooks (1999) also argued that a real depreciation of the dollar had a favorable long-run effect the U.S. trade balance with her six trading partners (Canada, France, Germany, Italy, Japan, and U.K.).

4. Methodology and Data:

Usually, trade balance is measured by the difference of value of total exports and value of total imports. In this study, trade balance is measured as the ratio of export value (X) to the import value (IM). The ratio of X to IM (i.e. X/IM) or its inverse has been widely used in many empirical investigations of trade balance and its determinants (Bahmani-Oskooee & Brooks, 1999); (Cheong Tang, 2008); (Ali, 2017). Bahmani-Oskooee and Kantipong (2001) claims that there are three reasons why recent studies have defined the trade balance as ratio of exports over imports. First, it enables researchers to express the trade balance in logarithm so that the first differenced variables reflect the rate of change in each variable. Second, the ratio measure is not sensitive to units of measurement. Finally, the ratio measure reflects the trade balance in real or nominal terms. Gross domestic product (GDP) is used as a proxy for income, M_2 for money supply and EX for exchange rate[1]. The trade balance model takes the following form:

$$TB_t = \beta_1 GDP_t + \beta_2 M_{2t} + \beta_3 EX_t + \mu_t \quad (1)$$

Where, μ_t are the error term capturing unexplained factors in the trade balance and assumed to be a white-noise process.

According to the classical theory, the sign of β_1 could be either positive or negative. If the estimate of β_1 is expected to be negative which means that an increase in Sudan real income. GDP, increases imports volume. However, if the estimate of β_1 would be expected to be positive which means that an increase in GDP is due to an increase in the production of import-substituted goods (Ng et al., 2008). With regard to the sign of β_2, it is expected to be negative; decreases in money supply will improve the trade balance. Nonetheless, the sign of β_3 is expected to be positive as the increase in exchange rate (i.e., defined as the number of units of domestic currency against US Dollar) implies a devaluation or depreciation of domestic currency and thus improvement (increase) in trade balance.

In the terms of the methodology, this study employs the Autoregressive Distributed Lag Model (ARDL) of (Pesaran, Shin, & Smith, 1996); (Pesaran, 1997); (Pesaran & Shin, 1998) and (Pesaran, Shin, & Smith, 2001) in estimating equation (1). This method is also popularly referred to as the Unrestricted Error Correction Model (UECM) or Bound Test given that its procedure is more suitable than another method for small

[1] Exchange rate is defined as domestic price of foreign currency.

sample size. The procedure allows the combination of a series of different orders of integration, I(0) or I(1). The ARDL approach consists of estimating the following equation:

$$\Delta TB = \beta_0 + \sum_{i=1}^{n} \alpha_i \Delta TB_{t-i} + \sum_{i=0}^{n} \delta_i \Delta GDP_{t-i} + \sum_{i=0}^{n} \omega_i \Delta M2_{t-i} + \sum_{i=0}^{n} \rho_i \Delta EX_{t-i} + \gamma_1 TB_{t-i} + \gamma_2 GDP_{t-i} + \gamma_3 M2_{t-i} + \gamma_4 EX_{t-i} + \varepsilon_i \ldots\ldots (2)$$

Where n stands for the lag length and Δ is the difference operator.

The first part of the equation (2) with operators represents the short-run parameters, whereas the last part without operators represents the long- run parameters. The Wald F-statistic is used to test for co-integration, by testing the null hypothesis of $\gamma_1 = \gamma_2 = \gamma_3 = \gamma_4 = 0$. If the null hypothesis is rejected, then there is long-run relation between variables, but it is accepted, there is not any long-run relation between variables.

Two sets of critical values are generated. One set refer to I(1) series and the other for I(0) series. Here, the critical values for I(1) series are referred to as the upper bound critical values while the critical values for I(0) series are referred to as lower bound critical values. When the calculated F-statistic is greater than the upper bound critical values, the null hypotheses of no co-integration is rejected and when the calculated F-statistic is lower bound critical values, the null hypotheses of no co-integration is not rejected (Ghorbani & Motallebi, 2009). When the calculated F-statistics falls between the two critical bound values I(1) and I(0), the result is considered inconclusive (Pesaran et al., 2001).

Once a long run relationship (co-integration) is confirmed, the following long-run model (Equation 3) is estimated,

$$TB = \beta_1 + \sum_{i=1}^{n} \alpha_i TB_{t-i} + \sum_{i=0}^{n} \delta_i GDP_{t-i} + \sum_{i=0}^{n} \omega_i M2_{t-i} + \sum_{i=0}^{n} \rho_i EX_{t-i} + \varepsilon_i \ldots\ldots (3)$$

The selection of the lag length of different variables of the above model can be done via different criteria such as FPE (Final prediction error), AIC (Akaike Information Criterion), SBC (Schwarz Bayesian Criterion), and HQ (Hannan and Quinn).

The ARDL specification of the short-run dynamics can be derived by constructing an ECM of the following form:

$$\Delta TB = \beta_2 + \sum_{i=1}^{n} \alpha_i \Delta TB_{t-i} + \sum_{i=0}^{n} \delta_i \Delta GDP_{t-i} + \sum_{i=0}^{n} \omega_i \Delta M2_{t-i} + \sum_{i=0}^{n} \rho_i \Delta EX_{t-i} + \theta ECM_{t-1} + \varepsilon_i \ldots\ldots (4)$$

Where ECM_{t-1} is the error correction term and θ is the speed of adjustment parameter.

To make sure about the goodness of the selected model, tests of serial correlation, normality, and hetroscedasticity associated with the model were used. The structural stability test is conducted by employing the cumulative residuals (CUSUM) and the cumulative sum of squares of recursive residuals (CUSUMSQ). If the plot of the CUSUM and CUSUMSQ remains within the boundaries of the 5 percent critical bound, the null hypothesis of all coefficients are stable cannot be rejected (Ali, 2017).

The data used to estimate the model consist of annual observations for Sudan for the period 1984- 2017. The data employed in this study are secondary in nature and sources from which these are collected are mainly the annual reports of Central Bank of Sudan and Sudan Central Bureau of Statistics (CBS).

5. Empirical Results:

5.1 Unit Root Tests:

Before testing the co-integration relationship, the study examined stationarity using the Augmented Dickey-Fuller (ADF) and Phillips Perron (PP) tests. These two tests applied to each individual series which consist of running the variable at their levels, first difference, and with option of intercept and trend. The results in Table 1 show that there is a mixture of I(1) and I(0) of underlying regressors and therefore the ARDL testing could be proceeded with.

Trade balance (TB), exchange rate (EX) and money supply (M2) are stationary in their first difference I(1), while gross domestic product (GDP) is stationary in their level I(0).

Table1. Augmented Dickey-Fuller and Phillips-Perron Test Results for stationarity of Variables

Variables	ADF Test Statistic			PP Test Statistic		
	none	Intercept & no trend	Intercept & trend	none	Intercept & no trend	Intercept & trend
	Level					
TB	-0.92	-2.40	-2.35	-0.70	-2.41	-2.46
GDP	5.34**	5.18*	4.63***	22.37**	19.75**	15.01**
M_2	-0.02	-0.16	1.01	9.09**	8.17*	6.52***
EX	0.77	-0.15	-2.37	2.37	0.89	-1.19
	First difference					
ΔTB	-5.24**	-5.16**	-5.12**	-6.55**	-6.41**	-7.44**
ΔGDP	2.86	2.08	0.37	2.35	1.56	-5.42
ΔM_2	5.61**	5.42**	4.94**	4.76**	5.26**	6.24*
ΔEX	-1.61***	-2.49	-2.83	-1.65***	-2.16	-2.35

Source: author's calculations. *, **, ***mean significant at 1%, 5% and 10%, respectively.

5.2 Lag Selection:

Table 2 reveals the results of the optimum lag selection and that all criteria suggest lag two for the annual data. Although the ARDL automatically selects the optimum lag structure during estimation, it has become traditional to check optimum lags before estimation.

Table 2 lag selection

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	-804.225	NA	1020000000000000 00	50.51407	50.69729	50.5748
1	-654.916	251.9587	24800000000000	42.18227	43.09835	42.48592
2	-623.816	44.70612 *	10200000000000*	41.23852 *	2.88748*	41.78511*

Source: author's calculations.*, denotes optimum lag selected.

5.3 Result of the Bound Test (Co-integration Test):

Table 3 presents the results of the bounds test for model of Sudan's trade balance. As can be seen from this table, the calculated F-statistic (F-statistic=5.1) is higher than the upper bound critical value at a 5% level of significance (4.35), using a restricted intercept and no trend as reported by (Pesaran et al., 2001). This implies that the null hypothesis of no co-integration cannot be accepted at the 5% level; therefore, there is a co-integrating relationship among the variables. The study, thus, proceeds to derive the long and short run estimates of the ARDL model having rejected the null hypothesis of no co-integration.

Table 3 Bound Test Result

	Critical Value Bounds		
	Significance level	**I(0) Bound**	**I(1) Bound**
F-statistic = 5.1	10%	2.72	3.77
	5%	3.23	4.35
	2.50%	3.69	4.89
	1%	4.29	5.61

Source: author's calculations.

5.4 Long-run Estimation of the Trade balance:

Table 4 reports the regression of the long-run relationship. It is obvious from Table 4 that in the long-run, exchange rate and money supply had positive effects while gross domestic product had negative effect on trade balance.

The coefficient of gross domestic product (GDP) is significant and negative as expected, which means that an increase in Sudan real income. GDP increases imports volume and thus worsen the trade balance.

The coefficient of money supply had the wrong sign but statistically significant at 5% level. This implies that the trade balance of Sudan worsen as money supply increases. The sign of the money supply variable is inconsistent with the monetary approach to trade balance. The rise in domestic income increases the demand for money and will therefore increase exports and improve the trade balance (Kakar et al., 2010).

As expected that the coefficient of the exchange rate is positive and significant, the sign of exchange rate variable is consistent with economic theory. The theory indicates that depreciation in domestic currency encourages export by lowering the foreign price of exports and also encourages the flow of foreign direct investment which in turn increases the demand for imported inputs; accordingly, trade balance will improve.

Table 4 long-run model

	Independent variables		
	GDP	**M2**	**EX**
Dependent variable: TB	-0.000011** (0.0037)	0.000056** (0.0064)	0.204601** (0.0023)

Source: author's calculations. P-value in parentheses, Significant at 5% level.

5.5 Short-run Estimation of the Trade balance:

Table 5 shows the results of the error correction model (ECM) for trade balance. Most of the coefficients in the short run are significant, except money supply.

The coefficient of gross domestic product (GDP) is significant and negative as expected. This coefficient suggests that a 1% rise in GDP keeping the other variables constant, leads to a reduction in trade balance over time by 0.00000325 percentage points. The negative sign of the coefficient of this variable supports the Keynesian view that income increases will encourage citizens to buy more imported goods and thus worsen the trade balance. Similar result was found by (Duasa, 2007). As far as the money supply is concerned, the study revealed that money supply was negative and statistically insignificant.

The coefficient of the exchange rate had the wrong sign but statistically significant at 1% level. This finding was supported by (Ali, 2017) who argued that devaluation/depreciation of domestic currency increases the cost of local as well as imported production inputs which leads to an increase in total imports and then deteriorates the balance of trade.

The estimated coefficient of the ECM_{t-1} (-0.72) indicated that the deviation from the long-term equilibrium is corrected by 72% over each year.

Table 5 Error Correction Representation for the selected ARDL-Model:

Variable	Coefficient	t-Statistic	p-value
D(TB(-1))	0.374081	2.320861	0.0295**
D(GDP)	-0.00000325	-1.900655	0.07***
D(M2)	-0.00000165	-0.492227	0.6272
D(EX)	-0.501846	-4.202923	0.0003**
ECM_{t-1}	-0.723333	-4.984196	0.0000**
R2=0.51 Adjusted. R2=0.44	Durbin-Watson Statistics =2.13		

Source: author's calculations. *, **, ***mean significant at 1%, 5% and 10%, respectively.

Table 6 presents the diagnostic tests of the ARDL model. The result showed an acceptance of all null hypotheses, that is, the error term is normally distributed (Jarque-Bera), no serial correlation (Breusch-Godfrey-LM) and there is homoscedasticity ARCH (Autoregressive Conditional Heteroskedasticity).

Table 6 Diagnostic Test of the ARDL Regression Result:

Tests	Probability Values
Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test	0.57**
Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey	0.65**
Normality Test	0.62**

Source: author's calculations. **, Mean significant at 5%.

Finally, as presented in Figure 2, moving path tests' statistic (CUSUM and CUSUMSQ) in such a way that always lies between straight lines showed stability of estimated coefficients. Based on these tests, the hypothesis of coefficients stability is accepted at the 5% significance level.

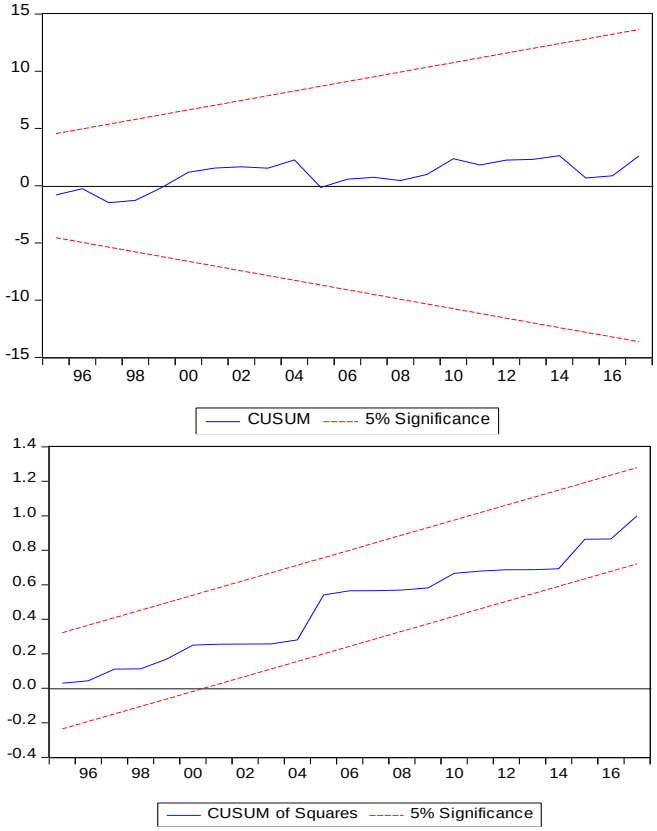


Fig.2. CUSUM and CUSUMSQ test results

6. Conclusion and policy Implication:

The purpose of this study was to examine the long and short run relationships between trade balance and its determinants; gross domestic product, money supply and exchange rate of the Sudanese economy. This study employed the bounds testing approach to test the co-integration, used error correction model in the framework of autoregressive distributed lag (ARDL) to verify the existence of a relationship in the long-run equilibrium between the trade balance and its determinants during the period from 1984 to 2017. The empirical analysis showed that trade balance and its determinants are co-integrated. In the long-run, both money supply and exchange rate had significant positive impact, whereas gross domestic product impacted negatively on trade balance.

Based on the findings of this study, many policy implications can be drawn to enhance the Sudan's trade balance. First and foremost, the policy maker should provide data on real exchange rate and real effective exchange rate. In addition, the government should properly manage the exchange rate, import reduction, export promotion, Increase economic growth; increase savings to finance domestic investment (reduce the services and transfer payments for education and health care that are available to the

citizens). All of these recommendations and/or suggestions may be very useful to reducing the balance of trade deficits.

References:

Alhanom, E. (2016). Determinants of trade balance in jordan *ng-journal of social development, 5* (2), 24-34.

Ali, S. (2017). The determinants of Sudan's trade balance: An empirical investigation, 1970-2014. *International Journal of Information Technology and Business Management*, 1-19.

Bahmani-Oskooee, M., & Brooks, T. J. (1999). Bilateral J-curve between US and her trading partners. *Review of World Economics, 135*(1), 156-165.

Bahmani-Oskooee, M., & Kantipong, T. (2001). Bilateral J-curve between Thailand and her trading partners. *Journal of Economic Development, 26*(2), 107-118.

Cheong Tang, T. (2008). Determinants of Malaysian Trade Balance: An ARDL Bound Testing Approach – A Commentary. *Global Economic Review, 37*(1), 125-133. doi:10.1080/12265080801912152

Chiloane, L., Botha, I., & Pretorius, M. (2014). The relationship between the exchange rate and the trade balance in South Africa. *Journal of Economic and Financial Sciences, 7*(2), 299-314.

Duasa, J. (2007). Determinants of Malaysian Trade Balance: An ARDL Bound Testing Approach. *Global Economic Review, 36*(1), 89-102. doi:10.1080/12265080701217405

Ghorbani, M., & Motallebi, M. (2009). Application Pesaran and Shin Method for Estimating IransImport Demand Function. *Journal of Applied Sciences, 9*(6), 1175-1179.

Kakar, M. K., Kakar, R., & Khan, W. (2010). The determinants of Pakistan's trade balance: An ARDL cointegration approach. *The Lahore Journal of Economics, 15*(1), 1.

Kennedy, O. (2013). KENYA'S FOREIGN TRADE BALANCE: AN EMPIRICAL INVESTIGATION *European Scientific Journal, 9*(19), 176-189.

Miles, M. A. (1979). The effects of devaluation on the trade balance and the balance of payments: some new results. *Journal of Political Economy, 87*(3), 600-620.

Ng, Y.-L., Har, W.-M., & Tan, G.-M. (2008). Real exchange rate and trade balance relationship: An empirical study on Malaysia. *International Journal of Business and Management, 3*(8), 130-137.

Pesaran, M. H. (1997). The role of economic theory in modelling the long run. *The Economic Journal, 107*(440), 178-191.

Pesaran, M. H., & Shin, Y. (1998). An autoregressive distributed-lag modelling approach to cointegration analysis. *Econometric Society Monographs, 31*, 371-413.

Pesaran, M. H., Shin, Y., & Smith, R. J. (1996). *Testing for the'Existence of a Long-run Relationship'*. Retrieved from

Pesaran, M. H., Shin, Y., & Smith, R. J. (2001). Bounds testing approaches to the analysis of level relationships. *Journal of applied econometrics, 16*(3), 289-326.

Ray, S. (2012). An analysis of determinants of balance of trade in India. *Research Journal of Finance and Accounting, 3*(1), 73-83.

Salmasi, P. J. (2013). Short and Long Run Effects of Exchange Rate on Trade Balance: An Application of Bound Test. *World Applied Sciences Journal, 21*(11), 1609-1615.

Saruni, M. (2007). Determinants of the Trade Balance in Tanzania, 1970–2002. *Awarded Theses, 69*.

Shah, A., & Majeed, M. T. (2014). Real exchange rate and trade balance in Pakistan: An ARDL co-integration approach.

Stucka, T. (2004). *The effects of exchange rate change on the trade balance in Croatia*: International Monetary Fund.

Trinh, P. T. T. (2012). *The impact of exchange rate fluctuation on trade balance in short and long run*. Retrieved from

Yazici, M., & Qamarul Islam, M. (2012). Exchange Rate and Turkish Agricultural Trade Balance with EU. *Agricultural Economics Review, 13*(389-2016-23474), 35.

SAĞLIK HİZMETLERİ SUNUMUNDA SURİYELİ HASTALARLA KARŞILAŞILAN SORUNLAR: GAZİANTEP İLİNDE BİR ARAŞTIRMA

Prof. Dr. Abdullah SOYSAL
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İİBF, asoysal2005@hotmail.com

Serpil ERKEK
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, SBE, serpil_0127@hotmail.com

Öz

Bu araştırma, Suriyeli sığınmacılara sağlık hizmeti sunan sağlık çalışanlarının yaşadığı sorunları tespit etmek amacını taşımaktadır. Bu amaçla araştırma, tesadüfi örneklem yöntemi ile Gaziantep il merkezinde bulunan 25 Aralık Devlet Hastanesinde 110 sağlık çalışanı üzerinde gerçekleştirilmiştir. Çalışmada veri toplama aracı olarak Akkoç ve diğerleri (2017) tarafından geliştirilen ölçek kullanılmıştır. Verilerin analizinde ise SPSS programından yararlanılmıştır. Araştırmada sağlık çalışanlarının sağlık hizmeti sunumunda yaşadıkları en önemli sorunlar sırasıyla; iletişim sorunu, sağlık personeline cinsiyet ayrımı, randevu sistemini kullanmama, resmi evrakları yanında bulundurmama olarak bulgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sağlık Hizmeti, Sağlık Çalışanları, Suriyeli Hasta, Gaziantep

Problems Faced with Syrian Patients in Health Services Presentation: A Research in Gaziantep Province

Abstract

The aim of this study is to determine the problems experienced by health workers who provide health service to Syrian refugees. For this purpose, the study was carried out on 110 health workers at the 25 December State Hospital in the city center of Gaziantep by random sampling method. Akkoç (2017) developed the scale. SPSS program was used to analyze the data. In the study, the most important problems of health workers in providing health services are; The problem of communication was found to be gender discrimination of health personnel, not using the appointment system, and not having official documents.

Key words: Health Care, Health Workers, Syrian Patients, Gaziantep

1.Giriş

Arap halklarının demokrasi, özgürlük ve insan hakları taleplerinden dolayı ortaya çıkan isyanlar 2010 yılında Tunus'ta başlayarak Ortadoğu'da birçok ülkeyi etkilemiştir. 2011 yılında Suriye Arap Cumhuriyeti'nde meydana gelen halk ayaklanmalarına karşı Suriye rejiminin sert tutumu ve akabinde başlayan iç savaş sivil halkın göç etmesine yol açmıştır. Suriye iç savaşının şiddetinin artmasına bağlı olarak milyonlarca Suriyeli başta Türkiye olmak üzere Lübnan, Ürdün, Irak, Mısır, Kuzey Afrika ve Avrupa ülkelerine göç etmiştir (Özdemir, 2017:115).

Türkiye'ye geçiş yapan kişi sayısı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı Ekim 2018 raporuna göre 3.564.919 kişidir. Suriye'de ki bu iç savaş II.Dünya savaşından buyana yaşanan en büyük "Göçmen Krizi"ne sebebiyet vermiştir (tarihiolaylar.com,2018). Türkiye'nin karşılaştığı kitlesel akınlar karşısında aldığı tedbir ve önlemler dikkate alınarak, kendi gerçeklerine uygun bir çalışma yürütülmüştür. Bu çalışma süreci sonunda 30.03.2012 tarihinde "Türkiye'ye Toplu Sığınma Amacıyla Gelen Suriye Arap Cumhuriyeti Vatandaşlarının ve Suriye Arap Cumhuriyetinde İkamet Eden Vatansız Kişilerin Kabulüne ve Barındırılmasına İlişkin Yönerge" İçişleri Bakanlığı tarafından yürürlüğe konulmuştur(goc.gov.tr, 2018).

Ülkemizin özellikle güney sınırında giderek artan sığınmacılar, sosyo-ekonomik sorunların yanı sıra sağlık sisteminde de sorunların yaşanmasına neden olmaktadır. Ülkemizdeki sığınmacıların sağlık ve hemşirelik hizmetleri alanında getirdiği sorunlara ilişkin yeterli bilimsel araştırmalar bulunmamaktadır (Korkmaz, 2014:37). Bu çalışmada, sığınmacı artışına bağlı olarak sağlık çalışanlarının yaşadığı sorunların araştırılması amaçlanmıştır. Bu bağlamda Gaziantep il merkezinde bulunan 25 Aralık Devlet Hastanesinde 110 sağlık çalışanı üzerinde bir araştırma gerçekleştirilmiştir.

2.Kavramlar

2.1.Mülteci, Sığınmacı ve Geçici Koruma Kavramları

1951 yılında imzalanan Mültecilerin Hukuki Durumuna Dair Birleşmiş Milletler Cenevre Sözleşmesine göre **mülteci** "Avrupa ülkelerinde meydana gelen olaylar nedeniyle; ırkı, dini, tabiiyeti, belli bir toplumsal gruba mensubiyeti veya siyasi düşüncelerinden dolayı zulme uğrayacağından haklı sebeplerle korktuğu için vatandaşı olduğu ülkenin dışında bulunan ve bu ülkenin korumasından yararlanamayan ya da yararlanmak istemeyen yabancılar ile bu tür olaylar sonucu önceden yaşadığı ikamet ülkesinin dışında bulunan, oraya dönemeyen veya dönmek istemeyen vatansızlar" olarak tanımlanmaktadır (sgdd.org.tr, 2019). Birleşmiş Milletler Mülteci Örgütü (UNCHR)'nün Zorunlu Göç Raporu'na göre 2017 yılında dünya genelinde göç etmek zorunda kalan kişi sayısının 68.5 milyona ulaştığı bildirilmiştir. Rapora göre 2014 yılından bu yana Türkiye 3,5 milyon Suriyeliye ev sahipliği ile tüm dünyada en çok sığınmacı ağırlayan ülke konumunda bulunmaktadır (euronews.com,2019).

Sığınmacı ise ülkesindeki zulüm, savaş, dini veya siyasi görüşleri nedeniyle duydukları endişe ve korkulardan dolayı kendi ülkelerini terk ederek başka bir ülkeye başvurmuş ve bu endişelerinden ötürü ülkesine dönmek istemeyen mülteci statüsü için başvuru yapmış kişiler olarak tanımlanmaktadır. Bir diğer kavram olan **geçici koruma**;ülkesinden ayrılmaya zorlanmış, ülkesine geri dönemeyen, acil ve geçici koruma bulmak amacıyla kitlesel olarak gelen yabancılara sağlanan koruma olarak tanımlanmaktadır (Soysal ve Yağar,2016:442).Türkiye'de, 2018 yılı başı itibariyle yaklaşık 3,4 milyon Suriyeli geçici koruma statüsüyle yaşamaktadır.Türkiye dünyadaki en büyük sığınmacı nüfusuna ev sahipliği yapmaktadır. Suriyeli göçmenlerin % 8 kadarı geçici barınma merkezlerinde, geriye kalan kısmı ise farklı şehirlerde yaşamaktadır (TBMM, 2018: 241). Suriyelilerin hangi kentlerde yoğunlaştıklarına bakıldığında, 517.697 göçmenle ilk sırayı İstanbul almaktadır. Bunu sırasıyla, Şanlıurfa (448.975), Hatay(426.278), Gaziantep (342.442), Mersin (173.191), Adana

(164.590), Kilis (129.063), Bursa (127.295), İzmir (118.650), Kahramanmaraş (96.251) ve diğer iller izlemektedir (TBMM, 2018:245).

3.Geçici Koruma Statüsünde Olan Suriyelilere Yönelik Sağlık Hizmetleri

Resmi Gazete'nin 22.10.2014 tarih ve 29153 sayılı yayınlanan 'Geçici Koruma Yönetmeliği''nin 1. Maddesi ile ülkemize 2011 tarihinden itibaren gelen Suriyeliler 'geçici koruma' statüsüne alınmıştır. Geçici koruma altındaki yabancılara sunulan hizmetlerin genel yetki ve sorumluluğu T.C. İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (*AFAD*)' na verilmiştir (Resmi Gazete, 2018).

Ülkemizde Suriyeli vatandaşların özellikle sağlık hizmetlerine erişimi imkanlar dahilinde sağlandığı ifade edilebilir.Türkiye'de geçici koruma statüsü ile bulunan Suriyelilerin sağlık hizmetleri, Sağlık Bakanlığı'nca birinci, ikinci ve üçüncü basamak sağlık tesislerinde verilmektedir. Göç sağlığı hizmetlerinin Bakanlık adına koordinasyonunu sağlamak üzere, Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü'ne bağlı olan "Göç Sağlığı Daire Başkanlığı" kurulmuştur (TBMM, 2018:257).Geçici Koruma Yönetmeliğinin 27.maddesinin a) bendinde yer alan 'Sağlık hizmetlerini yürütmek üzere sürekli faaliyet gösterecek sağlık merkezleri kurulabilir. Sağlık merkezinin bulunması halinde, yeterli sayıda ambulans ve sağlık personeli bulundurulur' hükmü ve Geçici Koruma Altına Alınanlara Verilecek Sağlık Hizmetlerine Dair Esaslar'da yer alan Madde 6'ya ek olarak yapılan değişikliğe göre; geçici korunanlar, geçici barınma merkezlerinde ya da geçici barınma merkezleri dışında oluşturulan göçmen sağlığı merkezlerinden faydalanabilirler' hükmü yer almaktadır (Gültaç ve Balçık, 2018:196). Ülkemize geçmek üzere sınırımıza ulaşan kişiler genel sağlık taramasından geçirilmektedir. Sağlık sorunları tespit edilenlere gerekli sağlık hizmetleri verilmektedir, bulaşıcı ve salgın hastalıklar yönünden gerekli tedbirler alınmaktadır. Geçici Koruma Yönetmeliği'ne göre geçici koruma statüsü alan Suriyelilere yönelik sağlık hizmetleri imkânlar dâhilinde sağlanmakta ve bu kişilere verilecek sağlık hizmetleri Sağlık Bakanlığı kontrolü ve sorumluluğu altında olmaktadır. Aynı Yönetmeliğin 27. maddesine göre temel ve acil sağlık hizmetleri ile bu kapsamdaki tedavi ve ilaçlardan katılım payı alınmamaktadır (TBMM, 2018:257).

Hastanelerin yükünü azaltmak, hizmete erişimi artırmak için Suriyeli nüfusun çok olduğu şehirlerde içerisinde dahiliye, çocuk, kadın doğum, diş hekimliği ve psiko-sosyal destek hizmetleri ile görüntüleme ve laboratuvar hizmetlerinin verildiği güçlendirilmiş Göçmen Sağlığı Merkezleri oluşturulmuştur. Halen 103 yerleşkede oluşturulan 103 göçmen sağlığı merkezi hizmet vermektedir (Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, 2016).

Ülkemizde bulunan Suriyeli sığınmacılara 2014 tarihli Geçici Koruma Yönetmeliği'ne dayanarak sağlık hizmetlerinden faydalanabilmeleri amacı ile 'Geçici Koruma Kimlik Belgesi' verilmektedir. Suriyeli bir hasta, sağlık kuruluşuna acil hal nedeniyle başvurursa geçici koruma kimlik belgesi olmasa dahi kendisine acil hal kapsamındaki hizmetler sunulmak durumundadır. Eğer geçici koruma kimlik belgesi olmayan hastanın başvurusu acil hal nedeniyle değilse, hasta Göç İdaresi İl Müdürlüğü aracılığı ile kaydının yapılması için yönlendirilmektedir. Geçici koruma kimlik belgeleri olan Suriyeliler ise sağlık kuruluşlarına doğrudan başvurabildikleri gibi ev, iş, ankesör ve cep telefonlarından 182 numaralı Sağlık Bakanlığı MHRS Çağrı

Merkezi'ni arayarak bakanlığa bağlı sağlık merkezlerinden randevu alabilmektedir (Gültaç ve Balçık, 2018:196-197).

Tablo 1:Türkiye'de Suriyelilere Verilen Sağlık Hizmetleri

GeçiciBarınma Merkezlerinde Çalışan Sayısı				**Türkiye Geneli Sağlık Hizmet Verileri**			
Türk Doktor	Türk Sağlık Personeli	Suriyeli Doktor	Suriyeli Sağlık Personeli	Poliklinik	Hastanede Yatan	Doğum	Ameliyat
156	186	109	137	34.501.808	1.423.844	302.470	1.188.606

Kaynak: www.afad.gov.tr,Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı, 08.10.2018

Yukarıdaki Tablo 1'e bakıldığında Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) verilerine göre geçici barınma merkezlerinde çalışan Türk sağlık personel sayısı 186, Suriyeli sağlık personeli 137'dir.Türkiye geneli Suriyeli hastalara verilen sağlık hizmet verileri incelendiğinde; poliklinik başvuru sayısı 34.501.808, hastanede yatan hasta sayısı 1.423.844,doğum vakası 302.470, yapılan ameliyat sayısı ise 1.188.606 olarak kayıtlara girmiştir.

Aşağıda Şekil 1'de Türkiye'de Geçici koruma kapsamında bulunan Suriyelilerin ilk 10 ile göre dağılımı verilmiştir.



Şekil 1:Türkiye'de Geçici Koruma Kapsamında Bulunan Suriyelilerin İlk 10 İle Göre Dağılımı (goc.gov.tr, Göç İdaresi Genel Müdürlüğü, 15.10.2018)

Göç İdaresi Genel Müdürlüğü 2018 verilerine göre Türkiye'de geçici koruma kapsamında bulunan Suriyeli sayısı Gaziantep açısından değerlendirildiğinde, Gaziantep'in Türkiye'de 4. sırada yer alması önemli olarak görülebilir.

Tablo.2: Türkiye ve Gaziantep'te Mevcut Suriyeli Sayısı

Mevcut Suriyeli	Kişi
Ülkemizdeki Toplam Suriyeli Sayısı	3.622.366
Geçici Barınma Merkezlerinde Bulunan Suriyeli Sayısı	143.452
Gaziantep Geçici Barınma Merkezi	3745
Gaziantep Kayıtlı Suriyeli Sayısı	422.850

Kaynak: goc.gov.tr, 27.12.2018

Yukarıdaki Tablo 2'ye bakıldığında27.12.2018 Göç İdaresi Genel Müdürlüğü verilerine göre ülkemizdeki toplam Suriyeli sayısı 3.622.366 olup bunun 143.452'si geçici barınma merkezinde bulunmaktadır. Gaziantep'te yaşayan kayıtlı Suriyeli sayısı ise 422.850 olup bunun 3745'i geçici barınma merkezlerinde ikamet etmektedir.

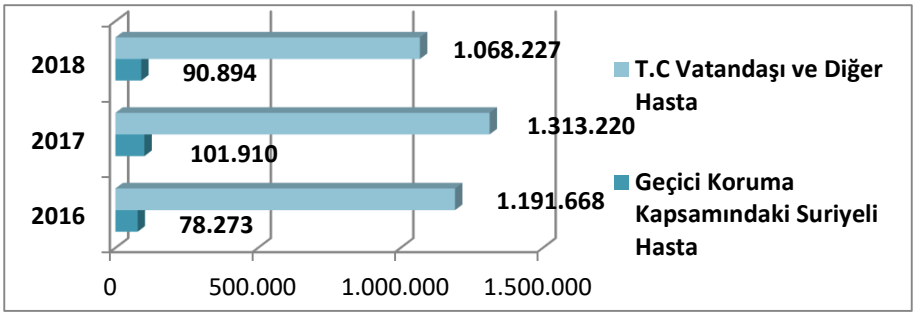
4.Materyal ve Metod

Amaç: Bu çalışma, Gaziantep ili merkezinde bulunan 25 Aralık Devlet Hastanesi sağlık çalışanlarının, Suriyeli hastalara hizmet verirken yaşadığı sorunları tespit etmek amaçlanmıştır.

Kapsam: Gaziantep İlinde bulunan 25 Aralık Devlet Hastanesi toplam 425 yatak sayısı, 55 yoğun bakım yatağı,19 yataklı yanık ünitesi ve 11 ameliyathanesi ile hizmet veren bir hastanedir. Hastanede 121 uzman hekim, 363 hemşire, 23 ebe ve 5 Tercümanı bulunmaktadır.Bu Çalışmaya 13 doktor, 49 hemşire, 2 ebe, 8 sağlık teknisyeni, 8 memur, 8 hizmetli, 2 diğer (tercüman, portör) olmak üzere toplam 110 kişi dahil edilmiştir.

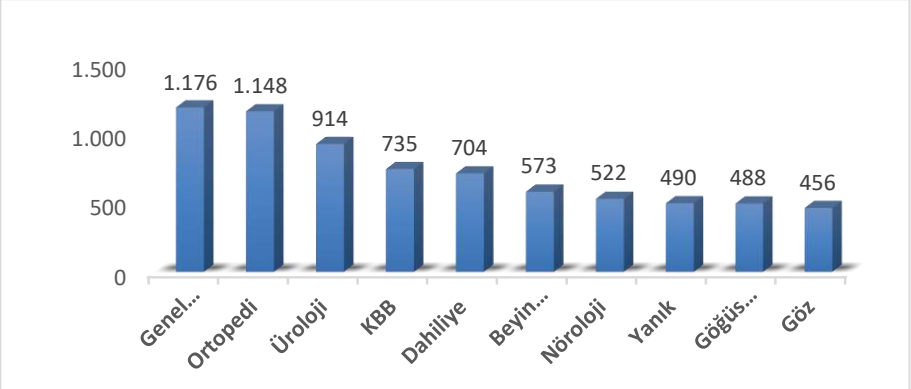
Yöntem: Veri elde etmede anket yöntemi uygulanmıştır. Veriler SPSS istatistik25 sistemine girilerek frekans ve yüzde analizi üzerinden değerlendirilmesi yapılmıştır. Araştırmada kullanılan ölçek Akkoç ve diğerlerinin (2017) çalışmasından yararlanılarak geliştirilmiştir. Araştırmada 7'si demografik, 12 soru ise sağlık çalışanlarının geçici koruma statüsündeki hastalara hizmet verirken yaşadığı sorunları belirlemek amacı ile oluşturulmuştur sorulardan oluşmaktadır.

Araştırma Gaziantep ili merkezinde bulunan 25 Aralık Devlet Hastanesi'nde gerçekleştirildiğinden, aşağıda Suriyeli hastalara bu hastanede verilen sağlık hizmetleri geçmiş üç yıl dikkate alınarak verilmiştir.



Grafik 1. Gaziantep 25 Aralık Devlet Hastanesi 2016-2017-2018(İlk 9 Ay)Suriyeli ve T.C. Vatandaşı Hasta Başvuru Sayıları(Veriler Yazar tarafından oluşturulmuştur)

25 Aralık Devlet Hastanesi 2016 -2017 ve 2018 yılları Geçici Koruma kapsamındaki Suriyeli verileri incelendiğinde (Grafik 1) yıllara göre acil muayene, poliklinik ve yatan hasta sayıları açısından sunulan sağlık hizmetlerinde artış olduğu görülmüştür. Aşağıda25 Aralık Devlet Hastanesi Branşlara Göre Geçici Koruma Statüsündeki Suriyeli Yatan Hasta Dağılımı 2016-2017-2018 yılları dikkate alınarak verilmiştir (Grafik 2).



Grafik 2. 25 Aralık Devlet Hastanesi Branşlara Göre Geçici Koruma Statüsündeki Suriyeli Yatan Hasta Dağılımı 2016-2017-2018 (İlk 9 Ay) (Veriler Yazar tarafından oluşturulmuştur)

Yukarıdaki verilere bakıldığında Suriyeli hastaların sağlık hizmeti almak için tüm branşlarda hastaneye başvurduğu ve en fazla genel cerrahi ve ortopedi kliniğine en az ise göz kliniğine yatışların yapıldığı belirlenmiştir. Ortopedi ve genel cerrahi branşındaki yatışların fazla olması gelen hastaların savaş yaralanmalarına bağlı travma hastaları nedeni ile olduğu düşünülmektedir.

5. Bulgular

Aşağıda yapılan araştırma kapsamında sağlık hizmeti sunucularının demografik ve sağlık hizmeti sunarken yaşadıkları sorunlara ilişkin veriler paylaşılmıştır.

Tablo 4: Katılımcıların Sosyo-Demografik Özellikleri

Cinsiyet	**Sayı**	**%**	**Medeni durum**	**Sayı**	**%**
Kadın	70	63,6	Evli	75	68,2
Erkek	40	36,4	Bekar	35	31,8
Yaş Durumu	**Sayı**	**%**	**Meslek**	**Sayı**	**%**
25-30	35	31,8	Doktor	13	11,8
31-36	30	27,3	Hemşire	49	44,5
37-43	28	25,5	Ebe	2	1,8
44-50	14	12,7	Memur	8	7,3
51-	3	2,7	Teknisyen	8	7,3

Çalışma Biçimi	**Sayı**	**%**	Hizmetli	8	7,3
Kadro	87	79,1	Diğer	22	20,0
Sözleşmeli	23	20,9	**Çalışılan Birim**	**Sayı**	**%**
Çalışma süresi	**Sayı**	**%**	Servis	46	41,8
1-3	15	13,6	Acil	2	1,8
4-6	17	15,5	Yoğun Bakım	10	9,1
7-11	28	25,5	Poliklinik	39	35,5
12-	50	45,5	İdari	5	4,5
			Diğer	8	7,3

Yukarıdaki Tablo 4 incelendiğinde, yaş dağlımı ile ilgili olarak katılımcıların %31,8'i 25-30 yaş , %27,3'ü 31-36 yaş , %25,5'i 37-43 yaş , %12,7'si 44-50 yaş, %2,7'si 51 yaş ve üzerinde oldukları bulgulanmıştır. Katılımcıların cinsiyet durumuna bakıldığında %63,6'sı kadın ,%36,4 ünün ise erkek olduğu belirlenmiştir. Çalışanların medeni durumlarına bakıldığında, %68,2'si evli, %31,8'inin ise bekar çalışanlardan olduğu belirlenmiştir. Katılımcılardan %44,5 'ini hemşire , %11,8 'ni doktor ,%20 'sini diğer sağlık çalışanı (tercüman, portör),%7,3 'nü memur,%7,3 'nü teknisyen ,%7,3 'nü hizmetli oluşturmaktadır.Ankete katılan sağlık çalışanlarının %45,5 'i 12 yıl ve üzeri , %25,5'i 7-11 yıl , %15,5 'i 4-6 yıl, %13,6 'sı 1-3 yıl arası işyerinde çalışmaktadır.Ankete katılanlardan %79,1 'i kadrolu, %20,9 u ise sözleşmeli personel olarak çalışmaktadır.Ankete katılan sağlık çalışanlarının %41,8 'i serviste ,%35,5 'i poliklinikte ,%9,1 'i yoğun bakım, %7,3 'ü diğer (röntgen vb .), %4,5 'idari birim,%1,8 'i ise acilde çalışmaktadır.

Tablo 5.Son bir (1) yıl içerisinde hastaneye başvuran hastaların kaçı ile karşılaştınız?

	Frekans (f)	Yüzde (%)
0-3 Hasta İle karşılaştım	3	2,7
4-5 Hasta ile karşılaştım	1	,9
6-10 Hasta ile karşılaştım	5	4,5
10 ve üzeri hasta ile karşılaştım	101	91,8
Toplam	110	100,0

Katılımcıların çalıştıkları birimde son bir yıl içinde karşılaştıkları Suriyeli hasta sayısına bakıldığında %91,8' i 10 ve üzeri ,% 4,5 'i 5-10 , %0,9'u 3-5 ,%2,7 si ise 0-3 arası hasta ile karşılaştığını belirtmiştir.

Tablo 6.Dil güçlüğünden dolayı problem yaşadınız mı?

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Evet	95	86,4
Hayır	15	13,6
Toplam	110	100,0

Katılımcıların %86,4 'ü dil güçlüğünden dolayı sağlık hizmeti sunarken problem yaşadığını ,%13,6 'sı problem yaşamadığını ifade etmiştir.

Tablo 7. İletişim sorunu fazladan iş yüküne neden oldu mu?

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Evet	97	88,2
Hayır	13	11,8
Toplam	110	100,0

Katılımcıların %88,2 'si iletişim sorununun iş yüküne neden olduğunu ,%11,8 'i ise iş yüküne neden olmadığını belirtmiştir.

Tablo 8.Aşağıdaki metotlardan hangisini kullanarak iletişim kurdunuz?

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Hasta veya yakını Türkçe biliyordu.	13	11,8
Tercüman vardı.	71	64,5
Sözlük vardı	1	,9
444 47 28 Uluslararası Hasta Destek Hattı (Sağlık Bakanlığı)	4	3,6
Beden dilini kullandım.	21	19,1
Toplam	110	100,0

Katılımcıların %64,5'i iletişim kurarken tercüman bulunduğunu, ,%19,1 beden dilini kullandığını ,%11,8 'i hasta veya yakınının Türkçe bildiğini, %3,6 'sı Uluslararası Destek Hattını kullandığını,%0,9'u ise sözlük kullandığını belirtmiştir.

Tablo 9.Sağlık hizmeti sunulurken sağlık personeline cinsiyet ayrımıyla karşılaştınız mı?

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Evet	67	60,9
Hayır	43	39,1
Toplam	110	100,0

Katılımcıların %60,9'u sağlık hizmeti sunumunda cinsiyet ayrımı ile karşılaştığını ,%39,1 i ise karşılaşmadığını belirtmiştir.

Tablo 10.Hastalar sağlık sorunu yaşadıklarında nereye başvuracakları bilgisine sahip midir?

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Hayır	53	48,2
Evet	57	51,8
Toplam	110	100,0

Katılımcıların %51,8'i Suriyeli hastaların sağlık sorunu yaşadıklarında nereye başvuracakları bilgisine sahip olduklarını , %48,2 'si ise bilmediklerini belirtmiştir.

Tablo 11. Hastalar hastaneye başvurularında Merkezi Hekim Randevu Sistemini (MHRS 182) kullanıyor mu?

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Evet	44	40,0
Hayır	66	60,0
Toplam	110	100,0

Katılımcıların %60'ı hastaların hastaneye başvurularında MHRS'yi kullanmadıklarını, %40'ı ise kullandıklarını belirtmiştir.

Tablo 12. Kontrol için gelen hastalarda en çok hangi sorun ile karşılaşıyorsunuz?

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Resmi evraklarını yanlarında bulundurmamaları	44	40,0
İl göç idaresine kayıtlarını yaptırmamaları	15	13,6
Randevu almadan gelmeleri	23	20,9
Hastalık iyileşme süresindeki önerilere uymamaları, iyileşme sürelerini uzatmaları	28	25,5
Toplam	110	100,0

Hastaneye tekrar kontrol için gelen Suriyeli hastalarda katılımcıların en çok hangi sorunla karşılaştıkları ile ilgili soru yöneltilmiştir. Alınan cevaplara göre katılımcıların %40'ı Suriyeli hastaların en çok resmi evraklarını yanlarında bulundurmadıklarını,%25,5'i hastalık iyileşme süresindeki önerilere uymamalarını,%20,9'u randevu almadan geldiklerini, %13,9'u İl Göç İdaresine kayıtlarını yaptırmadıklarını belirtmiştir.

Tablo 13. Hastaya yapılacak işlemlerde Girişimsel İşlem Onam Formu nun tercüman aracılıyla yeterince anlaşılır şekilde hastaya aktarıldığını düşünüyor musunuz?

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Evet	55	50,0
Hayır	55	50,0
Toplam	110	100,0

Katılımcıların %50 'si Girişimsel İşlem Formunun Tercümanlar aracılığı ile yeterince anlaşılır şekilde hastaya aktarıldığını düşünürken, %50 'si tam olarak aktarılmadığını düşünmektedir.

Tablo 14. Suriyeli hasta veya yakınları tarafından şiddete uğradınız mı?

	Frekans (f)	Yüzde (%)
Hayır	60	54,5
Psikolojik	20	18,2
Sözel	27	24,5
Fiziksel	3	2,7
Toplam	110	100,0

Katılımcıların %54,5'i Suriyeli hastalar tarafından şiddete uğramadığını, %24,5'i sözel şiddete uğradığını, %18,2'si psikolojik şiddete maruz kaldığını, % 2,7'si ise fiziksel şiddete uğradığını belirtmiştir.

Tablo 15.Suriyeli hasta ve yakınlarının tedavi sürecinde hastane kurallarından en çok hangisinin ihlal edildiğini gördünüz?

Frekans(f)		'üzde (%)
Kimliklerini yanlarında bulundurmama	36	32,7
Refakatçi bulundurmama	22	20,0
Hasta odalarında veya koridorlarda yüksek sesle konuşmak	50	45,5
Ziyaret saatlerine riayet etmeme	2	1,8
Toplam	110	100,0

Katılımcıların %45,5'si Suriyeli hastaların hastane kurallar ihlalinde en çok hasta odalarında veya koridorlarda yüksek sesle konuştuklarından, %32,7'si kimliklerini yanlarında bulundurmadıklarından, %20'si refakatçi bulundurmadıklarından,%1,8'i ise ziyaret saatine riayet etmediklerini belirtmiştir.

Tablo 16. Suriyeli hastaların taburcu aşamasında en çok hangi sorunları yaşadınız?

	Frekans(f)	Yüzde (%)
Sınır dışından gelen hastaların tekrar geri dönüş aşamasında Göç İdaresince işlemlerinin uzaması	57	51,8
Hastaların taburcu aşamasında refakat edecek kimselerinin olmaması	42	38,2
Sahte adres bildirimi	0	0
Hastaların taburcu işlemlerini beklemeden firar etmeleri	11	10,0
Toplam	110	100,0

Katılımcıların %51,8'i Suriyeli hastaların taburculuk aşamasında en çok sınır dışından gelen hastaların geri dönüş aşamasında Göç İdaresince işlemlerin uzamasından, %38,2'si taburcu aşamasında refakat edecek kimselerinin olmamasından, %10'u hastaların firar etmeleri ile ilgili sorun yaşadıklarını belirtmiştir.

6.Sonuç ve Öneriler

Gaziantep, Suriye sınırına komşu olması nedeniyle Suriye'deki iç savaş sonrası göçten en çok etkilenen illerin başında gelmektedir. Büyük göç dalgaları halinde sınır illerimize giriş yapan Suriye Arap Cumhuriyeti vatandaşlarına sağlık hizmetleri özel ve kamuya ait hastanelerde verilmekte ve sağlık hizmeti sunumu sırasında birtakım zorluklar yaşanabilmektedir. Bu zorluklar sağlık hizmeti alanlar kadar sağlık hizmeti sunan sağlık çalışanları tarafından da yaşanabilmektedir. Bu çalışma, Gaziantep 25 Aralık Devlet Hastanesindeki sağlık çalışanlarının Suriyeli hastalara sağlık hizmeti sunarken ne tür sorunlar yaşadığını belirleme amacını taşımaktadır. Yapılan araştırmada sağlık hizmeti sunumunda yaşanan sorunların başında, iletişim ve dil sorunu geldiği belirlenmiştir. Bunun yanında, hasta sayısının artması ile birlikte iş yükündeki artış, evrak işleri, sığınmacının kimlik tespiti gibi durumlar sağlık hizmet sağlayıcılarının karşı karşıya kaldığı problemleri oluşturmaktadır. Bu konuda ki problemler dile getirilmekle birlikte Suriyeli hastalara sağlık hizmeti sunan sağlık çalışanlarının sağlık hizmeti sunarken yaşadığı sorunlara yönelik araştırmaların yetersiz olduğu görülmüştür. Bu çalışmada Gaziantep İlinde bulunan 425 yataklı 25 Aralık Devlet hastanesinin 110 sağlık çalışanı ile anket çalışması yapılmış ve bu sorunların tespiti ele alınmıştır.

Çalışmaya katılanların %86'sı sığınmacılarla dil problemi yaşadığını belirtmekte ve bunun sonucu olarak iletişim sorunu katılımcıların %88'ine göre iş yükünü arttırmaktadır. Çalışanların %64 'ü iletişim sorununu çözmek için en çok tercümandan faydalanmaktayken, %11,8'i ise sığınmacı hastaların bir kısmının Türkçe bilen yakını ile gelerek iletişim sorununu çözdüğünü belirtmiştir. Vücut dilini kullanarak iletişim sorununu çözmeye çalışan sağlık çalışanı ise %19 olarak saptanmıştır.

Sağlık hizmeti sunumu sırasında karşılaşılan bir başka sorun ise cinsiyet ayrımı olduğu görülmüştür. Sağlık hizmet sunucularının %61'i cinsiyet ayrımıyla karşılaştığını belirtmiştir. İnançlar ve kültürel özellikler nedeniyle özellikle kadın

hastaların erkek sağlık çalışanı yerine kadın sağlık çalışanından hizmet almak istedikleri bilinmektedir.

Çalışanların %51,8'i tedavi olan hastaların taburculuğunda ortaya çıkan başlıca sorunu sınır dışından gelen hastaların tekrar geri dönüş aşamasında Göç İdaresince işlemlerinin uzaması olarak belirtmiştir. %38,2'sine göre ise taburcu olacak hastaya refakat edecek bir yakınının bulunamaması sorun oluşturmaktadır.

Sığınmacıların hasta oldukları zaman nereye, nasıl başvuracaklarını bilmemeleri de sağlık hizmetlerinde problemleri arttıran diğer bir neden olarak görülebilir. Bu çalışmaya göre hastaların %48,2'si hasta oldukları zaman nereye başvuracaklarını bilmemektedirler. Ayrıca hasta olanların sadece %40'ı Merkezi Hastane Randevu Sistemini (MHRS) kullanarak randevu alıp hastaneye başvurmaktadırlar. Suriyeli hastaların randevusuz hastaneye başvurmaları hastane düzenini bozmakta, iş yükünü arttırmakta, sağlık hizmet sunumu güçleştirmekte ve sağlık hizmeti sunum kalitesini düşürebilmektedir.

Hastane çalışanlarının %45,5'i Suriyeli hastalara sağlık hizmeti verirken yaşadığı diğer bir sorun olarak ise hasta odalarında ve koridorlarda Suriyeli hasta ve hasta yakınlarının yüksek sesle konuşmalarını belirtmişlerdir. Ayrıca katılımcıların %32,7'si Suriyeli hastaların kimlik belgelerini bulundurmadıklarını, %20'si ise hastalara refakatçi edecek kimselerin olmamasından dolayı sorun yaşadıklarını belirtmişlerdir.

Çalışmaya katılanların %54,5' i sığınmacı hastalar tarafından şiddete uğramadığını belirtirken %42,7 'si sözel ve psikolojik şiddete maruz kaldığını belirtmiştir.

Ameliyat olacak ya da girişimsel işlem yapılacak hastalara aydınlatılmış onam alma konusunda da problemler yaşandığı belirlenmiştir. Katılımcıların %50'si yapılacak olan girişimsel işlem onay formunun tercüman tarafından hastaya yeterince iyi açıklanmadığını belirtirken, %50'si onam formların tercüme edilmesi aşamasında sorun olmadığını belirtmiştir.

Sığınmacıların başka bir ilden sevk ile gelmeleri ya da muayene olup tedavi verildikten sonra kontrole gelmelerinde de bazı sorunlarla karşılaşıldığı saptanmıştır. Ankete katılan çalışanların %40'ı hastaların resmi evrakları yanlarında getirmediklerini, %25,5'i tedavi sonrası tabucu edilen hastaların kendilerine anlatılan önerilere uymadıklarını, %20'si ise randevu almadan kontrole geldiklerinden dolayı sorun yaşadıklarını belirtmiştir.

Yukarıda da tespit edildiği gibi sağlık çalışanlarının sağlık hizmeti sunarken karşılaştığı problemler bu bağlamda; çalışanların iş yükünü artırmakta, işleler zamanında sonlandırılamamakta, hastalarla sağlık çalışanları arasında gerginlikler yaşanabilmektedir. Gaziantep gibi bir göç dalgasıyla karşı karşıya kalan bir şehirde sağlık alanında problemler yaşanması normal olmakla birlikte bu problemleri en düşük düzeye indirmek için problemlerin iyi saptanıp tedbir alınması yerinde olabilecektir.

Tercüman sayısının arttırılması, il bazında Türkçe dil kurslarının açılması, bilgilendirici broşürlerin çoğaltılarak hastane klinik ve danışmalarına bırakılması, gürültü ve hastane kuralları konusunda özellikle yatan hastalara yönelik eğitici bilgilendirmelerin yapılması, kontrole gelecek hastalara izleyecekleri prosedürlerin anlatılması (sevk belgesi alması, kimlik kartlarını yanında bulundurması vb.) bu anlamda yaşanabilecek sorunları en aza indirebilecektir.

Bu çalışma Gaziantep'teki 25 Aralık Devlet Hastanesi ile sınırlı kalmıştır ve araştırmanın bundan sonraki araştırmalar için kamu ve özel sektör sağlık hizmeti sunan hastaneler kapsamında karşılaştırmalı olarak yapılması önerilebilir.

KAYNAKÇA

Akkoç, Sultan, Muhammed Tok ve Ahmet Hasıripi (2017), "**Mülteci Ve Sığınmacı Hastalara Sağlık Hizmeti Sunulurken Sağlık Çalışanlarının Yaşadığı Sorunlar**", Sağlık Akademisyenleri Dergisi, Cilt:4, Sayı:1, ss.23-27

Özdemir, Erol (2017), "**Suriyeli Mülteciler Krizinin Türkiye'ye Etkileri**", ANKASAM Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi, Aralık,Cilt:1, Sayı:3, ss.114-140

Gültaç, Aylin Sinem, Pınar Yalçın Balçık (2018), "**Türkiye'de Suriyeli Sığınmacılara Yönelik Sağlık Politikaları**", Sakarya Tıp Dergisi, Cilt:8, Sayı:2, ss.193-204

Korkmaz, Ayşe Çiçek (2014), **''Sığınmacıların Sağlık ve Hemşirelik Hizmetlerine Yarattığı Sorunlar''** Sağlık ve Hemşirelik Yönetim Dergisi, Cilt:1,Sayı:1, ss.37-42

Soysal , Abdullah ve Fedayi Yağar (2016), "**Suriyeli Sığınmacılar Konusunda Türkiye'nin Sağlık Hizmetleri Yönetimindeki Etkinliğinin Değerlendirilmesi''**, II. Ortadoğu Konferansları: Ortadoğu'daki Çatışmalar Bağlamında Göç Sorunu, 28-29 Nisan, Kilis-Türkiye, ss. 441- 442

TBMM İnsan Haklarını İnceleme Komisyonu Mülteci Hakları Alt Komisyonu (2018), **Göç ve Uyum Raporu**, 26. Dönem 3. Yasama Yılı Mart , Ankara

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı (2016), **Türkiye'de Geçici Koruma Statüsündeki Suriye Vatandaşlarına Yönelik Sosyal Uyum ve Psikososyal Destek Çalışmaları Koordinasyon ve Planlama Çalıştayı**, Ankara.

T.C. Resmi Gazete, http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/10/20141022.htm-(15.10.2018)

https://dosyasb.saglik.gov.tr/Eklenti/1376,saglik-bakanligi-gecici-koruma-yonergesi-25032015pdf.pdf?0(16.10.2018)

https://dosyasb.saglik.gov.tr/Eklenti/1376,saglik-bakanligi-gecici-koruma-yonergesi-25032015pdf.pdf?0(16.10.2018)

http://www.tarihiolaylar.com/tarihi-olaylar/arap-bahari-(13.04.2018)

http://www.goc.gov.tr/icerik6/turkiye%E2%80%99de-gecici koruma_409_558_1097_icerik ,(02.09, 2018).

http://www.goc.gov.tr/icerik/yillik-goc-raporlari_363_377,(02.09, 2018).

http://sgdd.org.tr/wp-content/uploads/2017/05/Turkiye-de-Iltica-Sureci.pdf(08.03.2019)

https://www.afad.gov.tr/tr/2374/Barinma-Merkezlerinde-Son-Durum (08.10.2018)

https://tr.euronews.com/2018/06/19/dunya-genelinde-goce-zorlanan-kisi-sayisi-68-5-milyona-yukseldi(19.03.2019)

ÇİN'İN BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ VE ORTA ASYA

Doç Dr. Ainur NOGAYEVA
L.N.Gumilev Avrasya Milli Üniversitesi (Kazakistan), Uluslararası İlişkiler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı
ainur_nogay@hotmail.com

Öz
Çin devlet başkanı Xi Jinpin tarafından 2013 yılı sonunda Asya ülkelerine gerçekleştirdiği bir dizi ziyaret sırasında duyurulan Bir Kuşak, Bir Yol projesi, tarihi İpek Yolu'nun modern konsepti/canlandırma girişimi olarak karşımıza çıkmakta olup Çin'in yeni dünya görüşünü sergilemektedir. Zira bu proje sadece ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarla sınırlı kalmayıp Çin'in Batı merkezli uluslararası sisteme alternatif yapı niteliğindedir. Bu proje, İpek Yolu'nun Ekonomik Kuşağı (İYEK) ve Deniz İpek Yolu olarak değerlendirilmektedir. Çin yönetimin planına göre, İYEK, yani kara bağlantıları bakımından Orta Asya öne çıkan bölge olarak görülmektedir. Çalışmamızda projede yer alan ülkelerin hâlihazırda ekonomik, lojistik vb. kazanımların yanı sıra Çin inisiyatifinin taşıdığı potansiyel riskler de değerlendirilecektir.
Anahtar kelimeler: Çin, Bir Kuşak, Bir Yol, Orta Asya

КИТАЙСКИЙ ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС ОДИН ПУТЬ» И ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ

Айнур НОГАЕВА
доктор PhD, доцент, и.о.профессора кафедры международных отношений ЕНУ им.Л.Н.Гумилева
ainur_nogay@hotmail.com

Проект «Один Пояс Один Путь», который был объявлен во время серии визитов в Центральную Азию и Южную Азию президентом Китая Си Цзиньпином в конце 2013 года, является современной концепцией или инициативой по возрождению исторического Шелкового пути и представляет собой новое мировоззрение Китая. Данный проект не только не ограничен экономическими, социальными и культурными областями, но и является своего рода альтернативной структурой западно-центристской международной системе. Проект включает Экономический Пояс Шелкового пути и Морской путь. Согласно плану китайского руководства, Центральная Азия включена в экономическую зону Шелкового пути. В данном исследовании в дополнение к анализу экономических, материально-технических преимуществ данного проекта, будут оцениваться и потенциальные риски китайской инициативы.
Ключевые слова: Китай, Один Пояс Один Путь, Центральная Азия.

1.Giriş

Soğuk Savaş sonrasında jeopolitik konumu ve zengin doğal kaynakları nedeniyle bir yeni paylaşım alanı olarak Orta Asya bölgesi, askerî güvenlik, enerji güvenliği ve ekonominin yanı sıra geliştirilen çeşitli politikalar açısından büyük güçlerin nüfuz mücadelesi verdiği arena hâline gelmiştir. Orta Asya, özellikle Çin tarafından bölgede tutunma, siyasi ve ekonomik varlığını güçlendirme alanı olarak algılanmaktadır (Nogayeva, 2013: 241-242). 2000'li yılların başından itibaren iyice

belirginleşmeye başlayan bölgeye yönelik bu ilgi, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması girişimleri kapsamında daha da artmıştır. Tarihi yolun güzergâhında kilit bir konumda olan Orta Asya bölgesinde yer alan bağımsız devletler, çeşitli projelerle ticari hatların geliştirilmesi, çeşitlendirilmesi, serbestleştirilmesi ve güvenli hale getirilmesi amacıyla ortaya çıkan ve yüzyılın en önemli inisiyatiflerinden biri haline gelen Bir Kuşak Bir Yol *(One Belt One Road- OBOR)* değerlendirilmesinde önemli rollere sahip olmuştur. OBOR girişimlerinde gerek somut projeler uygulayan gerekse ilgili politikalar güderek konunun doğrudan tarafları olarak algılanan aktörlerin başında Çin, ABD, Türkiye, AB ile vücut bulan Avrupa, Avrasya bütünleşmesi girişimleriyle öne çıkan Rusya ile birlikte Orta Asya ülkeleri Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Tacikistan gelmektedir. Ayrıca Azerbaycan, Moğolistan, Pakistan, Afganistan gibi çok sayıda ülkeyi de kapsayan ve uluslararası kuruluşların finansmanıyla desteklenen çok taraflı projeler de bulunmaktadır (Şahin, 2016: 53). Çin yönetimin planına göre, OBOR projesinin iki ana parçasından birini oluşturan İpek Yolu'nun Ekonomik Kuşağı (İYEK), yani kara bağlantıları bakımından Orta Asya öne çıkan bölge olarak görülmektedir. Çalışmamızda bölgenin OBOR projesindeki yerini, önemini, bölgede diğer projelerle bağlantısını ele aldıktan sonra projede yer alan ülkelerin hâlihazırda ekonomik, lojistik vb. kazanımların/yararların analizinin yanı sıra Çin inisiyatifinin taşıdığı potansiyel riskler ve tehditler de değerlendirilecektir.

1.Bir Yol Bir Kuşak Projesi nedir?

Çin devlet başkanı Xi Jinpin tarafından 2013 yılı sonunda Orta Asya ve Güney Asya ülkelerine gerçekleştirdiği bir dizi ziyaret sırasında duyurulmuş olan bu proje, tarihi İpek Yolu'nun modern konseptini oluşturmaktadır. Aynı zamanda Çin'n, küresel yönetim sistemine aktif katılımı ve bu sistemi geliştirmesi çerçevesinde atılan somut bir adım olarak da görülen OBOR, Çin'in yeni dünya görüşünü de sergilemektedir.

Çin'in bu inisiyatifi birçok ülke ve çeşitli örgüt ve kuruluş tarafından desteklenmektedir. Günümüzde 68[2] ülkeyi kapsayan proje, 4.4 milyar insan ve dünyanın GSMH'ın % 40'ı potansiyeli anlamına geliyor (Bilgin, 2017).

Xi Jinpin, komşu ülkelerine yönelik politikalardan bahsederken, Çin dış politikasının stratejik hedefinin 'Ulusal uyanış/canlanma' yolunda hizmet etmek olduğunu belirtmiştir. OBOR konsepti ise bu stratejik hedefinin bir parçasını oluşturmaktadır.

[2] Bunlar, Afganistan, Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Bahreyn, Bangladeş, Belarus, Butan, Bosna-Hersek, Brunei, Kamboçya, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Mısır, Estonya, Etiyopya, Gürcistan, Macaristan, Hindistan, Endonezya, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kazakistan, Kuveyt, Kırgızistan, Laos, Letonya, Lübnan, Litvanya, Makedonya, Malezya, Maldivler, Moldova, Moğolistan, Karadağ, Myanmar, Nepal, Yeni Zelanda, Umman, Pakistan, Filistin, Filipinler, Polonya, Katar, Güney Kore, Romanya, Rusya, Suudi Arabistan, Sırbistan, Singapur, Slovakya, Slovenya, Güney Afrika, Sri Lanka, Suriye, Tacikistan, Tayland, Doğu Timor, Türkiye, Türkmenistan, Ukrayna, Birleşik Arap Emirlikleri, Özbekistan, Vietnam ve Yemen.

Resim 1. OBOR haritası



Kaynak: Deutsche Welle, 2017

Verilere gelince, projesinin 5 yıllık uygulama süresi içinde (2018) Çin, yukarıda bahsettiğmiz 68 ülke ve uluslararası örgüt ile 103 işbirliği anlaşması imzaladı. Çin'in OBOR ülkelerle ile toplam ticaret hacmi 5 trilyon doları aşmış durumundadır. Çin'in girişimin kapsadığı ülkelerdeki toplam yatırım hacmi 70 milyar doları olup, inisiyatife dahil ülkelerde Çin işletmeleri, 200 bin yeni iş sağlayan 75 ekonomik işbirliği ve ticaret bölgesi açmıştır. (Nezavisimaya Gazeta, 2018)

1.1.Bir Kuşak Bir Yol- Projenin Coğrafyası

İpek Yolu projesi iki ana parçadan oluşmaktadır. Çin yönetimin planlarına göre, İpek Yolu'nun kara/toprak kısmı Çin'den başlar ve aşağıdaki ülkeleri kapsar. Bunlar, ÇHC'ne sınırı olan beş Orta Asya ülkesi (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan); İran, Irak, Ürdün, Suriye, Suudi Arabistan, Türkiye ve diğer Batı Asya ülkeleri; Kafkasya'da Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan'ı, Doğu Avrupa'da ise Ukrayna, Beyaz Rusya ve Moldova; kısmen bu modern İpek Yolu üzerinde yer alan ve bu ulaşım yolunun bir parçasını oluşturan Rusya'dır.

1.2. İpek Yolun Ekonomik Kuşağı- İYEK.

Çin hükümeti tarafından geliştirilen ve OBOR'in iki parçasından olan İpek Yolun Ekonomik Kuşağı- İYEK fikri, Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılı Eylül ayında Orta Asya ziyaret turu kapsamında Kazakistan'da yaptığı konuşmada dile getirilmiştir. İYEK'in tarihi Han hanedanlığı dönemine daynamaktadır. İki bin yıldan daha uzun bir süre önce, Batı Han hanedanlığı /MÖ 202 yıl- MS.8 yıl/ döneminde bir gezgin olan Zhang Qian, Doğu'yu Batı, Avrupa ve Asya'ya bağlayan antik İpek Yolu'ndan geçerek iki kez şu anki Orta Asya'ya büyükelçisi olarak gönderildi (CRI Russian 2017a).

İYEK, Avrasya kıtasında çok taraflı bölgesel işbirliğinin geliştirilmesini amaçlayan, Avrasya'da kesintisiz ticaret ve sermayenin serbest dolaşımını

sağlayabilen, Çin'in Batı bölgelerinden Avrupa ve Güney Asya'daki önemli ekonomik merkezlerine kadar olan *altyapı projeleri ve uluslararası ulaşım koridorları* oluşturur.

Çin belgelerinde Avrasya Kıtalararası Karayolu (ETM) olarak belirlenmiş olan IYEK'in *üç* güzergahı vardır. Bunlar, 6500 km uzunluğundaki *kuzey rota*: Çin (Urumçi) - Kazakistan (Alashankou - Dostyk) - Rusya (Kazan - Moskova - Brest) - AB ülkeleri, *Merkezi güzergah* (5100 km): Orta Çin - Kırgızistan - Özbekistan - Türkmenistan - Azerbaycan - Gürcistan – AB ve *güney rotası*: Batı Çin (Sincan) - Kırgızistan - Özbekistan - Türkmenistan - İran - Türkiye. Bu yolun bir parçası olarak, Pakistan'a bir koridor (Gwadar limanı) öngörülmektedir. (Lousianin ve Sazonov, 2015). Böylece, Orta Asya ülkelerinin -Pakistan'ı içeren Güney rotası hariç- diğer güzergahlarda merkezi konuma sahip olduğunu görüyoruz.

IYEK konsepti, Çin'in Orta Asya bölgesini ekonomik ve entegrasyon açısından diğer bölgesel katılımcılardan çok daha geniş olarak gördüğü anlamına gelmektedir (Lousianin ve Sazonov, 2015).

1.3. İpek Yolun Deniz Kuşağı- İYDK.

OBOR'un ikinci ana parçası ise, Deniz İpekyolu hattı, diğer adıyla İpek Yolun Deniz Kuşağı- İYDK, Ekim 2013'te Bali'deki (Endonezya) Asia-Pacific Economic Cooperation- APEC zirvesi sırasında dile getilmiştir. Deniz hattı ile özellikle Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Ortadoğudaki körfezler ön plana çıkmaktadır. Deniz İpekyolu, Çin'in bitişik kara sınırlarından ziyade diğer ülkelerin pazarlarına da ulaşma imkanı sağlayacaktır. Bu sayede Çin, küresel ticarette önemli bir pay elde edecektir.

İYDK'nin tarihi 15. yüzyılın başlarına dayanmaktadır. Bu dönemde Ming hanedanının /1368 - 1644/ denizcisi olan Zheng He, Batı'ya yedi deniz yolculuğu yaparak Deniz İpek Yolu'nu keşfetti (CRI Russian 2017a).

Deniz ekonomisi Çin ekonomisinde önemli bir yere sahiptir: ülke dış ticaretinin% 90'ı su taşımacılığı ile gerçekleşir, tüketilen petrolün % 60'ı deniz yoluyla ithal edilmektedir (bunların çoğu tankerlerle taşınır). Çin uzmanları (Jiang vd 2014: 227) tarafından yapılan araştırmalarda deniz ekonomisinin yaklaşık üçte iki oranında ulusal ekonomiye katkı yaptığı sonucuna ulaşmıştır. Batı uzmanların (Ojala ve Tenold 2016) ülkelerin dünya deniz ticaret analizinde ise ülkelerin dünya deniz ticaretindeki yeri belirlenmiştir. Araştırma sonucunda Uluslararası çapta ve Avrupa'da bazı "süper taşıyıcılar" büyük pazar paylarına sahipken, çoğu ülkenin sınırlı filoya sahip olduğu gerçeği vurgulanmıştır. Bu arada Çin, Japonya gibi ülkeler Asya'daki en önemli deniz ülkelerin, dünya ihracatındaki paylarının oranlarından daha fazla tonaja sahip olduğu da gözlemlenmiştir. (Ojala ve Tenold 2016: 10).

XXI. Yüzyılın İpek Yolu'nun ana güzergahları şöyle belirlenmiştir: Çin limanlarından Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na ve daha da Avrupa'ya, ayrıca Çin limanlarından Güney Çin Denizi'nden Pasifik Okyanusunun güneyine kadar. İYDK önemi, şu anda Çin ile dünyanın geri kalanı arasındaki değişimin devam ettiği tek yolun Güney Çin Denizi'nden geçiyor olmasından kaynaklanır. Amerika Birleşik Devletleri ile artan rekabet karşısında, Amerikalılar ekonomik potansiyelini zayıflatmak için Çin'in bir deniz ablukası yapmak için gerçek bir fırsata sahipler. Çin ise bunu önelemek için tüm fırsaları kollamaktadır. Örneğin, Orta ve Güney Asya'yı

birbiine bağlayan ve tarihi İpek Yolun güzergahında merkezi rolü olan İran'ın Çin'in bu inisiyafinde merkezi konumlardan birine sahiptir. İran'ın 15 komşusundan 7'sinin denize çıkışı bulunmamakta olup, İran'ın projeye dahil edilmesi, özellikle de İran'a demiryoluyla bağlı olan Orta Asya ülkeleri için bir fırsattır. Çin'in bu inisiaytifi çerçevesinde bu ülkeler kendi mallarını İran'ın Şahid Recai limanına gönderme planlarını açıkladılar. Sadece Kazakistan bu liman üzerinden 15 milyon yük taşımaya hazır olduğunu ilan etmişti (Komissina 2017: 71).

OBOR projelesi çerçevesinde -kara ve suda- yeni ulaşım ağları yapılmaya başlanmış, güzergah üzerinde olan ülkelerin altyapıları ise iyileştirilmiştir. Yeni otoyolların yapımı, yüksek hızlı tren ağlarının kurulması projenin önemli konularıdır. Buradaki amaç, yapılacak olan ulaşım hatları ile bağlantının kesintisiz olmasını sağlamaktır.

1.4. OBOR proje finansmanı

Bir Kuşak, Bir Yol projesinin uygulamasında çeşitli kurumlar ve fonlar oluşturulmuş olup Çin, proje güzergahındaki birçok ülke ile etkin çok taraflı işbirliğine öncülük etmektedir.

Çin yatırım fonu olan *İpek Yolu Fonu* (SRF) 2014 yılında kuruldu. Fon, Çin ürünlerinin pazarlanmasını kolaylaştırmak için Yeni İpek Yolu ve Deniz İpek Yolu üzerindeki ülkelerde altyapı projelerine büyük yatırımlar yapmaktadır. 2018 sonunda Kazakistan'da bazı vergilerden muaf edilen ve ülkenin altyapısına 2 milyar dolar yatırım vaadinde bulunan SRF ülkenin başkenti Nur-Sultan'da 2015'te açılan (ülkeye yatırım çekme amacıyla kurulan) Astana Uluslararası Finans Merkezi'nin hissedarı olmuştu (Elyubaeva 2018).

Projeye destek çerçevesinde –bölge ülkelerin altyapıların desteklenmesi ve geliştirilmesi için de Kasım 2014'te 100 milyar dolar yatırımla *Asya Altyapı Yatırım Bankası*'nı kurulmuştur. Çin'in yapmış olduğu bu yatırımlar, OBOR hatların geçtiği ülkelerin de ticaretine ve ekonomise katkı sağlaması, uluslararası ticareti büyük ölçüde etkileyeceği açıktır.

1.5. Kuşak ve Yol Forumları

Çin hükümeti, OBOR projesini anlatmak için büyük ve küçük çaplı konferansların yanı sıra bu inisiyatifinin en önemli karar organı olarak işlev gören Kuşak ve Yol Forumları düzenlemektedir.

15-16 Mayıs 2017'de Pekin'de gerçekleştirilen ilk OBOR forumu düzenlemiştir. Çin lideri, 130 ülkeyi temsilen bin 500 delegeyi bir araya getiren bu forumun sonunda 68 ülke ve uluslararası kuruluşun Çin ile işbirliği anlaşmaları imzaladıklarını söyledi. (CRI Russian 2017b).

11 devletle yeni ortaklık ve 9 ayrı uluslararası kuruluş ile işbirliği anlaşmaları imzalanmıştır. Bu forumda ayrıca 30 ülke ile Çin arasında ticaret anlaşması imzalandı ve Çin, İpek Yolu Fonuna (SRF) 14,5 milyar dolar kaynak aktarımı yaptı. Bu forumun diğer sonuçlarına gelince, Forum sonunda ayrıca Çin Kalkınma Bankası 36 milyar dolar ve Çin İhracat/İthalat Bankası 18 milyar dolar özel kredi düzenlemeleri ile OBOR'a yönelik desteklerini artırmıştır. Rusya ile Çin arasında 14,5 milyar dolarlık Bölgesel İşbirliği Kalkınma Yatırım Fonu'nun oluşturulması da sadece ekonomik değil stratejik sonuçları olan bir gelişme oldu. (Gürdeniz 2017). Forumun sonunda Çin

lideri 2019'da OBOR inisiyatifi çerçevesinde 2. Uluslararası İşbirliği zirvesinin düzenleneceğini de dile getirmiştir.

Bir Kuşak- Bir Yol Forumunun ikincisi 25-27 2019 Nisan tarihleri arasında Pekin'de sayısı yüz elliyi bulan devlet ve uluslararası organizasyonun bir araya gelmesiyle gerçekleştirildi. Forumu'nun ardından Xi Jinpin liderlerin katıldığı bir konferansta yaptığı konuşmada, Kuşak ve Yol girişimine daha fazla ülkenin katılımını beklediklerini dile getirdi. Forumun ardından imzalanan sonuç bildirisinde OBOR projesi çerçevesinde sunulan fırsatların önemine dikkat çekilirken, bu projenin ekonomik ve sosyal kalkınmaya katkısı olduğu ifade edildi. Xi, Forum sırasında 64 milyar dolarlık ek anlaşmaların imzalandığını kaydetti. (Euronews 2019)

Forumu bu yıl Çin'in ev sahipliği ettiği en önemli diplomatik etkinliği olduğuna işaret eden Çin Devlet Konseyi Üyesi ve Dışişleri Bakanı Wang Yi ise forumda 6 sonucun elde edildiğini ifade etti. 1ncisi, Kuşak ve Yol yüksek kaliteli bir şekilde ortaklaşa inşa edilecek; 2ncisi, küresel bağlanırlık odaklı ortaklık ilişkileri kurulacak; 3.sü, üçüncüsü zengin sonuçların kazanılması karşılıklı çıkar ve ortak kazanca işaret ediyor; 4.sü, yerel hükümetler ve iş dünyalarının kenetlendiği bir platform kurulacak, işbirliği fırsatları genişletilecek; 5.si, Kuşak ve Yol işbirliği çerçevesi iyileştirilerek destek sistemi kurulacak ve sonuncusu ise, taraflar liderler diplomasisinin yönlendirici rolünü kullanarak ikili ilişkileri derinleştirecektir. Ayrıca Wang, son 6 yılda Kuşak ve Yol'un genel düzeninin tamamlandığını belirtmiştir. (CRİ Turk 2019)

2. OBOR'un Bölgeye Ekonomik /Lojistik Etkileri

Projenin bölgedeki ekonomik/ lojistik boyutunu değerlendirecek olursak, bunların başında ticaret gelmektedir. Çin ile bölge ülkeleri ile ticaret hacmi artmıştır. Uzun yıllardır AB Orta Asya bölgesinin en büyük ticari ortağı durumundayken, 2010'dan başlayarak Çin AB'yı sollamıştır (Xichao 2014). Çin, OA ülkelerin en büyük yatırımcısı ve ticaret ortağı (Kırgızistan ve Özbekistan'ın -1nci, Tacikistan'ın- 3ncü, Kazakistan'ın ise-4.cü sırada) durumundadır. İstatistiklere göre, 1992 yılında, Orta Asya'nın beş Orta Asya ülkesi (Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Tacikistan) ile toplam ticaret hacmi yaklaşık 0,5 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında ise -20 yıl sonra- Çin Ticaret Bakanlığı'na göre, bu rakam 100 kat artarak 46 milyar dolara yükselmiştir. Bu dinamikler, gelecekte Orta Asya devletlerinin ekonomik gelişiminde Çin'in daha da önemli bir yere sahip olacağını açıkça göstermektedir (İdrissov 2016).

OBOR çerçevesinde lojistik ve demir/kara yol altyapı projelerini şu şekilde özetleyebiliriz: "Bir Kuşak ve Bir Yol" dahilinde Yeni Asya Kıta Köprüsü projesinin uygulanması; "Çin-Avrupa" güzergahları boyunca tren seferlerin açılması; Çin-Kazakistan lojistik işbirliğinin bölgesinin temelinin atılması, 1 Temmuz 2014; Kamchik» demiryolu tüneli, (19.2km) Angren-Pap demiryolu hattında inşa edilmesi, 22 Haziran 2016, Çin-Kırgızistan-Özbekistan uluslararası karayolunun faaliyete başlaması, Şubat 2018; "Batı Avrupa - Batı Çin" (yüksek hızlı) karayolunun yapımına devam edilmesi. Ayrıca 2007'de başlayan Çin-Orta Asya gaz boru hattının 30 Kasım 2018 tamamlanması ve Çin ve Orta Asya'nın beş ülkesi arasında uçuşları sağlanması da OBOR projesine ivme kazandıran girişimler olmuştur.

3. OBOR – Avrasya Ekonomik Birliği

Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin, Çin'in Kuşak ve Yol girişiminin Rusya'nın öncülük ettiği Rusya, Belarus, Kazakistan, Kırgızistan ve Ermenistan'dan oluşan Avrasya Ekonomik Birliği'nin hedefleriyle uyumlu olduğunu belirtmişti. (Deuthsche Welle 2019).

2015'te Rusya'nın başını çektiği AEB ile İYEK projelerin birleştirme fikri ortaya atılmış ve anlaşmalar imzalanarak hukuki zemini da oluşturulmuştur. Ancak ülke ekonomilerin ağırlığı ve amaçların farklılığından dolayı Çin ile Rusya'nın (Orta Asya ülkelerinden Kazakistan, Kırgızistan'ı da üye olduğu) uzmanlar tarafından eleştirilmekteydi: OBOR, geniş serbest ticaret bölgelerine odaklanırken, Avrasya Ekonomik Birliği, aksine, Birliğin iç pazarlarının dış oyunculardan korunmasını ve tarifesiz bir bölgenin sadece katılımcı ülkeler için korunmasını sağlar. Diğer yandan bu iki inisiyatif ele alırken, aralarındaki fark ve avantajları şu şekilde değerledirilmekte idi: Çin sermayesini çekme olasılığı uzun vadede Sibirya, Uzak Doğu, Volga bölgesi ve İpek Yolu'nun geçtiği diğer Rus bölgelerinin gelişmesine katkıda bulunabilir, dolayısıyla Rusya da toprakları üzerinden mal nakliyatı yapan bir ülke olarak kazanabilek; "Çin-Kazakistan-Rusya-Avrupa güzergahı boyunca inşa etmeye başlayan Trans-Avrasya konteyner köprüsünün faaliyete geçmesi projenin önemli bir parçası olması nedeniyle, sadece Rus kesimi modernize edilemeyecek, aynı zamanda ülkeye bitişik bölgelerin kalkınmasına ivme kazandıracak transit gelirleri de artacaktır. (Idrissov, 2016)

OBOR Forumu'nda yapılan Putin'in bu açıklaması ise Çin ve ABD arasındaki ticari savaşların devam ettiği, Rusya'nın Batı yaptırımlarla karşı karşıya kaldığı bu dönemde iki büyük gücün başını çektiği inisiaytiflerini biraraya getirerek güçlerine güç katarak beraber ilerleyeceklerine dair sinyal olarak da algılanabilir.

4. OBOR projesinin kazanım/risk değerlendirmesi

OBOR projesinin kazanım/risk değerlendirmesi aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

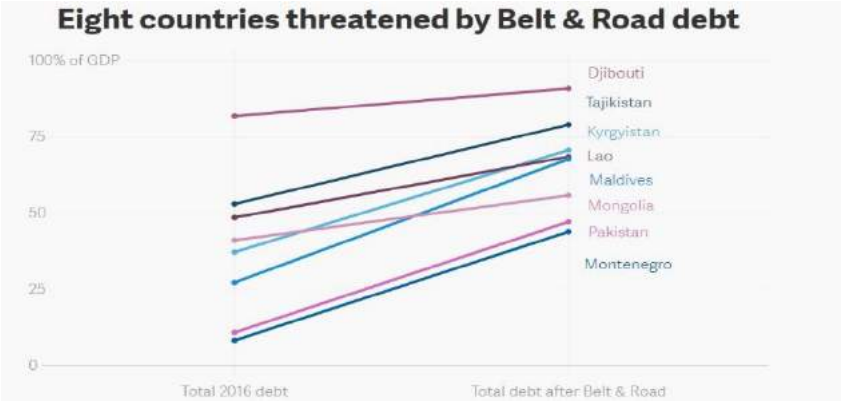
Tablo 1. OBOR projesinin kazanım/risk değerlendirmesi

Kazanım/imkanlar	**Risk/ tehditler**
➢ Uluslararası pazara çıkış, ➢ ➢ Yatırım çekme imkanı ➢ ➢ OBOR'un ulusal stratejiler/projelerle ilişkilendirilmesi/bağlantısı: Örneğin Kazakistan'ın Nurly Jol veya Türkiye'nin tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması projesiyle örtüşmektedir. Not: Türkiye, Çin'in "Kuşak ve Yol" girişimini desteklemektedir. G-20 Antalya Zirvesi vesilesiyle Kasım 2015 tarihinde Çin ile imzalanan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlulaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası", bu alanda somut işbirliklerinin hayata geçirilmesi için bir zemin teşkil etmektedir.	➢ Yatırım riskinin yüksek olduğu ülkelerde Çin majoriter paketi/ana hissleri alıyor Örneğin Çin, Ocak 2017'de% 75'i Çin devlet şirketi Three Gorges Corporation'a ait olacak bir baraj inşa etmek için Nepal'le bir anlaşma imzaladı. ➢ Krediler ve Borçlar Kırgızistan'ın Çin'e bilinen borcu 1 milyar 711 milyon dolar civarındadır. Ayrıca yakın gelcekte de Kırgızistan'ın borcunun GSYİH'nın yüzde 62'sinden yüzde 71'e çıkacağını tahmin ediliyor (Kırgız Cumhuriyeti Maliye Bakanlığı'na göre, ulusal borç yüzde 53,6'ydı) Kazakistan – Çin'e borç miktarı 13.6 milyar dolar veya Kazakistan'ın toplam dış borç miktarının % 8.8'i. Tacikistan'ın Çin'e 1.8 milyar dolar borcu vardır. ➢ Sinofobi. Bölge ülkelerinde Çin karşıtı gösteriler düzenlenmektedir. (Kazakistan (toprak meselelesine bagli olarak) ve Kırgızistan'da Ocak 2019'da yolsuzluk ve Çinlilere vatandaşlık verme vb.meseleleriyle ilgili).

5. OBOR ve Borç Meselesi

Çin'in OBOR projesi çerçevesinde en çok tartışılan borç meselesi ve Orta Asya bölgesinde alan Kırgızistan ve Tacikistan'ın durumu aşağıdaki grafikte daha belirgin görülmektedir. (Resim 2) Dış borcu GSYİH'nın% 35-40'ına ulaşmış olan ülkeler bağımsızlığı tehdit etmeye başlamış ülkeler olarak algılanır. Orta Asya ülkelerinin borç oranına gelince, Özbekistan'ın dış borcu GSYİH'nın % 15'i; Kazakistan -% 20; Tacikistan% 45'e ulaşmış durumdadır (Nezavisimaya 2017).

Resim 2. OBOR borçları nedeniyle tehit altında bulunan sekiz ülke.



Kaynak: theatlas.com, 2018

Çin'in ülkeleri borç bataklığına sürüklediğine ilişkin eleştirilerin yanı sıra bazı uzmanlar Çin'in kurallara göre oynadığını savunmaktadırlar. Evsahibi hükümetlerin ne kadar yolsuz ise ülkede bulunan Çin şirketlerin de o kadar daha az sorumlu ve daha az kontrollü olmaktadırlar. Moğolistan, Çad ve Tacikistan bunun birer örneğidir (Ahmadov, 2018)

Borç meselesine ilişkin son gelişme ise, 2.OBOR Forumu sonrasında Çin'in endişeleri gidermek için 'borç riskini önlemek ve çözmek' adına sürdürülebilir borç konusunda bir çerçeve oluşturacağını açıklamasıdır (Euronews 2019).

Sonuç

OBOR inisiyatifinin jeopolitik ve jeoekonomik açıdan ele aldığımızda, bu projenin önemi ve sonuçları aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Çin'in küresel ekonominin ve bölgesel entegrasyonun gelişmesi için yeni bir işbirliği modeli geliştirmekte olduğunu görmekteyiz;
- Yeni İpek Yolu planı da önemli jeopolitik değişikliklere yol açmaktadır. Zira şimdiye kadar bir deniz gücü olmaya Çin bu durumu değiştirme niyetindedir. Örneğin, Deniz İpek Yolu, uluslararası taşımacılık konusundaki Avrupa tekeline son vermek için tasarlanmıştır. Su için atılan bu hamle ancak Çin'in kendini karadan garanti ettikten sonra mümkün olabilir;
- Çin bu girişimi küreselleşmenin bir parçası olarak görüyor ve başta ABD olmak üzere projenin gizli gündemi olduğu iddialarına da karşı çıkıyor. Ancak böylesine büyük bir ekonomik projenin jeopolitik sonuçları da muazzam olacaktır;

- Yapılan liman, demiryolu ve kara yolu alt yapı yatırımlarının jeostratejiyi etkilemesi kaçınılmazdır. Bu projeler sayesinde Çin'in siyasi etki alanı mutlaka genişleyecek ve bu da jeopolitik kırılmalar yaratacaktır.
- ABD'nin ekonomik hâkimiyetinin dolar üzerinde çöküşü anlamına gelebilir ve *yerel para* birimlerinde ticaretin baskın olmasına yol açabilir. 2015 yılının Nisan ayında Çin, İran'ı, her ikisi de ABD'den etkilenebilecek olan Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası'nın bir rakibi olan Asya Altyapısı Yatırım Bankası'nın (AIIB) kurucu üyesi olarak kabul etti. İran'a Çin ve Rusya liderliğindeki Şangay İşbirliği Teşkilatına (ŞİÖ) katılmak için yeşil ışık verildi.
- OBOR –büyük bir sepet /havuz niteliğindedir. Avrasya bölgesinde dış politika/ekonomi (ekonomi,siyasi, ulaşım-lojistik, kültürel) projeleri için. Çin daha önce birçok Orta Asya bölgesindeki halkları tedergin etmemek için Şanghay İşbirliği Örgütü çatısı kullandıysa, şimdi ise OBOR'u kullanacaktır.

Sonuç olarak, ekonomik açıdan gelişmek, siyasi açıdan da güçlenmek anlamına gelmektedir. Küreselleşen dünya çerçevesinde ülkeler "kazan-kazan" mantığıyla hareket ederler. Orta Asya ülkeleri de bu anlamda bir istisna değiller. Bununla birlikte ortak bir proje çerçevesinde hareket ederken kapsamlı değerlendirmeler yaparak münferit /ulusal çıkarı da göz önümüzde bulundurmamız şarttır.

Kaynaklar:

Bilgin, Canan (2017) "**Küresel Ticarette Modern İpekyolu**", 24 Mayıs 2017, https://www.itohaber.com/haber/dunya/206176/kuresel_ticarete_modern_ipek_yolu.html, (11.03.2019)

Nogayeva, Ainur (2013), **Orta Asya'da Abd, Rusya ve Çin Stratejik Denge Arayışları**, Usak Yayınları, Ankara.

Şahin, Çiğdem (2016) "**Çin Ve Avrupa Birliği'nin Yeni İpek Yolu Girişimleri Ve Orta Asya'ya Yansımaları**", III. Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Sempozyumu Bildiri Kitabı, 25-27 Mayıs 2016, Bakü, 53-58.

Chellaney, Brahma (2018), **The China Backlash,** 28 Sep 2018, https://www.aspistrategist.org.au/the-china-backlash/

Chellaney, Brahma (2017), "**China's Creditor Imperialism**", Dec 20, 2017, https://www.project-syndicate.org/commentary/china-sri-lanka-hambantota-port-debt-by-brahma-chellaney-2017-12?barrier=accesspaylog

Lousianin, Sergey, Sazonov, Sergey (2015), "Ekonomicheskiy Poyas Shelkovogo Puti: Model 2015 goda", **Observer.**, Mayıs, No.5 (304), s.35-46.

Shams, Shamil (2017) "Siegfried Wolf: 'New Silk Road' and China's hegemonic ambitions", 15.05.2017, https://www.dw.com/en/new-silk-road-and-chinas-hegemonic-ambitions/a-38843212, (05.02.2019)

Serper, Emre (2017) İpekyolu Projesi Küresel Ticarete Etkisi Ve Güvenlik Sorunlari, 11 Ağustos 2017, http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/%C4%B0PEKYOLU_PROJES%C4%B0_pdf_76dedaa3-7082-43fe-9e09-9882170d8670.pdf (05.02.2019)

Komissina I.N. (2017), "Morskoj Shjolkovyj Put' XXI v. — Global'nyj Geopoliticheskij Proekt Kitaja", Problemy Nacional''noj Strategii № 1 (40), s. 60-82, https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/1/07.pdf (10.02.2019)

CRI Russian (2017a), "Velikiy Shelkoviy Put' ", 4 Mayıs 2017, China Radio İnternational Russian, http://russian.cri.cn/3072/2017/05/04/1s603728.htm (10.12.2018)

CRI Russian (2017b), "Zavershilsja Forum vysokogo urovnja po mezhdunarodnomu sotrudnichestvu v ramkah iniciativy "Odin pojas – Odin put', CRI Russian, 2017-05-16, http://russian.cri.cn/3060/2017/05/16/1s604849.htm (10.02.2019)

Elyubaeva, Ajnagul (2018), "Fond Shelkovogo Puti Stal Akcionerom MFCA", 05.07.2018, https://kapital.kz/finance/70466/fond-shelkovogo-puti-stal-akcionerom-mfca.html (12.12.2018)

CRI Turk (2019), "Wang Yi, 2. Kuşak ve Yol Forumu'nun sonuçlarını açıkladı, 29.04.2019, http://www.criturk.com/haber/haber-lokasyon/wang-yi-2-kusak-ve-yol-forumunun-sonuclarini-acikladi-89818 (30.04.2019)

Idrissov, Almas (2016), Ekonomicheskij Pojas Shelkovogo Puti İ Evrazijskaja İntegracija: Konkurencija ili Novye Vozmozhnosti? (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Avrasya Entegrasyonu: Rekabet mi Yeni Fırsatlar mı?), **MOSTI**, Vol.9, No: 5, International Centre for Trade and Sustainable Development, 21 Temmuz 2016, https://ru.ictsd.org/bridges-...(11.02.2019)

Xichao, Yu (2014), **China's Rise in Central Asia, Implications for EU Interests**, March 2014, http://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/02/EU-Asia-at-a-glance-Yu_Xichao-China-Central-Asia.pdf (20.01.2019)

"Odin Pojas – Odin Put'" – Blagodatnyj Dozhd' V Bukval'nom Smysle", **Nezavisimaya Gazeta**,16 Ağustos 2018, http://www.ng.ru/kartblansh/2018-08-16/3_7290_kartblansh.html (11.12.2018)

Jiang, Xu-Zhao, Liu,Tie-Ying, Su,Chi-Wei (2014), "China's Marine Economy and Regional Development", December 2014, **Marine Policy** 50: 227–237, https://www.researchgate.net/publication/264161525_Chinas_marine_economy_and_regional_development, (11.01.2019)

Ojala Jari, Tenold Stig (2016), **Maritime Trade and Merchant Shipping: The Shipping/Trade-Ratio from the 1870s Until Today**, June 20, NHH Dept. of Economics Discussion Paper No. 12/2016. https://ssrn.com/abstract=2800954 or http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2800954, (21.02.2019)

Gürdeniz, Cem (2017), "İpek Yolu Pekin Forumunun Sonuçları", **Aydınlık Gazetesi,** 21.5.2017, https://www.aydinlik.com.tr/kose-yazilari/cem-gurdeniz/2017-mayis/ipek-yolu-pekin-forumunun-sonuclari (21.12.2018)

Deuthsche Welle (2019) "Putin: Avrasya Ekonomik Birliği ile İpek Yolunu birleştirelim", Deuthsche Welle, 26 Nisan, https://www.dw.com/tr/putin-avrasya-ekonomik-birli%C4%9Fi-ile-ipek-yolunu-birle%C5%9Ftirelim/a-48495489 (26.04.2019)

Euronews (2019), "'Kuşak ve Yol' Forumu: Çin'den Borç Batağına Düşmekten Korkan Ülkelere Teminat", 8 Nisan 2019, Euronews https://tr.euronews.com/2019/04/28/kusak-ve-yol-forumu-cin-den-borc-batagina-dusmekten-korkan-ulkelere-teminat, (10.04.2019).

Ahmadov, Ingilab (2018), "Chinese Companies İn Eurasia Extractive İndustry: How Accountable And Socially Responsible?", **Chınese Aid: Current Challenges**

And Opportunıtıes For Civic Space. Regional Civil Society Workshop, Bişkek, 16 Ekim 2018.

Nezavisimaya (2017), "Vneshnij Dolg Mozhet Stoit' Tadzhikistanu Territorial'noj Celostnosti," 30.08.2017, Nezavisimaya Gazeta, www.ng.ru/cis/2017-08-30/6_7063_tajikistan.html (21.02.2018)

KAHRAMANMARAŞ DONDURMA SEKTÖRÜNDE FAALİYET GÖSTEREN FİRMALARIN KURUMSAL KAPASİTELERİNİN ARTTIRILMASINDA YENİ BİR MODEL: DONDURMA ARGE MERKEZLERİNİN ÖNEMİ

Yüksek Lisans Öğrencisi Ali KIRAÇ
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,
İşletme Ana Bilim Dalı
akiracaku@gmail.com

Öz

Küresel rekabetin hızla arttığı günümüzde her bir işletme küresel piyasada yoğun bir rekabet baskısı altında hayatta kalma mücadelesi vermektedir. İşletmelerin varlıklarını etkili ve verimli sürdürebilmeleri için rakiplerine karşı sürekli rekabet edebilecek kapasiteye sahip olmalıdır. Geleneksel üretim faktörlerinden olan emek ve sermayenin yerine arge çalışmalarında bulunan KOBİ'lerin kurumsal kapasiteleri ve uluslararası ticaret hacimleri her geçen gün artarak hedeflenen düzeye ulaşmaktadır. Eğer firmalar Ar-Ge çalışmaları yapar ve bu çalışmanın sürekliliğini sağlarsa Uluslararası piyasada rekabet avantajı yakalayabilir.

Bu kapsamda Kahramanmaraş'ta dondurma sektöründe faaliyet gösteren firmaların kurumsal kapasitelerinin arttırılmasında Dondurma Arge Merkezlerinin Önemi üzerine çalışma yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kahramanmaraş'ta Dondurma Sektörü, Arge merkezleri, Uluslararası rekabet

For The Development Of The Instıtutıonal Capacıtıes Of Companıes In The Kahramanmaraş Ice-Cream Industry, A New Model: The Importance Of Ice-Cream Research And Development Centers.

Abstract

In recent years, With the rapid growth in global competition, all businesses struggle to survive under intense competitive pressure. Companies should have the capacity to compete continuously with their competitors so that they can maintain their assets effectively and efficiently. R & D activities instead of traditional production factors that are labour and capital, increase the institutional capacities and international trade volumes of SMEs reach the targeted level. If the companies make R & D studies and ensure the sustainability of this work, they can achieve competitive advantage in the challenging competitive environment in the international market.

In this context, in order to increase the institutional capacities of firms operating in the sector of Ice-cream in Kahramanmaraş province, the importance of Ice-cream R & D Centers the study was made.

Keywords: Ice cream industry in Kahramanmaras, Research and Development Centers, International competition.

1. GİRİŞ

Dondurma sektörü, çok eski tarihlerden günümüze kadar hayatın içerisinde önemli bir yere sahip olmuştur. Zaman içerisinde eklenen çeşitli tatlandırıcı ve aromalar sayesinde öğünlerimizin vazgeçilmez gıda ürünlerinden olmuştur. Elbette dondurma denilince akla ilk gelen şehir adıyla özdeşleşmiş Kahramanmaraş ili gelmektedir. Küresel rekabetin hızla arttığı günümüzde Arge ve innovasyon

kavramlarının önemi her zamankinden daha da artmıştır. Bu kapsamda başta KOBİ'ler olmak üzere arge çalışmalarına ihtiyaç duyulmuştur.

Kahramanmaraş, uygun iklim koşulları ve coğrafi yapısı, yetişen endemik bitki türleri ile dondurma üretim açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Sahip olduğu potansiyel ürün kalitesi ve ürün çeşitliliği ile birleştirildiğinde, uluslararası alanda rekabet edebilecek güce, toplumun refahını ve yaşam kalitesini artırmasına olanak sağlayacak ve dondurma talebinin giderek arttığı dünya pazarından daha fazla pay alması mümkün olacaktır.

Rekabetçi gücün ülkelerin sahip olduğu değerlerin en etkin ve verimli kullanarak elde edilebileceği, bu nedenle her bir işletmenin alanında uzmanlaşacağı faaliyet alanları seçerek ve kurulacak Arge ve inovasyon merkezleri ile sinerji etkisi yaratarak üretim süreçlerinin etkin biçimde kullanılması gerekmektedir (Porter, 1990: 6).

Gayri Safi Milli hasıla içerisinde gıda sanayimiz yaklaşık 280 milyarlık bir paya sahip olması ve 40 binin üzerinde bu alanda faaliyet gösteren işletme olmasına rağmen dünya gıda ticaretinde %1'lik gibi çok düşük bir orana sahiptir (Sanayi Bakanlığı). Ülkeler üretmiş olduğu ürünlerde uluslararası piyasada rekabet edebilecek düzeyde ürün çeşitliliği ve kalitede ürünler üretmesi durumunda dünya ticaretinde istenilen paya sahip olabilecektir. Bu ise anca sektörde daha fazla arge çalışmalarında ve süreçlerin iyileştirilmesi ile mümkün görülmektedir.

Kahramanmaraş'ta dondurma sektöründe faaliyet gösteren irili ufaklı birçak firma bulunmaktadır. Bu sektörde faaliyet gösteren firmalar şehrin ve ülkenin ekonomisine önemli katkıda bulunmalarına ragmen Kahramanmaraş Dondurması ülke genelinde ve uluslararası pazarda istenilen düzeyde değildir. İstenilen düzeyde olmamasının başlıca nedenleri arasında ürün çeşitliliği olmaması, hijyenik olmayan koşullarda üretimin yapılması, arge ve innovasyon çalışmalarındaki eksikliği, Maraş dondurmasının portatif, kolay taşınabilir olmamasından reyonlarda istenilen düzeyde yer alamaması başlıca nedenlerdendir.

Dondurma sektörü dünya genelinde çok hızlı gelişme göstererek gıda sektörünün başlıca ürünleri arasında yer almaktadır. Dondurmanın hızlı büyümesinin başlıca nedenleri; içerisinde bulunan besleyici maddeler, özellikle sıcak yaz aylarında ferahlatıcı olması ve lezzetli bir ürün olması araştırmalar sonucu dondurma sektörünün gelişmesinde başlıca nedenlerindendir (Şimşek vd. 2005).

Bu çalışmanın amacı Kahramanmaraş dondurmasına hak ettiği değeri ve saygınlığı kazandırmak için, yeni ürün çeşitleri oluşturulması, yeni tatlar ve karışımlarla ürün yelpazesini genişletilmesi ve geliştirmesi, ambalaj ve satış teknikleri konusunda çalışmalar yapılması gibi adımların dondurma üzerine kurulacak arge merkezi sayesinde firmalarin kurumsal kapasitelerinin arttırılmasın da bir model olarak incelenmesidir.

2. DONDURMA TARİHÇESİ VE GELİŞİMİ

2.1 Dondurmanın Dünyada gelişim süreci

Dondurmanın tarihi sanılanın aksine çok eski zamanlara Çin, Roma ve Mısırlılara dayandığı varsayılmaktadır. Soğuk hava depolarının kurulmasında uzmanlaşmış Persler tarafından ilk olarak üretilmeye başladığı bir çok kaynakta belirtilmektedir (Çağlar 2010).

Dondurma yapmak için Persler öncelikle dağların yüksek yamaçlarında biriktirdikleri kar ile bal, pekmez, şurup vb. tatlandırıcılar karıştırılarak üzeri kar ile

örtülerek istenilen kıvama gelmesi beklenir. Daha sonra bu karışım persler tarafından inşa edilmiş Yahçal olarak adlandırılan buzhanelerde saklanırdı. (TSE, Ağustos 2010).

Avrupanın dondurma ile tanışması 3000 yıl önce Marco Polo'nun Çin ziyareti aracılığıyla olmuştur. Günümüzde kullanılan dondurmanın ise Portekiz ve İtalyanların Latin Amerika'ya gelmesi ile geliştirildiği tahmin edilmektedir. (Dondurma Vadisi – Fizibilite Raporu, 2017). İtalya dan Amerika göç etmiş İtalyan asıllı Amerikalı Italo Marchioni Newyork'ta ilk dondurma kornetinin üretimini gerçekleştirmiştir. (Uludağ, 2010).

2.2 Dondurma Sektörünün Türkiye'de ve Kahramanmaraş'ta Gelişim Süreci

"Maraş Dondurması, rivayete göre, Osmanlı döneminde, saraylarda "karsambaç" adı verilen bir tür buzlu tatlının uzantısı olarak keşfedilmiştir. Yörede Maraşlı Osman Ağa diye bilinen ve Osmanlı saraylarına ve asil konaklarına yabani orkide (salep) satan bir esnaf, bir gün satış bittikten sonra artan salebi, şeker ve süt karışımı olarak kara gömer. Ertesi gün baktığında, salebin kıvamındaki değişiklik dikkatini çeker; süt, salep ve şeker karışımının yoğunluk kazandığını ve sakız gibi uzadığını görünce, farklı bir lezzet olduğunun farkına varır ve kendi çevresinde birçok kişinin bu yeni bulunan gıda maddesini tadıp beğenmesi ile "salepli karsambaç" olarak fazlası ile talep gören Maraş Dondurması doğmuş olur "(Türk Patent ve Marka Kurumu).

Dondurma ile ilgili ilk tariflere 1844 tarihli ilk basılı yemek kitabı olan aşçıların sığınağı (Melceü't Tabbahin) daha sonra sırasıyla 1857 yılında Ali Eşref Dede'nin Yemek Risalesi ve 1882 yılında Ayşe Fahriye'nin Ev kadını adlı kitabında yer almıştır. (TSE, 2010: 62).

Dondurma üretimi ilk olarak İstanbul ilinde ev ve sokak dondurmacılığı şeklinde yapılmaya başladığı daha sora zaman içerisinde diğer şehirlere yayıldığı görülmektedir. 1970'lere kadar modern üretim olanaklarından yoksun küçük işletmelerde halka sunulmuştur(Dondurma Vadisi – Fizibilite Raporu, 2017). "Ülkemizin İlk modern dondurma üretimi Atatürk Orman Çiftliği Pastörize Süt ve Mamülleri Fabrikası tarafından 1957 yılında yapılmıştır. Bu girişimi daha sonra 1970 ve 1974'de üretime başlayan İzmir Süt Mamülleri Sanayi A.Ş. izlemiştir. 1980'den itibaren sektöre modern ve ileri teknoloji kullanarak giren yerli ve yabancı sermayeli firmalar sektörün gelişim sürecini hızlandırmış firmalar arasında yaşanan rekabet ürün çeşitliliği ve fiyat avantajı olarak tüketiciye yansımıştır" (Uludağ 2010).

Kahramanmaraş'ta dondurma ile buluşması ilk olarak Suriye asıllı Hacı Mehmet isimli şahısla olmuştur. Mehmet Usta yanına çırak olarak alduğu Ali Kıyak'a (Kel Ali) dondruma yapımını öğretir. Kel Ali ustasının memleketine geri dönmesinde sonra dondurma üretimini devam ettirmiştir. Ahır dağı eteklerinden topladığı salep ve yörenin eşsiz bitki türlerini otlanan keçilerin sütünden yapmış olduğu dondurmayı omzunda ve elarabası ile sokaklarda satmıştır. Daha sona yanlarına çıraklar alarak dondurma yapımını onlara öğretmiştir. Böylelikle ilk dondurma ustaları yetişmiş olur ve bu ustalar Türkiye'nin bir çok şehrinde dondurma satış mekanları açarak Maraş dondurmasını kısa sürede ülke genelinde yayılmasına katkıda bulunmuşlardır (TSE,2010: 60, Tekinşen, 2009).

1956 yılında modern anlamda ilk dondurma dükkanı "Ferah" adıyla Faik ve Seyfettin kardeşler tarafından açılmıştır. Zaman ieçerisinde 1970'li yılarda termoslarla diğer şehirlere dondurma gönderilmeye başalamıştır. Dondurma sektörüne iz bırakn diğer bir isim Ugrak Kemal olarak adlandırılan ve kendi lakabı

anılan meşhur Uğrak pastanesi açmıştır. Ugrak Kemal büyükşehirlerde dondurmacılık yaparak meşhur maraş dondurmasının lezzetinin il dıdşındaki kişilerle tanıştırmış böylelikle dondurmanın ve pastaneciliğin gelişmesinde önemli rol almıştır. (Tekinşen, 2009).

Teknolojinin zaman içerisinde değişimi dondurma üretiminde de yeni yöntemlerin kullanılmasını sağlamıştır. Özellikle 1980'li yıllarda soğutma ve özgün üretim tekniklerinde gelişmeler olmuştur. 2000 yılında dondurma yapım temel aşamasından homojenizasyon işlemi uygulamaya alınmıştır. (TSE, Ağustos 2010).

2.3. Kahramanmaraş Dondurmasının Özelliği ve Coğrafi İşaret

Çografi işaret; belirli bir bölgeye has, kendine has özellileri olan, bölge ile özdeşleşmiş, ürünü diğer bölgelerden ayıran özellikleri gösteren işaretin Türkiye patent Enstitüsü tarafından tescillenmesidir (Türkiye Patent Kurumu 2017).

İlin adıyla özdeşleşmiş olan Maraş dondurması il sınırları içerisinde yetişen keçilerin sütünden ve bölgenin zengin bitki türlerinden salep ile zaanatkar ustaların ellerinde eşşiz bir tad ve kıvamın oluşması ile elde edilir.

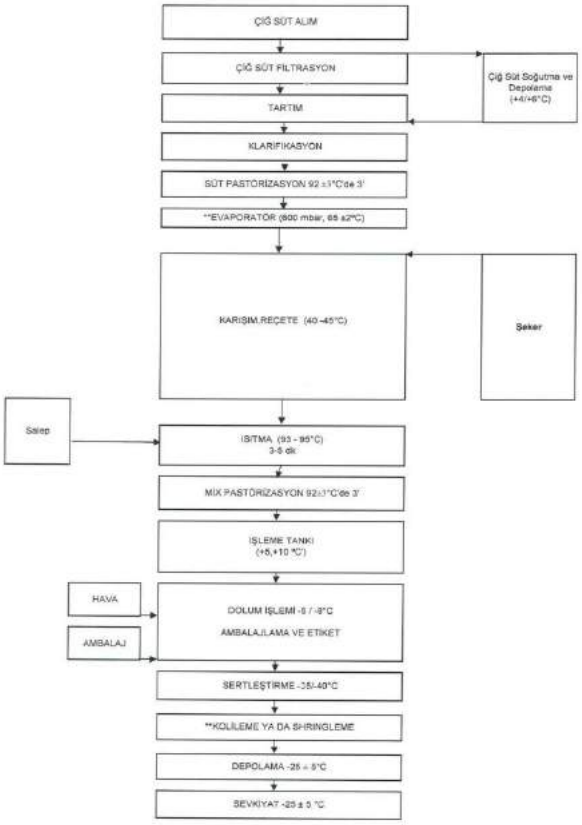
2002-2003 yıllarında ilde faaliyet gösteren bir firma cografi işaret için Türkiye Patent Kurumuna başvuru yapar ve coğrafi işaret adı geçen firma üzerine tescillenmiştir. Maraş'a ait bir değerin firma üzerine tescillendirilmesine bu alanda faaliyet gösteren diğer firmalar itiraz etmiştir. Yasal süreç sonunda tescil iptal edilmiştir (Dondurma Vadisi – Fizibilite Raporu, 2017).

2014 yılında Kahramanmaraş Ticaret ve Sanayi Odası tekarardan "Coğrafi İşaret "menşei adı için başvurada bulunmuştur. Böylece ürünün üretimini il sınırları içinde üretilmesi durumunda bu tescili kullanabilecektir (Dayısoylu vd.2017).

24.08.2017 tarihinden sonra korunmak amacıyla 18.04.2018 tarihinde Kahramanmaraş Ticaret veSanayi Odası'nın başvurusu üzerine Türkiye Patent Kurumuna tarafından tescil edilmiştir

Maraş Dondurması üretilen diğer dondurmalara göre daha elastik bir yapısı olması, Maraş'ın zengin bitki türlerinden beslenen keçi sütü ve salebin bulunması,kendine has tadı ve aroması olan, düşük sıcaklıkta uzun süre muhafaza edilebilmesi ile diğer dondurmalardan özellik olarak ayrılmasının başlıca etmenlerindendir. Çografi işaret olarak tescillenen Maraş dondurmasının üretim sürecinin tamamı il sınırları içerisinde yapılması gerekmeketedir. Çeşitli ham maddelerin il dışından getirilmesi durumunda belirlenen özellikleri taşıması durumunda çografi işaret olarak ürünlerini tescillenebilmektedir. Türkiye Patent Kurumu tarafından belirlenen Maraş dondurmasında bulunması gereken salep değer aralığı (0,7 ila %8) ve şeker oranı (%15 ila %22) aralığında olması gerekmektedir (Türk Patent ve Marka Kurumu).

Şekil.1. Dondurma Üretim Şeması



Kaynak: Türk Patent ve Marka Kurumu

Ayrıca üretim metodu ile ilgili gerekli PH analizleri, süt pastörizasyon işlemi ve dondurma üretimi ile ilgili süreçler eksiksiz olarak yerine getirilmesi gerekmektedir.

2.4 Maraş Dondurması ile ilgili yapılan çalışmalar

Kahramamaraş Dondurmasının ulusal ve ulusalarası pazarda hakettiği yeri alması amacıyla ilde bulunan kamu kurumları, sektörde faaliyet gösteren firmalar, bölgede hizmet veren Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı ve Sivil Toplum Kuruluşları çeşitli faaliyetler ile Maraş dondurması ile ilgili çalışmalar yapmıştır.

Maraş dondurması ile ilgili çalışmalar dan bazıları: 'I. Salep Orkidesi Çalıştayı 24-25 Mayıs 2011 tarihlerinde Kahramanmaraş'ta, Türkiye II. Orkide ve Salep Çalıştayı ise 25-26 Nisan 2012 tarihlerinde İzmir'de, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi ve Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı öncülüğünde 25 Mayıs 2016 tarihinde Kahramanmaraş ilinde Dondurma Çalıştayı düzenlenmiştir. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesinin öncülüğünde ve yerelde faaliyet gösteren firmaların sponsorluğun da 1. ve 2. Uluslararası Dondurma, Kültür ve Sanat Festivalleri düzenlenmiştir (Dondurma Vadisi – Fizibilite Raporu, 2017, https://kahramanmaras.bel.tr/haber/2018/08/01/dondurma-tiri-yola-cikti).

Son yıllarda yapılan bu ve benzeri çalışmalar ile yurt içinde ve yurt dışında Maraş Dondurmasının tanıtımına önemli katkısı olmuştur. Fakat küresel piyasadaki

rakiplerine oranlanırsa Maraş Dondurması tüketimi ve yurt dışı ihracatı oldukça düşüktür. Yurt içi ve yurt dışı dondurma pazar sektöründe hedeflenen düzeye ulaşabilmesinin en önemli kilometre taşlarından olan innovasyon ve arge çalışmalarına daha fazla önem verilerek firmaların markalaşma ve kurumsal kapasitelerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

Araştırmanın yöntemi

Araştırmada veri toplama yöntemlerinden birisi olan yüz yüze anket yönteminden yararlanılmıştır. Yüz yüze Anket çalışmasında evren büyüklüğünü Kahramanmaraş ilinde dondurma sektöründe faaliyet gösteren personel ve yöneticiler oluşturmuştur.

Araştırma kapsamında, Kahramanmaraş ilinde dondurma sektöründe faaliyet gösteren firma yetkilileri ve yöneticileri ile yüz yüze Anket uygulamak amacıyla yaklaşık 48 personel/yönetici konumundaki kişiler ile birebir görüşmeler yapılmıştır. Araştırma kapsamında elde edilen 48 yüz yüze anket/mülakat tutanaklarından 45 adeti çalışmada kullanılacak şekilde doldurulmuştur. Araştırmada 3 adet yüz yüze mülakat/anket tutanağı görüşülen kişinin verdiği bilgilerin yetersizliğinden ötürü araştırma kapsamının dışında bırakılmıştır.

Görüşmeler yarı yapılandırılmış bir form ile gerçekleştirilmiştir. Formdaki sorular üreticilerin demografik özellikleri, üretim metotları, üretim istatistikleri, üretim standartları ve pazarlama yöntemleri, ürün çeşitliliği, üretim süreçlerinde arge çalışmalarının bulunup/bulunmadığı yöneliktir.

Firmanız bünyesinde Ar-Ge bölümünüz bulunmakta mıdır? Kaç çeşit dondurma üretiyorsunuz? Dondurma üretiminizin mevsimler itibariyle oransal dağılımı nasıldır? Dondurma ihracatınız var mı ? Yeni ürün üretim süreciniz nasıl gerçekleşiyor? Size göre Maraş dondurmasının bugün bulunduğu konumdan daha iyi bir konumda olması için yapılması gerekenler nelerdir? Küresel piyasada rekabet edebilmek için neler gereklidir? Yeni ürün çeşitleri ve yeni pazarlar oluşturulmasında arge merkezlerinin gerekliliğine inanıyor musunuz gibi sorulardan meydana gelmektedir.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Kentin simgesi haline gelmiş “Maraş Dondurması” son yıllarda yapılan çeşitli tanıtım ve reklam faaliyetlerinin yanı sıra, festivaller ve kongrelerle maraş dondurmasının tüm dünyaca bilinirliliği konusunda çeşitli çalışmalar bulunmakatadır. Anket kapsamında katılımcılara yöneltilen Arge çalışmalarınız var mı sorusuna %84 oranında firmaların arge çalışmaları olmadığı, ama yeni ürün çeşitleri ve yeni pazarlar oluşturulmasında arge merkezlerinin gerekliliğine inanıyor musunuz sorusuna % 96,4 oranın da arge merkezlerinin gerekliliği sonucuna ulaşılmıştır.

Öneriler

Dondurma sektörüne yapılacak yatırımlar ile yeni istihdam alanları oluşturulması
Kahramanmaraş dondurmasının hak ettiği değere ve öneme kavuşması
Dondurma arge çalışmalarının yanı sıra yetişmiş kalifiye insan kaynaklarının sektöre kazandırılması
Dondurma alanınfa İş hayatına yeni başlayacaklar için girişimcilik ve iş yeri açma ile ilgili eğitimlerin kalitesi ve içeriği arttırlması
Geleneksel üretim yöntemlerinden modern üretim yöntemlerine geçilerek ürün çeşitliliği konusunda çalışmalar yapılması

Dondurma sektöründe markalaşma ile kente gelen yerli ve yabancı turist sayısında önemli bir artışın sağlanması
Turizim sektöründeki artış ile döviz girişlerinde artış ile bölgesel ve ulusal ekonomiye katkısı olması amacıyla,
Küresel piyasada Maraş Dondurmasının hedeflendiği noktaya gelebilmesi ve piyasada faaliyet gösteren rakipleri ile mücadele edebilecek yapıya ulaşması için innovasyon ve arge çalışmaları desteklenmesi gerekmeketedir. Araştırmanın bulgularına göre mevcut firmaların büyük çoğunluğu geleneksel üretim yöntemlerini kullanmaktadır. Firmaların kurumsal kapasitelerini arttırabilmeleri, küresel piyasada rekabet edebilecek yapıya sahip olabilmesi yurt içi ve yurt dışı yeni pazarların oluşturulabilmesi, ürün kalitesi ve markalaşmada arge merkezlerinin önemi ve gerekliliği sonucuna ulaşılmıştır.

KAYNAKÇA

Çağlar B (2010). Antik Dünyadan Modern Zamana; Kar, Buz ve Dondurma. TSE Standard, 579:21-25.

- Dayısoylu, Kenan Sinan; Yörükoğlu, Tarık; Ançel, Tuğberk; "Kahramanmaraş'ın Coğrafi İşaretli Ürünleri ve İlin Potansiyel Durumu", KSÜ Doğa Bilimleri Dergisi, 2017, 20(1), s. 80-88, http://dogadergi.ksu.edu.tr/download/article-file/271738

Dondurma Vadisi – Yayınlanmamış Fizibilite Raporu, 2017

Sanayi Bakanlığı, Erişim Tarihi : 22.03.2019 ttps://anahtar.sanayi.gov.tr/tr/news/turkiye-gida-sanayi-strateji-belgesi-ve-eylem-plani-hazirlik-calismalari/575

Şimşek O, Tuncay İ, Bilgin B (2005). Endüstriyel Dondurma üretiminde farklı stabilizatör kullanımının dondurma kalitesine etkisi. Trakya Üniversitesi Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi Cilt:2, Sayı:4.

PORTER, M. E (1990), The Competitive Advantages of Nations, New York: The Free Press

Tekinşen, Kemal Kaan, Geçmişten Günümüze Ağızda Uyanan Lezzet Maraş Dondurması", Bildiri Kitapçığı, 14-16 Mayıs, 28-33, 2009, http://www.kentmaras.com/makale/marasdondurmasi.php

Türkiye Patent Kurumu, Erişim Tarihi : 21.05.2019, https://www.turkpatent.gov.tr/TURKPATENT/resources/temp/6B3F914C-E72C-437C-8A30-F50C51DE0A23.pdf;jsessionid=CDD484D1FE46CA3E926BFBC0E9A88AA4

Uludağ, Pelin (2010) "Türkiye'de Dondurma Sektörü, Tüketici Eğilimleri Ve Firmalar Arası Rekabet" Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi

Orta Anadolu Kalkınma Ajansı. (2014). TR 72 bölgesi 2014-2023 mevcut durum analizi

Türk Patent ve Marka Kurumu

https://pazarlamaturkiye.com/makale/turkiyede-dondurma-sektorunun-rekabet-analizi/

https://anahtar.sanayi.gov.tr/tr/news/isletmelerde-teknoloji-ve-ar-ge-yonetimi/192

https://kahramanmaras.bel.tr/haber/2018/08/01/dondurma-tiri-yola-cikti

İSLAM HUKUKUNDA ULUSLARARASI TİCARET İLKELERİ VE İSLAMİ FİNANS

Dr. Öğr. Üyesi Alpaslan ALKIŞ
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İlahiyat Fakültesi,
İslam Hukuku Ana Bilim Dalı
alpaslanalkis@gmail.com

Öz

Uluslararası ticaret, İslam hukukunda evrenselliğini ve güncelliğini kaybetmeyen yaşamsal öneme sahip bir konudur. Uluslararası ticarette öncelikle girişimcilerin eğitimi ve yönlendirilmesi gereklidir. Bu alanda en önemli husus hiç kuşkusuz üretimde standardizasyonun ve kalitenin sağlanması, ürünlerin kontrolü, pazarların düzenlenmesi ve denetlenmesi ve hukuksal altyapının sağlanması, kartel ve tekelleşmenin önlenmesi, serbest rekabet piyasasının oluşturulması zorunludur. Uluslararası ticaret ve finansal işlemlerde adalet, doğruluk ve hakkaniyet ilkeleri ile sürdürülebilir serbest piyasa koşulları doğrultusunda fiyat istikrarının sağlanarak her türlü anlaşmazlık ve aldatılmaların önüne geçilmesi amaçlanmaktadır. Aksi halde çeşitli muhayyerlik haklarıyla sözleşmeleri bozma hakkı tanınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *İslam hukuku, Şirket, Finans, Standart, Kalite, Muhayyerlik, Ayıp, Fiyat.*

INTERNATIONAL TRADE PRINCIPLES AND ISLAMIC FINANCE IN ISLAMIC LAW

Abstract

International trade is a vital issue that does not lose its universality and current status in Islamic law. In international trade, entrepreneurs should be trained and guided first. The most important issue in this area is undoubtedly standardization and quality in production, control of products, regulation and regulation of markets and legal infrastructure, prevention of cartel and monopoly, creation of free competition market. It is aimed to prevent all kinds of disputes and deceits by ensuring price stability in line with the principles of fairness, fairness and fairness in international trade and financial transactions and sustainable free market conditions. Otherwise, the right to dispose of contracts with various rights of rights is granted.

Keywords: *Islamic law, Company, Finance, Standardization, Quality, Selection, Defect, Price.*

1. GİRİŞ

Toplumsal hayatta insanın en önemli sorumluluğu başkalarının haklarına riayet etmesidir. Bunu da herhangi bir maddî zorlama olmadan kendiliğinden yapması asıldır. Ticari hayatın esası da insanların birbirlerinin haklarını gözetmesi ve aldatma olmadan sürecin normal piyasa şartlarında devam etmesidir. Zira insan, dünyadaki hiç bir muamelenin Allâh'a gizli kalmayacağını[3] ve O'nun her şeyi bildiğini[4], zerre miktarı da olsa yapılan iyilik ve kötülüğün karşılığının görüleceğini[5] düşünerek

[3] Mü'min, 40/19; İbrahim, 14/38.

[4] Bakara, 2/282, 283; En'am, 6/101.
[5] Zilzal, 99/7-8.

ticari muamelelerde bulunması gerekmektedir. Bu bilinç de insanı ticari ilişkilerde adil ve hakkaniyetli davranmaya götürür ve sağlıklı bir serbest piyasa ortamının oluşmasını sağlar.

2. İSLAM HUKUKUNDA ULUSLARARASI TİCARET İLKELERİ

Ticari hayat insan faaliyetlerinin en önemli alanını oluşturmaktadır. Çünkü insanlığın ihtiyaçlarını karşılama yöntemi ticaret ile sağlanmaktadır. Ticari saha da en fazla istismara, haksızlığa, zarara ve düşmanlığa sebebiyet verebilecek bir alandır Ticaret eskiden daha basit usullerle yapılırken haksızlıklar az sayıda insanı etkilerken, günümüzde uluslararası bir boyut kazanması nedeniyle haksızlıklar daha büyük kitleleri etkilemektedir. Bu sebeple haksızlıkların önüne geçilebilmesi için temel ticari ilkelere sadık kalınma zarureti bulunmaktadır.

1.1. Adalet

Adalet, fert ve toplum hayatının en önemli huzur ve güven kaynağıdır. Bu sebeple adaletin tesisi hukukun temel gayeleri arasındadır. Ticaret hayatında adalete riayet etmeden takvaya erişmek mümkün değildir. Çünkü ticarî muamelelerde adalete aykırı her türlü işlem zulüm olarak nitelendirilmiştir. Zulüm ise İslâm'da şiddetle kınanmıştır.[6] Adalet ilkesinin tesisi bağlamında Kur'an'da özellikle ölçü ve tartıda hile ve haksızlık[7] kınanıp, adalet emredilerek[8] batıl ve haksız yollardan kazanç elde etmek ve bu yerlere yapılan harcamalar yasaklanmıştır.[9] Adalet ilkesine aykırı olması açısından ticarî işlemlerde riba, ölçü ve tartıda haksızlık, hile ve aldatmak, fâhiş fiyat, ikrah, tekelcilik ve ihtikâr yasaklanmıştır.[10]

1.2. Doğruluk

Ticaret hayatında da doğruluk ve dürüstlük son derece önemlidir. Zira Hz. Peygamber, doğru ve güvenilir bir tâcirin ahirette peygamber ve şehitlerle beraber olacağını ifade etmiştir.[11] Hz. Peygamber'in bu sözü genelde doğruluğun özelde ticari hayatta doğru ve dürüstlüğün önemli olduğunu göstermeye kâfidir. Yine bir hadislerinde Hz. Peygamber, doğru ve dürüstler dışında bütün tacirlerin kıyamet günü fâcir olarak haşredileceklerini beyan etmiştir[12] ki bu da ticaretini yalan ve sahtekârlık üzerine kurmanın ne denli tehlikeli olduğunu ortaya koymaktadır. Ticari hayatta doğruluk esas olunca bu ilkeye aykırılık teşkil edecek her türlü tasarruf, yalan beyan,[13] aldatma[14] ve kusurun gizlenmesi[15] şiddetle reddedilerek ticarî işlemlerde gerek fiilî gerekse sözlü olsun doğruluk ilkesiyle bağdaşmayan neceş, yalan yere yemin, abartılı reklam ve propagandalar yasaklanmıştır.[16]

---

[6] Hûd, 11/18.
[7] Mutaffifîn, 83/1-3.
[8] Hûd, 11/8, 85.
[9] Bakara, 2/188; Nisâ, 4/29.
[10] Tabakoğlu, 2010:XVI/19; Erturhan, 2010:XVI/220.
[11] İbn Mâce, "Ticaret", 1; Tirmîzî, "Buyu", 4.
[12] İbn Mâce, "Ticaret", 3: Tirmîzî, "Buyu", 4.
[13] Ahzâb, 33/24.
[14] Müslim, "İmân", 164; İbn Mâce, "Ticâret", 36; Ebû Dâvûd, "Büyû", 50; Tîrmizi, "Büyû", 72; Ahmed b. Hanbel, II/50.
[15] Tirmîzî, "Büyû", 26.
[16] Erturhan, 2010:XVI/230.

1.3. Kanaat

Kanaat İslâm ticaret hukukunu şekillendiren esaslı ahlakî ilkelerden biridir. Kanaatin zıddı olan hırs ise doymak bilmeyen bir açlık ve doyumsuzluğu, taşkın ve ardı arkası gelmeyen arzuyu ifade etmektedir.[17] Dengesi kurulamayan hırs çok büyük bireysel ve toplumsal zararlara neden olabilmektedir. Bu sebeple ticarette yasaklanan hile, gabn-i fâhiş, tağrîr, neceş, ihtikâr ve haksız rekabet kanaatten yoksunluğun veya açgözlülüğün açık örneklerindendir.[18] Hz. Peygamber de ümmetinin imtihan aracının mal olduğuna[19] dikkat çekmiştir.[20].

1.4. Saygı

Kamu düzeninin idamesi için her mesleğe mensup insanların diğerlerinin hukukuna saygı gösterme görevleri bulunmaktadır. Bu itibarla üretici ve tüketicilerin birbirlerinin hukukuna saygı gösterme zorunluluğu bulunmaktadır. Bu sebeple ticarette satım üzerine satım, pazarlık üzerine pazarlık yapmak, satıcıların pazara girmeden yolda karşılanması, şehirlinin köylü adına satış yapması gibi hususlar kişinin ticaret hak ve hürriyetine yönelik saygısızlık içeren ve nasslarla yasaklanan ahlakî olmayan davranışlardır.[21]

1.5. Hile Yapmamak ve Aldatmamak

Kur'an-ı Kerîm'de ticarî ilişkilerin karşılıklı rızâya ve gönül hoşnutluğuna dayanması temel ilke olarak konmuş[22] böylece akitlerde karşılıklı rızanın bulunması âdeta helâl kazancın ön şartı olarak kabul edilmiş, ferdin hür iradesiyle karar vermesini engelleyen hile ve ikrah (zorlama) gibi rızâyı sakatlayan hususlar yasaklanarak insanlar arası ilişkilerde açıklık ve dürüstlük ilkesi hâkim ve geçerli kılınmak istenmiştir. Hadislerde de benzeri bir yaklaşım sergilenmiştir. Hz. Peygamber'in: "Bizi aldatan bizden değildir"[23] hadisi imanla aldatmanın bağdaşmayacağını göstermektedir. Öte yandan Hz. Peygamber "hileye başvuranın ateşte olduğunu,[24] kusurlu bir malın bu durumunu gizleyerek satmanın helâl olmadığını ve bu şekilde hareket eden kişinin daima Allah'ın gazabı ve meleklerin laneti altında bulunduğunu,[25] bu tutumun kazancın bereketini gidereceğini[26] ifade etmiştir.[27]

---

[17] Meâric, 70/19.
[18] Erturhan, 2010:XVI/237; Çağrıcı, "Kanaat", *DİA,* XXIV, 289-290.
[19] Tirmîzî, "Zühd", 26.

[20] Çağrıcı, "Hırs", *DİA,* XVII; 383-384.

[21] Erturhan, 2010:XVI/242.
[22] Nisâ, 4/29.

[23] Buhârî, "Îmân", 164; Ebû Dâvud, Büyu", 50.

[24] Buhârî, "Büyû'", 60.

[25] İbn Mâce, "Ticârât", 45.

[26] Buhârî, "Büyu", 19, 23,44, 46; Müslim, "Büyû'", 47.

[27] Köse, İslam İş ve Ticaret Ahlakı, 66.

1.6. Malın Ayıbını / Kusurunu Gizlememek

Ticarette malın kusuru gizlenmemeli, ambalajlı mallarda muhteva ve özellikleri doğru biçimde yazılmalıdır. Malın kusurunu gizleyerek satmak fiili yalandır. Hz. Peygamber: "Müslüman müslümanın kardeşidir. Ayıbını açıklamadan böyle bir malı din kardeşine satmak hiçbir müslümana helal değildir"[28] buyurduktan sonra "kusurunu açıklamadığı bir malı satan kimsenin daima Allâh'ın gazabı ve meleklerin laneti altında bulunduğunu"[29] haber vermiştir.[30]

1.7. Ticarette Aracıların Sömürüsüne Fırsat Vermemek

Hz. Peygamber: "Pazara mal getirenleri yolda karşılayıp mallarını orada satın almayın, şehirli de köylü adına satış yapmasın" buyurmuştur.[31] Hadisin devamında da: "İnsanları alış-verişlerinde kendi hallerine bırakınız. Allah onları birbirleriyle rızıklandırsın"[32] şeklindeki ifadeyle de yasağın sebebini açıklamıştır. Hadiste üreticinin malını tüketiciye sunmasına fırsat bırakmadan aracıların devreye girip arz-talep dengesini olumsuz yönde etkilemesine, ticaretin tabii dengesinin sun'î uygulamalarla bozulmasına bağlı bir yasak getirildiği anlaşılmaktadır. Her şeyden önce aracıların devreye girmesi bir pahalılık sebebidir ve onların çoğalmasına bağlı olarak fiyatların artması işin tabiatı gereğidir. Günümüzde aracılık belki kaçınılmaz bir durumdur ama aracılık hizmetlerinin üreticinin emeğini, tüketicinin hakkını gölgelemeyecek bir standarda çekilmesini sağlayacak tedbirler alınmalıdır.[33]

1.8. Üretimde Kalite

Kaliteli mal ve hizmet üretimi İslâm'ın emirlerindendir. Zira Allah her şeyi en güzel bir şekilde yapmayı emretmektedir.[34] Ayrıca Kur'an, "Bu, her şeyi sapasağlam yapan Allah'ın sanatıdır"[35] ve "O, yarattığı her şeyi güzel yapandır"[36] ayetleriyle Allah'ın sanatının iki ayrı özelliğine vurgu yapmaktadır. Bunlardan biri "sağlamlık (itkan)", öteki de "güzellik (ihsan)"dır. Böylece Kur'an, üretimde sağlamlık ve estetiği insanın önüne bir esas ve tutunulması gereken bir ilke olarak koymaktadır. Hz. Peygamber de bir hadisinde, "Birisi bir iş yaptığı zaman Allah bunun sağlam ve yüksek vasıfta olmasından hoşlanır"[37] buyurarak, Allah'ın sanatıyla ilgili sağlamlık ve güzellik unsurlarını genel anlamıyla insanların her türlü ibadet, iş ve sanatlarına aktarılmasını istemiştir.[38]

Hz. Peygamber'in, çarşı ve pazar denetimlerinde aldatmanın denetlenmesi yanında kalite kontrolünün sağlandığı da muhakkaktır.[39] Zira hadisteki hileli buğday meselesi her ne kadar ticarette aldatmanın yasaklanmasını ortaya koysa da kalite kontrolünü de öngörmektedir. Söz konusu hadisin başka bir rivayetine göre buğday

[28] İbn Mâce, "Ticârât", 45.

[29] İbn Mâce, "Ticârât", 45.

[30] Köse, İslam İş ve Ticaret Ahlakı, 68.
[31] Buhari, Buyu, 64, 68; Ebu Davud, Buyu, 46; Nesai, Buyu, 16-18.
[32] Müslim, "Büyû'", 20; Ebû Dâvûd, "Büyû'", 45; İbn Mâce, "Ticârât", 15.

[33] Köse, İslam İş ve Ticaret Ahlakı, 75.
[34] Yunus, 10/26; Hamidullah, 1990:II/742.
[35] Neml, 27/88.
[36] Secde, 32/7.
[37] İbn Sa'd, t.y.:VIII/156.
[38] Yeniçeri, 1996:126.
[39] Yeniçeri, 1980:270.

yığınının iç kısmının dış tarafı gibi olmadığını gören Resûlullah: "İkisini birbirinden ayır"[40] buyurmuştur.

Yine meşhur musarrât hadisi de bu hususta örnek olarak verilebilir. Söz konusu hadiste, satılacak hayvanın sütünü memelerinde bırakarak yüksek verimliymiş gibi gösterilmesini yasaklayan Hz. Peygamber, böyle bir durumla karşılaşan alıcıyı muhayyer bırakmıştır.[41] Görüldüğü gibi burada da kalitesiz bir malı kaliteliymiş gibi lanse etme durumu söz konusudur. Bir başka örnek de Hz. Peygamber tarafından satılacak süte su karıştırılmasının yasaklanmasıdır.[42] Tüm bu örneklerde Hz. Peygamber'in malların niteliğini de denetlediği[43] bir gerçektir. Niteliklilik ve evsafa sadece insanların aldatılması gibi hukukî ve ahlakî açıdan bakılmamalıdır. Zira dünya rekabet şartları içerisinde yüksek vasıflı (kaliteli) mal yapımının gerekliliği[44] herkesçe kabul edilen bir durumdur.

Osmanlı İhtisab Kanunnâmelerinde de, bir taraftan mal ve hizmetlerin fiyatları ile kalite standartları belirlenirken, bir taraftan da devletin kadı ve muhtesibine kontrol görevi yüklemekteydi.[45] Bu Kanunnâmelerde malların doğallığının korunması, hile karıştırılmaması, temizliğe riayet edilmesi, boyama, ambalajlama, tartı gibi kalite esasları ve standartlar konusuna hassasiyet gösterildiği çok sayıda hüküm bulunmaktadır.[46] Kalite kontrol konusunda da Kadı'nın direktifleri doğrultusunda muhtesibin devamlı kontrolü söz konusu olmuştur.[47]

1.9. Standardizasyon

Uluslararası ticarette tüketicilerin aldanmaması için satandardizasyon önemli bir işlev görmektedir. Bu şekilde dünyanın neresinde olursa olsun üretilen her mal aynı özellikte olabilmektedir. Nitekim, "Standardizasyon", bir iş yapmanın ahlaki temelini teşkil etmektedir.[48] Standard, "miktar, boyut, ağırlık, değer veya kalitenin ölçülmesi ya da kıyaslanması amacı ile örf adet ve geleneklerle ya da yetkili bir merci tarafından konulmuş esaslardır"[49] veya "benzerleri için ortak tutulması herkes tarafından kabul edilmiş ortak bir kavram, süreç veya nesnedir"[50] şeklinde tarif edilmektedir.

Hz. Peygamber, piyasada mevcut olan birbirinden farklı ölçek ve tartılar arasında birliğin temini için bir standart belirleyip, "Ölçek Medine'nin ölçeği, tartı ise Mekke'nin tartısıdır"[51] buyurarak standardizasyonun gereğine dikkat çekmiş, "Sattığın zaman ölçerek sat, aldığın zaman da ölçerek al",[52] "Yiyeceklerinizi ölçünüz ki sizin için bereketli olsun"[53] hadisleriyle de standardizasyonun alış-verişte haksızlıklara mani olacağına işaret etmiştir. Böylece Asr-ı Saadet döneminde ölçü,

[40] Ebû Dâvûd, 1988:165; Münzirî, 1979:II/572; Yeniçeri, 1980:385.
[41] Buhârî, "Büyû", 64; Müslim, "Büyû", 11, 23, 26, 28; Ebû Dâvûd, "Büyû", 46; Tirmîzî, "Büyû", 29; Nesâî, "Büyû", 14, 16
[42] Ebu Dâvûd, 1988:165; İbn Teymiyye, 2001:66.
[43] Münzirî, 1979:II/572.
[44] Yeniçeri, 1996:124.
[45] Akgündüz, 1990:II/291-293; III/110, 111; Ergin, 1995:I/387, 401.
[46] Şer'iyye Sicilleri, II/178; Aslan, 2006:29; Kayadibi, 83/13-16; Akgündüz, 1990:VI/300.
[47] Ergin, 1995:I/387-401.
[48] Çınar, 1981:26.
[49] Kutlutan, 1973:2.
[50] Ertiryaki, 1992:18.
[51] Ebû Dâvûd, "Büyû", 8; Nesâî, "Zekât", 4-1; "Büyû", 54.
[52] Buhârî, "Büyû", 51.
[53] Buhârî, "Büyû", 52; İbn Mâce, "Ticâret", 39.

tartı ve paralarla ilgili düzenlemeler standardizasyona dönük ilk örneklerden olmuştur.

İslâm hukuk tarihinde, standardizasyon ve kalite fikri öncelikle Hz. Peygamber'in çarşı ve pazarları denetimiyle başlamış sonrasında ise bu uygulama hisbe adıyla müesseseleşmiştir. Böylece hisbe teşkilatı standart ve kalite kontrol açısından en etkin bir kurum haline gelmiştir.[54] Zamanla artan ihtiyaçlara göre büyük gelişme gösteren bu faaliyetlere Osmanlı Devleti döneminde de gereken önem fazlasıyla verilmiştir. Yaklaşık beş asır kadar geriye giden çalışmalar arasında, "Bursa, Edirne, Sivas, Konya, Diyarbakır, Çankırı, Aydın, Mardin, Karahisar, Musul, Rize, Amasya, İçel, Arapkir, Karaman ve emsali yerlerin" mahalli özelliklerine ve üretim çeşitlerine göre standart kurallar konulmuş ve ciddi şekilde uygulanmıştır. Bunlardan ferman olarak en eskisi II. Bayazıd'ın yürürlüğe koyduğu H.907 / M.1502 tarihinde *Kanuname-i İhtisab-ı Bursa*'dır.[55] Bu ferman, standardın bugünkü anlamında kavrandığını gösteren yazılı en eski belge olarak Dünya tarihîne geçmiştir. Bu belgede kalite, boyut, ambalaj gibi konularda standartlar tespit edilmiş, narh ve ceza hükümlerine yer verilmiştir.[56]

Osmanlılarda 13. yüzyılda standardlaşma ve kalite kontrol ile ilgili olarak Ahi Birliklerinin teşkilatlı çalışmaları görülmektedir. Ahilikte, üretilen mallarda standard arama son derece önemli idi. İmalatın standartların altına düşmesi, sahte mal imal ederek hakiki mal gibi piyasaya sokulması vb. hususlar esnaf arasında da tepki ile karşılanıyor, bu gibi halleri tespit edilenlerin esnaflıktan çıkarılması ve ticaretten men edilmesine kadar gidiliyordu. Bu tür çürük veya sahte mal imalatında ısrar eden esnafın pabucu ayağından çıkarılarak iş yerinin damına atılırdı ve pabucu dama atılan esnaf artık işyerini kapatmak zorunda kalırdı. Halk arasındaki "pabucu dama atıldı" deyiminin menşei de buna dayanmaktadır.[57] Ayrıca her birlik üyelerinin imal ettiği malın standardına göre fiyatlarını tespit ederdi, mesela bir ayakkabı alan insan, ödediği fiyata göre bunu ne kadar zaman giyebileceğini bilirdi. Belirtilen zamandan önce ayakkabı kullanılamaz hale gelirse, ayakkabıyı aldığı sanatkâra götürerek parasını geri alırdı. Konulan nizama uymayanlar suçlarına göre cezalara çarptırılır, bu çeşit davranışla cezalandırılan suçluya "yolsuz" denilirdi. Yolsuz, hammaddeyi piyasadan alamaz, kimse ona mal satmaz, o yapmış olduğu malı kimseye satmazdı. Yolsuz kahvelerde kabul edilmez, cemiyet toplantılarına giremez, herkes ondan kaçardı. Etrafın kendi içinde kurduğu bu otokontrol sistemi son derece önemlidir.[58]

1.10. Ölçü-Tartı Alet ve Birimlerinin Kontrolü

Ticaretteki en önemli hususlardan birisi, "ölçü ve tartı" meselesidir. Kur'ân bu konuda; "Ölçüyü ve tartıyı eksik yapmayın"[59], "Ölçüyü ve tartıyı adaletle tam yapın. İnsanların eşyalarını (mallarını ve haklarını) eksiltmeyin"[60], "Ölçüde ve tartıda hile yapanların vay hâline! Onlar insanlardan (bir şey) ölçüp aldıkları zaman, tam ölçerler. Fakat kendileri onlara bir şey ölçüp, yahut tartıp verdikleri zaman eksik ölçüp tartarlar"[61] ayetleriyle ölçü ve tartıların âdil olarak yapılması ve insanlara haksızlıkta

[54] Güler, 1986:75.
[55] Berkün, 1975:50; Güler, 1986:76.
[56] TSE, 1998:1.
[57] Kuzgun, 1988:12; Karacan, 1996:36.
[58] Ekinci, 1988:51.
[59] Hûd, 11/84.
[60] Hûd, 11/85.
[61] Mutaffifîn, 83/1-3.

bulunulmamasını emretmektedir. Kur'an'ın, "Doğru tartın"[62] ve "Doğru terazilerle tartın"[63] şeklindeki emirleri de ölçü ve tartı âletlerinin doğru olmasını öngörmektedir. Zira, "Hz. Peygamber Medine'ye geldiğinde ölçülerle ilgili sahtekârlıkta Medineliler'in üstüne yoktu. Bunun üzerine Allah Teâlâ "Veylün li'l-mutaffifîn"i indirince ölçüyü doğru yapmaya başladılar"[64] hadisi ölçü ve tartıya neden bu kadar önem verildiğini açıkça beyan etmektedir.[65]

Ticarette haksızlıkların önüne geçilmesi için Hz. Peygamber; "Sattığın zaman ölçerek sat, aldığın zaman da ölçerek al",[66] "Yiyeceklerinizi ölçünüz ki sizin için bereketli olsun",[67] "Bir yiyecek satın alan onu ölçmeden satmasın"[68] şeklindeki ifadeleriyle alış verişlerde ölçü ve tartı kullanımını teşvik etmiştir. Alış verişlerin ölçülüp tartılarak yapılmasını emreden Resûlullah, kendi muamelelerinde ölçü ve tartı kullanmayı ihmal etmemiştir. Keza alırken de satarken de müsamahalı davranmayı tavsiye eden Resûlullah, bu konuda da örnek davranışlar sergilemiştir.[69]

Hulefâ-yı Râşidîn'in bu hususta uygulamalarına gelince; bir defasında Hz. Ömer minbere çıkmış, ellerindeki müd ve kist adlı ölçekleri sallayarak bunlarda eksiklik yapanlara, yani ölçü ile tartılarda hileye sapanlara beddua etmiş,[70] müdlerindeki eksiklik nedeniyle Yemenli tüccardan alış veriş yapılmasını menetmiş, bu yasağı çiğneyen bir kölesini de kamçısıyla döverek cezalandırmıştır.[71] Bir rivayete göre de ölçü-tartıda sahtekârlık yaptıkları gerekçesiyle acemlerin Medine pazarlarında satış yapmalarını yasaklamış ve bunların ticaretten menedilmelerini sağlayacak zabıtalar (haris/hurres) görevlendirmiştir.[72] Bu acemlerin Yemen'deki Ebnâlar (Arap-Fars melezleri) olması muhtemeldir.[73]

1.11. Serbest Rekabetin Temini ve Haksız Rekabetin Önlenmesi

İslâm'da iktisadi faaliyette bulunmak yani her teşebbüs, bir hak olarak tanınmış, hatta teşvik ve yerine göre emredilmiştir.[74] Kur'an'ın "Ey iman edenler! Mallarınızı aranızda batıl yollarla yemeyin. Ancak karşılıklı rıza ile yapılan ticaretle olursa başka"[75] ayetinde olduğu gibi her türlü akid ve sözleşmelerde bir yandan "hukukîlik" öngörülürken öte yandan bunlarda "karşılıklı rıza" ilkesine uyum öngörülmüştür. Bunlardan "karşılıklı rıza" ilkesi serbest piyasayı öngörmüş olmaktadır. Hz. Peygamber'in uygulamalarında da serbest piyasanın esas alındığı fakat başıboş bir piyasaya da izin verilmediği açıkça görülebilmektedir.[76]

---

[62] İsrâ, 17/35.
[63] Şuarâ, 26/182.
[64] İbn Mâce, "Ticâret", 35.
[65] Kallek, 1994:189.
[66] Buhârî, "Büyû", 51.
[67] Buhârî, "Büyû", 52; İbn Mâce, "Ticâret", 39.
[68] Buhârî, "Büyû", 51, 54, 55; Müslim, "Büyû", 29-32, 34-36, 39, 41; İbn Mâce, "Ticâret" 37; Ebû Dâvûd, "Büyû", 65; Nesâî, "Büyû", 55, 56, 58, 83.
[69] Buhârî, "Büyû", 34; Müslim, "Musâkat", 109-115; İbn Mâce, "Ticâret", 34; Ebû Dâvûd, "Büyû", 7; Tirmîzî, "Büyû", 66; Libâs, 12; Nesâî, "Büyû", 53-54.
[70] Ebû Ubeyd, 1981:231; Belâzurî, 1932:147.
[71] İbn Şebbe, 1973:II/751.
[72] İbn Rüşd el-Cedd, 1988:III/7; 1984:IX/363; Kettânî, 1990:II/ 258.
[73] Kallek, 1994:190.
[74] Akşit, 2004:21.
[75] Nisâ, 4/29.
[76] Yeniçeri, 1996:131.

Hz. Peygamber'in, "Hiç bir şehirli hiç bir köylü adına satış yapmasın. İnsanları alış-verişlerinde serbest bırakın. Allah insanları birbirlerinden rızıklandırır"[77] hadisi İslâm'da serbest rekabet hakkının varlığını ve gerekliliğini belirtmektedir. Buna göre, İslâm'da serbest rekabet esası câri olup, ekonominin tabiî seyrine bırakılması ve devletin tabiî seyrini sürdüren iktisadî yapıya müdahale etmemesi esastır.[78]

Haksız rekabet, rekabet hakkının kötüye kullanılması bir kötülük ve başkasına zarar vermektir. İslâm'da başkasına zarar vermek yasaktır. Bu zararın meşru ölçülerde ortadan kaldırılması gereklidir. Bu sebeple haksız rekabete meydan vermeyecek tedbirleri almak, devam etmekteyse onu kaldırmak ve iktisadi faaliyetin normal seyrini sağlamak gerekir.[79]

İslâm Hukuku açısından, ticari sahadaki kötüleme, hakikate aykırı malumat verme, aldatıcı reklam, sırrı ifşa, satıcıları pazara girmeden karşılama, müşteri kızıştırma, pazarlık üstüne pazarlık yapma, şehirlinin köylü adına satış yapması, gerçeğe aykırı belge vermesi, iş hayatı şartlarına uymama haksız rekabet sayılmış ve yasaklanmıştır.[80]

1.12. Çarşı ve Pazarların Denetlenmesi

Çarşı ve pazar düzenlenmez ve buralara belli bir ahlaki ve hukukî kurallar yerleştirilmezse bu piyasada pek çok insanın mağdur olması kaçınılmaz olur. Bu sebeple iktisadi hayat ve bunun en çok yansıdığı çarşı ve pazarlar da idari ve hukukî düzenlemelere tabi tutulması gerekmektedir.

Hz. Peygamber döneminde, Medinede serbest rekabetin oluşması ve ekonomik hayatın Medine'deki Yahudilerin kontrol ve baskısından kurtularak ayrı bir pazar yeri kurulmuş,[81] koyduğu iktisadî hükümlerin tatbikini yerinde denetlemek için Hz. Peygamber sık sık pazar kontrollerine çıkmış ve gayri meşru davranışlarda bulunanlara anında müdahale ederek gerekli uyarı ve açıklamalarda bulunmuştur.[82] Hz. Peygamber çarşı pazar denetimlerinin birisinde: "bir buğday satıcısının yanına geldi ve elini buğday yığınının içine daldırdığında bir ıslaklık hissetti. Durumu sorduğunda, satıcı, yağmurdan ıslandığını söyledi. Bunun üzerine, Resûlullah, insanların görmesi için alt kısmını niçin üste getirmediğini sordu ve "bizi aldatan bizden değildir," buyurdu."[83] Hemen bütün kaynaklarda yer alan bu meşhur hadis Hz. Peygamber'in fiilî denetimlerinin en bariz misalidir. Hulefâ-yı Râşidîn de Hz. Peygamber gibi çarşı ve pazarları bizzat denetler, her meslek ehline kendi işiyle ilgili emir ve direktifler verip gerekli uyarılarda bulunurlardı.[84]

Çarşı ve pazarların denetlenmesi için Hz. Peygamber tarafından Saîd b. el-Âs Mekke pazarında,[85] Abdullah b. Saîd b. Usayha b. el-Âs,[86] Ömer b. el-Hattâb[87] ile

[77] Buhârî, "Buyu", 69-71; Müslim, "Büyû", 20; İbn Mâce, "Ticâret", 15; Ebû Dâvûd, "Büyû", 45; Tirmîzî, "Büyû", 13; Nesâî, "Büyû", 17.
[78] Akşit, 2004:26; Kallek, 1994:185.
[79] Akşit, 2004:28-31.
[80] Akşit, 2004:32-44.
[81] İbn Mâce, "Ticaret", 40; Belâzurî, 2002:19.
[82] İbnü'l-Uhuvve, 1937:36.
[83] Müslim, "İmân", 164; İbn Mâce, "Ticâret", 36; Ebû Dâvûd, "Büyû", 50; Tîrmizi, "Büyû", 72; Ahmed b. Hanbel, II/50.
[84] Kallek, 1994:163.
[85] İbn Abdilber, 1328:II/8; İbn Hacer el-Askalânî, 1328:II/47; Kettânî, 1990:II/44; Hamidullah, 1990:II/959.
[86] İbnü'l-Uhuvve, 1937:36.
[87] Kettânî, 1990:II/45; Hamidullah, 1990:II/959.

Semra bintu Nuheyki'l-Esediyye ve Şifa bintu Abdullah[88] gibi kadınlarında Medine pazarlarında resmi görevliler olarak görevlendirildiği belirtilmektedir. Bu denetçilerin elinde bir kırbaç taşıyıp, onunla hak edeni cezalandırdığı,[89] Semra'nın da çarşı pazar dolaşıp denetlediği aksi davranışta bulunanları elinde taşıdığı bir kamçı ile menettiği[90] bildirilmektedir.[91] Pazarlarda kadın denetleyicilerin dahi görevlendirilmiş olması, hiç şüphesiz buralara kadınların da ürettikleri malları satmak üzere gelmeleri gerçeğine dayanmaktaydı.[92]

1.13. Aldatıcı Reklam ve Yalan Yemin Yasağı

Bugün tüketicilerin bilgilendirilmesinde önemli rol üstlenen reklâmlar, aldatıcı niteliğe büründüklerinde tüketicilerin zararına yol açabilmektedir. İşletmeler ürettikleri mal ve hizmetleri topluma tanıtmak, böylece talep meydana getirmek, dolayısıyla da kârlarını artırmak istemektedirler. Ancak mal ve hizmetin tanıtımı doğruları yansıtacak şekilde yapılmalıdır.

Hz. Peygamber "Kişinin malında bir kusur varsa, söylemeden satması ona helal olmaz"[93], "Satıcı ile alıcı meclisten ayrılana kadar muhayyerdirler. Her ikisi de dürüst olup açıklanması gereken şeyleri açıklarlarsa bu alış veriş kendilerine bereketli kılınır. Eğer yalan söyler ve açıklanması gerekenleri gizlerlerse bu alış verişin bereketi giderilir"[94] buyurarak malın kusurunun gizlenmesini yasaklamaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, mal veya hizmet emsaline göre kusurlu ise bu söylenmeli veya kusur ve eksikliği hakkında bilgi istendiğinde ya da bazı fonksiyonlar sorulduğunda bunlar gizlenmemelidir. Dolayısıyla müslüman tacir, malın ilanını yaparken "efradını cami ağyarını mani" bir ilanla kusurlarını gizlememekle ve meziyetlerini açıklamakla mükelleftir.[95] Aksi halde malın kusurunun sabit olması halinde tüketici İslâm Hukuku'na göre muhayyerdir. Dilerse aldığı malı iade eder, dilerse kabul eder.[96] Bu sebeple tüketicinin reklam ya da ilan hususunda uyanık ve bilinçli olması lazımdır.

İslâm'da yasaklanan bir yönüyle de reklama dönük hususlardan biri de yalan yere yemindir. Yalan yere yemin ticarî muamelelerde müşterileri ikna etmek için başvurulan en yaygın yöntemlerden biridir. Bu hususta Buhâri'nin bir rivayetinde; "Satıcılar müşterileri aldatıp mallarını daha yüksek fiyatla satmak için: "Vallahi bu mala senin verdiğinden fazlası verilmiştir," şeklinde yalan yere yemin ederlermiş ki bununla ilgili olarak: "Hakikat Allah'a olan ahitlerini ve yeminlerini az bir bedele satanlar var ya!. İşte onlar için âhirette hiç bir nasip yoktur. Allah kıyamet günü onlarla konuşmaz, yüzlerine bakmaz ve onları temize çıkarmaz. Onlar için pek acıklı bir azap vardır"[97] âyeti inmiştir"[98] buyurulmuştur. Aynı şekilde, "Yemin, mala rağbeti

[88] İbn Abdilber, 1328:IV/335; Kettânî, 1990:II/44; Hamidullah, 1990:II/935, 959.
[89] Kettânî, 1990:II/44-45.
[90] İbn Abdilber, 1328:IV/335; Kettânî, 1990:II/44; Hamidullah, 1990:II/935.
[91] Kallek, 1994:167.
[92] Hamidullah, 1990:II/959.
[93] Tirmîzî, "Büyû", 26.
[94] Buhârî, "Büyû", 19; Müslim, "Büyû" 47; Ebû Dâvûd, "Büyû", 53; Tirmîzî, "Büyû", 26; Nesâî, "Büyû", 8.
[95] Arslan, 1994:123-126.
[96] İbn Âbidîn, 1984:V/3-6.
[97] Âl-i İmrân, 3/77.
[98] Buhârî, "Büyû", 27.

arttırır, ancak bereketi giderir"[99] diyen Hz. Peygamber, yalan yere yemin edenler için; "Allah kıyamet gününde onlara iltifat etmez, onları temize çıkarmaz, onlar için pek acıklı bir azap vardır" buyurarak, "onlar öyle kimseler ki, malını ikindiden sonra pazara çıkarır ve: "Kendisinden başka ilâh olmayan Allah'a yemin ederim ki kesinlikle bu mala şu kadar para ödedim" der, Müşteri de onu tasdik ederek istediği fiyatı verir" diyerek, "Hakikat Allah'a olan ahitlerini ve yeminlerini az bir bedele satanlar var ya!.." âyetini okuyarak,[100] yalan yere yemin edenlerin ahiretteki durumlarının çok kötü olacağına dikkat çekmektedir.

1.14. Tekel (Monopol) Yasağı

Tekel (monopol), satıcı-üretici firmanın piyasada tek olması durumunu ifade eder.[101] Monopol piyasası ise, tek bir firmanın veya anlaşmış firmaların (kartellerin, tröstlerin) hâkim olduğu piyasadır.[102] Tekeller, üretimlerinde sun'î kıtlık meydana getirerek arz miktarını ve fiyatı belirleme imkânına sahip olup, kıtlık sonucu sunulan mal ve hizmetin sürekliliğinde aksaklık meydana gelmesi, fiyatların yükselmesiyle tüketiciden üreticiye rant aktarımı gibi nedenlerle tüketiciye zarar vermektedir.[103]

Tekelleşme, malı üreten ve satan kişilerin fiyatları ve ürünün kalitesini istediği gibi belirlemesi ve tüketicinin de bu ürünleri belirlenen şartlar altında almaya mecbur kalması sonucunu doğurduğundan, tüketici aleyhine bir netice doğurmaktadır. İslâm ekonomik sisteminin monopolcu anlayışı "sedd-i zeraî" (kötülüğü önleme) ve "zarar vermek de zarar görmekde yoktur"[104] prensibi gereğince hoş karşılamayacağı açıktır.[105]

Müteşebbislerin kendi aralarında ticarî birlikler oluşturmalarında ve bir takım anlaşmalar yapmalarında herhangi bir sakınca yoktur. Bu tür birliktelikler, kamunun ihtiyaç duyduğu fakat ekonomik açıdan devlete ağır yük getiren ve tek başına bir ya da birkaç kişinin altından kalkamayacağı bir takım hizmet ve faaliyetlerin özel sektör tarafından gerçekleştirilmesine imkân sağlama açısından faydalı da olabilir. Ancak rekabet ortamını kırma ve tekel oluşturmaya yönelik bir kısım tüccar ve esnafın bir birlik altında toplanması, piyasada tek bir fiyat oluşmasına ve insanları, o hizmetten yararlanma ya da söz konusu mala ulaşmak için bu fiyatı kabullenmek zorunda bırakacağından ticari hayata zarar vermektedir.[106]

Tekelleşmenin en açık örneklerini tröst, kartel ve holding gibi monopoller oluşturmaktadır. Her ne şekil ve ad altında olursa olsun bütün tekelleşmelerde, genelde toplumun özelde ise tüketicilerin zararı söz konusudur.[107] Bu ve benzeri tekelleşmeler suretiyle piyasaya hâkim olma ve rekabet şartlarını ortadan kaldırma ve hatta daha genel bir ifadeyle bir hakkın, toplumun zarar görmesine yol açacak şekilde kullanılması hususunda İslâm Hukuku açısından İbn Teymiyye, bir grup tüccarın aralarında anlaşarak, bir malı piyasa fiyatından daha düşük bir fiyata satın alıp, piyasa fiyatından daha yüksek bir fiyata satmak suretiyle hem alırken hem de

[99] Müslim, "Musâkât", 131-132; İbn Mâce, "Ticâret", 30; Nesâî, "Büyû", 5.
[100] İbn Mâce, "Ticâret", 30; "Cihâd", 42; Ebû Dâvûd, "Büyû", 60; Nesâî, "Büyû", 6.
[101] **İktisada Giriş, 1987:I/107, 139;** Özkazanç, 1990a:I/152.
[102] **Arslan, 1994:105.**
[103] DPT, 2000:1-3, 43.
[104] Mecelle, md. 19, İbn Mâce, "Ahkam", 17.
[105] **Arslan, 1994:106.**
[106] Hasenî, 1996:33; Döndüren, 1993:289-290; Çalış, 2001:317.
[107] Şafak, 1987:110; Döndüren, 1993:290-292.

satarken insanlara zulmederlerse, bu işten menedilmelerini ve bu gibi durumlarda, zulmün giderilmesi için fiyatların belirlenmesine devletin müdahale etmesinin gerektiğini söylemektedir.[108]

Yüce Allah; "Böylece o mallar, içinizden yalnız zenginler arasında dönüp dolaşan bir servet olmasın"[109] ayetiyle ganimetlerin toplumun değişik kesimleri arasında paylaştırılmasını isterken aslında servetin topluma karşı tahakküm aracı olarak kullanılmasına, kartel, tröst gibi tekel oluşumlarına İslâm'ın izin vermediğini de belirtmektedir. Buna göre imkânlarından yararlanma hususunda belirli şahıslar hak sahibi olmayacak, bu imkânlar olabildiğince geniş bir çerçeveye yayılarak, kartel ve tekel oluşumunun önüne geçilmiş olacak dolayısıyla da kamu ve tüketiciler korunmuş olacaktır.

1.15. Karaborsa (İhtikâr) Yasağı

Hz. Peygamber hadislerinde ihtikâr yapanı kınamış[110] ve onu mel'un,[111] günahkâr[112] gibi vasıflarla beyan ederek, "Uzak yerden mal getiren tacir (calib) rızıklandırılmış, karaborsacı ise lanetlenmiştir"[113], "Karaborsacı ne fena bir kuldur! Allah Teâlâ fiyatları ucuzlatırsa keyfi kaçar, yükseltirse ferahlar"[114], "Kim müslümanlara karşı bir yiyecek maddesini stoklarsa, Allah onu cüzzam ve iflâsla cezalandırır"[115] buyurmuştur. Hz. Ömer de; "Bizim pazarımızda asla karaborsacılık yapılamaz. Bazıları ellerindeki fazla sermayeyi bizim bölgemize gelmiş rızk-ı ilâhîye yatırarak karaborsacılık yapmaya yeltenmesinler. Bununla birlikte yaz-kış demeden sırtında mal taşıyarak bize getiren câlib ise Ömer'in misafiridir. Allah'ın dilediği gibi satar, yine Allah'ın dilediği kadar da bekletir"[116] der.

İktisadî hayata çok ciddi olumsuz etkileri olan ihtikârın hükmü üzerinde İslâm hukukçuları hassasiyetle durmuşlardır. Hanefî âlimlerinin çoğunluğu ihtikârın tahrimen mekruh[117] olduğunu söylerken, Hanefîlerden İmam Muhammed ve Kâsânî ile Şâfiî, Mâlikî ve Hanbelî âlimleri ihtikârın haram[118] olduğu üzerinde ittifak etmişlerdir. Ayrıca Mâlikî mezhebi ve Ebu Yûsuf[119] gibi bazı İslâm hukukçuları, karaborsacılığın yasaklanma gerekçesini esas almak suretiyle malın niteliği ya da türüne bakılmaksızın yokluk veya kıtlığı sıkıntı doğuracak her türlü ihtiyaç maddesini ihtikâr kapsamında değerlendirmişlerdir.[120] Hanefîlere göre, karaborsacı malını pazara sürmeye ve emsal fiyat ile malını satışa zorlanır. Eğer karaborsacı bundan kaçınırsa yöneticinin tazir cezası ile cezalandırma yetkisi bulunmaktadır.[121] Hz. Ali

---

[108] İbn Teymiyye, 1991:XXVIII/47; 2001:39; Döndüren, 1993:293.
[109] Haşr, 59/7.
[110] İbn Mâce, "Ticaret", 6.
[111] İbn Mâce, "Ticaret", 6.
[112] Müslim, "Müsakât", 129; Ebû Davud, "Buyu", 40.
[113] İbn Mâce, "Ticaret", 6; Dârimî, "Büyû", 12.
[114] Beyhakî, 1410:VII/525; Miras, 1978:VI/449.
[115] İbn Mâce, "Ticâret", 6.
[116] Mâlik, "Büyû", 56.
[117] Kâsânî, 1974:V/216, 217; **Merginânî, 1990:IV/428**; **Mevsılî, 1989:686; İbn Âbidîn, 1984:V/255;** Senhûrî, 1998:II/78; Zühaylî, 1989:III/388.
[118] **Bâcî, 1332:V/16;** Şîrâzî, 1959:I/292; Kâsânî, 1974:V/129, 194-195; İbn Kudâme, 1985:IV/154; Şirbînî, 1994:II/38; Zühaylî, 1989:III/387.
[119] Kâsânî, 1974:V/129; Mevsılî, 1989:688; Senhûrî, 1998:II/79; Zühaylî, 1989:III/387.
[120] Kallek, DİA, 2000:XXI/562.
[121] Kâsânî, 1974:V/129; Mevsılî, 1989:687; Mısrî, 1993:150.

Mısır'daki valisi el-Eşter en-Nehâ'îye; "senin ikazından sonra kim ihtikâra yanaşırsa onu cezalandır" demiştir.[122]

İhtikâr, fiyatların sunî bir şekilde yükselmesine ve normal piyasa seviyesinin üzerine çıkmasına sebep olur. Daha az emekle daha kolay kazanç sağlama mantığına dayanan karaborsacılık, tüketicilerin sömürülmesine ve toplumun zarar görmesine sebebiyet vermektedir. İhtiyaç duyulan şeyleri tüketicinin ayağına getiren tüccar, aslında önemli bir sosyo-ekonomik hizmet görmekteyken, malını stoklayıp tüketicinin yokluk çekmesine hiç aldırış etmeyen karaborsacı ise sosyo-ekonomik bir hezimet hazırlamaktadır.[123]

1.16. Serbest Fiyat Politikası

Kur'an'ın ticaretin karşılıklı rıza ile yapılmasını[124] istemesi, Hz. Peygamber'in, insanların alış-verişlerinde serbest bırakılmasını[125] tavsiye etmesi İslâm'da serbest piyasanın gerekliliğini öngörmektedir.[126] Buna göre, İslâm'da mal ve hizmetlerin karşılığının da, serbest piyasa işleyişi içinde kendiliğinden şekillenmesi en tabii yoldur.[127]

İktisadî hayatın serbest akışı içinde ve tam rekabet şartları altında piyasada fiyatlar arz ve talep ilişkisine göre teşekkül etmelidir. Bu türlü oluşan ve meydana gelen fiyatlara "piyasa fiyatları" denilir ki, en geçerli ve en tabii fiyat budur.[128] İslâm dini piyasa fiyatını bir nevi devlet veya yetkili makam tarafından konulmuş bir fiyat gibi kabul ederek ona aykırı hareket edilmesini uygun görmemiş ancak piyasa fiyatının her türlü olumsuz etkilerden uzak tutulmasını da istemiştir.[129]

İslâm Hukuku'nun temel kaynaklarında piyasa fiyatının, baskılardan, dış müdahalelerden uzak, serbest bir ortamda oluşması hedefine yönelik bir takım önlemler de bulunmaktadır. İnsanların ihtiyaç duyduğu zarurî malları ucuza kapatıp saklayarak, o malın yokluğundan yararlanmak suretiyle pahalıya satma, şehirlinin köylü adına satış yapması, pazara inmekte olan köylülerin ve dışarıdan mal getirenlerin yoluna çıkıp, onlar henüz pazara girmeden mallarının şehir girişinde kapatılması, teslim ve tesellüm gerçekleşmeden satış yapılmasının yasaklanması[130] ve yine mal fiyatlarını suni olarak yükseltecek spekülatif müdahalelerin, alıcı olunmadığı halde bir mala yüksek fiyat vererek alışverişi kızıştırmanın, bir fiyat üzerine anlaşan iki kimsenin alışverişi üzerine fark verip arttırarak talip olunmasının yasaklanması[131] piyasada mal dolaşımının en kısa yoldan ve en uygun fiyatlarla sağlanması hedefine yönelik olmaktadır. . Zira Hz. Peygamber "Kim Müslümanlara karşı fiyat arttırmak için onların fiyatlarından bir şeye müdahale ederse kıyamet günü Allah'ın onu ateşten bir kemik üzerine oturtması hak olur"[132] buyurur. Bu hadise

[122] Şerif er-Radî, 1387:438; Nuveyri, 1975:VI/27; Mısrî, 1993:150.
[123] Kallek, 1994:133.
[124] Nisâ, 4/29.
[125] Buhârî, "Buyu", 69-70; Müslim, "Büyû", 11-20; İbn Mâce, "Ticâret", 15; Ebû Dâvûd, "Büyû", 45; Tirmîzî, "Büyû", 13; Nesâî, "Büyû", 17.
[126] Akşit, 2004:26; Yeniçeri, 1996:131; Kallek, 1994:185.
[127] Demirci, 1996:83.
[128] Yeniçeri, 1980:354; Ergin, 1961:243.
[129] Yeniçeri, 1980:355.
[130] Buhârî, "Büyu", 54, 55; Müslim, "Büyu", 29-32; Ebû Dâvud, "Büyu", 65.
[131] Tabakoğlu, 1988:106.
[132] Ahmed b. Hanbel, V/27; Şevkânî, 1357:V/220.

göre, Hz. Peygamber fiyatlara her türlü olumsuz müdahalelerin karşısındadır ve bir malın arz ve talebe göre aldığı fiyatı tabii karşılanmalıdır.[133]

1.17. Faiz Yasağı

Adalet ilkesine tezat teşkil ettiği için şiddetle yasaklanan ticarî muamelelerin başında bütün çeşitleriyle faiz yer almaktadır. Zira faiz, "*Allah, alım-satımı helâl, faizi haram kılmıştır"*[134], *"Ey iman edenler! Kat kat arttırılmış olarak faiz yemeyin. Allah'tan sakının ki kurtuluşa eresiniz"*[135] ayetleriyle kesin bir şekilde yasaklanmıştır. Faizle ilgili başka bir ayette de faizden geri kalan bakiyenin terk edilmesi emredilmiş, bunun imanın gereği olduğu vurgulanmış, faizli işlemlerden vazgeçmeyenlerin Allah ve Peygamber'ine karşı savaş açmış olacaklarına dikkat çekilmiştir. Aynı ayetin sonunda ise faiz yasağının temel gerekçesinin taraflardan her bir aleyhine vaki olacak haksızlığın, zulmün engellenmesi olduğu beyan edilerek taraflardan hiç kimsenin birbirine zulmetmemesi emredilmiştir.[136] Bu nedenle İslami finans enstrümanları ve uygulamaları bütünüyle faiz yasağı üzerine inşa edilmiştir.

1.18. Spekülasyon Aşırı Belirsizlik Yasağı (Garar)

İslam'ın finansal sisteme dair getirdiği önemli bir ilke de aşırı belirsizlik yasağıdır. Aşırı belirsizlik yani garar, "tehlike, risk, gerçekleşmesi halinde razı olunamayacağı zannedilen aldanma, varlığı şüpheli veya özellikleri kesin olarak belirtilmemiş finansal işlemlerdi ki fakihler bu tür işlemlerin sahih olmadığı üzerinde ittifak etmişlerdir.[137] Belirsizlik genellikle malın kalitesinde, arz ve talep etkenlerinde, fiyatlandırmada, vadede, ürün çeşitleri ve bunların özellikleri gibi konularda ortaya çıkmaktadır. Kur'an-ı Kerim sözleşmelerde açıklık, dürüstlük ve güven ilkeleri[138] üzerinde ısrarla durmaktadır. Hz. Peygamber de aşırı bilinmezlik içeren satışları yasaklamıştır. Gararın İslam finansına en belirgin etkisi opsiyon başta olmak üzere bazı türev araçlar ile borsa ve bankacılık işlemleri üzerinde görülmektedir. [139]

SONUÇ

İslâm Hukuku üretimden tüketime kadar sürecin her aşamasında ticaretin sağlıklı işlemesini istemektedir. Bu sebeple, üretimde standardizasyon ile üretilen mal ve hizmetlerde kalitenin sağlanması önemlidir. Zira kalite, tarih boyunca insanoğlunun ulaşmak için çaba harcadığı hedeflerden biri olmuştur. Bu sebeple kalite için belli standartlar geliştirilmiştir. Ayrıca çarşı ve pazarların düzenlenmesi, denetlenmesi ile ölçü ve tartı kontrolü de piyasanın başı boş bırakılmaması açısından değerlidir. Hz. Peygamber'in "bizi aldatan bizden değildir" hadisiyle de çarşı ve pazarda ahlakî denetim sağlanmıştır. Çarşı-pazar ile ölçü ve tartı kontrolleri İslâm tarihi boyunca hisbe teşkilatının en önemli görevleri arasında yer almıştır.

Hz. Peygamber, neceş alış-verişini, malların yolda karşılanmasını, şehirlinin köylü adına satış yapmasını ve aldatıcı reklam ile ihtikârı yasaklayıp fiyatların serbest

[133] Yeniçeri, 1980:321.
[134] Bakara: 2/275
[135] Âl-i İmrân: 3/130
[136] Bakara, 2/278-279.

[137] Zühaylî, 1989:IV/438-440; Çeker, 2006:104; Dönmez, DİA, 1996:XIII/366.
[138] Bakara, 2/188; Nisa, 4/29.
[139] Yanpar, 2015:67-71.

piyasa koşulları içerisinde oluşmasını isteyerek serbest rekabetin teminini ve tekelleşmenin önlenmesini hedeflemiştir. İslâm Hukuku, Hz. Peygamber'in "Kişinin malında bir kusur varsa, söylemeden satması ona helal olmaz" ifadesinde olduğu gibi ürünle ilgili doğru bilgi verilmesini istemiştir. İslâm Hukuku, alış-verişte yalan yemini yasaklayıp, aldatıcı reklamda olduğu gibi satıcının tüketici üzerinde psikolojik baskı kurmasına karşı çıkmıştır.

İslâm dini, "mallar, içinizden yalnız zenginler arasında dönüp dolaşan bir servet olmasın" emri ile servetin topluma karşı tahakküm aracı olarak kullanılması anlamına gelen kartel, tröst vb. tekelleşmeye karşı olduğunu belirterek, piyasaya hâkim olma ve serbest rekabet şartlarını ortadan kaldırma sonucunu doğuran ve tüketicilerin zarar veren tekelleşmelere karşı önlemler almıştır. Bu bağlamda piyasaya hâkim büyük iktisadî teşekküllerin, fiyatları insanlara zulüm derecesinde belirleyerek, haksız şekilde bir malı rıza göstermediği bir fiyatla tükticiye satmaya zorlamaları durumunda "Zarar-ı âmmı def için zarar-ı hâs ihtiyar olunur" kaidesi gereği devlet, kamu yararı ve sedd-i zerîa gibi prensipler ışığında zamanın genel ekonomi politikası çerçevesinde piyasaya müdahalede bulunma yetkisine sahip olmuştur.

KAYNAKÇA

Ahmed b. Hanbel (1992). *el-Müsned*. İstanbul: Çağrı Yayınevi.

Akgündüz, Ahmed (1990). *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukukî Tahlilleri.* İstanbul: Fey Vakfı Yayınları.

Akşit, Mustafa Cevad (2004). *Modern Ticaret Hukuku ve İslâm Ticaret Hukuku'nda Haksız Rekabet.* İstanbul:Gaye Vakfı Yayınları.

Arslan, Hüseyin (1994). *İslâm'da Tüketici Hakları* (1. Baskı). Ankara: TDV Yayınları.

Aslan, İsmail Yılmaz (2006). *Tüketici Hukuku*. Bursa: Ekin Kitabevi.

Bâcî, Ebu'l-Velîd Süleyman b. Halef b. Sa'd el-Endelûsî (1332 H.). *el-Muntekâ Şerhu'l-Muvatta' el-İmâm Mâlik.* Kahire: Matbaatü's-Saade.

Belâzurî, Ebu'l-Hasen Ahmed b. Yahyâ (1932). *Futûhu'l-Buldân.* Kahire.

Berkün, İ. Taner (1975). *Standartlaşma ve Türkiye'deki Uygulamaları*. Ankara: Saim Toraman Matbaası.

Beyhakî, Ebu Bekr Ahmed b. el-Hüseyin b. Ali [458/1066] (1992). *es-Sünenü'l-Kübrâ*. Beyrut: Dâr'ul-Ma'rife.

Buhârî, Muhammed b. İsmail b. İbrahim [256/870] (1981). *Sahîhu'l-Buhârî*. İstanbul: Çağrı Yayınevi.

Çağrıcı, Mustafa (1998), "Hırs", TDV İslam Ansiklopedisi, TDV Yayınları, İstanbul.

Çağrıcı, Mustafa (2001), "Kanaat", ", TDV İslam Ansiklopedisi, TDV Yayınları, İstanbul.

Çalış, Halit (2001). *İslâm Hukuku'nda Özel Mülkiyete Getirilen Sınırlamalar*. Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Çınar, Recai (1981). *Pazarlamada Standardizasyonun Yeri*. Doktora Tezi, Erzurum.

Dârimî, Ebû Muhammed Abdullah b. Abdurrahman b. Fazl (1981). *Sünenü'd-Dârimî*. İstanbul: Çağrı Yayınevi.

Demirci, Rasih (1996). *Ekonominin Temelleri*. Ankara: TDV Yayınları.

Döndüren, Hamdi (1993). *Delilleriyle Ticaret ve İktisat İlmihali*. İstanbul: Erkam Yayınları.

DPT (2000). *Rekabet Hukuku ve Politikaları Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara: DPT Yayınları.

Ebû Dâvûd, Süleyman b. el-Eş'as es-Sicistânî el-Ezdî es-Sicistânî [275/889], (1981). *Süneni Ebî Dâvûd*, İstanbul: Çağrı Yayınları.

Ebû Ubeyd, Kasım b. Selâm el-Herevi el-Ezdi (1981). *el-Emvâl*, Kahire: Mektebetü'l-Külliyyati'l-Ezher.

Ekinci, Yusuf (1988). *Ahî Birlikleri*, İstanbul: Türk Standartları Enstitüsü Yayınları.

Ergin, Feridun (1961). *İktisat*, İstanbul: Sermet Matbaası.

Ergin, Osman Nuri (1995). *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, İstanbul: Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Bşk. Yayınları

Ertiryaki, İbrahim (1992). *Kalite Kontrolü*, İTÜ Yayınları Sakarya: Sakarya Mühndislik Fakültesi Matbaası.

Ertunhan, Sabri (2010). İslâm Ticaret Hukuku'na Vücut veren Ahlâkî Esaslar, *İslâm Hukuku Araştırmaları Dergisi,* 16 (İslâm İktisadı Özel Sayısı), 213-246.

Güler, M. Hilmi (1986). Dünden Bugüne Kalite Kontrol ve Standardizasyon, *İlim ve Sanat Dregisi*, Sayı:5, 74-78.

Hamidullah, Muhammed (1990). *İslâm Peygamberi* (5. Baskı). (Çeviren: Salih Tuğ). İstanbul: İrfan Yayıncılık.

Hasenî, Ahmed Hasan Ahmed (1996). *Tedavvürü'n-Nükûd Fi Dav'i'ş-Şerîati'l-İslâmî*: *İslâm'da Para*, (Çeviren: Adem Esen). Doktora Tezi Ümmü'l-Kura Üniversitesi, İstanbul: İz Yayıncılık.

İbn Abdülber en-Nemerî, Ebû Ömer Cemalüddîn Yûsuf b. Abdillâh b. Muhammed [463/1071] (1328). *el-İstî'âb fî Ma'rifeti'l-Ashâb*, Kahire: Daru Nehdati Mısır.

İbn Âbidîn, Muhammed Emin (1984). *Hâşiyetü Reddü'l- Muhtâr ale'd-Dürri'l-Muhtâr*. İstanbul: Kahraman Yayınları.

İbn Hacer el-Askalâni, Ebü'l-Fazl Şihabüddîn Ahmed b. Ali b. Muhammed (1328). *el-İsâbe fî Temyîzi's-Sahâbe*, Kahire: Mektebetü'l-Külliyeti'l-Ezheriyye.

İbn Kudâme, Ebû Muhammed Muvaffakuddîn Abdullah b. Ahmed b. Muhammed (1985). *el-Muğnî*, Beyrut: Dârü'l-Fikr Yayınları.

İbn Mâce, Ebû Abdillah Muhammed b. Yezîd el-Kazvinî (1981). *es-Sünen*, İstanbul: Çağrı Yayınları.

İbn Rüşd el-Cedd, Ebü'l-Velîd Muhammed b. Ahmed b. Ahmed [520/1126] (1984). *el-Beyan ve't-Tahsîl*, Beyrut: Darü'l-Garibi'l-İslâm.

İbn Rüşd el-Cedd, Ebü'l-Velîd Muhammed b. Ahmed b. Ahmed (1988). *el-Mukaddimât*, Beyrut: Dâru'l-Ğarbu'l-İslâm.

İbn Sa'd, Ebu Abdullah Muhammed b. Sa'd b. Meni' (t.y.). *et-Tabakâtü'l-Kübrâ*, Beyrut: Dârü'l-Sâdr.

İbn Şebbe, Ebû Zeyd Ömer b. Şebbe b. Abide en-Nemeri (1973). *Târîhu'l-Medîneti'l-Münevvere: Ahbârü'l-Medineti'l-Münevvere*, (2. Baskı). Cidde: Dârü'l-İsfahani.

İbn Teymiyye, Ebû'l-Abbas Takıyyüddîn Ahmed b. Abdilhalim [728/1328] (1991). *Mecmu'u Fetâvâ*, Riyad: Dârü'l-Âlimü'l-Kütüp Yayınları.

İbn Teymiyye, Ebû'l-Abbas Takıyyüddîn Ahmed b. Abdilhalim (2001). *Bir İslâm Kurumu Olarak Hisbe*, (Çeviren: Vecdi Akyüz). İstanbul: İnsan Yayınları.

İbnü'l-Uhuvve, Muhammed b. Muhammed b. Ahmed el-Kureşî (1937). *Meâlimü'l-Kurbe fî Ahkâmi'l-Hisbe,* (Neşreden: Reuben Levy). London: The Cambridge Unıversity Pres.

İktisada Giriş (1987). Ankara: Anadolu Üniversitesi Yayınları.

Kallek, Cengiz, (1994). *İslâm'ın İlk Devirlerinde Devlet Piyasa İlişkisi*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Karacan, Aynur (1996). *Standardlaşmanın Üretici Açısından Ekonomik ve Sosyal Yararları,* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Kâsânî, Alauddîn Ebû Bekir b. Mes'ûd b. Ahmed (1974). *Kitabu Bedâiu's-Sanâî Tertîbü'ş-Şerâî*, Beyrut: Dâru'l-Kitâbi'l-Arabî Yayınları.

Kavakcı, Yusuf Ziya (1975). *Hisbe Teşkilatı*, Doçenlik Tezi, Atatürk Üniversitesi İslâmi İlimler Fakültesi Yayınları, Ankara: Baylan Matbaası.

Kayadibi, Fahri, *Dinimizde Kaliteye Verilen Önem*, Diyanet Dergisi, Sayı:83.

Kettânî, Muhammed Abdulhay b. Abdilkebîr b. Muhammed [1382/1962] (1990). *et-Terâtibü'l-İdâriyye: Hz.Peygamber'in Yönetiminde Sosyal Hayat ve Kurumlar*, (Çeviren: Ahmet Özel), İstanbul: İz Yayıncılık.

Köse, Saffet (2012), İslam İş ve Ticaret Ahlakı, İGİAD Yayınları, İstanbul.

Kutlutan, İbrahim (1973). *Standard ve Kalite Uygulamalarının Yaşamımıza Etkileri*, Ankara: Gürsoy Matbaacılık.

Kuzgun, Şaban (1988). Ahilikte Kalite Kontrolü ve Tüketicinin Korunması*, Standard*, Eylül 1988, Sayı 321.

Mâlik, Ebu Abdullah el-Ashabi el-Himyeri Mâlik b. Enes (1982). *el-Muvatta*, (Çeviren: Ahmet M.Büyükçınar). İstanbul: Al-Tuğ Yayınevi.

Mecelle (1982). Kontrol Ali Himmet Berki, İstanbul: Hikmet Yayınları.

Merğınânî, Ali b. Ebu Bekir (1990). *el-Hidâye Şerhu Bidâyetü'l-Mübtedî*, Beyrut: Dâru'l-Kütübi'l-İlmiyye.

Mevsılî, Abdullah b. Mahmûd b. Mevdûd (1989). *el-İhtiyâr li-Ta'lîli'l-Muhtâr*, İstanbul: Pamuk Yayınları.

Mısrî, Refik Yunus (1993). *İslâm İktisad Metodolojisi*, (Çeviren: Hüseyin Arslan). İstanbul: Birleşik Yayınevi.

Miras, Kâmil (1978). *Sahîhi Buhârî Muhtasarı Tecrîd-i Sarîh Tercemesi ve Şerhi*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

Munzirî, Ebû Muhammed Abdulazîm b. Abdilkavî (1979). *et-Tergîb ve't-Terhîb*, Kahire: Darü'l-Fikr.

Müslim, Ebu'l-Hüseyin Müslim b. Haccâc (1977). *Sahîhi Müslim*. (Çeviren: Ahmed Davudoğlu). İstanbul: Sönmez Yayınevi.

Nesâî, Ebû Abdurrahman Ahmed b. Şuayb b. Ali b. Bahr b. Sinan b. Dinâr (1981). *Sünenü'n-Nesâî*, İstanbul: Çağrı Yayınevi.

Nuveyrî, Şehâbeddîn Ahmed b. Abdîlvehhâb b. Muhammed (1975). *Nihâyetü'l-Ereb fi Fünûni'l-Edeb*, Kahire: el-Hey'etü'l-Mısriyyetü'l-Amme li'l-Kitâb.

Özkazanç, Önder (1990). "*Monopol Piyasasında Firma Dengesi"*, İktisadî Analiz I, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.

Senhûrî, Abdurrezzâk Ahmed (1998), *Masâdiru'l-Hakki fi'l-Fıkhi'l-İslâmî*, Beyrut: el-Halebi'l-Hukukî Yayınları.

Şafak, Ali (1987). İslâm Hukuku'nda Alış-Verişte Kâr Haddi. *İslâm Hukuku'na Göre Alış Veriş'te Vâde Farkı ve Kâr Haddi*, İstanbul: İSAV Yayınları.

Şer'iye Sicilleri (1988-1989). Mahiyeti Toplu Kataloğu ve Seçme Hükümler, İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları.

Şerif er-Radî, Ebu'l-Hasan Muhammed b. Hüseyin b. Musa (1387). *Nehcu'l-Belâga*, Kum.

Şevkânî, Muhammed b. Ali b. Muhammed (t.y.). *Neylü'l-Evtâr Şerhu Münteka'l-Ehbâr Min Ahadîsi Seyyidi'l-Ehyâr*, Mısır: Mustafa Babü'l-Halebî.

Şeyzerî, Ebü'n-Necib Celaleddin Abdurrahman b. Nasr b. Abdullah (1936). *Nihayetü'r-rütbe fî talibi'l-hisbe,* Kahire: Lecnetü't-Telif ve't-Terceme.

Şîrâzî, Ebû İshak Cemaleddin İbrâhim b. Ali b. Yusuf (1959). *el-Mühezzeb fî Fıkhi'l-İmam eş-Şâfiî,* (2. Baskı). Kahire: Mustafa el-Babi el-Halebi.

Şirbînî, Muhammedü'l-Hatîb (1994). *Muğni'l-Muhtâc ilâ Mağrifeti Meânî Elfâzi'l-Minhâc*, Beyrut: Dârü'l-Fikr.

Tabakoğlu, Ahmed (1988). *İslâm ve Ekonomik Hayat*, Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları.

TDK (1989). *Türkçe Sözlük*, Türk Dil Kurumu, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Tirmizî, Ebû İsâ Muhammed b. İsâ b. Sevre s-Sülemî [279/892] (1981). *Sünenü't-Tirmizî*, İstanbul: Çağrı Yayınevi.

TSE, (1998). *Kanunnâme-i İhtisâb-ı Bursa*, Ankara: Türk Standartları Enstitüsü Yayınları.

Yanpar, Atila (2015), İslami Finans, Scala Yayıncılık, İstanbul.

Yeniçeri, Celâl (1980). *İslâm İktisadının Esasları*, İstanbul: Şamil Yayınevi.

Zuhaylî, Vehbe (1989). *el-Fıkhu'l-İslâmî ve Edilletuhû*, Dımeşk: Dârü'l-Fikr.

PAMUK FİYATLARININ KAHRAMANMARAŞ'IN İTHALAT VE İHRACATINA ETKİSİNİN İNCELENMESİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA

Dr. Öğr. Üyesi Arif Selim EREN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü
arifselimeren@hotmail.com

Dr. Öğr. Üyesi Cem ENGİN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü
cemengin@ksu.edu.tr

Öğr. Gör. Mesut BİLGİNER
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü
mbilginer@hotmail.com

Öz

Pamuk diğer emtia gibi hem hammadde hem de nihai ürün elde edebilmek için kullanılan ve ülkemiz ekonomisi için önemli bir yere sahip olan bir bitkidir. Kahramanmaraş tekstil sektöründe önemli bir yere sahip olduğu için pamuk fiyatlarındaki hareketlilik ilin ekonomisini doğrudan etkilemektedir.

Bu araştırma 2002-2017 yılları arasında pamuk fiyatları ile Kahramanmaraş'ın ithalat ve ihracatı arasında bir nedenselliğin olup olmadığını sorgulamaktadır. Bu kapsamda eşbütünleşme ve nedensellik testleri gerçekleştirilmiştir.

Sonuç olarak elde edilen bulgular pamuk fiyatlarının ilin ithalatı üzerinde bir etkisinin olduğu göstermektedir. Ancak aynı nedensellik ihracat üzerinden görülmemektedir. Bu sonuç ihracattaki ürünlerin katma değerinin artırılması gerektiğini işaret etmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Türkiye, Cezayir, Sudan.*

A Research For Investıgatıon Of The Effect Of Cotton Prıces On The Import And Export Of Kahramanmaraş

Abstract

Cotton is a plant that is used as a commodity and raw material and has an important place in our country's economy. As Kahramanmaraş has a significant role in textile sector, the volatility in the price of cotton makes significant changes in the economy of the city.

This research investigates the causality between cotton prices and import-export performance of Kahramanmaraş. In this context, co-integration and causality tests are performed.

As a result the findings indicate that there is causality between import and cotton prices, whereas there isn't between export. This finding indicates that there must be things to be done in the value added on the goods of export.

Keywords: *Cotton, Import, Export, Kahramanmaraş*

1. GİRİŞ

Küreselleşen dünya piyasasında ülkeler rekabet edebilmek için mümkün olduğu kadar az çaba ile mümkün olan en yüksek katma değeri üretme çabası içindedir. Böylece kendileri daha nitelikli işler ortaya çıkarabilirken diğerleri onların adına kendilerinin yapmayı istemedikleri düşük nitelikli ürünleri üreterek gelişmişlik düzeyini yakalamak için çaba sarf etmektedir.

Çağdaşlaşmanın da içinde olduğu bütün eylemlerin ekonomik bir güç istediği ortada olduğu için ülkelerin hâlihazırda en büyük amaçları ekonomik sistem içinde daha fazla pay alarak vatandaşlarının milli gelirden aldıkları payın yükseltilmesini sağlamaktır. Bu kapsamda şehir kimliği öne çıkmakta ve üretime katkı yapan şehirlerin diğerlerine göre daha fazla gelişmişlik gösterdiği gözlenmektedir.

Bu bilgilerden yola çıkarak mevcut çalışma Kahramanmaraş bağlamında yoğun bir şekilde gerçekleştirilen pamuklu iplik ve kumaş üretiminin verimliliğini sorgulamamıza ışık tutacak bir ilişki olan pamuk fiyatları ile Kahramanmaraş'ın ithalat ve ihracatı arasında nedenselliği olup olmadığını araştırmak üzere gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda 2002-2017 yılları arasında veriler elde edilmiş ve bunlara ekonometrik analizler yapılarak pamuk fiyatlarının Kahramanmaraş'ın ithalatının yükselmesinde doğrudan etkili olduğu sonucu bulunmuştur. Ancak ihracat ile ilgili benzer bir sonuç elde edilememiştir. Buradan pamuğun ithalatından sonra katma değerinin yükseltilemediği ve tekstil sektörünün verimsiz çalıştığı ortaya çıkmaktadır. Nano ve akıllı kumaşlara geçişin sağlanması ile karlılığın ve ihracat hacminin artabileceği öngörülmektedir.

2. KONU İLE İLGİLİ ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR

Araştırmanın yönteminin belirlenmesi ve teorik altyapısının oluşturulabilmesi için öncelikle detaylı bir yazın taraması gerçekleştirilmesi sağlanmıştır. Bu kapsamda önceki çalışmaların konu, yöntem, bağlam, kapsam ve bulguları bakımından incelenmesi gerçekleştirilmiştir. Elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir.

İlk olarak Gündüz, Göktolga ve Esengün (2003: 71) dünyada ve ülkemizde pamuk üretimi ve dış ticaretteki yerini konu alan bir bildiri yayınlamıştır. Dünya çapında üretim rakamları ile birlikte ülkemizde yerli üretim ve ithalat konusunda gerçekleştirilen miktarlar hakkında bilgiler sunulan çalışma neticesinde ithalatın yoğun bir şekilde gerçekleştirildiği ve pamuk ekim alanlarının artırılması ile birlikte ithalata bağımlılığın azaltılabileceği yönünde öneriler geliştirilmiş olduğu görülmektedir.

Telatar, Türkmen ve Teoman (2002: 55) ise pamuk borsalarında gerçekleşen fiyat etkinliğinin araştırılmasına yönelik bir çalışma gerçekleştirmiştir. Eşbütünleşme analizlerinin gerçekleştirildiği çalışma neticesinde ülkemizdeki fiyatların küresel dalgalanmalardan çok hassas bir şekilde etkilendiğini göstermektedir.

Türkekul ve Abay (2006: 921) pamuk örneğinden yola çıkarak tarım ürünlerinin fiyatlarında döviz kurunun etkisini inceleyen bir çalışma gerçekleştirmiştir. Johansen eşbütünleşme analizinin gerçekleştirildiği araştırmanın sonuçları Türkiye pamuk piyasasının ABD pamuk piyasası ile entegre olduğunu ve ABD ekonomisindeki gelişmelerden Türkiye'nin de etkilenebileceğini ortaya koymaktadır.

Damlıbağ (2011: 433) ise ihracat amaçlı pamuk üretimini 1860-1870 dönemleri içerisinde ele alan bir çalışma yapmıştır. Yazın taraması mahiyetinde olan çalışmada ampirik bir inceleme bulunamamıştır. Ancak pamuk ile ilgili teorik bilgilerin elde edilmesi sağlanmıştır.

Özer ve İlkdoğan (2013: 13) fiyat tahmini üzerine gerçekleştirdikleri çalışmada pamuğun fiyatının tahmin edilmesini Box-Jenkins modelini kullanmaktadır. 2004-2012 yılları arasında dünyada gerçekleşen pamuk fiyatlarının kullanılmasıyla gelecek üç yılı kapsayan tahminler gerçekleştirilmiştir. Dolar bazında gerçekleştirilen tahminler mevcut çalışmada da aynı yıllar kapsandığı için test edilmesi sağlanabilmektedir. Buna göre fiyatlar üzerinden yapılan tahminin tutmadığı ortaya çıkmaktadır. Ancak ilk yıl haricinde trend beklentisinin karşılanmış olduğu görülmüştür.

Özkan (1996: 149) ise Antalya ili bağlamında pamuk ekim alanlarının net gelirden nasıl etkilendiğini araştıran bir çalışma gerçekleştirmiştir. 1981-1994 yıllarını kapsayan bir araştırma olduğu halde günümüzde de benzer tüketim ve üretim davranışlarının gerçekleştiği görüldüğü için bu çalışmanın bulguları çok önemli görülmektedir. Nitekim çalışmada pamuk ekimi yapanların bir önceki yıldan elde etmiş oldukları net gelir üzerinden pamuk üretimine devam etme davranışı sergiledikleri gösterilmektedir. Buradan ithalatın azaltılması için çiftçinin net gelirinin artırılması gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Yılmaz ve Gül (2015: 27) yine Antalya'da gerçekleştirdiği çalışmada pamuğun üretim maliyeti ile karlılığı üzerine bir çalışma yürütmüştür. Nisbi karlılık üzerinden yapılan çalışmada karlılığın dekar başına %1,02 olarak bulunduğu görülmektedir. Bu bulgu pamuk ekiminin sürdürülebilir olmadığını göstermektedir. Özkan (1996: 149)'ın çalışmasında belirttiği durumun düzeltilmediği için karlılığın ve rekoltenin de düştüğü görülmektedir.

Karaman, Aytekin ve Koçak (2015: 1) ise VAR modeli üzerinden pamuk fiyatlarının Türkiye'deki belirleyicileri üzerin odaklanmıştır. 1960-2010 yıllarını kapsayan çalışmada 1973 petrol krizinin pamuk fiyatlarının belirlenmesinde yapısal bir değişikliğe neden olduğu dile getirilmektedir. Ayrıca bu çalışmada pamuk fiyatları ile yurtiçi stok kullanım oranları arasında dolaylı bir nedenselliğin olduğu belirtilmektedir.

Aktaş (2006: 1) Çukurova'da pamuk arz duyarlılığını inceleyen bir çalışma gerçekleştirmiştir. Bu araştırmada 1980-2002 yılları arası verileri kullanılmıştır. Yılmaz ve Gül (2015: 27)'ün çalışmasına benzer biçimde bu çalışmada da karlılık oranı %1,4 olarak belirlenmiştir. Çalışmanın sonuçları ister Adana isterse Antalya bölgelerinde olsun, pamuğun yetiştirilmesinde maliyetlerin yüksek kaldığı ve ürünün piyasa fiyatının ithalat neticesinde düşük olduğuna işaret etmektedir.

Kısakürek ve diğerleri (2011: 115) ise Kahramanmaraş'ta organik pamuk üretimi olanaklarını araştıran bir çalışma yapmıştır. Çalışmada farklı pamuk türlerinin farklı yöntemlerle ekiminin sağlandığı gözlenmektedir. Sonuç olarak elde edilen

bulgular incelendiğinde klasik tarım yöntemlerinin organik tarım yöntemlerine oranla daha yüksek karlılık ortaya koyduğu görülmektedir.

Son olarak Gencer ve diğerleri (2005: 1) Türkiye'de pamuk üretiminin sorunlarını ele almaktadır. Çalışmada rekolteler üzerinden değerlendirmeler gerçekleştirilmiş olduğu görülmektedir. Sonuçları incelendiğinde Türkiye'nin büyük bir potansiyele sahip olduğu, ancak planlamada yaşanan problemler nedeniyle kısıtların olduğu görülmektedir.

Bütün bu çalışmalar bir arada değerlendirildiğinde pamuk üretimi gerçekleştirilen illerdeki karlılığın hesaplanmasından başka illerin ekonomik yapısına etkisinin incelendiği bir çalışmanın olmadığı görülmektedir. Ayrıca bu husus ile ilgili çok az araştırma olduğu da görülmektedir. Böylece mevcut çalışmanın yazındaki önemli bir açığı kapatmaya yarayabileceği ümit edilmektedir.

3. KAHRAMANMARAŞ'IN SANAYİLEŞME SERÜVENİNDE PAMUĞUN YERİ

Kahramanmaraş Akdeniz Bölgesi'nin iç kesimlerinde kalan, gerek İç Anadolu Bölgesi'ne gerekse de Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde sınırlarıyla iç pazara çok rahat bir şekilde ulaşım sağlayabilen bir şehirdir. Limanlara ulaşım hususunda demiryolu ve karayolu hatları sayesinde herhangi bir problemi bulunmamaktadır. Ayrıca ilde yeni kurulan lojistik merkezi ile de ulusal ve uluslararası pazarlara ulaşımda herhangi bir engeli bulunmamaktadır.

Bu avantajları çok etkili bir şekilde kullanan ilin sanayileşmesi ile ilgili özverili çalışmalar gerçekleştirdiği anlaşılmaktadır (Ongun 1999: 1). Tekstilin yanında metal mutfak eşyası, yenilenebilir enerji üretimi ve kuyumculuk alanlarında büyük bir potansiyeli bulunan ilde fabrikalaşmanın 1980 sonrasında sanayileşmeye başladığı görülmektedir. Daha önceleri tarıma dayalı bir ekonomi sayesinde pamuk üretimi ve çırçırla yarı mamul haline getirilmesi üzerine bir altyapı mevcuttur. Ancak iplik fabrikalarının kurulması ile birlikte kumaş ve konfeksiyon hatları da devreye girmiştir. İlin ekonomisinde gıda (dondurma, biber), mobilya ve balıkçılık (baraj göllerinde yavru balık üretimi) gibi hususların da önemli katkılar sağladığı gözlenmektedir.

Pamuğun şehrin sanayileşmesindeki önemine gelince pamuk eskiden çok büyük miktarlarda ekimi gerçekleştirilen bir üründür. Bu kapsamda Kahramanmaraş'ta tekstil sanayisinin ortaya çıkmasında da pamuk ekiminin etkileri bulunmaktadır. Nitekim ekilen pamukların yarı mamul haline getirilmesinde çırçır makineleri kullanılmıştır. Bu makinelerden elde edilenler iplik haline dönüştürülmeye başlandığında ilde büyük bir potansiyel olduğu görülmüştür. Ancak çok sayıda pamuk işleyen işletmenin ihtiyaçlarının yurt içinden karşılanması mümkün halde olmadığı için pamuk ithal edilen bir ürün haline gelmiştir. Bu kapsamda uluslararasılaşma çabaları gerçekleştirilmiştir. Uluslararası borsalarla entegrasyon sağlanarak ithalat bedelinin düşürülmesi amaçlanmaktadır.

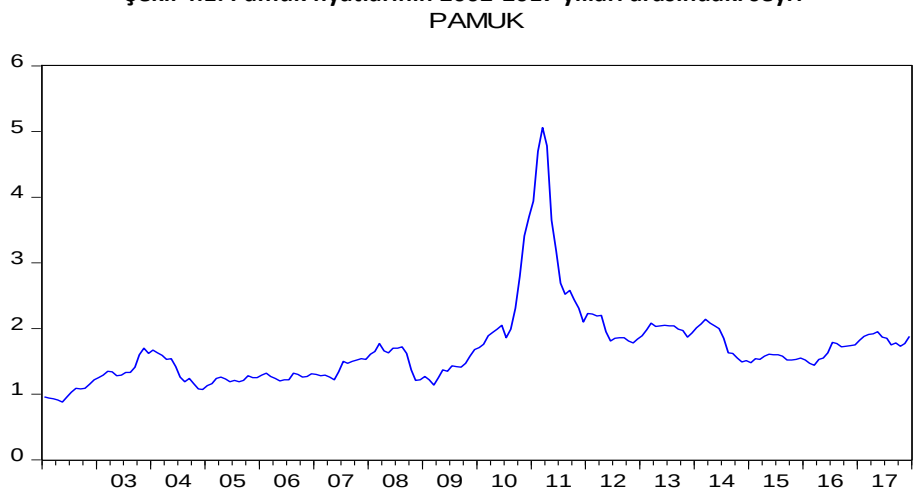
Sonuç olarak pamuk Kahramanmaraş ekonomisi için önemli bir emtiadır. Tekstil sektörüyle ilgili kurulu kapasitenin değerlendirilmesi ve sürdürülebilir halde kullanılması ancak pamuğun tedarikinin sağlanması ile mümkündür.

4. YÖNTEM

Araştırmanın bağlamının tanıtımı ve konu ile ilgili önceki çalışmaların incelenmesi gerçekleştirildikten sonra ampirik olarak pamuk fiyatlarının Kahramanmaraş

ekonomisine ithalat ve ihracat üzerinden etkilerinin incelenmesine geçilmiştir. Bu kapsamda ilk olarak trendlerin incelenmesi sağlanmıştır.

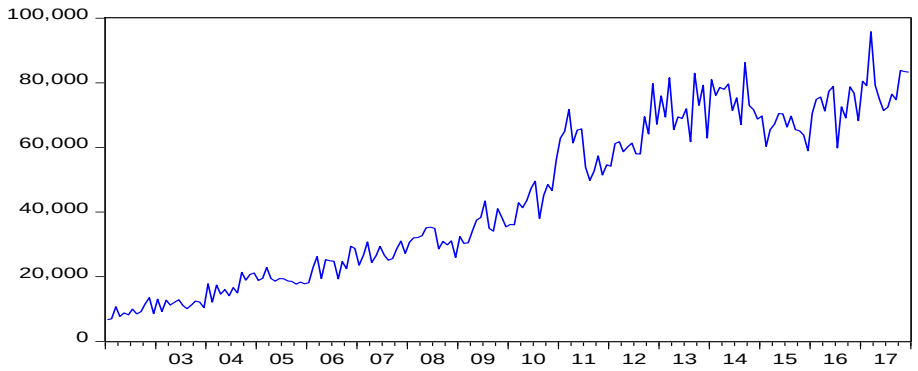
Şekil 4.1. Pamuk fiyatlarının 2002-2017 yılları arasındaki seyri



Pamukla ilgili fiyatlar incelendiğinde 2008 yılındaki küresel ekonomik kriz neticesinde ardıl şoklardan birisini yaşayarak 2011 yılında zirveye çıktığı, diğer yıllarda ise genelde durağan bir seyrinin olduğu görülmektedir.

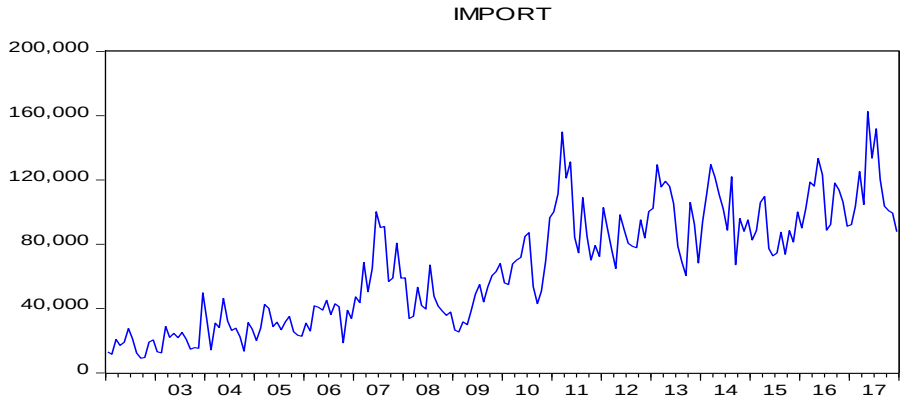
Şekil 4.2. Kahramanmaraş ihracatının 2002-2017 yılları arasındaki seyri

Kahramanmaraş ilinin gerçekleştirmiş olduğu ihracat performansı



incelendiğinde yıllara göre sürekli bir artışın olduğu görülmektedir. Ekonomik konjonktüre göre dalgalanmaların olduğu gözlense de artış trendi görülmektedir. 2002 ila 2017 arasındaki değişim incelendiğinde neredeyse sekiz katına çıkan bir seyrin gerçekleştiği anlaşılmaktadır.

Şekil 4.3. Kahramanmaraş ithalatının 2002-2017 yılları arasındaki seyri

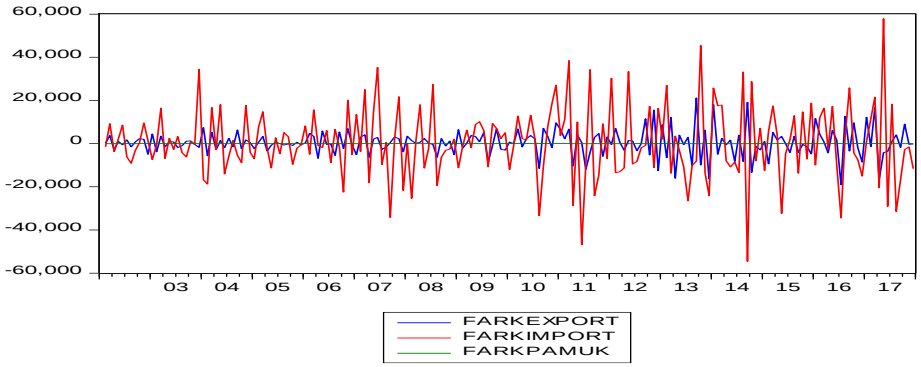


İthalatla ilgili trend incelendiğinde 2002 ila 2017 yılları arasında çok büyük bir yükselişin olduğu gözlenmektedir. Trendin açıklığının pamuk fiyatları ve ihracata karşın daha yüksek olduğu görülmektedir. Seriler incelendiğinde bunların bütünleşik olarak değerlendirilmesinin mümkün olup olmayacağının incelenmesi için birim kök testlerinin yapılmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda Augmented Dickey Fuller (ADF) testi gerçekleştirilmiştir (Dickey ve Fuller, 1979: 427).

Tablo 4.1. ADF Birim Kök Testi Sonuçları

		PAMUK		**EXPORT**		**IMPORT**	
		t-İstatistiği	**Anlamlılık**	**t-İstatistiği**	**Anlamlılık**	**t-İstatistiği**	**Anlamlılık**
ADF testi sonuçları		-7.126.428	p<0.000	-2.518.008	p<0.000	-1.833.088	p<0.000
Test Kritik Değerleri	%1 düzeyi	-3.464.827		-3.464.827		-3.464.827	
	%5 düzeyi	-2.876.595		-2.876.595		-2.876.595	
	%10 düzeyi	-2.574.874		-2.574.874		-2.574.874	
Akaike değeri			-1.306.155		1.993.101		2.218.355
Schwarz ölçütü			-1.271.976		1.996.519		2.221.773

ADF testi sonucunda bütün serilerin birinci farkta durağanlaşabildiğini ortaya koymuştur. Dolayısıyla serilere fark işlemi uygulanmıştır.



Şekil 4.4. Serilerin Farklarının alınmış halleri

Serilerin farkları alındığında açıklığı yüksek olan ithalatın daha yüksek dağılmalar gösterdiği gözlenmiştir. ADF sonucunda birim kökün olduğu gözlendiği için serilerin arasında eşbütünleşmenin olup olmadığının test edilebilmesi için Johansen (1988: 231) Eşbütünleşme Testi gerçekleştirilmiştir.

Tablo 4.2. Değişkenler Arasındaki Johansen Eşbütünleşme Testi Sonuçları

	Eigen değeri	**İz İstatistik**	**0,05 Kritik değer**	**Anlamlılık**
Yok	0.284278	1.317.090	2.979.707	0,000
En çok 1	0.219172	7.083.668	1.549.471	0,000
En çok 2	0.132215	2.580.970	3.841.466	0,000

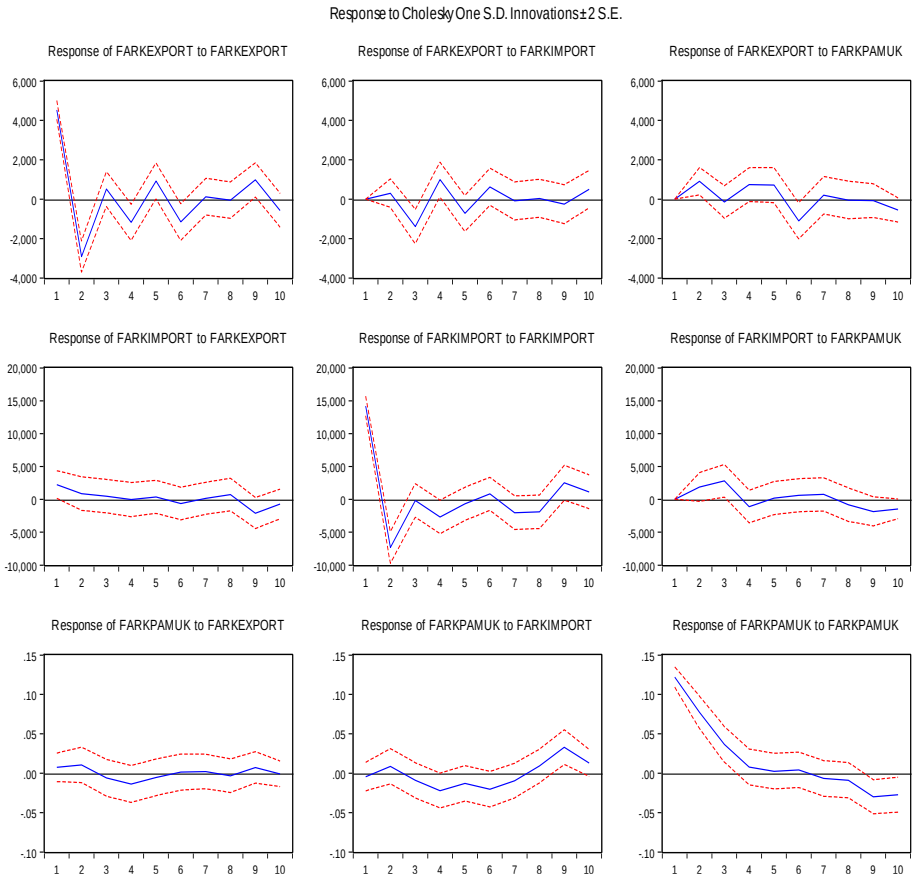
Eşbütünleşme testi sonuçları incelendiğinde serilerin eşbütünleşmeye sahip oldukları gözlenmektedir. Bunun için kurulan VAR modelinde uygun gecikme uzunluğu 8 olarak belirlenmiştir. Eşbütünleşme olduğu görülen serilerde nedenselliğin olup olmadığının tespiti için de Granger Nedensellike testi yapılmıştır.

Tablo 4.3. Granger Nedensellik Testi Sonuçları

		KiKare	**df**	**Anlamlılık**
Bağımlı Değişken: FARKEXPORT	FARKIMPORT	2.009.741	8	0.0100
	FARKPAMUK	3.926.105	8	0.0000
Bağımlı Değişken: FARKIMPORT	FARKEXPORT	1.197.266	8	0.1524
	FARKPAMUK	1.640.646	8	0.0369
Bağımlı Değişken: FARKPAMUK	FARKEXPORT	3.458.781	8	0.9024
	FARKIMPORT	1.853.831	8	0.0175

Testten elde edilen bulgular incelendiğinde ihracatın bağımlı değişken olduğu modelde hem pamuk fiyatları hem de ithalatın nedeni olduğu bulunmuştur. İthalatın bağımlı olduğu modelde istatistiki olarak anlamlı bir sonuç elde edilememiştir. Pamuk fiyatlarının bağımlı değişken olduğu modelde ise ihracat belirleyici olmazken ithalat belirleyici olmaktadır.

Şekil 4.5. Serilerin Etki Tepki Durumları



Bu sonuçlar yorumlandığında pamuk fiyatının artmasının Kahramanmaraş'ın ithalatına etki yaptığı, ancak ihracatına etkide bulunmadığı anlaşılmaktadır. Etki-tepki açısından değerlendirildiğinde serilerin genelde aynı seyirde olduğu görülse de ithalat ve pamuk fiyatı arasında uzun vadede bir daralmanın gerçekleşebileceği görülmektedir. Böylece pamuğun daha etkili ve katma değer üretecek şekilde kullanılmasının gerekli olduğu görülmektedir.

5. SONUÇ, KISIT VE ÖNERİLER

Bu çalışmada Kahramanmaraş'ın ithalat ve ihracatına pamuk fiyatlarının etkileri incelenmiştir. Bu kapsamda resmi istatistikler üzerinden değerlendirmeler gerçekleştirilmiş ve 2002-2017 yılları arası veriler yıllık bazda kullanılmıştır. Analiz kapsamında birim kök testi ve eşbütünleşme testleri nedensellik testi ile birlikte uygulanmıştır. Sonuç olarak elde edilen bulgular pamuk fiyatlarının

Kahramanmaraş'ın ithalatında etkili olduğunu ancak ihracatında etkisinin olmadığının göstermektedir. Bu sonuç nano ve akıllı tekstillere yönelmenin vaktinin geldiğini göstermektedir. Konu ile ilgili araştırma yapacak olanların Kahramanmaraş ihracat ve ithalatında yer alan diğer emtiayı da dahil etmesinin yazına daha büyük katkılar sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Aktaş, E. (2006). Çukurova Bölgesi'nde Pamuk Arz Duyarlılığının Tahmini Üzerine Bir Çalışma. Tarım Ekonomisi Dergisi, Cilt: 12, Sayı: 1 ve 2, ss. 3-8.

Damlibağ, F. (2011). Batı Anadolu'da İhracat İçin Pamuk Üretimi (1860-1870). Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi, Cilt: 1, Sayı: 60, ss. 433-471.

Dickey, D. ve Fuller, W. (1979), Distribution of the Estimators for Autoregressive Time Series with a Unit Root, Journal of American Statistical Association Volume: 1, Number: 74, pp. 427-431.

Gencer, O., Özüdoğru, T., Kaynak, M. A., Yılmaz, A., & Ören, N. (2005). Türkiye'de pamuk üretimi ve sorunları. TMMOB, Ziraat Mühendisleri Odası, Türkiye Ziraat Mühendisligi, VI. Teknik Kongresi. I, cilt: 3, Sayı: 7, s. 1-8.

Granger, C.W.J. (1988), "Causality, Cointegration and Control", Journal of Economic Dynamics and Control 12, 551-559.

Gündüz, O., Göktolga, Z.G. ve Esengün, K. (2003), "Dünyada Ve Türkiye'de Pamuk Üretim Ve Dış Ticaret Projeksiyonları", Türkiye VI. Pamuk, Tekstil Ve Konfeksiyon Sempozyumu Bildirileri, 24-25 Nisan 2003, Antalya, s. 71.

Johansen, S. (1988), "Statistical Analysis of Cointegration Vectors," Journal of Economic Dynamics and Control, Elsevier, 12(2-3), 231-254.

Karaman, S., Koçak, A., & Tezel, G. Türkiye Pamuk Fiyatlarını Belirleyici Faktörler: Vektör Otoregressif Yaklaşım. Tarım Ekonomisi Araştırmaları Dergisi, 1(2), 1-8.

Kısakürek, M. Nefi; Gözcü, Doğan; Arpacı, Bekir Bülent; Kılıç, Cevdet; Aslan, Coşkun; Çiçek, Bekir ve Şen, İhsan (2011) Kahramanmaraş'ta Organik Pamuk Üretim Olanaklarının Araştırılması. In: ALAY VURAL, Ayşen (Ed.) Organik Tarım Araştırma Sonuçları. T.C. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, Tarımsal Araştırmalar Genel Müdürlüğü, Ankara, ss. 115-122.

Ongun, M. T. (Ed.). (1999). Anadolu'da hızla sanayileşen kentler: Kahramanmaraş örneği. Türkiye Ekonomi Kurumu, Ankara.

Özer, O. O., & İlkdoğan, U. (2013). Box-Jenkins Modeli Yardımıyla Dünya Pamuk Fiyatının Tahmini, 10(2), 13-20.

Özkan, B. (2000), Antalya'da Pamuk Ekim Alanı Üzerine Net Gelirin Etkisi. Anadolu Ege Tarımsal Araştırma Enstitüsü Dergisi, 6(2), 149-158.

Telatar, E., Türkmen, Ş. ve Teoman, Ö. (2002), "Pamuk Borsalarında Oluşan Fiyatların Etkinliği", D.E.Ü.İ.İ.B.F.Dergisi, Cilt: 17, Sayı:2, ss.55-74.

Türkekul, B., & Abay, C. (2006), Tanm Ürünleri Fiyatlarına Döviz Kurunun Yansıması: Pamuk Örneği, Türkiye VII Tarım Ekonomisi Kongresi, Antalya, 921-929.

Yılmaz, Ş., & Gül, M. (2015). İşletmelerde pamuk üretim maliyeti, karlılık düzeyinin değerlendirilmesi: Antalya ili örneği. Mustafa Kemal Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 20(2), 27-41.

TÜRKİYE'NİN 2023 HEDEFLERİ DOĞRULTUSUNDA KATILIM BANKACILIĞI

Öğr. Gör. Mustafa Hakan ŞİMŞEK
K.S.Ü. Sosyal Bilimler M.Y.O. Maliye Pr., hakansimsek@ksu.edu.tr
Öğr. Gör. Aslı ÖZEN ATABEY
K.S.Ü. Sosyal Bilimler M.Y.O. Maliye Pr., aatabey@ksu.edu.tr
Öğr. Gör. Nur Banu ATEŞ
K.S.Ü. Sosyal Bilimler M.Y.O. Pazarlama ve Reklamcılık Pr., banuates@ksu.edu.tr

Öz

Katılım Bankacılığı, bankacılık işlemlerini İslami esaslara uygun olarak sunmayı amaç edinen, faizin dinen haram olmasından dolayı kâr-zarar ortaklığını benimsemiş kuruluşlardır.

Türkiye'de İslami bankalar 1983 yılında "Özel Finans Kurumları" (ÖFK) adıyla yasal olarak kurulmuştur. ÖFK'lar 2005 yılında Bankacılık Kanunu'nda yapılan değişiklikle "Katılım Bankası" ismini alarak faaliyetlerini sürdürmeye devam etmiştir.

Türkiye'de hali hazırda faaliyette bulunan beş katılım bankasının bankacılık sektörü içindeki payı %5 seviyesinde; aktif büyüklüğü ise 210 milyar TL civarındadır. Türkiye Katılım Bankaları Birliği (TKBB) strateji belgesinde pazar payının 2025 yılında %15 ve aktif büyüklüğün 300 milyar USD olması hedeflenmektedir. Bu çalışmada, söz konusu hedeflere ulaşabilmek için alınması gereken aksiyonlardan bahsedilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Katılım Bankacılığı, Faizsiz Finans, Türkiye'nin 2023 Hedefleri.*

TURKEY'S 2023 GOALS IN LINE PARTICIPATION BANKING

Abstract

Participation Banking is an organization that aims to offer banking transactions in accordance with Islamic principles and adopts a profit-loss partnership due to the fact that interest is haram.

Islamic banks in Turkey in 1983 "Special Finance Institutions" (OFK) by name were established legally. OFKs with the amendment to the Banking Law in 2005, "Participation Bank" continued its activities by taking the name.

Already five participation banks in Turkey are operating of its share in the banking sector 5%; while the total assets are around 210 billion TL. Participation Banks Association of Turkey (TKBB) in the strategy document in 2025 the market share of 15% of total assets and is targeted to be $ 300 billion. In this study, the actions to be taken in order to reach these targets are mentioned.

Key Words: *Participation Banking, Interest-free Finance, Turkey's 2023 Goals.*

1. Faiz Kavramı

1.1. Kavramsal Olarak Faiz Konusu

Bir miktar paranın kullanımından belirli bir süre mahrum kalınması dolayısıyla elde edilen medeni semereye faiz adı verilmektedir (Çelik, 2018: 15). Faiz çoğu kaynakta paranın kullanımı karşılığı alınan kira bedeli olarak da tanımlanmaktadır.

Fâiz; aynı zamanda kâr, ücret ve kira gibi bir kazanç türüdür. Dolayısıyla fon fazlası veren kişilerin verdikleri bu fon fazlalıklarını fon açığı verenlere belirli süreliğine borç vermeleri karşılığında elde ettikleri getiri olarak da adlandırılmaktadır. Fon fazlası verenlerle fon ihtiyacı olanları karşılıklı bir araya getirmek de ekonomide bankaların en temel görevlerinden biridir.

Devletin uyguladığı faiz politikası, merkez bankaları aracılığıyla bankalara uyguladıkları faizlerde yaptıkları düzenlemelerle piyasa faizlerini, parasal işlemleri; dolayısıyla piyasaları ve ekonomiyi etkilemeyi sağlayan bir politikadır. Faiz; para politikasının en etkin aracıdır (Eğilmez,2012).

Genel faiz oranlarının yüksek ya da düşük olması ekonominin içinde bulunduğu duruma göre farklılık gösterebilmektedir. Ülkede döviz kurlarının ve enflasyonu kontrol altına alabilmek için merkez bankaları faiz oranları yükseltebilirler. Tersi bir deflasyon durumunda ise düşürülmesi ekonomik canlılığın artırılmasına katkı sağlar.

1.2. Dini Açıdan Faiz Kavramı

Faiz terimi Arapça' da fazlalık, artma ve çoğalma anlamlarına gelen riba kelimesi ile ifade edilmektedir. Riba da faiz ile eşanlamlı olarak borç olarak verilen paradan sağlanan zahmetsiz kazanç demektir.

Faiz, Yahudilik'te, Hristiyanlık'ta ve İslamiyet'te kesin olarak yasaktır. Kur'an-ı Kerim'in Bakara Suresi'nde faizin inananlara haram kılındığı, faiz ile elde edilen malın helâk edileceği buyrulmuştur. Faiz Arapça' da riba olarak isimlendirilmekte olup; sözcük anlamı herhangi bir şeydeki artma, çoğalma ve fazlalık anlamına gelmektedir (Tabakoğlu, 2013: 334).

İslamiyet'te faize alternatif olarak üç uygulamaya başvurulması teşvik edilmiş olup bunlardan birincisi; faizle borç verip fakir halktan gelir sağlamak yerine her yıl gelirin belli bir seviyeyi aşan bir kısmının zekât olarak muhtaçlara dağıtılması, yine zekâta ek olarak sadaka, hibe ve vakıf gibi uygulamalar teşvik edilmiştir. İslam'da zekât kişinin parasal mal varlığının %2,5' i olarak kabul edilmektedir. İkinci olarak paraya ihtiyacı olanlara verilecek borçlardan menfaat sağlamak yerine, borçların faizsiz olarak verilmesi yani malın Allah için harcanması (karz-ı hasen-güzel borç) gerekli kılınmıştır. Çünkü malı Allah için harcayan kimse, bunun karşılığını Allah'tan umduğundan, esasen Allah'a borç vermiş olmaktadır. Allah'ın da, malı Allah için harcayan kimseye kat kat karşılık vereceği ile ilgili vaatleri bulunmaktadır (Kösmene, 2008). Son olarak faizden kazanç sağlamak yerine ticaret yoluyla kazanç sağlamak dinen meşru sayılmıştır. Faizli borç alarak finansman sağlamak yerine yine ticaret kapsamında olan pek çok yöntemle finans bulmaya izin verilmiştir (Aktepe, 2017: 25).

2. Katılım Bankacılığı

Dünya ölçeğinde "konvansiyonel" ismi verilen faizle borç alıp verme temelinde hizmet veren bankacılığın yaygınlaşması neticesinde faize karşı dini hassasiyete sahip atıl vaziyetteki sermayenin ekonomiye kazandırılması amacıyla bir alternatif geliştirme çabası bu alanlardaki bilim ve fikir insanlarını araştırmaya ve sisteme alternatif bulmaya yöneltmiştir. Kimi fikir ve bilim insanlarına göre konvansiyonel bankalarla işlem yapmanın dinen kesinlikle yanlış olduğunu vurgularken; kimileri ise belirli zaruret hallerinde bu bankalardan hizmet alınabileceğini ifade etmişlerdir. (Dilek, 2016).

Bankacılık sektörü diğer ticari işletmelerde olduğu gibi düzenli para kazanmak amacıyla faaliyet gösteren ticari bir sektördür. Dolayısıyla bu sektörde temel değişim aracı para olup, bankacılık sektöründe elde tutulmasının bir maliyeti vardır. Konvansiyonel bankalarda söz konusu maliyete faiz adı verilmektedir.

İslami ya da yaygın kullanım adıyla katılım bankacılığı, İslam dininde faizin yasaklanmasından dolayı bankacılık işlemlerinde faiz yerine kâr-zarar ortaklığı prensibine dayalı olarak faaliyet gösteren bankalara denilmektedir. Dolayısıyla faizsiz bankacılık ilkesi paranın alınıp satılan bir mal olarak değil, bir değişim aracı olmasıyla ilgilidir (Sümer ve Onan, 2015: 297). Katılım bankaları finans sisteminde içeriğinde faiz olmayan araçlarla hizmet veren bankalardır. Çalışma esasları genelde fon toplama ve fon kullandırma usulüne; özelde ise cari hesaplar ve katılma hesapları yoluyla topladıkları fonları; ticaret, ortaklık ve finansal kiralama yöntemlerine göre kullandırırlar. Fon kullandırmada kredi kullanmak isteyen kişi ve kurumlardan mutlaka kullanmak istedikleri kredi karşılığında bir proje veya ticari faaliyete konu olabilecek bir emtia göstermeleri talep edilmektedir. Böylece katılım bankaları finansman sağlarken kredi kullanmak isteyen müşterilerine değil, doğrudan alacakları ürün ya da hizmetlerin sahiplerine ödeme yapmaktadırlar. Kısaca katılım bankaları müşterilerine nakit olarak kredi vermemekte ancak müşterilerinin ihtiyaç duyabilecekleri bankacılık hizmetlerini sunmayı ilke edinmişlerdir. Bu sistemde "katılım" kelimesinin kullanılmasının nedeni ise kâra veya zarara ortaklığı ifade etmektedir (Doğan ve Karakaş, 2017: 3).

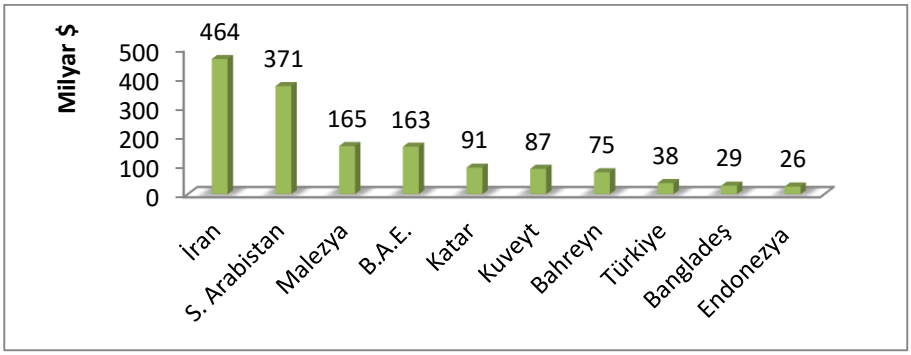
Katılım Bankaları ile konvansiyonel bankalar karşılaştırıldığında, konvansiyonel bankalardaki mevduatların büyük çoğunluğu cari hesaba dolayısıyla getirisi faize dayanmaktayken; katılım bankalarındaki mevduatın büyük çoğunluğu kar-zarar ortaklığına dolayısıyla getirisi belirsizliğe dayanmaktadır. Bu nedenle faizsiz bankacılık sistemi, risk almayı göze alabilen yatırımcı vasfındaki mudilere hitap etmekte olup, mudi bankaya borç verdiği paranın ne kadar getiri elde edeceğini önceden bilmemekte ve zarar etme ihtimalinin olduğunu önceden kabul etmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde katılım bankacılığı bir tür yatırım bankacılığıdır. Sistemin amacı faiz adı altında veya faizle elde edilecek getiriyi kabul etmediğinden finansal yapı içerisinde yer almayan atıl durumdaki fonları finansal piyasaların içerisine bu bankalar amacıyla çekebilmektir (Özbilen, 2013: 215).

2.1. Dünya'da Katılım Bankacılığı

Katılım bankalarının temeli İslamiyet'te ve diğer dinlerde faizin haram kabul edilmesi sebebiyle yasaklanmış olmasından ötürü olsa da ortaya çıkışı 1945 sonrasıdır.

Modern anlamda katılım bankacılığı fikir düzeyinde ilk defa Pakistan'lı Muhammed Uzeyr tarafından 1955 yılında ortaya konulmuştur. Mısır'da 1960'lı yılların başında Tasarruf Sandıkları adı altında başlayan faizsiz bankacılık, daha sonraki yıllarda ise büyük bir gelişme kaydetmiştir. Faizsiz bankacılığın fikir babası sayılan Ahmet En Neccar'ın önderliğinde Mısır'da kurulan tasarruf sandıkları, faiz yerine kar-zarar ortaklığı ilkesine göre çalışan ve mudaraba yöntemini uygulayan kuruluşlardır. Bu kuruluşların başarılı olmaları üzerine, modern bankalarla rekabet edebilir seviyeye getirilerek faizsiz bankaların temelleri atılmıştır. Tasarrufların değerlendirilmesi yanında geleneksel bankaların da vermiş oldukları hizmetleri sunan bu bankaların İslam ülkelerinde yaygınlaşması, sistemin Türkiye'de de kurulmasını gündeme getirmiştir (Battal, 1999: 18).

Şekil 1 : 2016 Yılı En Büyük Faizsiz Finansa Sahip İlk 10 Ülke



Kaynak: TKBB 2017 Yılı Sektör Raporu, 2018: 48.

1970'li yıllarda petrol fiyatlarında meydana gelen artış neticesinde özellikle petrol kaynaklarına sahip İslam ülkelerindeki petro-dolarların artmasıyla bu ülkelerdeki tasarruf oranları artmıştır. Fakat bu tasarruf artışlarının mevcut ülkelerde kalmayarak batı ülkelerine kaydığı görülmüştür (Uçar, 1993: 26). Ayrıca bu ülkelerde geleneksel bankalara alternatif kuruluşların olmayışı, tasarrufların altın, döviz ve gayrimenkul gibi banka dışı yollara kaymasına ve kaynakların atıl kalmasına neden olmuştur.

Katılım bankalarının içerisinde 1971 yılında Mısır'da kurulan Nasr Sosyal Bankası dünyanın ilk faizsiz ticari bankası niteliğini taşırken; 1975 yılında Suudi Arabistan'da İran, Malezya, Mısır, Suudi Arabistan, Ürdün, Türkiye, Libya, Fas, Sudan, Cezayir, Yemen, Afganistan, Pakistan, Endonezya, Gine, Senegal, Somali ve Mali gibi Müslüman ülkelerin bir araya gelerek kurdukları İslam Kalkınma Bankası (İKB) İslam ülkelerinin kamusal projelerinin finansmanını çözmek ve İslami bankacılığı dünyaya yaymak amacıyla kurulmuştur.

Uluslararası alanda faizsiz bankacılık yapan en büyük bankalar, Citibank, HSBC ve ABN Ambro'dur. Bu bankalar konvansiyonel bankacılığın yanında faizsiz bankacılık faaliyeti de gerçekleştirmektedirler. Ancak sadece faizsiz bankacılık yapan bankaların bulundukları ülkelere bakıldığında İran, Suudi Arabistan, Malezya, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar'ın öne çıktığı görülmektedir (Yazıcı, 2017: 56).

Tablo 1: 2013 Yılı Dünya'nın En Büyük Faizsiz Finans Kurumları

Sıra	Kurum Adı	Ülke	Toplam Aktif. (Mio-$)
1	Bank Melli	İran	76.613
2	Mellat Bank	İran	72.557
3	Al Rajhi Bank	S. Arabistan	71.302
4	Bank Maskan	İran	54.328
5	Kuwait Finance House	Kuveyt	52.324
6	Bank Sederat İran	İran	50.576
7	Tejarat Bank	İran	41.871
8	Malayan Banking Berhad	Malezya	30.381
9	National Commercial Bank	S. Arabistan	27.794
10	Dubai Islamic Bank	B.A.E.	25.967

Kaynak: TKBB 2013 Yılı Sektör Raporu, 2014: 38.

2.2. Türkiye'de Katılım Bankacılığı

Türkiye 1975'te kurucu üye sıfatıyla katıldığı İslam Kalkınma Bankası'nın 1984 yılında en büyük hissedarlarından biri olmuştur. Bu nedenle Türkiye'de katılım bankalarının kurulmasındaki temel amaçlardan biri de hem üyesi olduğu İslam Kalkınma Bankası'nın temel amaçlarından biri olan İslam ülkelerinin kendi aralarındaki iyi ilişkilerin gelişimine katkı sağlamak hem de bu ülkelerden petrol zengini olanların atıl fonlarının Türkiye'ye bu bankalar aracılığıyla aktarılması olmuştur (Eskici, 2007: 26).

Ülkemizde katılım bankaları 1983'te Özel Finans Kuruluşu (ÖFK) ismiyle yasal zemine kavuşarak faizsiz bankacılık ilk temelleri atılmıştır. Özel Finans Kurumları uygulaması ile hedeflenen temel amaç Türkiye faizin haram olduğu düşüncesiyle yastık altında tutulan atıl fonların ekonomiye kazandırılması olmuştur. Daha sonraları 1999 ve 2001 yıllarında yapılan yasal değişiklikler ile konvansiyonel bankacılık yanında mali sisteme dâhil edilmiş, en son 1 Kasım 2005 yılında 5411 sayılı halen yürürlükte bulunan Bankacılık Kanunu'nda yapılan bir değişiklik ile katılım bankası ismini alarak faaliyetlerine devam etmeyi sürdürmektedirler.

Türkiye'de Nisan 2019 itibariyle sektörde 6 katılım bankası faaliyet göstermekte olup bunlar özel sermayeli Albaraka Türk, Kuveyt Türk, Türkiye Finans ile kamu sermayeli Ziraat Katılım, Vakıf Katılım ve Emlak Katılım bankalarıdır.

Tablo 2: Türkiye'de Faaliyet Gösteren Katılım Bankalarına Ait Bazı Seçilmiş Göstergeler

Sıra	Bankalar	Aktif Büyüklük 2018 Milyar TL	Net Kâr 2018 Milyon TL	Personel Sayısı Aralık 2018	Şube Sayısı Mayıs 2019
1	**Albaraka Türk**	42	134	3.988	231
2	**Kuveyt Türk**	74	870	5.868	422
3	**Türkiye Finans**	47	445	3.661	306
4	**Ziraat Katılım**	22	323	1.042	81
5	**Vakıf Katılım**	21	325	1.092	91
6	**Emlak Katılım**	0	0	0	1
TOPLAM		**206**	**2.097**	**15.651**	**1.132**

Kaynak: TKBB 2018 Yılı Sektör Raporu, 2019: 49.

3. Türkiye'de Katılım Bankalarının 2025 Yılı Hedefleri

İslami ya da yaygın kullanımıyla katılım bankalarının gelişimi 2000'li yıllardan itibaren olmuştur. Özellikle 2008 küresel finansal krizle beraber geleneksel ya da mevduat bankalarının kârlılıkları hızla düşerken, katılım bankaları kriz reel sektörü etkileyene kadar büyümelerini ve kârlılıklarını artırmayı sürdürmüşlerdir. Yaşanan bu durum katılım bankalarının krizlere karşı konvansiyonel bankalardan daha dirençli olduklarını ispatlamıştır. Krizden sonraki 5 yılda faizsiz bankacılık sektörünün aktifleri İran'ın dahil edilmediği durumda yıllık %17 bileşik büyüme performansı sergilemiştir (TKBB, 2015: 11).

Katılım bankalarının finansal krizlere dayanıklılığının tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de görülmesiyle ayrıca katılım bankacılığında geleneksel bankacılıkta yer alan alacaklı borçlu ilişkisinden farklı olarak varlığa dayalı işlem yapması ve alınan riskin ve elde edilen kazancın paylaşımına dayalı bir sistemde çalışması sektörün gelişimine hız kazandırmıştır.

Türkiye Katılım Bankaları Birliği'nin deklare ettiği "Türkiye Katılım Bankacılığı Strateji Belgesi 2015-2025" raporunda sektörün amacının Katılım bankacılığı pazar payının 2025 yılı itibariyle %15'e ulaşması ve sektörün dünya standartlarında finansal ürün ve hizmet sunar hale gelmesi olarak ifade edilmiştir. Bu amaçlar çerçevesinde Türkiye'de katılım bankacılığının sağlıklı ve sürdürülebilir şekilde gelişmesi için (TKBB, 2015: 3):

- ✓ Ürün çeşitliliği ve gelişimi ile hizmet kalitesini arttırmak,
- ✓ Kurumsal iletişim, algı ve itibar yönetimi çalışmalarını geliştirmek,
- ✓ Gerekli eğitim, insan kaynağı ve sertifikasyon çalışmalarını arttırmak,
- ✓ Katılım bankacılığı prensiplerine uygun mevzuat, standart ve düzenlemeleri geliştirmek,

- ✓ İstanbul'un önde gelen bir finans merkezi olmasına katkıda bulunmak olarak ifade edilmektedir.

Tablo 3: Türk Katılım Bankacılığının 2025 Yılı Hedefleri

Katılım Bankalarının 2025 Yılı Hedefleri	
Sektör Payı	% 15
Toplam Aktif	300 Milyar $
Toplanan Fon	181 Milyar $
Kullandırılan Fon	206 Milyar $
Toplam Özkaynak	30 Milyar $

Kaynak: TKBB Strateji Belgesi, 2015.

Türkiye'de 2005 yılında toplam bankacılık sektörünün %1'i seviyesinde olan katılım bankalarının pazar payı 2018 yılında %5,35 seviyesine çıkmıştır. Hem Türkiye'de hem de dünyada katılım bankalarının pazar paylarının ve gelişimlerinin artması beklenmektedir. Ülkemizde katılım bankacılığı konusunda diğer ülkelerde uygulaması bulunmayan kamu sermayeli katılım bankalarının kurulmasıyla bu ivmelenmenin hızlanacağı düşünülmektedir.

Türkiye Katılım Bankaları Birliği Strateji Belgesinde hazırlanan projeksiyonda katılım bankalarının 2025 yılında 300 milyar Amerikan doları aktif büyüklüğe ve %15 pazar payına ulaşma durumu değerlendirilmiştir. 2015 yılında yapılan çalışma konvansiyonel bankaların toplam varlıklarının 2025 yılında yaklaşık olarak 1,7 trilyon Amerikan dolarına, kredi büyüklüğünün 1,2 trilyon Amerikan dolarına ve mevduatlarının 960 milyar Amerikan dolarına ulaşmasının beklendiği; bu senaryoda katılım bankacılığı sektörünün 2025 yılında toplam aktiflerinin 300 milyar Amerika dolarına; kullandırılan fonların 206 milyar Amerikan dolarına, katılım fonlarının ise 181 milyar Amerikan dolarına ulaşması gerektiği öngörülmektedir.

Katılım bankalarının doğal büyümesi senaryosu çerçevesinde 2025 yılı projeksiyonuna bakıldığında, katılım bankacılığı sektörü toplam varlıklarının 210 milyar Amerikan dolarına ulaşması ve böylece sektörün pazar payının yaklaşık olarak yüzde 11'e ulaşması beklenmektedir. Bir başka ifade ile doğal trendin devamı halinde sektörün 210 milyar Amerikan doları ile %11'lik pazar payına ulaşacağı öngörülmektedir. Bu senaryolar ve göstergeler doğrultusunda;
Katılım bankacılığı sektörünün bütün paydaşlarının 2025 yılında %15 pazar payı hedefine ulaşabilmesi için strateji, ürünler, danışma kurulları, eğitim ve algı alanlarında alması gereken aksiyonlar bulunduğu belirtilmiştir (TKBB, 2015: 27).

Katılım bankacılığının 2025 hedeflerine ulaşma konusunda sektörün mevcut verileri ışığında yapılan değerlendirmede, bankacılık sektörünün 2011 yılında 1.218 milyar TL olan toplam aktifi 2018 yılında 3.867 milyar TL seviyesine yükselmiş ve bu yıllar aralığında ortalama aktif büyümesi %18 seviyesinde gerçekleşmiştir. Katılım bankalarının ise 2011 yılında 56 milyar TL olan toplam aktifleri 2018 yılında 207

milyar TL'ye yükselmiş ve bu yıllar aralığında ortalama aktif büyümesi %22 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 4: Türk Bankacılık Sektörü ve Katılım Bankacılığı Sektörüne Ait Aktif Büyüklük Verileri

Yıllar	Bankacılık Sektörü Aktifleri (Milyar TL)	Artış (%)	Katılım Bankaları Aktifleri (Milyar TL)	Artış (%)	Sektör İçindeki Payı (%)
2011	1.218	21	56	29	4,60
2012	1.371	13	70	25	5,11
2013	1.732	26	96	37	5,54
2014	1.994	15	104	8	5,22
2015	2.357	18	120	15	5,09
2016	2.731	16	133	11	4,87
2017	3.258	19	160	20	4,91
2018	3.867	19	207	29	5,35
Ortalama		**18**		**22**	

Kaynak: BDDK ve TKBB Verileri

Katılım bankalarının 2011-2018 yılları arasındaki ortalama aktif büyüme oranı %22 ve bankacılık sektörünün aynı dönemdeki ortalama aktif büyüme oranı %18 olarak gerçekleşmiştir. Bu büyüme oranlarının 2025 yılına kadar aynı oranda ve düzenli şekilde arttığı senaryoda katılım bankalarının aktif toplamının 933 milyar TL'ye (194 milyar USD) bankacılık sektörünün ise 12.318 milyar TL'ye (2.559 milyar USD) ulaşması; bu minvalde sektör payının ise %7,57'ye yükselmesi durumu ortaya çıkmaktadır.

Tablo 5: Türk Bankacılık Sektörü ve Katılım Bankacılığı Sektörüne Ait Aktif Büyüklük ve Sektör Payı Senaryosu (Ortalama %22 Büyüme)[140]

Yıllar	Bankacılık Sektörü Aktifleri (Milyar TL) Ort. %18 Büyüme	Bankacılık Sektörü Aktifleri (Milyar USD)	Katılım Bank. Aktifleri (Milyar TL) Ort. %22 Büyüme	Katılım Bankaları Aktifleri (Milyar USD)	Sektör Payı (%)
2019	4.563	948	257	53	5,63
2020	5.384	1.119	318	66	5,91
2021	6.354	1.320	395	82	6,21
2022	7.497	1.558	489	102	6,53
2023	8.847	1.838	607	126	6,86
2024	10.439	2.169	752	156	7,21
2025	**12.318**	**2.559**	**933**	**194**	**7,57**

Kaynak: BDDK ve TKBB Verileri.

[140] Hesaplamalarda USD kuru 2018 ortalaması olan 1 USD = 4,813 TL olarak kullanılmıştır.

Katılım bankalarının 2025 yılında hedeflediği %15 pazar payı; 383,85 milyar USD ve 1.847 trilyon TL'ye tekabül etmektedir. Bu senaryoya ulaşabilmek için bankacılık sektörünün %18 büyüdüğü senaryoda; 2019-2025 yılları arasında katılım bankacılığı sektörünün aktif toplamını her yıl bileşik **%36,7** oranında artırması gerekmektedir.

Tablo 6: Türk Bankacılık Sektörü ve Katılım Bankacılığı Sektörüne Ait Aktif Büyüklük ve Sektör Payı Senaryosu (Ortalama %36,7 Büyüme)[141]

Yıllar	Bankacılık Sektörü Aktifleri (Milyar TL) Ort. %18 Büyüme	Bankacılık Sektörü Aktifleri (Milyar USD)	Katılım Bank. Aktifleri (Milyar TL) Ort. %36,7 Büyüme	Katılım Bankaları Aktifleri (Milyar USD)	Sektör Payı (%)
2019	4.563	948	283	59	6,20
2020	5.384	1.119	387	80	7,18
2021	6.354	1.320	529	110	8,32
2022	7.497	1.558	723	150	9,64
2023	8.847	1.838	988	205	11,17
2024	10.439	2.169	1.351	281	12,94
2025	**12.318**	**2.559**	**1.847**	**384**	**15,00**

Kaynak: BDDK ve TKBB Verileri.

4. Hedeflerin Yakalanmasına Yardımcı Olacak Strateji ve Aksiyonlar

Türkiye'de faaliyette bulunan katılım bankalarının 2025 yılında bankacılık sektörü içindeki pazar payını mevcut durumda %7,57 seviyesinden %15 seviyesine çıkarabilmesi ciddi bir çalışmaya ve aktif büyümeyi sağlamasına bağlıdır. Bu konuda öncelikli olarak sektörün mevcut ortalama büyüme oranın üzerinde bir büyüme yakalaması ve bunu sürdürülebilmesi gerekmektedir. Bu konuda Aralık 2013'de Kızılcahamam'da Katılım Bankacılığı ve Faizsiz Finans Çalıştayı gerçekleştirilmiş ve sektörün belirtilen hedefleri yakalayabilmesi adına bir yol haritası çıkarılarak sektörün temel zayıflıklarının şunlar olduğu vurgulanmıştır (BDDK ve TKBB, 2013: 93):

- ✓ Sisteme yönelik algının iyi yönetilememesi,
- ✓ Sistemin felsefesine hakim nitelikli insan kaynağı eksikliği,
- ✓ Faizsiz finansa ilişkin ürün, hizmet ve piyasaların yeterince çeşitli ve gelişmiş olmaması,
- ✓ Sistemin kurumsal yapısının ve hukuki altyapısının tam olarak oluşturulamaması şeklinde özetlenmiştir.

Faizsiz finans modelinin ülkemizdeki gelişim süreci, bu modele yönelik toplumsal bir ihtiyacın var olduğunu göstermektedir. Sektörün Türkiye'nin 2023 hedefleri perspektifinde kendisine koymuş olduğu pazar payına ulaşabilmesinin öncelikle alınacak aksiyonların hayata geçirilmesine ve bütün sektör paydaşlarının üzerine düşen görevleri yerine getirmesine bağlı olduğunun altı çizilmektedir. Bu

[141] Hesaplamalarda USD kuru 2018 ortalaması olan 1 USD = 4,813 TL olarak kullanılmıştır.

görev ve sorumlulukların ifasında ve koordinasyonunun sağlanması TKBB tarafından yerine getirilmelidir.

Katılım bankalarının 2025 yılı için koymuş oldukları sektör pazar payı hedefine ulaşılabilmesi için sektör paydaşları arasında yer alan Hazine ve Maliye Bakanlığı, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu (BDDK), Sermaye Piyasası Kurulu (SPK), Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB), Borsa İstanbul (BIST), Diyanet İşleri Yüksek Kurulu (DİYK) ve katılım bankaları ile koordineli olarak hareket edilmesi öngörülmüştür. Bu hedefler ölçülebilir hedef olmaktan ziyade sektörün vizyonsal hedefleridir. Dolayısıyla bu hedeflere ulaşabilmek adına başta TKBB ve katılım bankaları olmak üzere kamu kuruluşları ve sektör paydaşlarına önemli ödevler düşmektedir.

Tablo 7: Katılım Bankalarının 2025 Yılı Hedeflerine Hazırlık Stratejileri

Sıra	Stratejiler
1	Sektör stratejileri doğrultusunda paydaşların görev ve sorumluluklarının belirlenmesi
2	Hâlihazırda kullanılmakta olan ürünlerin etkinliğinin arttırılması
3	Katılım bankacılığı sisteminin ürün yapısının çeşitlendirilmesi
4	Faizsiz bankacılık uygulamasının bulunduğu ülkelerde kullanılmakta olan ve geçmişte Türkiye'de kullanılmış ama katılım bankalarında kullanılmayan ürünlerin uygulamaya alınması
5	Katılım bankalarının kaynak çeşitliliğinin geliştirilmesi
6	Kamu kurumları nezdinde katılım bankacılığı sistemine yönelik politikaların geliştirilmesi ve bu politikaların uygulanmasını takip edecek organizasyonel yapıların tesis edilmesi
7	Katılım bankalarına yönelik Danışma Genel Kurulu'nun oluşturulması
8	Katılım bankaları nezdinde banka danışma kurullarının standart hale getirilmesi
9	Katılım bankacılığına ilişkin açık öğretim, lisans, yüksek lisans ve doktora programlarının geliştirilmesi ve öğretim üyesi eksikliğinin giderilmesi
10	Katılım bankacılığı ile ilgili kişi ve eserlere ilişkin veri tabanının oluşturulması ve ders kitabı eksikliğinin giderilmesi
11	Katılım bankacılığı konusunda uzmanlaşmış personel sayısının artırılması ve personel yetkinliklerinin geliştirilmesi
12	Katılım bankacılığına yönelik enstitü veya araştırma merkezi kurulması
13	Katılım bankacılığı terminolojisinin bilinilirliğinin yaygınlaştırılması
14	Sistemin felsefesine yönelik bilgi düzeyinin artırılması / konvansiyonel bankacılık ile farkının ortaya konulması
15	Doğru pazarlama stratejilerinin oluşturulması
16	Katılım bankacılığı uygulamalarında tüm prensiplere uygun şekilde yeknesaklık sağlanması
17	Sistemin itibarını artıracak girişimlerde bulunulması

Kaynak: TKBB, 2015: 35.

Özetle yukarıda ifade edilen strateji ve aksiyonların sektöre entegrasyonunun proaktif olarak sağlanması katılım bankalarının koymuş oldukları vizyonel hedeflere ulaşımını kolaylaştırıcı yönde etkide bulunacağı aşikârdır. Ayrıca bu aksiyonlara ve stratejilere ilave olarak:

- ✓ Katılım bankacılığının 2008 küresel krizi sırasında konvansiyonel bankalara kıyasla güçlü duruşu neticesinde artan küresel talep,
- ✓ Katılım bankacılığının yaygınlaştırılması amacıyla pencere sistemine yönelik düzenlemelere 2019 yılı sonundan itibaren başlanacağı; böylece mevcuttaki konvansiyonel ve kalkınma ve yatırım bankalarının da katılım bankacılığı yapma yetkisi tanınarak katılım bankacılığının yaygın ve bilinir bir sektör haline getirileceği,
- ✓ Kamunun 2015, 2016 ve 2019 yıllarında bizzat sermayedar olarak kamu katılım bankası kurmasının sektöre cazibe kazandırması neticesinde katılım bankalarının halk ve yatırımcılar nezdindeki itibarının güçlenmesi,
- ✓ Kamu kuruluşu niteliğindeki PTT A.Ş. ve T. Tarım Kredi Kooperatifleri' nin katılım bankacılığı kurmasının beklenmesi; böylece sektörün aktif büyüklüğü ve pazar payının ivmelenmesi beklentisi,
- ✓ İstanbul'un muhtemel İslami Finans Merkezi olması yönündeki politikaların desteklenmesi amacıyla hayata geçirilen İstanbul Uluslararası Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, Avrasya Tüneli gibi mega projeler sektörün gelişimine katkıda bulunması beklenmektedir.

5. Sonuç ve Değerlendirme

Katılım bankalarının 2025 yılında bankacılık sektörü içindeki pazar payını %15'e ve aktif büyüklüğünü 384 milyar USD seviyesine çıkarabilmesi ciddi bir çalışmaya ve aktif büyümeyi sürekli ve sürdürülebilir bir şekilde sağlamasına bağlıdır.

2015 ve 2016 yıllarında kurulan Ziraat Katılım ve Vakıf Katılım Bankalarının sektöre 2018 yılsonu itibariyle 43 milyar TL aktif büyüklük kazandırmıştır. Yeni kurulan Emlak Katılım bankasının 2019 yılsonunda 5 milyar TL aktif büyüklüğe ulaşması beklenmektedir.

Kurulması planlanan Tarım Katılım ve Posta Katılım Bankalarının aktif büyüklük artış hızına olumlu katkı sunması beklenmektedir.

Ayrıca kalkınma ve yatırım bankaları ile konvansiyonel bankalara 2019 yıl sonu itibariyle tanınması planlanan katılım penceresi iş modeliyle sektörün aktif büyüklüğü ve pazar payının artış hızının ivmeleneceği söylenebilir. Bu kapsamda:

- Mevzuatsal altyapının güçlendirilerek uluslararası normların mevzuatımıza kazandırılması,
- Kalkınma ve yatırım bankaları ile konvansiyonel bankalara yeni iş modeli/pencere sistemi kapsamında İslami bankacılık ürünlerini sunabilme imkânının verilmesi,
- Kamunun ve özel sermayenin katılım bankası kurması yönündeki beklentiler,
- İstanbul'un avantajlı coğrafi konumu ve muhtemel İslami Finans Merkezi (İFM) olmasıyla başta İslam ülkelerine ait petro-dolarlar olmak

üzere yurt içi ve yurt dışı faize duyarlı tasarrufların ülkemizde değerlendirilmesi yönündeki beklentiler,

- Sektörün sunduğu ürünlere ait dini icazet belgelerinin potansiyel mudiler açısından bilinirliğinin sağlanarak, Diyanet İşleri Başkanlığı vasıtasıyla geleneksel bankacılıkla katılım bankacılığı arasındaki farkların daha etkin anlatılması,
- Sektörün hem pasif, hem de aktif tarafında kullandırılan ürünlerin çeşitlendirilerek dünyada sunulan fakat Türkiye pazarında bilinmeyen/sunulmayan ürünlerin (wakala, musakat, muzaraa vb.) sektöre kazandırılması,
- Muhafazakâr iş dünyasının kazandığı özgüven,
- Uygulamada bulunan bazı ürünlerin kapsamının genişletilmesinin (post finansman gibi) hedeflere ulaşma konusunda katkıda bulunacağı ifade edilebilir.

Katılım bankacılığı her ne kadar Türkiye'de geç uygulamaya alınmış olsa da bu topraklara özgü ve uygun bir bankacılık modelidir. Sahip olduğu etnik ve coğrafi artıları nedeniyle bölgesinde önemli bir İslami finans merkezi olma potansiyelindedir. Katılım bankaları gerek İslami açıdan fonlarını konvansiyonel bankacılık sisteminde değerlendirmek istemeyen müşteriler tarafından, gerekse de petrol zengini ülkelerin sahip olduğu petro-dolarların ülkemizde değerlendirilerek tasarruf açığımızın finansmanı noktasında katkı sağlayacağı şüphesizdir. Bu minvalde biran evvel alınan aksiyon başlıklarının hayata geçirilerek ülkemizin katılım bankacılığı konusundaki hak ettiği yere ulaşmasını sağlamak için büyük bir gayretle mücadele edilmelidir.

6. Kaynakça

Aktepe, İshak Emin (2017), Katılım Finans, Erkam Matbaası, İstanbul.

Battal, Ahmet (1999), Bankalarla Karşılaştırmalı Olarak Hukuki Yönden Özel Finans Kurumları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara.

BDDK ve TKBB (2013), Katılım Bankacılığı ve Faizsiz Finans Çalıştayı Çalıştay Raporu, BDDK ve TKBB, İstanbul.

Çelik, Aytekin (2018), Ticaret Hukuku, Seçkin Yayıncılık, Ankara.

Dilek, Ozan (2016), "Katılım Bankacılığı: Tarihçesi, Gelişimi ve Faizsiz Finans Ürünleri", İlim ve Medeniyet, https://www.ilimvemedeniyet.com/katilim-bankaciligi-tarihcesi-gelisimi-ve-faizsiz-finans-urunleri.html (13.02.2019).

Doğan, İrfan ve Karakaş, Hatice (2017), Katılım Bankacılığı, (Ed. Ferudun Kaya), Beta Yayıncılık, İstanbul.

Eğilmez, Mahfi (2012), "Güncellenmiş Para Politikası Uygulamaları", Kendime Yazılar, http://www.mahfiegilmez.com/2012/09/guncel-para-politikas.html (21.03.2019).

Eskici, Mustafa Mürsel (2007), Türkiye'de Katılım Bankacılığı Uygulaması ve Katılım Bankalarının Müşteri Özellikleri (Yüksek Lisans Tezi). Isparta Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.

Kösmene, Süleyman (2008), "Karz-ı Hasen Nedir?", Fıkıh Köşesi, http://www.fikih.info/karzi-hasen-nedir/ (17.02.2019).

Özbilen, Şevki (2013), Mali Yapı, Gazi Kitabevi, Ankara.

Sümer, Gökhan ve Onan, Fatih (2015), **"Dünyada Faizsiz Bankacılığın Doğuşu, Türkiye'deki Katılım Bankacılığının Gelişme Süreci ve Konvansiyonel Bankacılıktan Farkları**", Gazi Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı: 17, Mart, ss. 296-308.

Tabakoğlu, Ahmet (2013), İslam İktisadına Giriş, Dergâh Yayınları, İstanbul.

TKBB (2014), Türkiye Katılım Bankaları 2013 Sektör Raporu, TKBB, İstanbul.

TKBB (2015), Türkiye Katılım Bankacılığı Strateji Belgesi 2015-2025, TKBB, İstanbul.

TKBB (2018), Türkiye Katılım Bankaları 2017 Sektör Raporu, TKBB, İstanbul.

TKBB (2019), Türkiye Katılım Bankaları 2018 Sektör Raporu, TKBB, İstanbul.

Uçara, Mustafa (1993), Türkiye'de–Dünyada Faizsiz Bankacılık ve Hesap Sistemleri, Faysal Eğitim ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, İstanbul.

Yazıcı, Mehmet (2017), Bankacılığa Giriş, Beta Yayıncılık, İstanbul.

ENDÜSTRİ 4.0 VE TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Ayşe ERYER
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
Doktora Öğrencisi
ayse_zabun46@hotmail.com

Suat ERYER
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası
Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Öğrencisi
suater_46@hotmail.com

ÖZ

Yeni bir dijital devrim olarak isimlendirilen Endüstri 4.0 rüzgarı tüm dünyada esmeye başladı. 4. Sanayi Devrimi olarak adlandırılan bu kavram son zamanlarda özellikle akademik literatürde de ele alınmaya başlanmıştır. Endüstri 4.0 Akıllı fabrikalar, yatay ve dikey entegrasyon, nesnelerin interneti, siber fiziksel sistemler ve hücresel taşıma sistemleri ile endüstriyi bir araya getirmeyi amaçlamaktadır. Endüstri 4.0 ile imalat sanayinde bilgisayarlaşmanın en üst seviyeye çıkarılması ve üretimin ileri teknoloji ile donatılması hedeflenmiştir. Ayrıca Endüstri 4.0, üretimle bağlantılı olan lojistik sistemlerini de etkilemektedir. Bu çalışmanın amacı Endüstri 4.0 ı teorik çerçevede inceleyip lojistik sektörüne olan etkilerini Türkiye açısından ortaya koymaktır.

Anahtar Kelimeler: Endüstri 4.0, Lojistik, Türkiye

INDUSTRY 4.0 and ITS EFFECTS TO TURK LOGISTICS SECTOR

ABSTRACT

Industry 4.0 wind, called a new digital revolution, started blowing all over the World. This concept, called the 4th Industrial Revolution, has become one of the subjects that have been dealt with significantly in the academic literature recently. Industry 4.0 has aimed to bring, Smart factories, horizontal and vertical integration, internet of things, internet of services, cyber-physical systems, cellular transportation systems and industry together. With Industry 4.0, it is aimed to maximize computerization in the manufacturing industry and to equip the production with advanced technology. Industry 4.0 also affects logistics systems which are linked to production.. The purpose of this study is to examine the effects of Industry 4.0 in the theoretical framework and to reveal its effects on the Turkish logistics sector.

Keywords: Industry 4.0, Logistics, Turkey

1.GİRİŞ

Tarih boyunca endüstriler ve alt sistemleri teknolojik değişim ve inovasyon tarafından sürekli etkilenmektedir. Bu etkilerin genel adı ise endüstri devrimi olarak ifade edilmektedir. Mekanik Devrim (Endüstri 1.0), Elektrik Devrimi (Endüstri 2.0) ve

Elektronik/Otomasyon Devrimi (Endüstri 3.0) daha sonra günümüzde Siber/Fiziksel Devrim (Endüstri 4.0) etkisi başlamıştır. Özellikle vazgeçilmesi mümkün olmayan geleneksel üretim süreçlerini, bilişim teknolojilerinin getirdiği pratiklerle birlikte geliştirmek için yapılan tüm girişimleri kapsayan Endüstri 4.0 kavramının, işletmelerin birbirine bağımlı dünyaya ve endüstriyel üretime hızla uyum sağlamaları adına oldukça büyük bir öneme sahip olduğu bilinmektedir.

"4. Endüstri Devrimi", "Akıllı üretim" veya "Endüstriyel internet" olarak nitelendirilen bu devrimi, dijital ve fiziksel süreçlerin entegrasyonu ile akıllı ürünlerin akıllı fabrikalarda üretilmesini ve akıllı lojistik sistemleri ile dağıtılmasını sağlayan teknolojiler kümesi olarak tanımlamak daha doğru olacaktır. Endüstri 4.0 ile daha hızlı ve güvenli üretim yapılabilecek, prosesler, yollanan eş zamanlı bilgiler sayesinde izlenebildiği için işlemler esnasında olası sorunlar daha gerçekleşmeden önce tespit edilebilecek ve önlenebilecek, insan gücü yerine daha yaygın olarak makine gücü kullanılacak, tüm süreçler daha çevik ve esnek hale gelecek, sunulan ürün veya hizmetler kişiselleştirilmiş, daha uzun ömürlü ve daha kaliteli olacaktır.

İlk kez 2011 yılında Almanya'da dünyanın en büyük fuarı Hannover Messe Fuarı'nda kullanılan yüksek teknolojiyi ve yenilikçiliği temel alan ''Sanayi 4.0'' kavramı son yıllarda daha çok dikkat çekip hem akademik hem de endüstriyel çevrede ciddi derecede önemli hale gelmiştir. Ayrıca Ülkelerin gelişmişlik seviyelerini doğrudan etkileyecek olan sanayideki bu değişim gerçekleştiğinde ülkelere önemli rekabet üstünlüğü sağlayacağı düşünülmektedir. Çalışmada sanayi devrimlerinin gelişimi özetlenecek, Sanayi 4.0' ın Türkiye ekonomisi açısından değerlendirmelerinde bulunulacaktır

.

2. ENDÜSTRİ 4.0 TANIM VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Endüstri 4.0 'ın Tarihsel Gelişimi

Sanayi devriminin gelişimini incelediğimizde endüstri 4.0 devriminden önce üç farklı sanayi devriminin daha olduğunu görmekteyiz. Bu devrimlere kısaca bakacak olursak;

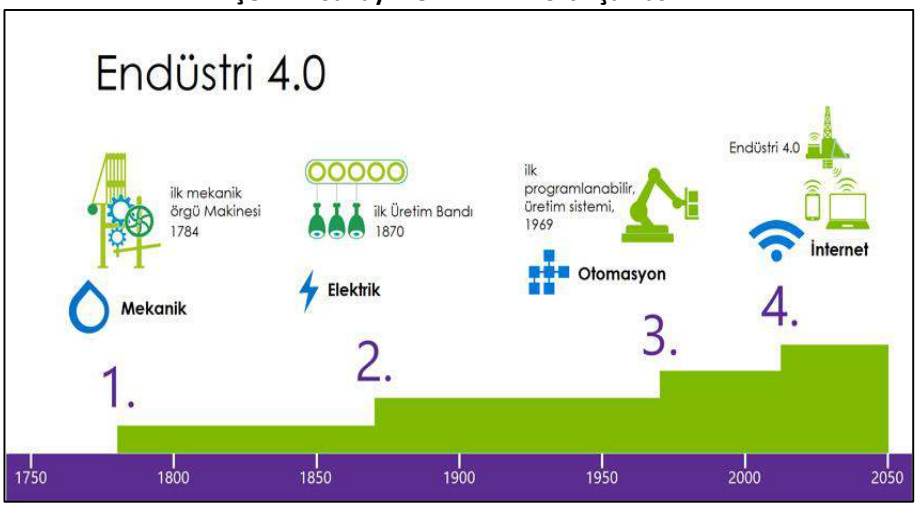
1-Birinci Sanayi Devrimi:1750-1890 yıllarında başlayan ve Birinci Sanayi Devrimi olarak isimlendirilen bu devrim Buhar Çağı olarak da ifade edilmektedir. Buhar çağı ile ifade edilmesinin sebebi de James Watt tarafından bulunan buhar makinesi, dönemin başlangıcı olarak kabul edilmesidir. Bu dönemde dokuma sanayiinde gelişmeler yaşanmış ve metalürjide değişimler ortaya çıkmıştır. Gemicilik ve demiryolu ile gelişen sanayiler çelik üretimi artışını da beraberinde getirmiştir(Bulut ve Akçacı, 2017: 52).

2-İkinci Sanayi Devrimi: Endüstri 2.0, elektriğin üretim sistemlerinde kullanılması ve elektrik gücünün montaj hatlarına kumanda edilmesiyle ortaya çıktığı bilinmektedir. Ford fabrikalarında kurulan seri üretim hatlarıyla sistem teknik olarak uygulanmaya başlanmıştır. Ford Motor Fabrikalarının otomobil üretiminde uygulamış olduğu bu sistem, üretim ölçeğinin büyütülebilmesine aynı zamanda da maliyetler ile fiyatların düşmesine yol açtığı bilinmektedir. Bu fabrikalarda uygulanan teknikler o zamana kadarki iş yönetim modellerinin de tekrardan yazılmasına sebebiyet vermiştir. Endüstri 2.0 devrimin yarattığı ekonomik verimliliğin yaygınlaşmasında karayolu ağının daha yaygın hale gelmesi önemli bir rol oynamaktadır. Bu devrim üretimin

makineleşerek seri üretime geçilmesi ve üretilen malların demiryolunun yanı sıra karayolu ağıyla da tüketim merkezlerine ulaştırılması olarak literatürde tanımlanmaktadır(Eğilmez, 2017: 266).

3.Üçüncü Sanayi Devrimi: 2. Endüstri devrimini 1950'li yıllarda mekanik elektrik ile çalışan hesap makinesinin icad edilmesiyle bu yeniliği 3. Endüstri devrimi takip etmiştir. Bu dönemde de ilk küçük bilgisayar, cep telefonu, internet, hibrit otomobil bizlerin hayatına girmiş ve uzaya ilk defa bu dönemde mekik gönderilmiştir. Üretimde bilgisayar, iletişim ve ulaşım teknolojilerinden yararlanılması ile birlikte, günlük yaşamda çok daha küçük, pratik ve nano teknoloji ürünlerin de girmesiyle hayatımızda birçok şeyin daha da kolaylaşmasına neden olmuştur. Bundan dolayı; makineler, günlük yaşama da hâkim olmaya başlamış ve kas gücüne olan ihtiyaç bu dönemde giderek azalmıştır. Bu sürece nükleer enerji, sentetik ürünler, bilişim teknolojisi, mikro-elektronik teknoloji, hologram, fiber optikler, biogenetikler, biotarım, lazerler gibi buluşlar yön vererek şekillendirilmiştir(Taş, 2018: 1821).

Şekil 1: Sanayi Devriminin Dört Aşaması



Kaynak: TUSİAD,2016

Son devrim olarak isimlendirilen Endüstri 4.0 kavramı ilk kez 2011 yılında Almanya'da düzenlenen Hannover Fuarında ortaya atılmış olup endüstriyel devrimlerin dördüncü aşaması olarak tanımlanmaktadır. Endüstri 4.0 kavramı güncel üretim araştırmaları tartışmalarına hakim bir durumda yerini almaya başlamıştır. Her ne kadar halen dijital süreci devam ediyor olsa da yapay zeka, büyük veri ve bağlanabilirlik kavramları yeni sanayi devriminin yol haritasını net olarak belirlemeye yardımcı olmaktadır. Endüstri 4.0; ağırlıklı olarak etkinlik, güvenlik, Operasyonel verimlilik ve özellikle de yatırımın getirisi bağlamında sürekli iyileştirme üzerine odaklanmış bir sistemdir. Bu eğilim üretim sistemlerinin verimliliğini arttırmak için Nesnelerin İnterneti, Hizmetlerin İnterneti, Siber Fiziksel Sistemler, Endüstriyel Otomasyon, Sürekli Bağlanabilirlik ve Bilgi, Siber Güvenlik, Akıllı Robotlar, Ürün

Yaşam Döngüsü Yönetimi, Semantik Teknolojiler, Endüstriyel Büyük Veri ve Bilişimsel Vizyon kullanıldığı söylenebilmektedir(Özdemir ve Özgüner, 2018: 40).

Endüstri 4.0, Alman Hükümetinin desteklediği ve geleneksel üretim yönteminden bilgisayar ve internet destekli yeni üretim modeline geçişi sağlayan bir teknoloji projesi olarak sistemde yerini almaya başlamıştır. Projenin amacı olarak; kaynak verimliliğinde artışı sağlamak ve müşterilerinde bu üretim sürecine dahil olabileceği bir entegrasyon oluşturmak olduğu vurgulanmaktadır(Bulut ve Akçacı, 2017: 53).

Endüstri 4.0'da temel amaç, kendi kendini yönetebilen üretim süreçlerine sahip akıllı fabrikaların hayata geçirilmesi olarak bilinmektedir. Akıllı fabrikalar; sanal dünya ile fiziksel dünyanın entegrasyonunu sağlamak için veri alışverişi gerçekleştirebilen oldukça akıllı bir organizma şeklinde ifade edilmektedir. Akıllı fabrikalar, günümüz fabrikaları ile kıyasladığımızda, önemli ölçüde kaynak kullanımını artırmakta; kişiselleştirilmiş ürünlerin depolama ve dağıtım döngüsünü azaltmaya yardımcı olmakta ve üretimin müşteri talepleri ile eş zamanlı bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamakla görevli olduğu söylenmektedir(Bakan ve Şekkeli: 2018: 20).

Endüstri 4.0'ın hedefleri; bilgi teknolojilerinin üretmiş olduğu ürünlerin toplu bir şekilde özelleştirilmesini sağlamak, üretim zincirinin otomatik ve esnek uyumunu gerçekleştirmek, parçaları ve ürünleri izlemek, parçalar, ürünler ve makineler arasındaki iletişimi kolay hale getirmek, insan-makine etkileşimi (HMI) paradigmalarını uygulamak, akıllı fabrikalarda nesnelerin interneti özellikli üretim optimizasyonunu sağlamak ve değer bakımından yeni tür hizmetler ve iş modelleri sunmak olarak sıralanabilir(Yıldız, 2018: 549).

2.2. Endüstri 4.0 Dönüşümünü Sağlayan Teknolojiler

Endüstri 4.0 kavramının ortaya çıkmasında etkili olan ve bu sistemi uygulanabilir hale getiren en önemli teknolojilerin başında bilişim sistemleri gelmektedir. Sayısallaştırma sayesinde fiziksel bir çok nesne ve süreç internet ortamına entegre edilebilmekte ve bu nesnelerin kontrolü sağlanabilmektedir.

Sanayi 4.0'ı harekete geçiren ve gelecekteki sanayi üretimini şekillendirecek olan 9 tane ana teknolojik gelişme bulunmaktadır. Bunlar; büyük veri, akıllı robotlar, simülasyon, yatay/dikey entegrasyon, nesnelerin interneti, siber güvenlik, bulut bilişim teknolojisi, eklemeli üretim (3D yazıcılar), artırılmış gerçeklik. Aşağıda Endüstri 4.0' ı tetikleyen 9 unsur şekil olarak verilmiş ve kısaca bahsedilmiştir(Yalçın, 2018: 266).

Bu bölümde Endüstri 4.0 kavramının ortaya çıkmasına sebep olan ve onu ilerleten, Endüstri 4.0 hedeflerini gerçekleştirebilmek için ihtiyaç olan teknolojik etmenlerden kısaca bahsedilecektir.

Şekil: 2 Endüstri 4.0'ı Tetikleyen Dokuz Teknolojik Unsur



Kaynak: TÜSİAD: 2016

1-Siber-Fiziksel Sistemler (Cyber-Physical Systems): Fiziksel dünya ile siber dünya arasındaki iletişim ve koordinasyonu içeren yapıların tümü Siber-Fiziksel Sistemler (CPS) olarak adlandırılmaktadır. CPS'nin başlıca rolünün, üretimin çevik ve dinamik gereksinimlerini yerine getirmek ve tüm sanayinin etkinliğini ve verimliliğini arttırmak olduğu söylenmektedir(Yıldız, 2018: 549).

2-Nesnelerin İnterneti*:* Nesnelerin, interneti aracı olarak kullanmaları ile birbirleriyle iletişim içerisinde olmaları ve işleri kendi aralarında yönetmeleri durumu olarak bilinir. Yeni teknolojik yöntem ve sistem sayesinde üretim ve üretim süreci pratik hale gelecek, sipariş ve tedarik zinciri daha akıllı bir hal alacak, enerji, altyapı ve personel maliyetleri düşecek, gelir ve kar düzeylerinde yükseliş sağlanacağı düşünülmektedir(Taş, 2018: 1283).

3-Otonom robotlar: Daha önceden programlanmış işleri ve görevleri yerine getiren elektromekanik cihazlar otonom robotlar olarak sistemde yerini almıştır. Otonom robotlar hem doğrudan operatör kontrolünde hem de bilgisayar programı aracılığı ile çalışmaktadır. Bu robotlar diğer makine, malzeme ve bileşenlerle iletişim halinde esnek üretim ortamlarının üretkenliğini arttırmayı sağlayacaktır. Prosoft' un (2016) yayınladığı rapora göre, otonom robotlar son birkaç yıldır dünya genelinde üretim katalizörlüğünü gerçekleştiren ve şirketler içi üretimi daha hızlı, daha ucuz hale getiren bir teknoloji olarak bilinmektedir(Özkan ve Yavuz, 2018: 137).

4-Bulut Sistemi: Bulut bilişim, çevrim içi bilgi paylaşım hizmeti olarak tanımlanmaktadır. Bulut teknolojisi internet üzerinden erişime açık bulunan yazılım uygulamaları, veri depolama hizmeti ve işlem kapasitesi olarak ifade edilebilir(Alkan ve Alnıpak, 2017: 5). Bilgiler; bilişim araçları arasında internet yoluyla paylaşılmakta böylece bilgiye erişimi daha kolay hale gelmektedir.

5. Simülasyon: Teknik olarak ürünlerin, malzemelerin ve üretim süreçlerinin tasarım aşamasında üç boyutlu olarak gerçek zamanlı veriler kullanarak hazırlanan sanal model olarak tanımlanabilmektedir. Simülasyon, sistem nesneleri arasında

tanımlanmış ilişkileri içeren sistem veya süreçlerin bir modelidir denilebilir (Saatçioğlu ve Kök, 2018: 1681).

6-Yatay ve Dikey Sistem Entegrasyonu: İşletme içerisinde evrensel veri entegrasyon ağlarının geliştirilmesiyle işletmelerin, birimlerin, mevkilerin birbirleriyle daha uyumlu bir şekilde çalışması olarak ifade edilebilir. Bu kavramla; üretim daha verimli, esnek, hızlı ve sorunsuz olacaktır. Sistem entegrasyonu sayesinde; makineler, bir sonraki üretim adımını başlatmak için yeni bir bileşenin, üretim sürecini tamamladığı an diğer makinelerle veya lojistik ekipmanlara bilgi aktaracağı literatürde vurgulanmaktadır(Saatçioğlu ve Kök, 2018: 1682).

7-Artırılmış gerçeklik (AR): Artırılmış gerçeklik fiziksel dünyanın sanal dünya ile gerçek zamanlı olarak bütünleştirilerek aynı kadrajda bulunmasını hedefleyen teknolojidir(Alkan ve Alnıpak, 2017: 6).

8-Büyük veri: Sosyal medya yayınları, bloglar, mikrobloglar, GSM operatörleri gibi çeşitli kaynaklardan derlenen oldukça fazla miktarda bilgilerin, anlamlı bir şekle dönüştürülmesi olarak ifade edilmektedir.

9-3D Yazıcılar: Endüstri 4.0 devriminin son bileşeni ise eklemeli üretim olarak da bilinen üç boyutlu yazıcılardır. Bunlar, üç boyutlu olarak hazırlanan bilgisayar verilerini üç boyutlu nesnelere dönüştürülebilen ve üretim faaliyetlerinde kullanılabilen makinelerdir. Gelecekte neredeyse tüm mekanik parçaların 3D yazıcılar vasıtasıyla basılabileceği düşünülmektedir(Bakan ve Şekkeli, 2018: 24).

3. Endüstri 4.0' ın Lojistik Sektörüne Etkisi

Lojistik sektöründe Endüstri 4.0 etkilerini görebilmek için önceki sanayi devrimleri doğru analiz edilmesi gerekmektedir. Diğer sanayi devrimleri de tıpkı bu sanayi devriminde olduğu gibi ihtiyaçlardan kaynaklı olarak doğduğu öne sürülmektedir Sanayi 4.0 sürecinde makinelerin internet üzerinden birbirleriyle iletişimde olmaları "tam zamanında" lojistik hizmetlerinin çok daha verimli çalışabilmesi veya makine arızalarının önlenebilmesini sağlarken, üretimdeki atıl zamanın azaltılması ve sonuç olarak kaynakların daha verimli kullanılmasını sağlayacağı düşünülmektedir (Tavukçuoğlu, 2017)

Endüstri 4.0 temel olarak üretimi derinden etkileyecek bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır Üretimle lojistiği birbirinden ayrı düşünmek imkansız olduğundan tüm dünyayı etkisi altına almaya başlayan Endüstri 4.0'ın lojistik sektöründe özellikle iş yapış şekillerini yeniden belirleyeceğini öngörebiliyoruz. Endüstri 4.0, lojistiğin 7 doğrusu adını verilen doğru ürünün, doğru miktarda, doğru biçimde, doğru zamanda, doğru kaynaktan, doğru yolla ve doğru fiyata sağlanması aşamalarının hepsini ayrı ayrı etkilediği savunulmaktadır. Çünkü Endüstri 4.0'ın temelinde tüm süreçlerin birbiri ile gerçek zamanlı iletişim halinde olması esası yatıyor. Değişime bu açıdan bakıldığında ise üretime yönelik hammadde temininden üretim bandına, üretim bandından tüketim noktalarına kadar Endüstri 4.0 çerçevesinde oluşan değer zincirleri doğal olarak lojistik, yazılım ve finans sektörlerinde de dönüşümü tetiklemesi kaçınılmaz bir gerçektir (Utikad, 2017: 55).

Endüstri 4.0 ile gelen tüm yenilikçi çözümler ve yaklaşımlar lojistik ve tedarik zinciri iş süreçlerini büyük oranda değiştirmektedir. İnsan gücü ile yürütülen Operasyonel süreçler hızla yerini otonom araçlara ve robotlara bıraktığı görülmektedir(Öztemel ve Gürsev, 2018: 148).

Endüstri 4.0 lojistik sektörüne inovasyon, katma değer ve sürdürülebilirlik noktasında çok önemli fırsatlar sunmaktadır. Anlık etkileşimleri tedarik ve lojistiğin tüm süreçleriyle birlikte odak noktası haline getirecek olan Endüstri 4.0 anlayışında; tedarikçiler, depolar, market rafları veya araçlarla, akıllı fabrikaların üretim süreçleri entegre bir şekilde yönetilecektir. Akıllı makineler sayesinde stok seviyeleri, tedarik zincirinde oluşan arızalar, hasar gören ürünler, talepte meydana gelecek değişiklikler sürekli takip edilecek ve bu sayede tüm iş süreçleri verimliliği sağlayacak şekilde yerinde koordine edilecektir (Özdemir ve Özgüner, 2018: 42).

Lojistik, Endüstri 4.0'ın bir parçası olarak kabul edilmektedir ve Endüstri 4.0'ın gelişimini teşvik eden bir kavramdır. Lojistik içermeyen bir Endüstri 4.0 düşünülmesi yanlış olarak yorumlanmaktadır. Lojistik kavramı, değer zinciri organizasyonu teknolojileri ve kavramları için ortak bir terim olarak düşünülebilir. Endüstri 4.0 teknolojilerinin lojistik uygulamalarını ele alırsak, CPS fiziksel lojistik süreçleri izler, fiziksel dünyanın sanal bir kopyasını oluşturur ve ademi merkeziyetçi (merkezi olmayan) kararlar verir. IOT ile CPS, birbirleriyle ve insanlarla gerçek zamanlı olarak iletişim kurar ve işbirliği yapar. DM lojistik karar verme sürecini desteklemek için bilgi keşfeder. IOS aracılığıyla da hem dahili hem de çapraz örgütsel lojistik hizmetler değer zincirinin katılımcıları tarafından sunulmakta ve kullanılmaktadır. Endüstri 4.0 teknolojilerinin günümüz lojistik uygulamaları Tablo 1'de özetlenmiş ve aşağıda örneklerle aktarılmıştır (Güler ve Serdarasan, 2018:64).

Tablo 1: Lojistikte endüstri 4.0 Teknolojileri ve Mevcut Uygulamaları

		Siber-fiziksel sistemler	Nesnelerin / Hizmetlerin İnterneti	Büyük Veri Analizi	Bulut Bilişim/ Bulut Lojistiği	Robotik ve Otomasyon	Blok Zinciri	Eklemeli Üretim	Zenginleştirilmiş Gerçeklik
Taşıma		*	X	X					X
	İzlenebilirlik		X				X		
	Rotalama			X					
	Akıllı sürüş/seyir								X
	Araç atama optimizasyonu			X					
	Bakım/arıza yönetimi		*						
	Araç kap. planlama			X					
Depolama		*	X			X			X
	Sipariş toplama					X			X
	Sipariş ayrıştırma					X			X
	İzlenebilirlik		X				X		
Katma değerli hizmetler &paketleme		*				X		*	X
Muayene & gözetim		*	*	*			*		
Stok yönetimi			*		X		*		
Müşteri ilişkileri			X		X		*		
Gümrükleme					*		X		
Sigortalama					*		*		

Not: * işaretli hücreler için uygulama örneği olmamakla birlikte söz konusu teknolojinin ilgili faaliyeti destekleyeceğine dair kanı bulunmaktadır

Kaynak: Gürel ve Serdarasan, 2018: 70

4. Endüstri 4.0 ve Türkiye lojistiği

Türkiye yerleşik lojistik sektörü, 2000'li yıllarda emekleme evresini tamamlayarak kendi ayakları üzerinde durmaya başlamış bulunmaktadır. Artık Türkiye lojistik alanda, uluslararası şirketlerle iş birliği yapan, yurt dışında ofisler açan, hizmet kalitesini her geçen gün artıran, dinamik bir sektör haline gelmiş durumdadır. Son 10 yıl içinde uluslararası pazarlarda büyük gelişme kaydeden lojistik sektörü, Türkiye ekonomisine de bu gelişmeyi olumlu bir şekilde yansıtmıştır.

UTİKAD'ın 2017 verilerine göre, lojistik sektöründe modlar arasında deniz yolu taşımacılığı en büyük paya sahip alanlardan biri olarak kabul edilmektedir. Taşıma modları arasında ton bazında karşılaştırma yapıldığında ihracatta %74, ithalatta % 94.5 oran ile deniz yolu taşımacılığı tercih edilmiştir. İhracatta denizyolu taşımacılığını %24.5 ile kara yolu, %1 ile hava yolu ve %0.5 ile demir yolu takip etmiştir. İthalatta ise yüklerin %4 ü kara yolu ile taşınırken, demir yolu %0.5 oranında tercih edilmiştir. Bu rapora göre havayolunun payı %0.1 seviyelerinde kalmıştır. 2016 yılında toplam taşıma kapasitesinde geçen yıla oranla farklılık meydana gelmemiştir. Türk taşımacılar ihraç taşıma sayılarında %2 düşüş yaşarken, pazar payı%80'den %79'a gerilemiştir.

Tablo 2..Türkiye'de Sektörlere Yönelik Endüstri 4.0 Yatırım Oranı Yüzdeliği

Firma Sektörü	Sanayi 4.0 yatırım oranı
Sanayi ve Güvenlik	5
Otomotiv	5
Kimya	5
Elektronik	7
İnşaat ve Mühendislik	5
Paketleme ve Kağıt	4
Metal	5
Sanayi Üretimi	4
Taşıma ve Lojistik	5

Kaynak: Müsiad, 2017

MUSİAD tarafından hazırlanan bu raporda Türkiye'de Endüstri 4.0 konusunda en çok çalışmayı yapan sektör görüldüğü gibi Elektronik sektörüdür, Ayrıca lojistik sektörü de otomotiv ve sanayi- güvenlik gibi büyük sektörler ile aynı derecede yatırım oranına sahiptir. Lojistik sektöründe yer alan firmaların yeni Endüstri 4.0 çağına büyük oranda yatırım yapıldığı görülmektedir.

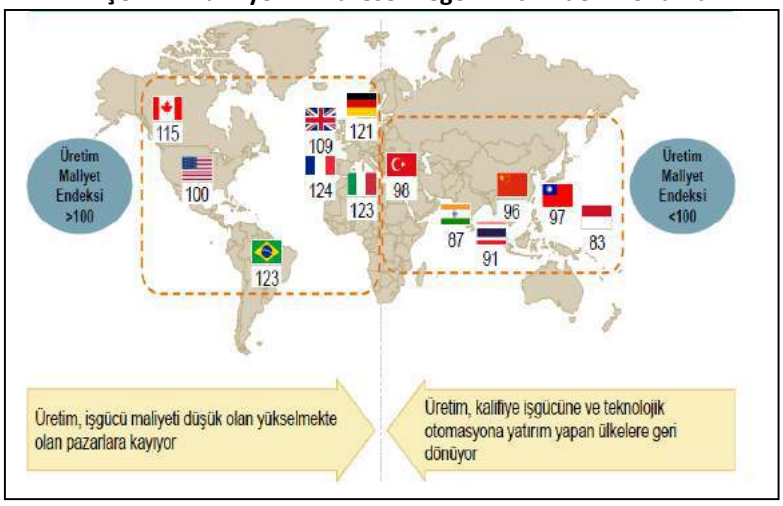
Ülkemizin önemli sektörlerinden olan ekol lojistik kurumsal iletişim müdürü Arzu Çetin ekol lojistikte nesneler arası ağların oluşturulması, bulut ve haberleşme

teknolojileri ile simülasyon ve robotik sistemlerin geliştirilmesi için kendi bünyelerinde bulunan ekol Ar-ge de birçok faaliyetin yürütüldüğünü ifade etmektedir. Ekol'de aynı zamanda akıllı raf ve depolama üniteleri, araç takip sistemleri ile ilgili bir takım çalışmalar yapıldığını belirtmiştir(www.lojiport.com 2017).

Türkiye'deki potansiyel lojistik pazarının 90-100 milyar dolar olduğu başta Uluslararası Taşımacılık ve Gümrük olmak üzere dış kaynak kullanımının yüzde 50 varsayımla mevcut Pazar büyüklüğü 50-55 milyar dolar olduğu ifade ediliyor Türkiye'de 1400'e yakın antrepo vardır. Lojistik sektörünün ülkemizdeki yıllık büyüme oranı ise %18-20 arasında gerçekleşmektedir. (ekohaber.com, 2019).

Türkiye, coğrafi konumunun getirdiği lojistik avantajı esnek ve düşük maliyetli üretim yapabilmesini sağlayan görece düşük işgücü maliyetleri ile birleştirerek, küresel değer zincirinde rekabetçi ülkelerden birisi olarak konumunu korumaktadır, bkz. Şekil 3 (TÜSİAD ve BCG, 2016).

Şekil 4: Türkiye'nin Küresel Değer Zincirindeki Konumu



Kaynak: TÜSİAD, BCG: 2016

Üretim ücretleri, verimlilik, enerji maliyetleri ve döviz kurlarını dikkate alarak oluşturulan BCG Global Üretim Maliyeti Endeksi'nde, Türkiye 98 ortalama birim maliyet ile üretim yaparken, ABD 100, Almanya ise 121 ortalama birim maliyetle üretim gerçekleştirmektedir. Diğer bir deyişle, Türkiye'deki ortalama doğrudan üretim maliyetleri Almanya'nın % 23, ABD'nin ise % 2 altındadır. Bu analiz, Türkiye'nin küresel değer zincirinden pay almak ve ihracat platformunu güçlendirmek için sahip olduğu rekabet avantajının ve lojistik bir merkez olmasının altını önemle çizmekte olduğu ifade edilmektedir (TÜSİAD, 2016: 33).

Rekabet gücü yüksek ekonomiler kümesi içinde yer almak isteyen Türkiye için, küresel düzeydeki bu gelişmeleri takip etmek ve bunun ötesinde Sanayi 4.0'ın uygulayıcı öncü ekonomileri arasında yer almak kaçınılmaz bir önemde olduğu bilinmektedir. Özellikle rekabet gücü göstergelerinin çeşitlilik ve hızlı bir değişkenlik gösterdiği bu dönemde düşük iş gücü maliyetleri ve lojistik avantajı gibi

rekabetçiliğimizin temelini oluşturan etkenlerin artık önemli baskılara maruz kalacağı beklenmelidir(TÜSİAD, 2016: 43).

Türk Lojistik sektörü, sanayi sektöründeki yeniliklerden etkilenerek otomasyon ve dijital hizmet ile hizmetin kalitesini arttırmayı hedeflemektedir. Dünyada ön plana çıkan güvenli, dakik, daha kısa sürede ve daha konforlu ulaşım talepleri, son yıllarda ulaştırmanın gelişimini hızlandırmıştır. Bu gelişme çerçevesinde, lojistik hizmetleriyle desteklenen ulaştırma türlerinin bütünleşmiş bir şekilde işletimini, verimli ve etkili bir ulaştırma altyapısı oluşturulmasını ve ulaştırma türlerinde güvenliği öne çıkaran sürdürülebilirlik kavramını da göz önünde bulundurarak, insan faktörünü öncelik olarak gören ve çevreye zararı en aza indirgeyen politikaların uygulanması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Dünya Bankası tarafından iki yılda bir açıklanan Lojistik Performans Endeksi'nde Türkiye 3.15 LPI puanla bir önceki döneme göre 47. Sıraya kadar gerilemiştir.

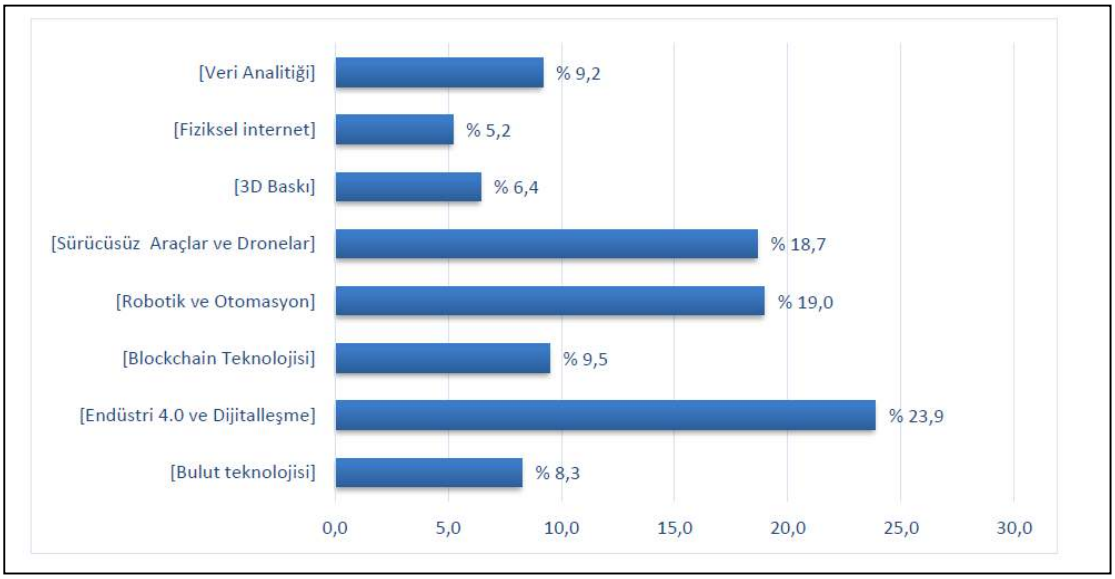
Tablo 3: Alanlarına Göre Türkiye'nin Performans Endeksi

Yıl	Sıra	LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslar arası Sevkiyat	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	Gönderilerin izlenilebilirliği ve takip edilebilirliği	Gönderilerin zamanında teslimi
2007	30	3.15	3	2.94	3.07	3.29	3.27	3.38
2010	39	3.22	2.82	3.08	3.15	3.23	3.09	3.94
2012	27	3.51	3.16	3.62	3.38	3.52	3.54	3.87
2014	30	3.5	3.23	3.53	3.18	3.64	3.77	3.68
2016	34	3.42	3.18	3.49	3.41	3.31	3.39	3.75
2018	47	3.12	2.71	3.21	3.06	3.05	3.23	3.63

Kaynak: Dünya Bankası,2018

Türkiye'nin Dünya Lojistik Performans Endeksi'nde ilk 15'te yer alması için ulaşım alanında daha başarılı projeler geliştirmeli ve Ar-Ge çalışmalarında endüstri 4.0 kapsamında akıllı lojistiğe daha fazla ağırlık vermesi gerekmektedir. Aynı Endekse göre tüm dünyada kalifiye insan gücüne ihtiyaç olacaktır. Yeni teknolojileri kullanmayı bilen işgücüne duyulan ihtiyaç artarken geleneksel yaklaşımla yapılan lojistik hizmetleri yerini dijital lojistiğe bırakacağı tahmin edilmektedir (UTİKAD.org.tr, 2018).

Tablo 4 : Teknolojik Gelişmeler ve Lojistik Sektörü İlişkisi



Her sektörün olduğu gibi ulaştırma ve lojistik sektörünü de yakından ilgilendiren teknolojik ilerlemeler içerisinde yer alan Endüstri 4.0, hizmet sağlayıcıları için en önemli faktör olarak ön plana çıkmaktadır. Aynı zamanda sürücüsüz araçlar, drone'lar ve otomasyona dayalı sistemler lojistik sektörünün gelecekteki büyüklüğünü etkileyecek diğer kritik gelişmeler içerisinde ele alındığı bilinmektedir. Sahip olunan verilerin güvenliğini sağlamak ve gerekli veri tabanlarının oluşmasını sağlamak lojistik işletmelerinin bulut teknolojisi ve veri analitiği teknolojilerini kullanımını gerekli kılmaktadır(ULS, 2018: 4).

Ayrıca Türkiye ekonomisi açısından şu gelişmelerden de bahsedilebilir "Türkiye'nin Küresel Rekabetçiliği için Bir gereklilik olarak Sanayi 4.0" adlı raporunda Sanayi 4.0 dönüşümüyle dört önemli kategoride gelişme kaydedilmesi beklenmektedir

- Sanayi 4.0'ın başarılı bir şekilde uygulandığı durumda, günümüz ekonomik büyüklüğünde, Türkiye'deki üretim sektörlerinin verimliliğinde 50 milyar TL'ye varabilecek bir fayda kaydedilmesi potansiyeli mevcuttur. Bu analizin temeli, toplam üretim maliyeti göz önüne alındığında, verimlilikteki artışın % 4-7 arasında olacağı beklentisine dayanmaktadır.
- Küresel değer zincirlerine entegrasyon ve Sanayi 4.0 çevresinde oluşacak ekonomi yoluyla kazanılacak rekabet avantajının, sanayi üretiminde yıllık yaklaşık % 3'e kadar ulaşabilecek bir artışı tetiklemesi beklenmektedir.
- Sanayi 4.0 teknolojilerinin üretim sürecine dahil edilmesi için önümüzdeki 10 yıllık süreçte günümüz fiyatları ve ekonomik büyüklüğü baz alındığında-yılda yaklaşık 10-15 milyar TL (üreticilerin gelirlerinin yaklaşık %1-1,5'i) yatırım yapılması gerektiği tahmin edilmektedir.

- Büyüme hedeflerinin de gerçekleşeceği varsayımıyla, toplam sanayide istihdam edilen iş gücü ihtiyacının artacağı ve daha da önemlisi çok daha nitelikli, eğitim ve gelir düzeyi yüksek bir iş gücü yapısının oluşacağı öngörülmektedir. Bu bağlamda önümüzdeki on yılda, istihdamda yetkinlik düzeyi düşük işlerde işgücünün azalması olası olmakla birlikte, sanayi üretiminin artması ile toplamda mutlak bir artış yaşanması beklenmektedir(TÜSİAD, 2016: 14).

5. SONUÇ ve TARTIŞMA

İnsanlık tarihinin mevcut gelişimi, bilgi ve iletişim teknolojilerinin sunmuş olduğu fırsatlardan yararlanarak yeni bir endüstriyel dalga, toplumların karşısına her zaman çıkmaktadır. Modern toplumların ortaya çıkmasını sağlayan kas gücüne dayalı emek kavramı üretim aşamasından çekilirken, ortaya çıkan bu boşluk yapay zekâ, makineler arası iletişim, makine otomasyonu ve internet teknolojilerini kullanarak kendi kendine karar verebilen akıllı makineler tarafından sistemde yerini doldurulmaya başlandığı yapılan çalışmalarla görülmektedir. Yeni toplumsal düzen içerisinde insanlar artık kas gücü yerine, entelektüel birikimleri ile kendi konumlarını daha iyi bir şekilde belirleme imkânına sahiptir.

Endüstri 4.0 ile birlikte bilgi ve iletişim teknolojilerindeki hızlı değişimin sunduğu imkanlar gerçek zamanlı tedarik zinciri ve lojistik yönetimini daha mümkün hale getirmektedir. Burada yapılmak istenen temel amaç, işletmelerin lojistik süreçlerde karşılaşabileceği olası riskleri daha görünür hale getirerek, malzeme akışlarının gerçek zamanlı olarak akışını takip etmek ve ileriye dönük daha sağlıklı planlamalar yapma imkânına kavuşabilmektir. Endüstri 4.0 ile birlikte üretim süreçlerinde artan dijitalleşme lojistik sistemlerin esneklik ve çevikliklerinin artmasına yol açacaktır Bu durumun işletmelerde verimlilik ve karlılık artışı gibi olumlu dışsallıklar yaratmasına sebebiyet verecektir.

Dijitalleşmeye önemli ölçüde yatırım yapan tüm lojistik yöneticilerinin temel amacı yaptıkları bu değişimle birlikte esnek bir yapıya sahip olmak, lojistik maliyetlerini azaltmak ve tedarik risklerini ortadan kaldırmaktır. Endüstri 4.0 uygulamalarının önümüzdeki 10 yıl içerisinde tedarik ve lojistik sektöründe 1.9 Trilyon Dolarlık bir etki yapacağı yapılan araştırmalarla tahmin edilmektedir. Endüstri 4.0 bu uygulamaları neticesinde depolama dâhil tüm lojistik faaliyetlerde verimliliğinin, güvenliğinin ve emniyetinin artacağı literatürde vurgulanmaktadır.

Türkiye ise endüstride yaşanan bu devrimsel değişmeyi yakalayabilmek için üretim teknolojilerinden pazarlamaya, eğitimden Ar-Ge ve lojistik faaliyetlerine kadar birçok alanı içeren ciddi politikalar geliştirmek ve bu politikaları uygulamak zorundadır.

KAYNAKÇA

Alnıpak, Serdar ve Alkan, Güler (2017), “Sanayi 4.0’ın Lojistik ve Limancılık Sektörüne Etkileri”, III. Ulusal Liman Kongresi.

Akçacı, Taner ve Bulut, Ela (2017), “Endüstri 4.0 ve İnovasyon Göstergeleri Kapsamında Türkiye Analizi”, ASSAM Uluslar Arası Hakemli Dergi, sayı: 7, ss. 50-70.

Bakan, İsmail ve Şekkeli, Hatice Zümrüt (2018), "Endüstri 4.0'ın Etkisiyle Lojistik 4.0", Journal of Life Economics, 5(2), ss. 17-32.

Çetin, Arzu (2017), "Lojistik 4.0 Stratejisi", https://www.lojiport.com/ekol-endustri-4-0-ile-lojistikteki-is-yapis- modellerini-degistirdi-99345h.htm. Erişim tarihi: 13.03.2019.

Eğilmez, Mahfi (2017), "Endüstri 4.0", http://www.mahfiegilmez.com/2017/05/endustri-40.html, Erişim Tarihi: 18.03.2019.

EKOHABER, (2017), "Lojistik Endüstri 4.0 ile Değişecek", http://www.ekohaber.com.tr/lojistik-endustri-4-ile-degisecek-haber_id-29173.html Erişim Tarihi: 15.04.2019.

Gürel, Özlem ve Serdarasan, Şeyda (2018), "Endüstri 4.0 Kapsamında Lojistik Faaliyetler", 7. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, ss.64-72.

MÜSİAD, (2017), "Endüstri 4.0 ve Geleceğin Lojistiği", 2017 Lojistik Sektör Raporu, İstanbul, 103s.

Özdemir, Aydın ve Özgüner, Mert (2018), "Endüstri 4.0 ve Lojistik Sektörüne Etkileri", İşletme –İktisat Çalışmaları Dergisi, 6(4), ss. 39-47.

Özkan, Mehmet Al, Arzu ve Yavuz, Serkan (2018), "Uluslar arası Politik ve Ekonomik Açıdan Dördüncü Sanayi-Endüstri Devriminin Etkileri ve Türkiye", Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi, 6(2), ss.126- 156.

Öztemel, Ercan ve Gürsev, Samet (2018), "Türkiye'de Lojistik Yönetiminde Endüstri 4.0 Etkileri ve Yatırım İmkanlarına Bakış Üzerine Anket Uygulaması", Marmara Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 2, ss.145-154.

Özispa, Nergiz Kök, Gökçe Tuğdemir ve Saatçioğlu, Ömür Yaşar (2018), "Endüstri 4.0 ve Lojistik Sektörüne Yansımalarının Örnek Olay Kapsamında Değerlendirilmesi", Süleyman Demirel Üniversitesi, İİBF Dergisi, Cilt 23, ss. 1675-1696.

Taş, Hacı Yunus (2018), "Dördüncü Sanayi Devriminin (Endüstri 4.0) Çalışma Hayatına ve İstihdama Muhtemel Etkileri", 9(16), ss. 1896-1833.

Tavukçuoğlu, Cengiz (2017), "Sanayi 4.0'ın Lojistiğe Etkileri" http://www.lojistikhatti.com/haber/2017/01/sanayi-4-0in-lojistige-etkileri, Erişim Tarihi: 21.02.2019.

TÜBİTAK, (2016), "Yeni Sanayi Devrimi Akıllı Üretim Sistemleri Teknoloji Yol Haritası", 28s.

TÜSİAD, (2016), "Türkiye'nin Küresel Rekabetçiliği İçin Bir Gereklilik Olarak Endüstri 4.0: Gelişmekte olan Ekonomi Perspektifi", 64s.

Yıldız, Türkay (2017), "Yaklaşan Dördüncü Sanayi Devrimi ve Türkiye'deki Mevcut Durumu, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, ss. 1-19.

Yıldız, Aytaç (2018), "Endüstri 4.0 ve Akıllı Fabrikalar", Sakarya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 22(2), ss. 546-556.

TÜRKİYE'NİN 2023 HEDEFLERİ DOĞRULTUSUNDA YÜKSEK TEKNOLOJİ İHRACATINA YÖNELİK BİR DEĞERLENDİRME

Öğr. Gör. Aslı ÖZEN ATABEY
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Finans, Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü, aatabey@ksu.edu.tr

Öğr. Gör. Mustafa Hakan ŞİMŞEK
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Finans, Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü, hakansimsek@ksu.edu.tr

Öğr. Gör. Nur Banu ATEŞ
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Pazarlama ve Reklamcılık Bölümü , banuates@ksu.edu.tr

Öz

Son 30 yıl içerisinde yüksek teknolojiye sahip ürünler, uluslararası ticaretin önemli bileşenleri içerisinde yer almaktadır. Avrupa İstatistik Ofisi'ne (EUROSTAT) göre üretiminde teknolojinin oldukça yoğun kullanıldığı hava ve uzay araçları, temel eczacılık, bilgisayar, elektronik ve optik ürünler olarak sınıflandırılan yüksek teknolojiye sahip ürünler, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ihracat gelirlerine önemli bir katkı sağlamaktadır.

Yüksek teknolojiye sahip ürünler hakkında bilgilerin yer aldığı bu çalışmanın amacı, Türkiye'nin yüksek teknoloji ihracat performansını ortaya koymak ve ülkenin 2023 ihracat hedeflerinin gerçekleştirilmesine yönelik değerlendirmeler yapmaktır.

Anahtar Kelimeler: *Yüksek Teknoloji İhracatı, Türkiye'nin 2023 Hedefleri, Türkiye*

AN ASSESMENT FOR HIGH TECHNOLOGY EXPORT TOWARDS TURKEY'S 2023 GOALS

Abstract

In the last 30 years, high-tech products are among the important components of international trade. According to the European Statistical Office (EUROSTAT), high technology products classified as air and space vehicles, basic pharmaceuticals, computers, electronics and optical products, where technology is used extensively, make a significant contribution to the export revenues of developed and developing countries.

The aim of this study, which includes information about high-tech products, *is to reveal the performance of Turkey's high-tech exports and is to evaluate the country's 2023 export targets*

Keywords: *High-Tech Exports, Turkey's 2023 Goals, Turkey*

1. GİRİŞ

Günümüz ekonomilerinde gelişmişlik farklılıklarının temelinde büyük ölçüde ülkelerin sahip oldukları doğal kaynaklar, mevcut teknoloji düzeyi, nitelikli işgücü yer almaktadır. Dolayısıyla ülkeler küresel piyasalarda ayakta kalabilmek ve gelişmişlik düzeyini arttırabilmek için yeni doğal kaynakları aramaya ve nitelikli işgücü için eğitime büyük oranda önem vermenin yanı sıra, Ar-Ge yatırımları ile bilim ve teknoloji alanında ilerlemeyi de hedeflemektedirler. (Göçer, 2013a: 216).

Siyasal, sosyal ve ekonomik alanda çarpıcı bir hızla meydana gelen değişimler tüm dünya ülkelerini etkilemekte olup özellikle bilim ve teknoloji alanında ortaya çıkan yenilikler bütün sektörleri etkisi altına almıştır. Tüm bu gelişmeler neticesinde inovasyon, kalite ve uygun fiyata dayalı bir rekabet ortamı doğmuş ve ülkeler birbirleriyle yarışır duruma gelmiştir. Ortaya çıkan yenilikleri üretim süreçleri ile bütünleştiren ve başarılı bir şekilde inovasyon faaliyetlerini gerçekleştiren ülkeler bu yarışta ön sıralarda yer alırken diğerlerini bu değişim derinden etkilemiştir (Soylu, 2011: 106).

Bilim ve teknoloji alanında gerçekleştirilen inovasyonlar aracılığıyla üretim teknoloji yoğun şekilde yapılmaya başlanmıştır. Teknolojinin yoğun olarak kullanıldığı üretim süreci sonunda elde edilen ürünler yüksek katma değere sahiptir. Dolayısıyla yüksek teknolojili ürünler olarak adlandırılan bu ürünlerin ihraç edilmesinin ülkelerin milli gelirlerine büyük oranda olumlu yansımaları olacaktır. Ülkelerin gelişmişlik seviyelerinin de bir göstergesi olarak değerlendirilen yüksek teknoloji ihracatını arttırmak tüm ülkelerin geleceğe yönelik hedefleri arasındadır.

Dünya çapında tüm bu gelişim ve dönüşümlerden Türkiye'de etkilenmiş ve bu süreçte başarılı bir şekilde yer almak için "Vizyon 2023" hedefleri çerçevesinde çeşitli stratejiler geliştirilmiştir.

2. YÜKSEK TEKNOLOJİ İHRACATI: KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Yüksek teknolojiyi; ürünlerin faydasını ve teknolojik kapasiteyi arttırabilen, ürünlerin tüketim sürecinin olumlu şekilde değişebilmesini sağlayan üretim teknikleri olarak değerlendiren Gardner vd. (2000: 1056)'ye göre yüksek teknoloji ürünleri, teknolojinin yoğun bir şekilde kullanılmasıyla tüketim davranışlarının değişmesini sağlayan ürünlerdir.

Büyük oranda AR-GE harcamaları içeren yüksek teknoloji ürünleri, yükte hafif ama pahada ağır olan yüksek katma değere sahip ürünlerdir.

İhracata dayalı büyüme stratejisini benimsemiş ülkelerde yüksek teknolojiye sahip ürünlerin üretilmesi ve ihraç edilmesi, ülkeye giren döviz miktarını arttırır bu da ekonomik büyüme ve kalkınmanın finansmanında oldukça önemli bir etkendir.

Yüksek teknoloji bulunduğumuz zamandaki teknolojileri tanımlar. Dolayısıyla geçmişte ileri teknoloji olarak değerlendirilen bir ürün artık düşük teknoloji ürünü olarak bile kabul edilebilir. Günümüzde teknolojiyi yoğun olarak kullanan sektörler artmış ve havacılık ve uzay teknolojisi, yapay zeka, biyoteknoloji, nanoteknoloji, robotik, telekomünikasyon ve bilgisayar gibi sektörler oluşmuştur (Akgün ve Polat, 2011: 30). Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) teknoloji yoğunluklarına göre Tablo 1'de gösterildiği gibi; yüksek teknoloji, orta- yüksek teknoloji, düşük- orta teknoloji ve düşük teknoloji olmak üzere dört endüstri belirlemiştir. Teknoloji yoğunluğu en üst düzey olan yüksek teknoloji endüstrilerinin ürettiği; tıbbi, hassas ve optik aletler, hava aracı ve uzay taşıtları imalatı, radyo, tv ve iletişim ekipmanları, eczacılıkta ve tıpta kullanılan ürünler yüksek teknoloji ürünleri olarak ifade edilmektedir.

Avrupa Topluluğu İstatistik Ofisi'ne (EUROSTAT) göre yüksek teknoloji ürünleri ise;

- Temel eczacılık ürünlerinin ve eczacılığa ilişkin malzemeler,
- Bilgisayar, elektronik ve optik ürünler,
- Hava ve uzay araçları ve ilgili makinelerden oluşur.

Tablo 1: Teknoloji Yoğunluklarına Göre Endüstriler

Yüksek Teknoloji Endüstrileri	Tıbbi, hassas ve optik aletler
	Hava aracı ve uzay taşıtları imalatı
	Ofis, muhasebe ve bilgi işlem makineleri
	Radyo, TV ve iletişim ekipmanları
	Eczacılıkta ve tıpta kullanılan ürünler
Orta- Yüksek Teknoloji Endüstrileri	Elektrik makineleri ve aparatları
	Motorlu kara taşıtları, römork ve yarı römorklar
	Eczacılık dışındaki kimyasallar
	Tren yolu ve ulaşım ekipmanları
	Makine ve ekipmanlar
Düşük- Orta Teknoloji Endüstrileri	Gemi ve botları yapma ve tamir etme
	Plastik ürünleri
	Kok kömürü, rafine edilmiş petrol ürünleri ve nükleer yakıtlar
	Metalik olmayan diğer mineral ürünleri
	Basit metaller ve metal üretimi
Düşük Teknoloji Endüstrileri	Fabrika ürünleri, geri dönüşüm
	Ağaç, selüloz (mobilya hariç) ve ağıt üretimi, kopyalama ve basımı
	Yiyecek üretimi, içecekler ve tütün
	Tekstil, tekstil ürünleri, deri ve ayakkabı

Kaynak: OECD

Yüksek teknoloji içeren sektörlerin ortak özelliklerini aşağıdaki gibi sıralayabiliriz;

- Yüksek teknoloji sektörlerindeki yenilikler bilimsel incelemeler ve mühendislik araştırmaları neticesinde ortaya çıkar.
- Teknolojinin yoğun olarak kullanıldığı yüksek teknoloji sektörlerinde üretimin başarılı bir şekilde sonuçlandırılması için klasik yöntemler yerine yeni ve radikal yöntemler uygulamaya konulmaktadır.
- Yenilik yaratma faaliyetleri faaliyetleri, bilimsel amaçların yanı sıra ticari amaçlarla da gerçekleştirildiği için bilimsel bilgilerde gizliliğinin korunması ve saklanılabilir olması önemlidir.
- İleri teknoloji sektörlerinde risk unsuru mevcuttur. Bu sektörlerde çalışanlar ve yatırım yapan sermayedarlar maddi açıdan kayıplara uğrayabilirler.

3. TÜRKİYE'NİN 2023 İHRACAT HEDEFLERİ

Türkiye'nin küresel rekabetin ciddi boyutlara ulaştığı uluslararası piyasalarda pay sahibi olabilmesi ve milli hasılayı artırarak refah içerisinde yaşayabilmesi için geleceğe yönelik plan ve projeler hazırlanmaktadır. Bu plan ve projelerde, gerçekleştirilmesi amaçlanan hedefler ve izlenecek stratejiler belirtilmektedir.

Ekonomi Bakanlığı'nın hazırladığı "2023 Türkiye İhracat Stratejisi Ve Eylem Planı 2023" çerçevesinde bilimsel ve teknolojik dönüşümünü gerçekleştirmiş, ulaşım ve lojistik altyapısını güçlendirmiş, katma değeri yüksek ileri teknolojili ürünleri üretip yurtdışına ihraç eden, sürekli değişim içinde olan küresel ticaret dünyasında ihracat

yapan firmaların karşılaştığı yapısal sorunlara hızlı bir şekilde çözüm bularak mevcut tehditleri fırsata dönüştüren ve olası fırsatları yakından takip ederek en hızlı şekilde yararlanan rekabet gücü yüksek bir Türkiye'ye ulaşmak amacı güdülmüştür. Bu amaç doğrultusunda Türkiye'nin 2023 ihracat hedefleri arasında;

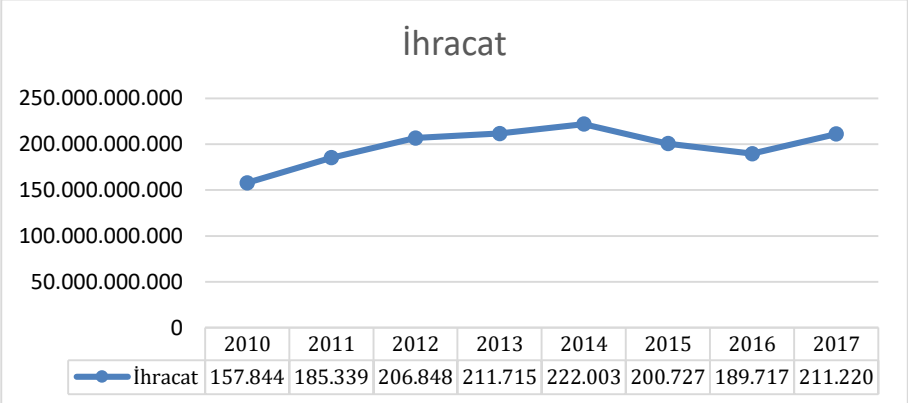
- 500 milyar dolar ihracat gerçekleştirerek 34,3 trilyon dolar büyüklüğe ulaşması beklenen dünya ihracatından yüzde 1,5 oranında pay almak,
- Dünyanın ilk 10 ekonomisi arasına girmek,
- İhracatın üretim yapısının modernize edilerek ileri teknoloji ve Ar-Ge'ye dayalı esnek bir yapıya kavuşmasını sağlamak yer almaktadır.

Bilim, Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı "Türkiye Sanayi Stratejisi Belgesi 2015-2018"de Türkiye Sanayi Stratejisi'nin uzun dönemli vizyonunu, " Gerek orta gerekse yüksek teknolojiye sahip ürünlerde Avrasya'nın üretim üssü olmak", genel amacı ise "Türk sanayisinin rekabet gücünün ve verimliliğinin yükseltilerek, dünya ihracatından alınan payı arttıran, üretiminde yüksek katma değere sahip ileri teknoloji ürünlerinin üretildiği, nitelikli işgücü sayısını arttıran ve aynı zamanda çevre dostu, topluma duyarlı bir sanayi yapısına dönüşümünü hızlandırmak" olarak belirlenmiştir (T.C. Bilim, Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı, 2015).

4. TÜRKİYE'NİN 2023 HEDEFLERİ DOĞRULTUSUNDA YÜKSEK TEKNOLOJİ İHRACATINA YÖNELİK BİR DEĞERLENDİRME

Gelişmekte olan ülkelerde daha yüksek bir ihracat performansı göstermek ülkeye döviz girişi sağladığı için önemli bir unsurdur. Ancak toplam ihracatın nicelik yönünden de yoğun olmasından ziyade nitelik yönünden yaygın olması bu bağlamda önemlidir. Çünkü; yoğun ihracatta mevcut ticaret ortağı ülkelere daha fazla miktarda mal ve hizmet daha yüksek fiyata ihraç edilirken yaygın ihracatta bir ülkenin ticaret ilişkisi olan ülkelere yeni mal ve hizmetlerin ihraç edilmesi ya da yeni ticaret ortakları bulunması söz konusudur (Amurgo-Pacheco ve Pierola, 2008: 3).

Şekil 1: Türkiye'nin İhracatı (Milyar Dolar)



Kaynak: World Bank.

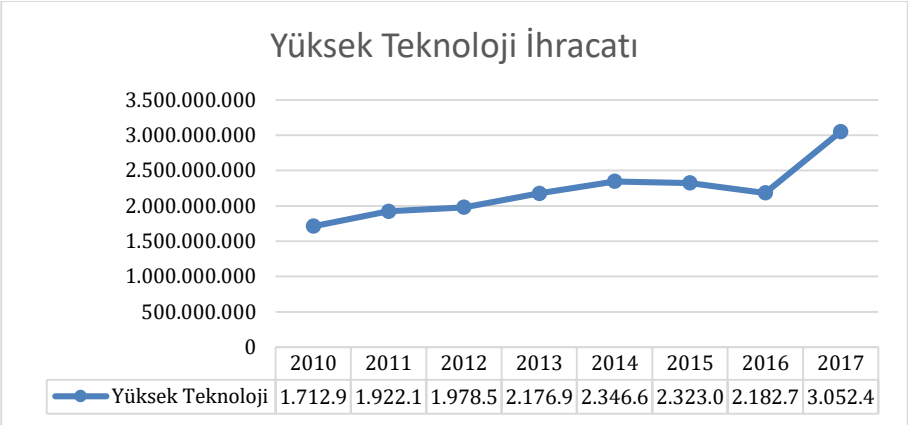
Gelişmekte olan ülkelerde ihracat gelirlerini arttırmak amacıyla fiyatlarda artış yapmak küresel rekabet ortamında etkili bir çözüm yolu olmamakla beraber ihraç edilen mal miktarını arttırmak da kaynak yetersizliğinden dolayı pek mümkün gözükmemektedir. Bu sebeple yaygın ihracat kapsamında yeni mal ve hizmetler özellikle de katma değeri yüksek ürünlerin ihraç edilmesi ihracat gelirlerinde büyük

oranda artış yaratabilmektedir. Dolayısıyla bu noktada ihracat ürünlerinde yüksek teknolojiye sahip ürünlerinin payının arttırılması önemlidir.

Şekil 1. Dünya Bankası'nın (WB) resmi internet sitesinden elde edilen verilerle Türkiye'nin 2010-2017 dönemindeki ihracatını göstermektedir. 2010 yılında yaklaşık 158 Milyar dolar ihracat gerçekleştiren Türkiye 2014 yılında ihracatını 222 Milyar Dolara yükseltmiştir. Ancak takip eden yıllarda ihracat rakamları düşmüş ve 2016 yılında yaklaşık 190 Milyar Dolar ihracat yapılmıştır. 2017 yılında ise ülkenin ihracatının 211 milyar Dolar civarında gerçekleştiğini görmekteyiz.

Şekil 2 ise Türkiye'nin 2010-2017 dönemine ait yüksek teknoloji ihracatını göstermektedir. Dünya Bankasının resmi internet sitesinden elde edilen verilerle hazırlanan şekle göre Türkiye 2010 yılında yaklaşık 1,7 Milyar Dolar değerinde yüksek teknoloji ürünleri ihraç etmiştir. 2014 yılına kadar yüksek teknoloji ürünlerinin ihracatı sürekli olarak artmış ve 2014 yılında yaklaşık 2,3 Milyar Dolar'a ulaşmıştır. 2015 ve 2016 yıllarında yüksek teknoloji ürün ihracatından elde edilen gelir düşmüş olsa da 2017 yılında 3 Milyar Dolar civarına tekrar yükselmiştir.

Şekil 2: Türkiye'nin Yüksek Teknoloji İhracatı (Milyar Dolar)



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Yüksek Teknoloji	1.712.9	1.922.1	1.978.5	2.176.9	2.346.6	2.323.0	2.182.7	3.052.4

Kaynak: World Bank.

Şekil 1 ve Şekil 2 karşılaştırıldığında Türkiye'nin ihracatı ile yüksek teknolojiye sahip ürünlerin ihracatındaki paralellik dikkat çekmektedir. Nitekim yüksek teknoloji ürünleri ihracatındaki artışlar toplam ihracat gelirlerini de eşanlı olarak pozitif etkilemiştir. Bu bağlamda Türkiye'nin 2023 yılında 500 milyar dolar ihracat gerçekleştirerek dünya ihracatından yüzde 1,5 oranında pay alması ve dünyanın ilk 10 ekonomisi arasına girmesine yönelik hedefini gerçekleştirmesinde yüksek teknolojiye sahip üretim yapabilme kapasitesi ve bu ürünleri ihraç edebilme başarısı oldukça etkilidir.

Tablo 2. 2010-2017 döneminde dünyanın ilk on ekonomisine ve Türkiye'ye ait imalat sanayi içerindeki yüksek teknoloji ihracatına ait oranları göstermektedir. Tablo, 2023 hedefleri doğrultusunda dünyanın ilk on ekonomisi içerisinde olmayı amaçlayan Türkiye'nin söz konusu diğer ülkelerle yüksek teknoloji ihracatı konusundaki performansını karşılaştırmamıza olanak sağlamaktadır. Tabloya genel olarak baktığımızda Türkiye'nin yüksek teknoloji ihracatına yönelik performansı diğer ülkelere kıyasla oldukça düşüktür. Nitekim Türkiye 2010 yılında sadece %1,9 oranında yüksek teknoloji ürünleri ihraç ederken ABD %20, Çin ise %27,5 yüksek

teknoloji ürünü ihraç etmektedir. Dünyanın ilk 10 ekonomisi içerisinde en son sırada yer alan Kanada dahi %14,5 oranında söz konusu alanda ihracat gerçekleştirmiştir. Türkiye ve diğer ülkeler arasındaki bu fark 2010-2017 dönemi boyunca süregelmiştir. Nitekim 2017 yılına gelindiğine ABD %13.8, Çin %23.8, Japonya %13.8, Almanya %13.7, İngiltere %21.1, Fransa %23.5, Hindistan %7, İtalya %6.8, Brezilya %12.3, Kanada %12.9 oranında yüksek teknoloji ürünü ihraç ederken Türkiye'de bu oran sadece %2.5 oranında seyretmiştir.

Tablo 2: Dünyanın ilk On Ekonomisi ve Türkiye'nin İmalat Sanayi İçerisindeki Yüksek Teknoloji İhracatının Payı (%)

	Ülkeler	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	**ABD**	20,0	18,1	17,8	17,8	18,2	19,0	20,0	13,8
2	**Çin**	27,5	25,8	26,3	27,0	25,4	25,6	25,2	23,8
3	**Japonya**	18,0	17,5	17,4	16,8	16,7	16,8	16,2	13,8
4	**Almanya**	15,3	15,0	16,0	16,1	16,0	16,7	16,9	13,7
5	**İngiltere**	21,0	21,4	21,7	21,9	20,6	20,8	21,8	21,1
6	**Fransa**	24,9	23,7	25,4	25,9	26,1	26,8	26,7	23,5
7	**Hindistan**	7,2	6,9	6,6	8,1	8,6	7,5	7,1	7,0
8	**İtalya**	7,2	7,4	7,1	7,2	7,2		7,5	6,8
9	**Brezilya**	11,2	9,7	10,5	9,7	10,6	12,3	13,4	12,3
10	**Kanada**	14,0	13,4	13,8	14,0	13,6	13,8	12,9	12,9
17	**Türkiye**	1,9	1,8	1,8	1,9	1,9	2,2	2,0	2,5

Kaynak: World Bank data

Türkiye'nin 2023 yılı ihracat hedeflerinden bir diğeri de "İhracatın üretim yapısının modernize edilerek ileri teknoloji ve Ar-Ge'ye dayalı esnek bir yapıya kavuşmasını sağlamak" tır. Bu noktada Ar-Ge'ye ayrılan kaynak miktarının arttırılması önem arz etmektedir. Tablo 3, Türkiye ve dünyanın ilk on ekonomisinin 2010-2017 dönemine ait Ar-Ge yoğunluklarını göstermektedir. Ar-Ge yoğunluğu, Ar-Ge harcamalarının GSYİH içerisindeki payını gösterir. Dolayısıyla bir ülkenin Ar-Ge yoğunluğunun yüksekliği o ülkenin Ar-Ge'ye verdiği önemin de göstergesi olarak kabul edilebilir. Bu bağlamda Tablo 3.'e göre Ar-Ge'ye en çok önem veren iki ülke Japonya ve Almanya'dır. Japonya 2010 yılında %3.12 oranında Ar-Ge yoğunluğuna sahip olup Almanya aynı yıl GSYİH'nın %2,71'i kadar Ar-Ge harcaması yapmıştır. Japonya 2014 yılında %3.40 ile 2010-2017 dönemindeki en yüksek Ar-Ge yoğunluğuna sahiptir. 2017 yılına gelindiğinde ise söz konusu oranın %3.20'ye düştüğünü görmekteyiz. Almanya ise 2017 yılında %3.02 Ar-Ge yoğunluğuna sahip olup 2010-2017 döneminin en yüksek değerine ulaşmıştır.

Hindistan ve Türkiye ise Ar-Ge yoğunlukları en düşük iki ülkedir. 2010 yılında Hindistan GSYİH'nın %0.82'si kadar Ar-Ge faaliyetlerine kaynak aktarmıştır. Hindistan'a ait Ar-Ge yoğunluğuna ilişkin açıklanan en son veri %0.62 ile 2015 yılına aittir. Genel anlamda bu ülkenin tablodaki diğer on ülkeye nazaran Ar-Ge alanındaki harcama miktarının oldukça düşük olduğunu söyleyebiliriz. Her ne kadar bu ülkenin Ar-ge yoğunluğu düşük olsa da genel anlamda ihracatında önemli bir paya sahip olan

bilişim teknolojisi yazılım ve hizmeti alanındaki başarısı takdire değer boyuttadır. Hindistan özellikle bankacılık, sigortacılık ve finans kurumları için yazılım geliştirme konusunda oldukça başarılıdır (IGEME,2011:16).

Tablo 3: Dünyanın ilk On Ekonomisi ve Türkiye'nin Ar-Ge Yoğunluğu (%)

	Ülkeler	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	ABD	2,74	2,76	2,68	2,71	2,72	2,72	2,76	2,79
2	Çin	1,71	1,78	1,91	2,00	2,02	2,06	2,11	2,13
3	Japonya	3,12	3,25	3,21	3,32	3,40	3,28	3,14	3,20
4	Almanya	2,71	2,80	2,87	2,82	2,87	2,91	2,92	3,02
5	İngiltere	1,67	1,67	1,59	1,64	1,66	1,67	1,68	1,66
6	Fransa	2,18	2,19	2,23	2,24	2,28	2,27	2,25	2,19
7	Hindistan	0,82	0,83				0,62		
8	İtalya	1,22	1,21	1,27	1,31	1,34	1,34	1,37	1,35
9	Brezilya	1,16	1,14	1,13	1,20	1,27	1,28		
10	Kanada	1,83	1,79	1,78	1,71	1,72	1,70	1,70	1,59
17	Türkiye	0,80	0,80	0,83	0,82	0,86	0,88	0,94	0,96

Kaynak: World Bank data, OECD data

2010 yılında Türkiye GSYİH'nın %0.80 oranında Ar-Ge faaliyetlerine kaynak aktarmıştır. Türkiye 2012 yılında %0.83, 2014 yılında %0.86 oranında Ar-Ge yoğunluğuna sahip olup genel anlamda 2010-2017 döneminde söz konusu alanda performansını arttırdığını söyleyebiliriz. Son olarak 2017 yılında GSYİH'nın %0.96'sı kadar Ar-Ge faaliyetlerine kaynak ayıran Türkiye'nin Hindistan dışında diğer ülkelere nazaran Ar-Ge alanında performansının düşük olduğunu ve 2023 hedeflerine ulaşılabilmesi için Ar-Ge faaliyetlerine daha fazla kaynak ayırması gerektiği söylenebilir.

5. SONUÇ

Ar-Ge harcamalarını, ülkelerin gelir ve ekonomik büyüme farklarının kapatılmasında en önemli unsurlardan biri olarak gören son çalışmalar bu harcamaların yüksek teknoloji ürünlerinin üretimini ve ihracatını arttırdığını ileri sürerler. Dolayısıyla katma değeri yüksek olan söz konusu ürünler ülkenin Gayri Safi Yurtiçi Hasılasına (GSYİH) olumlu katkı sağlamakta ve küresel piyasalarda rekabet gücü sağlayarak lider konuma getirebilmektedir (Kılıç vd., 2014: 116).

Yapılan bu çalışmada Türkiye'nin ihracat ile ilgili 2023 hedefleri ortaya konularak ülkenin mevcut durumu değerlendirilmiştir. Yüksek teknoloji ihracatı ve Ar-Ge yoğunluğu bakımından dünyanın lider konumda bulunan ilk on ülkesi ile Türkiye'nin karşılaştırmalı analizi sonucunda gerek yüksek teknoloji ihracatı gerekse Ar-ge yoğunluğu bakımından Türkiye genel anlamda diğer ülkelerin oldukça gerisinde kalmıştır. Performansı her ne kadar olumlu şekilde gelişme gösterse de ülkenin yüksek teknoloji üretimi ve dolayısıyla 2023 hedeflerini gerçekleştirme hususunda

küresel piyasalardaki pozisyonu zayıf görünmektedir. Rekabetin yoğun olarak yaşandığı günümüzde Türkiye'nin fark yaratarak büyüme rakamlarını arttırması, rekabet gücü elde etmesi; büyük ölçüde üretimini modernize etmekle, ihraç ettiği ürün bileşiminde yüksek teknoloji ürünlerine ağırlık vermekle ve Ar-Ge faaliyetlerine daha fazla kaynak ayırmakla mümkün hale gelebilmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin 2023 ihracat hedeflerine ulaşabilmesi için öneriler şu şekilde sıralanabilir.

- Üretim yapısının modernize edilerek katma değeri yüksek, yüksek teknolojili ürünlerin üretimine yoğunlaşılması ve ihracatta yükte hafif ama pahada ağır olan bu ürünlerin payının arttırılmasına yönelik uzun vadeli politikalar uygulamalıdır.
- Milli gelirden Ar-Ge faaliyetlerine daha fazla kaynak ayrılması gerekmektedir.
- Ar-Ge faaliyetlerinde ihtiyaç duyulan yüksek nitelikli personelin, araştırmacının yetiştirilmesine yönelik eğitim düzenlemeleri yapılmalıdır.
- Yenilik faaliyetlerini özendirmek için özel sektör firmalarına, araştırmacılara teşvikler verilmeli, Ar-Ge faaliyetlerine yönelik fiziksel altyapı yatırımları arttırılmalı, fikri ve sınai mülkiyet haklarının korunmasına ilişkin adımlar atılmalıdır.
- Teknolojik gelişimin sağlanmasında önem arz eden, üniversitelerin, araştırma kurumlarının ve sanayi kuruluşlarının aynı ortam içerisinde Ar-Ge faaliyetlerini gerçekleştirebildiği, teknokentlerin sayısı arttırılmalıdır.
- Üretimini teknoloji yoğun şekilde gerçekleştiren, yüksek teknoloji transferi sağlayabilecek yabancı menşeli işletmelerin ülkeye doğrudan yatırım yapmasını sağlayacak sübvansiyonlar uygulanmalıdır.
- Ar-Ge faaliyetlerinde kamu ve özel sektör işbirliğinin gelişmesi, eşgüdüm ve bilgi paylaşımı yapılması sağlanarak özellikle özel sektörün ar-ge faaliyetlerindeki payının artırılmasına yönelik politika ve mekanizmalar geliştirilmelidir.

KAYNAKÇA

Akgün, Ali Ekber ve Polat, Volkan (2011), "Teknoloji Belirsizliği, Pazar Belirsizliği ve Rekabetçi Dalgalanma Ekseninde Yüksek Teknoloji Pazarlaması: Kavramsal Bir Çalışma". KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Cilt: 13, Sayı: 21, ss.29-36.

Amurgo-Pacheco, Alberto,, Pierola, Martha Denisse (2008), "Patterns of Export Diversification in Developing Countries," World Bank Policy Research Working Paper No. 4473, ss.1-32.

Basta, Nicholas (1998), Careers İn High Tech, Professional Careers Series, 3 Baskı, USA: Mcgraw-Hill Professional

Bilim, Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı (2015)."Türkiye Sanayi Stratejisi Belgesi 2015-2018" ,https://www.sanayi.gov.tr/handlers/DokumanGetHandler.ashx?dokumanId=e9f6e3f2-f8ab-4fd1-9d65-22d553867dc1 (04.04.2019)

Gardner, David, M., Johnson, Frank, Lee, Moonkyu, Wilkinson, Ian , (2000)." A Contingency Approach To Marketing High Technology Products", European Journal Of Marketing, Cilt: 34, Sayı: 9/10, 1053-1077.

Göçer, İsmet (2013), "Ar-Ge Harcamalarının Yüksek Teknolojili Ürün İhracatı, Dış Ticaret Dengesi ve Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkileri", Maliye Dergisi, Sayı: 165, Temmuz-Aralık, ss.215–240.

https://data.worldbank.org/ (04.04.2019)

https://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/revision-of-the-high-technology-sector-and-product classification_134337307632 (20.03.2019)

IGEME: http://ibp.gov.tr/(04.04.2019)

Kılıç, Cüneyt, Bayar, Yılmaz, Özekicioğlu, Halil (2014) "Araştıma Geliştirme Harcamalarının Yüksek Teknoloji İhracatı Üzerindeki Etkisi: G-8 Ülkeleri İçin Bir Panel Veri Analizi". Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı: 44, Temmuz-Aralık, ss. 115-130.

Soylu, Ali (2011), ""AB 2020" Ve "Vizyon 2023" Stratejilerinde İnovasyon Hedeflerinin Karşılaştırılması", Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı:4, ss.105-122.

T.C. Ekonomi Bakanlığı , "2023 Türkiye İhracat Stratejisi Ve Eylem Planı 2023 http://geka.gov.tr/Dosyalar/o_1adq0ifbp1ic11m4nlc81rpsr178.pdf (07.04.2019)

YOKSULLUKLA MÜCADELEDE ENDÜSTRİ 4.0

Yüksek Lisans Öğrencisi Ayşe Nur ÇIRAK
Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Maliye Ana Bilim Dalı, Tezli Yüksek Lisans
aysenurcirakk8@gmail.com

Öz

Temelde bir azgelişmişlik sorunu olan yoksulluk sorunu sadece gelişmemiş ülkelerde değil, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde de karşımıza çıkabilecek küresel bir sorun haline gelmiştir. Çalışmamızda; Coğrafi Keşifler ile beraber gelen sömürgecilik anlayışı ile ortaya çıkan, neo-liberal politikalar ile etkisini belirginleştiren yoksulluk sorununun, 21. Yüzyılda etkisini azaltmak için 4. Sanayi Devrimi ele alınacaktır. Akıllı fabrikalar, otomasyon programları, bazı mesleklerin yok olmasının aksine yeni mesleklerin oluşması yoksulluk çerçevesinde ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Yoksulluk, Endüstri 4.0, Teknoloji*

INDUSTRY 4.0 AT STRUGGLE POVERTY

Abstract

The problem of poverty, which is basically an underdevelopment problem, has become a global problem which can be seen not only in underdeveloped countries but also in developed and developing countries. In our study; Poverty problem in which, the emergence of colonialism with geographical discoveries and the impact of the poverty problem has become clear with neoliberal policies, the 4th Industrial Revolution will be discussed in order to reduce the impact of this problem in the 21st century. Smart factories, automation programs, and the emergence of new professions in contrast to the disappearance of certain professions will be handled within the framework of poverty.

Keywords: *Poverty, Industry 4.0, Technology*

1. GİRİŞ

Çalışmamızda küresel bir sorun olan ve gün geçtikçe varlığını belirgin şekilde hissettiren yoksulluk olgusu ile mücadelede, endüstri 4.0 getirmiş olduğu yenilikler ve değişimler ele alınmıştır. Yoksulluk temelde az gelişmişlik sorunu olarak ifade edilmektedir. ''Yok'' kelimesinden türeyen, bir şeyin olmama, bir ihtiyaçtan mahrum kalma olarak ele alınmaktadır. Aynı zamanda ekonomik ve sosyal anlamda olan gereksinimlerden yoksun kalmak ifadesi de yoksulluk ile ilgili bir kavramdır.

1970'li yıllardan sonra küresel bir özellik kazanan yoksulluk sorunu kapitalizm, neoliberal politikalar ve küreselleşmenin etkisiyle başta tarım olmak üzere birçok sektörde olumsuz sonuçlar yaratmıştır. Aynı zamanda bu dönemde küreselleşme ile

birlikte sanayinin de gelişmesi, emek yoğun üretimden sermaye yoğun üretime geçişi hızlandırmıştır. Sanayiye ve küreselleşmeye diğer bir ifade ile değişen ve yenilenen dünyaya ayak uyduran ülkeler pazarda yüksek kar payları elde ederek yeni pazarlara ulaşmayı hedeflemişlerdir. Ancak değişimi kabullenemeyen, değişmeyi reddeden firmalar rekabetin yoğun olduğu ortamda ve günümüzde ''Nesnelerin İnterneti'' olarak adlandırılan bir süreçte geride kalacaktır. Bunun en kötü örneği; bir zamanlar herkesin tercih ettiği Nokia'nın günümüzde isminin silinmiş olmasıdır. Nokia gibi değişime ayak uyduramayan, Ar-Ge'ye önem vermeyen firmalar geri kalmaya mahkûmdur. Geride kalan firmalar ve o firmalarda çalışanlar bir süre sonra işsiz kalıp yoksullaşmaya gideceklerdir. Çalışmamız bu yüzden yoksulluk ile mücadele de endüstri 4.0'ı ele almaktadır. Rekabetin günden güne giderek artış göstermesi, firmaların sürekli kendilerini güncellemeleri günümüzde bazı mesleklerin yok olmasına neden olurken, yeni mesleklerin ise gün yüzüne çıkacağını göstermektedir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler bu değişime ayak uydurmazsa, üretime sanayiyi uygulamak yerine, sürekli tüketen ve ithalat bağımlısı bir ülke haline gelecektir.

Çalışmamızda yoksulluğun tanımı, nedeni ve mücadele politikaları ele alınmıştır. Mücadele politikalarının yanı sıra endüstri 4.0' ın yoksulluk ile mücadelede kullanılmasının getirileri ve götürüleri güncel örnekler ile ele alınacaktır.

1.1. Yoksulluk Kavramı

Yoksulluk çok eski çağlardan beri var olan ve günümüzde de varlığını belirgin bir şekilde hissettiren bir sorundur. Yoksulluk sorunu sadece az gelişmiş ülkelerde değil, aynı zamanda gelişmiş ve kalkınmış ülkelerde bile varlığını gösteren bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Sosyal bilimler alanında yer aldığı için herkes tarafından kabul görmüş, net bir tanıma sahip olmamaktadır.

Yoksulluk, temelde bir az gelişmişlik sorunu olmasının yanı sıra genel olarak insanların temel ihtiyaçlarını karşılayamam durumu olarak ifade edilmektedir (Altay, 2005, s. 158). Yoksulluk gelir ve tüketim düzeyinin yetersiz olmasının beraberinde; ekonomik, sosyal ve siyasal olanaklardan yoksun olma durumu olarak da ifade edilmektedir (Öğülmüş, 2011: 84). Yoksulluğun dar anlamda tanımı, açlıktan ölme ve barınacak duruma sahip olamama olarak tanımlanırken; geniş anlamda tanımı gıda, giyim, barınma gibi olanakların yaşamlarını devam ettirmek için yettiği halde toplumun genel düzeyinin gerisinde kalmak olarak tanımlanmaktadır (Erdoğan, 2002).

Yoksulluğun temelleri; coğrafi keşifler ile süregelen sömürgecilik anlayışı ve kapitalizm ile başlayıp, gelir dağılımındaki eşitsizliğin gün geçtikçe giderek artması ile günümüze kadar bu sorun varlığını sürdürmektedir. Tarihsel olarak baktığımızda 16. Yüzyılda Avrupa'da ortaya çıkan kapitalizm ile birlikte tarımın ticarileşmesi ve bunun sonucunda tarımsal yapının bozulması ile kırsal alada yaşayan kesimin kentlere göç etmesi ile yoksulluk günümüze kadar artış göstermiştir (Aydın & Türgay, 2011, s. 250). Yoksulluk kavramı aynı zamanda küreselleşme süreci ile birlikte değişikliğe uğrayarak farklı şekilde tanımlanmıştır. Küreselleşme sürecinden önce insanların açlık durumlarına göre ölçülürken, küreselleşme süreci ile içinde bulunulan toplumun gelir seviyesine göre ölçülür duruma gelmiştir (Aydın , 2014: 4).

Son zamanlarda kalkınma sürecinin en ciddi problemlerinden biri haline gelen bu küresel sorun, ekonominin ciddi olarak ele aldığı çalışma alanları içine girmiştir. Günümüzde Dünya Bankasınca belirlenen istatistiklere göre; iki milyar beş yüz milyon kişi, 2 ABD doları olarak belirlenen yoksulluk sınırının altında yaşamaktadır. Bu sayı

dünya nüfusunun %46'sına karşılık gelmektedir. Dünya üzerinde yoksulluktan ölen insanlar, toplam dünya nüfusunun üçte birine karşılık gelmektedir. Her sene 18 milyon kişi yoksulluktan ölmektedir ve bu sayının otuz dört bini beş yaş altı çocuklardan oluşmaktadır.

1.1.1. Yoksulluğun Türleri

Yoksulluğun herkes tarafından kabul görmüş net bir tanımı olmadığı için farklı bakış açıları ile ele alınarak farklı kendi içinde türlere ayrılmaktadır. Bunlar; mutlak yoksulluk, göreli yoksulluk, gelir yoksulluğu, insani yoksulluk, sübjektif ve objektif yoksulluk, kentsel ve kırsal yoksulluk, geçici ve kronik yoksulluk olarak karşımıza çıkmaktadır.

Mutlak yoksulluk; kişinin yaşam için gerekli olan temel yaşam standartlarını karşılayamama durumu olarak tanımlanmaktadır (Eroğlu, 2015: 5). Mutlak yoksulluğun ölçülmesinde bireylerin yaşamlarını sürdürmeleri için gerekli olan asgari tüketim ihtiyaçlarının belirlenmesi gereklidir. Ulusal bir ölçüm yöntemi olan gıda yoksulluğu metodu kullanılarak mutlak yoksulluk hesaplanmaktadır. Gıda yoksulluk hesaplanmasında; temel ihtiyaçların maliyeti, gıda enerjisi ve gıda paylaşımı yaklaşımları kullanılmaktadır. Ulusal yoksulluk sınırının yanı sıra uluslararası karşılaştırma yapmak için Dünya Banaksı tarafından belirlenen 1$ ya da 2$ olan yoksulluk sınırları da kullanılmaktadır (Gündoğan, 2008: 43).

Göreli yoksulluk; yoksulluk sadece kaynaklara erişememe, yaşamı sürdürme meselesinin yanında kişi ya da hane halkının, içinde yaşadığı toplum tarafından kabul edilen bir asgari yaşam düzeyine sahip olup olmadığı ile alakalı bir durum olmaktadır (Gündoğan, 2008: 43). Göreli yoksulluk kavramında; çizgi toplumun ortalamasına göre belirlenirken, mutlak yoksullukta ise bireylerin gereksinimleri için temel olan gıda, ısınma, giyinme ve barınma gibi ihtiyaçlar ele alınmaktadır (Ceren, 2015: 9).

Gelir Yoksulluğu; burada ifade edilen gelir hane halkının toplam harcanabilir geliridir. Bunlar; nakit transferleri, net gelir vergileri ve sosyal güvenlik katkıları olarak bu grupta yer almaktadır. Gelir açısından hane halkının tüm bireyleri dikkate alınır ve her birey için belirlenmiş olan ağırlık değerleri belirlenip toplanır. Daha sonra hane halkının toplam geliri, belirlenmiş olan ağırlık değerlerinin toplamına bölünür ve hane halkının her bireyine gelirden düşen pay hesaplanır. Bu pay, ulusal olarak belirlenen gelirin altında ise gelir yoksulluğundan bahsedilmektedir. Gelir yoksulluğu ailedeki fert sayısına göre değişiklik göstermektedir ve yeni bir bebeğin doğması aileyi gelir yoksulluğuna itebilmektedir (Eroğlu, 2015: 7).

İnsani yoksulluk; Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı tarafından(UNDP) tarafından ortaya atılmış olan bir kavramdır. İnsani yoksulluk hesaplanırken, ülkede yaşayan bireylerin eğitim, sağlık, ekonomik ve sosyal fırsatlardan yararlanma konularının dikkate alındığı yoksulluk türüdür (Özdemir, 2014: 7).

Objektif yoksulluk; yoksulluğun nasıl ve hangi araçlarla meydana geldiği, insanların yoksulluktan kurtulmaları için nelerin yapılması gerektiği önceden belirlenen kriterler içeren bir yaklaşımdır (Eroğlu, 2015: 7). Sübjektif yoksulluk; anket vasıtası ya da kamu araştırmaları sonucu elde edilen bilgilerle hesaplanmaktadır. Sübjektif yoksulluk, kullanılan anket yönteminin güvenilir verilere sahip olup olmaması konusunda eleştiriler ile karşı karşıya kalmaktadır (Özdemir, 2014: 6).

Kırsal yoksulluk; Uluslararası Çalışma Örgütü(ILO) kırsal yoksulluğa istihdam açısından yaklaşarak kırsal alandaki açık ya da gizli işsizlik olarak ifade etmiştir. Kırsal yoksulluk tanımlanırken, daha çok toprak sahibi olmayan köylüler, geçici veya

mevsimlik çalışan tarım işçileri, az miktarda toprak sahibi olan köylüler, köy ve kırsal alanda basit el işleri ürünler üreten zanaatkârlar dâhil edilerek tanım yapılmaktadır (Eroğlu, 2015: 8). Kentsel yoksulluk tanımlanırken konut yoğunluğu, konut türü, kamu hizmetlerinin düzeyi, nüfus sayısı, tarım dışı işlerle uğraşma gibi belli kıstaslara göre hesaplanmaktadır. Kentsel alanda gelir olanakları daha zor olmaktadır. Yoksulluk ve zenginliğin aynı ortamda kıyaslanması yoksulluk algısını daha da şiddetlendirmekte ve toplumda aynı zamanda öfke ve gerilime neden olmaktadır (Özdemir, 2014: 8).

Geçici yoksulluk ve kronik yoksulluk; Birleşmiş Milletler Kalkınma Programınca tanımlanmıştır. Geçici yoksulluk mevsimsel ve kalıcı olmayan yoksulluğu ifade ederken, kronik yoksulluk ise uzun dönemli ve yapısal yoksulluk şeklinde tanımlanmıştır. Kronik yoksulluk nesilden nesile aktarılırken, geçici yoksulluk kısa süre yaşanan yoksulluk olarak tanımlanmaktadır. (Eroğlu, 2015: 8).

1.1.2. Yoksulluğun Nedenleri

Yoksulluk bakış açıları gibi yoksulluk oranları da ülkeden ülkeye farklılıklar göstermektedir. Fakat yoksulluğun ortaya çıkış nedenleri benzerdir. Yoksulluğun ortaya çıkış nedenleri temel olarak yetersiz üretim ve bu yetersiz üretimden elde edilen gelirin adil şekilde bölüşülmemesinden kaynaklanmaktadır. Yoksulluğun nedenlerini şu şekilde sıralanmıştır (Aydın & Türgay, 2011: 252);

- Üretimin yetersizliği
- Doğal koşullardaki olumsuzluklar
- Nüfus artış hızı
- Siyasi istikrarsızlıklar
- Yanlış vergi politikaları
- Yanlış borçlanma politikaları
- Borçlanma sonucunda ortaya çıkan yüksek faiz oranları
- Kamu harcamaları politikalarında hatalar ve eksikler
- Piyasada tekelleşmenin olması
- Enflasyon
- İşsizlik
- Eğitim politikalarının yetersizliği
- Küreselleşme

Gibi birçok sorun yoksulluğun nedenleri arasında sayılmaktadır.

1.1.3. Yoksullukla Mücadele Yöntemleri

Yoksullukla mücadelenin kurumsal yapıtaşları olarak; resmi kurumlar, sivil örgütler ve uluslararası kuruluşlar karşımıza çıkmaktadır. Yoksullukla mücadele etmek için bu kurumsal yapıtaşların birbirinden bağımsız hareket etmeleri değil bir bütün halinde hareket etmeleri gerekmektedir (Aydın & Türgay, 2011: 253). Yoksullukla mücadele etmek için öncelikle kimlerin yoksul, kimlerin yoksul olmadığı belirlenmelidir. Bunun sonucunda mutlak ve göreli yoksulluk oranlarına göre farklı mücadele yöntemleri tercih edilmektedir (Özdemir, 2014: 15).

Dolaylı vergilerin fazla olması gelir dağılımındaki adaletsizliği bozduğu için, dolaylı vergilerin fazla olduğu ülkede vergi politikası uygulanmalıdır. Dolaysız vergilere ağırlık verilmeli, gelir vergisi tarifeli daha çok bölümlere ayrılmalıdır. Yoksulluğun nedenleri arasında olan enflasyonist bir ülkede daraltıcı maliye ve para

politikaları uygulanmalıdır aks takdirde deflasyonist ülkede de genişletici para ve maliye politikalarına yer verilmelidir. İşsizliğin önlenmesi için kalkınmaya dönük yatırımlar yapılmalı ve kayıt dışı istihdamı engelleyici politikalara yer verilmelidir. Kırsal yoksulluğu azaltmak için tarım teşvik politikaları yapılmalı aynı zamanda kentteki imkânların kırsal alana getirilmesi hedeflenmelidir. İsraf ve aşırı kullanımdan kaçınmak için negatif dışsallıklar vergilendirilmelidir. Nüfus artış hızını düşürmek için nüfusa yönelik politikalar harekete geçirilmelidir.

1.2. Endüstri 4.0

Endüstriyel olarak ilk anlamda 18. Yüzyılda buhar makineleri ile Birinci Sanayi Devrimi(Endüstri 1.0) başlayarak seri üretime başlanmıştır. Bu süreci elektrik enerjisinden faydalanmanın önünü açan İkinci Sanayi (Endüstri 2.0) izlemiştir. Daha sonra dijital sistemlerin sanayide yer alması ile Üçüncü Sanayi Devrimi(Endüstri 3.0) başlamıştır. Böylelikle ilk üç sanayi devrimi insan yönetimine mekanizasyon, elektrik ve bilgi, teknoloji getirerek hem insanların yaptıkları işlere kolaylık getirmiş hem de verimliliği artırmıştır. Ancak dünyadaki üretim şirketleri çevresel, toplumsal, ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak çok ciddi zorluklar ile karşı karşıya kalmışlardır. Bu zorlukların üstesinden gelmek için şirketler inovasyondan üretim ve dağıtıma kadar tüm yaşam döngüsü boyunca yakın işbirliği ve hızlı adaptasyon sağlayan sanal ve fiziksel yapılara ihtiyaç duymaktadırlar. Soğuk savaş sonrası küreselleşme ile ülkeler arası ticari sınırlar kalktığı için, firmalar artık disiplinler arası çalışma ihtiyacı duymuşlardır. Böylelikle internet üzerinden tüm nesnelerin iletişim ve etkileşim içinde bulunduğu Dördüncü Sanayi Devrimi(Endüstri 4.0) ortaya çıkmıştır (Yıldız, 2018: 547).

1.2.1. Endüstri 4.0'ın Tarihçesi

Endüstri 4.0; bir yandan tüketicinin değişen ihtiyacına anlık uyum sağlayan üretim sistemlerini, diğer yandan ise birbirleri ile sürekli iletişim ve koordinasyon halinde olan otomasyon sistemlerini içeren bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır (Yıldız, 2018, s. 548). Sanayi 4.0'ı anlamak için öncelikle tarihi gelişimini ve günümüze gelene kadar hangi evrelerden geçtiğini incelemek gerekmektedir (EBSO, 2017: 1).

Birinci Sanayi Devrimi; 1760'lı yıllarda başlayıp 1850'lere kadar devam eden bir süreçtir. Bu süreçte el ve beden emeğinden makine gücüne geçen bir evrim olmuştur. Nitelik ve nicelik yönüyle artış gösteren makineler buhar gücü ile işlev kazanmıştır. İngiltere'de başlayan ve ilerleme kaydeden Sanayi Devrimi kısa sürede önce Avrupa'ya daha sonra Amerika'ya yayılmıştır. Gündelik yaşamın pratikleşmesine yaşam kalitesinin artmasına katkı sağlamıştır (EBSO, 2017: 1).

İkinci Sanayi Devrimi; üretimin makineleşmesinden daha sonra teknolojinin ilerlemesi ile İkinci Sanayi Devriminin temelleri atılmıştır. 1870'den 1914'e kadar olan bu süreçte; demiryolları başta olmak üzere ulaşım ağı gelişmiştir. Ulaşım ağının gelişmesi ile üretim sürecinden çıkan ürünlerin uzak ve yeni pazarlara açılmasını sağlamıştır (EBSO, 2017: 2).

Üçüncü Sanayi Devrimi; 20. Yüzyılın ilk yarısında yaşanan bir süreçtir. Bu süreçte, iki büyük dünya savaşının olması yüzünden diğer devrimlere göre teknolojik ilerlemede yavaş seyir göstermiştir. 1950'li yıllar ile dijital gelişmeye başlanmış, özellikle Z1 olarak adlandırılan mekanik elektrik ile çalışan hesap makinesi üretilerek devamında bilgisayar üretimine kadar uzanan dijital gelişmeler bu devirde yaşanmıştır (EBSO, 2017: 3).

Dördüncü Sanayi Devrimi ise; genel olarak makinelerin insan gücüne gerek kalmadan, kendilerini üretim süreçlerine dâhil etmeleri ile başlamıştır. ''Nesnelerin İnterneti'' olarak adlandırılan bu ileri düzey gelişmiş yapı, üretim gerçekleştiren bir fabrikanın kendi kendini yönetmesine kadar uzanan akıllı fabrikaların ortaya çıkmasını, yapay zekâyı, bulut bilişim sistemini, otonom robotların ortaya çıkmasını, büyük veri gibi birçok yenilik sağlamıştır (EBSO, 2017: 4).

1.2.2. Endüstri 4,0'ın Yararları ve Zararları

Sanayi 4.0'ın getirmiş olduğu pek çok yenilik iş dünyasını ve gündelik hayatı çok hızlı şekilde değiştirmektedir ve firmalar için bu değişime ayak uydurmayı zorunlu kıldırmaktadır. Sanayi 4.0'ın getirmiş olduğu yenilikler, firmaları bu yeniliklerin neresinde olduklarını analiz etmeye yönlendirecektir. Bu sürecin gerisinde kalanlar zamanla ekonomik güçlerini ve daha sonra da varlıklarını yitireceklerdir (EBSO, 2017: 18).

Sanayi 4,0'ın getirdikleri; üç boyutlu yazıcılar ile evlerde de üretim yapılarak her tüketici birer üreticiye dönüşmektedir. Beden gücüne dayalı fabrikaların yerini akıllı ve karanlık fabrikalar alarak daha hızlı ve seri üretim sağlanacaktır. Ham madde ve kaynak üretimi en aza indirgenirken; verimlilik ve zaman kazancı artacaktır. Kendi kendini yöneten süreç sayesinde kaynaklara olan ihtiyaç azalacaktır. Sanayi 4.0'a uyum sağlayan firmalar küresel pazarda payını artıracak ve dijital dünya ile daha iç içe olacaktır (EBSO, 2017: 18).

Sanayi 4,0'ın zayıf yanları ise; teknoloji ve internete yüksek bağımlılıktan dolayı küçük bir dijital açığın yüksek maliyetlere sebep olacak sorunlar yaratması, yüksek maliyetli teknoloji ve Ar-Ge yatırımları karşılayabilecek bütçesi olmayan ülkelerde sıkıntıların yaşanması, sürekli ilerleyen bir alanda az gelişmiş ülkelerin eğitiminin yetersiz kalması, değişime uyum sağlayamayan firmaların yok olması ve bunun sonucunda artan işsizlik olumsuz sonuçlar yaratacaktır (EBSO, 2017: 20).

1.3. Yoksulluk ve Endüstri 4.0

Endüstri 4.0 getirdiği yenilikler ve değişimle ile hayatı kolaylaştıran, üretim ve verimliliği artıran bir devirdir. Endüstri 4.0'ın hızlı bir şekilde ilerlemesi küreselleşme sayesindedir. Küreselleşme ülkeler arası ticari sınırları kaldırdığı için firmaların yeni pazarlara ulaşmasına olanak sağlamış, dijitalleşmenin ise tüm dünyaya yayılmasına katkıda bulunmuştur. Küreselleşme aynı zamanda yoksulluğun ne kadar büyük oranlara ulaşmasına ve etkisinin şiddetlendirmesine de neden olmuştur. Küreselleşme emek sahipleri açısından işlerinin kaybedilmesine, çiftçiler açısından ürünlerin fiyatının düşmesine, firmalar açısından uluslararası rekabette başarısızlığa uğrayarak üretimden çekilme gibi olumsuz etkilere neden olmaktadır (Karayılmazlar, 2006:208).

Endüstri 4.0 ve yoksulluk ilişkisi, küreselleşme ve yoksulluk ilişkisine benzerlik göstermektedir. Endüstri 4.0'ın bazı mesleklerin yok olmasına, bazı yeni mesleklerin ise ortaya çıkmasına neden olacaktır. Bu değişime ayak uyduramayan ülkeler ya da firmalar bu sürecinde gerisinde kalıp, üretim yapamayan sürekli tüketen ve göç veren giderek yoksullaşan bir görünüm çizecektir. Değişime ayak uyduran firma ve ülkeler; dijitalleşmeyi, yapay zekâyı kullanarak verimliliklerini, enerjilerini ve üretimlerini artırarak büyük pazar payları elde edeceklerdir. Sanayi 4.0'ı kullanan firmalar Ar-Ge'ye önem vererek yeni iş kolları geliştirerek, istihdam ve kalkınma sağlayarak işsizliğin azaltılmasına katkı sağlayabilmektedir (EBSO, 2017: 52).

Endüstri 4.0'ın yoksulluğu azaltacağı ya da tetikleyeceği görüşü tamamen o firmanın teknolojiyi ve dijitalleşmeyi kullanmasına, değişime adapte olmasına bağlıdır. Burada ülke devletlerine görevler düşmekte; Ar-Ge bütçesine önem vermelidir. Aynı zamanda üretime yönelik teşvik ve destek kredi, fon, hibe sağlanmalıdır. Eğitim sisteminde teknoloji kullanımına ağırlık verilmeli ve yeni kuşak tamamen değişime adapte şekilde üretime yönelik yetiştirilmelidir.

2. SONUÇ

Çalışmamızda hem yoksulluk olgusunu hem de sanayi 4.0'ı ele alarak farklı çerçevelerden değerlendirerek; sürekli değişen ve yenilenen dünyada dijitalleşmenin önemine değinilmiştir. Bunun en güzel örneği; İsveç ülkesidir. İsveç 1870'ten 1970'e kadar geçen sürede Avrupa'nın en fakir ülkesinden en zengin ülkesine ulaşan bir yol izlemiştir. Bu gelişim; kâğıt hamuru, kâğıt ve tahıllar gibi ham madde temelli sanayi ürünlerindeki büyüme ile başarmıştır. İsveç bu başarısını iç talebe yönelik değil; dış talebe yönelik yaparak aynı zamana kalkınma stratejisi çizerek elde etmiştir (Blomström & Kokko, 2015: 89).

Başka bir örnek ise; Finlandiya'nın markası olan ve bir zamanlar herkesin tercih ettiği cep telefonlarını üreten Nokia'nın dijitalleşmeye ayak uyduramayarak bu süreçte geri kalması ve isminin silinmesidir. Çalışmamızda; içinde bulunduğumuz çağ teknoloji çağı olması nedeniyle; yoksullaşmamak için, geride kalmamak için değişime ayak uydurulması, Ar-Ge'ye önem verilmesi, eğitimde teknoloji alanı genişletilmesi savunulmaktadır. Bunlar yapılırken tarım sektörü ihmal edilmemeli, insan gücü ve makine gücünün birlikte sistemli çalışılması sağlanması ve seri üretim sağlanarak arz talebi karşılamalıdır ve ihracata ağırlık verilmelidir.

KAYNAKÇA

Altay, Asuman, (2005), '' Yoksullık Sadece Devletin Sorunu mu? Kamu Harcamaları Üzerinden Bir Değerlendirme'', Sosyoekonomi Dergisi, Sayı:2, ss. 155-178.

Aydın, Durmuş, (2014), ''Küreselleşme ve Yoksulluk. İnsani ve Sosyal Araştımalar Merkezi.

Aydın, Murat & Türgay, Timur , (2011), '' Yoksullukla Mücadelede Vergi Politikası ve Türkiye'', Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt. 15, Sayı:1, ss. 249-274.

Blomström, Magnus & Kokko, Ari (2015, Haziran), ''Doğal Kaynak Yoğun Üretimden Yüksek Teknoloji Yoğun Üretime Geçiş: Endüstriyeş Rekabet Gücünün İsveç ve Finlandiya'daki Gelişimi'', (Çev. Harun Bal, Emrah Eray Akça, Esma Erdoğan, & Halis Tuncel,) Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi, Cilt.21, Sayı:1, ss. 85-105.

Ceren, Feyyaz, (2015), '' Sosyal Hizmet Uzmanlarının Yoksulluğun Nedenlerine İlişkin Algıları ve Yoksulluğa Yönelik Tutumları' ', Türkiye Cumhuriyeti Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Sosyal Hizmet Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi. Ankara .

EBSO. (2017, Eylül). Sanayi 4.0. Ege Bölgesi Sanayi Odası.

Erdoğan, Güzin (2002, Nisan 7), ''Türkiye'de ve Dünyada Yoksulluk Ölçümlerine Göre Değerlendirmeler'' http://www.canaktan.org (07.04.2019).

Eroğlu, Abdülkerim (2015), ''Türkiye'de Yoksulluk Sorununun Azaltılması Açısından Sosyal Bütçenin Rolü ve Önemi'', T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi. İzmir.

Gündoğan, Naci, (2008, Ocak-Şubat), ''Türkiye'de Yoksulluk ve Yoksullukla Mücadele'', Ankara Sanayi Odası.

Karayılmazlar, Ekrem, (2006), ''Küreselleşme Sürecinde Yoksulluk ve Eğitim'', Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari bilimler Fakültesi Dergisi, *Cilt.24*, Sayı:2), ss. 205-225.

Öğülmüş, Selahhadin, (2011), ''Sosyal Yardım Algısı ve Yoksulluk Kültürü''Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, Cilt. 26, Sayı:26, ss.83-96.

Özdemir, Beyhan (2014), '' Yoksullukla Mücadelede Sivil Toplum Örgütlerinin Rolü'', T.C. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi. Aydın.

Yıldız, Aytaç, (2018), ''Endüstri 4.0 ve Akıllı Fabrikalar.'' Sakarya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, Cilt.22, Sayı:2, ss.546-556.

TÜRKİYE'DE YER ALAN LOJİSTİK İŞLETMELERİNİN KURUMSAL VATANDAŞLIK ÇERÇEVESİNDE KURUMSAL SOSYAL SORUMLULUK ANLAYIŞLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Öğr. Gör. Nur Banu ATEŞ
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu,
Pazarlama ve Reklamcılık Bölümü
banuates@ksu.edu.tr

Öğr. Gör. Aslı ÖZEN ATABEY
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu,
Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü
aatabey@ksu.edu.tr

Öğr. Gör. Mustafa Hakan ŞİMŞEK
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu,
Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü
hakansimsek@ksu.edu.tr

ÖZET

Günümüzde küreselleşme ve artan rekabet, şirketlerin kaynakları paylaşarak ve maliyetleri azaltarak daha verimli olma hedefiyle farklı şekillerde işbirliği yapmalarını teşvik ederken; toplumda artan sürdürülebilirlik bilinci, şirketlere ilkelerini, kendi stratejileri ve politikalarına entegre etme konusunda baskı yapmaktadır. Bu nedenle işletmeler kurumsal vatandaşlık anlayışı çerçevesinde etik, hukuki, sosyal ve ekonomik alanlarda sorumlulukla hareket etmektedir.

Çalışmanın amacı, 2017 yılı Fortune Türkiye 500 listesindeki yer alan lojistik firmalarının KSS bilinciyle hareket edip etmedikleri, sosyal sorumluluk faaliyetinde bulunup bulunmadığı, bulunuyor ise bu faaliyetleri hangi alanlarda gerçekleştirdiği ve nasıl gerçekleştirdiğini saptamaktır. Bu amaç doğrultusunda lojistik işletmelerinin web sayfalarına yönelik içerik analizi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Kurumsa Vatandaşlık, Kurumsal Sosyal Sorumluluk, Lojistik İşletmeleri*

EVALUATION OF CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY WITHIN THE FRAMEWORK OF CORPORATE CITIZENSHIP OF LOGISTICS COMPANIES IN TURKEY

ABSTRACT

Today, globalization and increasing competition encourage that companies cooperation with the goal of becoming more efficient by sharing resources and reducing costs in different ways; due to increase the awareness of sustainability in the society, to put pressure on companies to integrate their own stratege and policies. In response to these pressures, organizatıons are acting ethically, legally, socially and economically ın the framework of corporate cıtızenshıp.

The purposes of this study, logistics company located ın Fortune Turkey 2017 500 list to determine, whether they act with the awareness of CSR, whether or not activity social responsibility if it's, these activities in which areas it performs and how it

performs. For this purpose, the content analysis of the web pages of the logıstıcs orporate was carried out.

Keywords: *Corporate Citizenship, Corporate Social Responsibility, Logıstıcs Companıes*

1 GİRİŞ

21.yy da küresel piyasalarda faaliyet gösteren kurumların varlıklarını sadece ekonomik amaçları üzerinden yürütemeyeceği, aynı zamanda kamu sektörü, diğer özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarıyla işbirliği halinde refah artışının yaygınlaştırılması ve sürdürülebilir kılınması gibi konularda bir ülkenin vatandaşı gibi sorumluluklar üstlenmesi gerektiği anlayışı toplumsal zihnin içerisine yerleşmiştir. Bu yaklaşımın esas alınmasıyla "kurumsal vatandaşlık" konsepti ve işletmelerin bu çerçevede davranış geliştirmeleri beklentisi açığa çıkmıştır.

1980'li yıllardan önce de kullanılan ancak son yirmi yılda sıklıkla kullanılan ve popüler olan kurumsal vatandaşlık "bir kurumun bulunduğu bölgede paydaşlarına, çalışanlarına, hissedarlarına, müşterilerine ve tedarikçilerine karşı sorumluluklarını yerine getirdiği uygulamalardır" şeklinde tanımlanmaktadır (Logan , vd. 1997:).

Argüden'e göre Kurumsal vatandaşlık üç ana tema üzerinden tanımlanmaktadır (2002). Bunlar:

> *(1)Şirketlerin ticari faaliyetlerini yürütürken kanuna, ahlak standartlarına, insan haklarına tam anlamıyla uyumlu davranmaları ve faaliyetlerinin dünyanın her yerinde çevreye verebileceği zararı en aza indirgemek durumunda olduklarını kabul etmeleri ve buna uygun davranmaları.*
>
> *(2) Şirket faaliyetlerinin sadece şirketin içini değil, aynı zamanda piyasayı, tedarik piyasalarını, içinde yaşanılan yöreyi, sivil toplum örgütlerini ve kamu sektörünü de etkilediğinin ve tüm bu sosyal paydaşlar ile işbirliği içinde çalışma gereğinin bilincinde olmaları.*
>
> *(3) Bu sorumluluğun en başta şirket Yönetim Kurulları, Yönetim Kurulu Başkanları ve Genel Müdürlerinin olduğunun kabul edilmesi.*

Kurumlardan içinde yaşadıkları toplumdaki bir sosyal amaca doğrudan ya da dolaylı yollardan katkıda bulunmaları yani "iyi kurumsal vatandaş" olmalarının beklenmesi şaşırtıcı olmayacaktır. Kurumsal vatandaşlar, toplumsal görevlerini yerine getirdikleri algısını yaratmak için birçok yöntem geliştirmişlerdir. Kurumsal sosyal sorumluluk uygulamalarını bu yöntemler içerisinde önemli çalışmalar olarak görebiliriz. İşletmelerin dünya genelinde büyüme, rekabet gücü, daha iyi yönetişim ve genel sürdürülebilir gibi gelişim hedeflerine ulaşmasında kurumsal sosyal sorumluk (KSS) temel bir rol oynamaktadır (Leon ve Luan, 2014:81).

1960'larda toplumsal hareketler, çevre örgütleri başta olmak üzere sivil toplum örgütlerinin şirketler üzerinde baskı oluşturan eylemleri, şirketlerin kurumsal politika ve etkinliklerini kamusal tartışmaya açmış ve artık sahipliğin ve yönetimin birbirinden ayrı olduğu işletmelerin toplum içindeki rollerinin ne olması gerektiğinin sorgulanması sonucu KSS terimi literatürde yer almaya başlamaktadır (Hof ve Çabuk, 2011,52).

Kurumsal sosyal sorumluluk, işletmelerin üretim odaklı olduğu, faaliyetlere

verimlilik ve ekonomiklik açısından bakıldığı, Adam Smith'in maksimum kar anlayışının yerini topluma sorumlu davranılması anlayışına bırakmasının bir sonucu olarak ortaya çıkan bir kavramdır (İlic, 2010: 305). Kurumsal Sosyal Sorumluluk (Minareci, 2007: 62);

- ✓ Sadece bir hayırseverlik çeşidi değildir. Uzun vadeli amaçları destekleyen tutarlı bir politikadır.
- ✓ Sadece bir proje değildir. Sosyal ihtiyaç ve konuları saptamayı amaçlayan bir yönetim yaklaşımıdır.
- ✓ İyi niyetten ibaret değildir. Sosyal liderlik gerektirir.
- ✓ Sahte bağlılık değildir. İcraat gerektirir.
- ✓ Bir çeşit harcama değildir. Geri dönüşümü olan bir yatırımdır.
- ✓ Kar getirmesi beklenen bir yatırım değildir. Sadece karlılığı sağlayacak ve koruyacak bir yatırımdır.

Kurumsal sosyal sorumluluğu, kurumların "sorumluluk içeren" davranışları olarak kabul edersek; hammadde seçim aşamasından başlayan, üretim koşullarını kapsayan, toplumsal yatırım projelerinden, çevreci ürün-hizmet üretmeye yönelik AR-GE çalışmalarını vb. içinde barındıran oldukça geniş bir alan karşımıza çıkmaktadır. Sosyal sorumluluk anlayışı ile hareket eden işletmeler için bir takım yararlar bulunmaktadır (Aktan ve Börü,2007: 30). Bunlar;

- ✓ Hisse senetlerinde değer artışı
- ✓ Marka değeri oluşturma,
- ✓ Etkin risk yönetimi,
- ✓ İtibar sağlama
- ✓ Hassas yatırımcılara ve finansman kaynaklarına ulaşım,
- ✓ Kurumsal imajın artması,
- ✓ Karlılıkta artış
- ✓ Toplumsal saygınlık

Bu yararlar göz önünde bulundurulduğunda, toplumdaki ve piyasada yaşanan değişimler sonucu kurumsal diğer pek çok işletme gibi lojistik işletmeleri de KSS ilkelerini benimsemeli ve bu anlayışla hareket etmelidir. Kurumsal sosyal sorumluluk ilkelerini benimseyen lojistik şirketlerinin çevreyle ilgili ve sosyal yönleri tedarik zincirlerindeki kararlarına ve eylemlerine bütünleştirmeye etmeye mecburdur ve faaliyetlerinden kaynaklanan sosyal ve çevresel etkilerden sorumlu tutulmaları gerekmektedir.

2 LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE KURUMSAL SOSYAL SORUMLULUK

Lojistik günlük hayatı ayrılmaz bir parçasıdır ve onun ekonomi üzerinde meydana getirmiş olduğu katkı da, alışverişten ulaşıma, evden iş yaşamına her an gözler önünde olmuştur. Lojistik kültürü yaygınlaştıkça da ekonomi gelişmekte ve küresel ortamda rekabet avantajı elde edilmektedir. Lojistik denildiğinde akla ilk olarak taşıma, depolama ve dağıtım faaliyetlerinin en yüksek fayda sağlayacak şekilde entegrasyonu gelmektedir (Çancı ve Erdal, 2013:4)

Lojistik kavramına ilişkin farklı kişi ve işletmeler tarafından yapılmış olan çeşitli açıklamalar bulunmaktadır. Tarihsel süreç içinde lojistik, sanayi devriminin gerçekleşmesine kadar sadece askeri alanda etkili olurken, sanayi devrimi lojistik için bir dönüm noktası olmuştur. Askeri alanda kullanılmış olan lojistik kavramına bakıldığında "İstenilen yer ve zamanda, yeteri kadar ve kesintisiz olarak personel,

hizmet ve kolaylık sağlamak suretiyle barışta, krizde ve savaşta askeri kabiliyetin oluşturulması, idamesi ve geliştirilmesi için yapılan, her türlü silah ve malzemenin temin, tedarik, depolama, ulaştırma, dağıtım, bakım, onarım, eğitim, tahliye ve malzemenin hizmet dışı bırakılması ile inşaat, emlak, sağlık ve işletim faaliyetlerinin ihtiva ettiği işlemlerdir' (Cengiz, 2006: 6).

Dünyada' ki gelişmelerle birlikte ülkemizde de hızlı bir şekilde gelişim gösteren sektörlerden biri olan lojistik ticari anlamda ülkeler genelinde 20.yy'da ivme kazanmış, 21. yy. ile birlikte uluslararası ticaretin vazgeçilmez bir aktörü olmuştur. iş yaşamında lojistik, siparişleri maliyet açısından en verimli şekilde sağlayarak anlık ve gelecekteki karlılığı en üst seviyeye çıkaracak malzemenin, parçaların ve bitmiş envanterin (ve ilgili bilgi akısını) organizasyon içinde ve pazarlama kanallarında tedarik, taşınma ve depolanma süreçlerini stratejik olarak yönetme sanatı olarak tanımlanmaktadır. (Sezgin, 2008:27).

Lojistik hizmetler denildiğinde artık bir noktadan başka bir noktaya taşıma organizasyonu anlamı dışında, depolama, envanter yönetimi, üçüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcılarının yönetimi, kaynak ve tedarik, paketleme ve montaj ve müşteri hizmetleri gibi çeşitli süreçleri kapsamaktadır (Ciliberti vd.; 2007:90).

Lojistik ve taşımacılık sektörü doğası gereği küreseldir ve toplumun ekonomik, çevresel ve sosyal boyutlarını hem olumlu hem de olumsuz yönde etkileyebilecek çok çeşitli etkileri vardır. Küresel düzeyde giderek önemli bir sektör olan lojistik sektörü, geniş bir paydaş yelpazesi ile kuruluşların şu anda yaptıklarına ve sürdürülebilirlikle ilgili gelecek planlarına giderek artan bir şekilde ilgi duymaktadır. Lojistikte kurumsal sosyal sorumluluk ilkelerinin uygulanmasının önemi, bilim adamları ve uygulayıcılar tarafından yaygın olarak kabul edilmektedir. (Poist 1989:82; Carter ve Jennings 2002:149 ; Ciliberti vd., 2007:90). Lojistiğin yeni misyonlarından birinin sosyal sorumluluk olduğunu ilk kez Bowersox vurgulamıştır (1998:3).2010 yılında yürürlüğe giren ISO 26001 Standardında Kurumsal Sosyal Sorumluluğun; lojistik ve tedarik zinciri yönetiminin büyüyen bir ilgi alanı olduğu vurgulanmıştır.

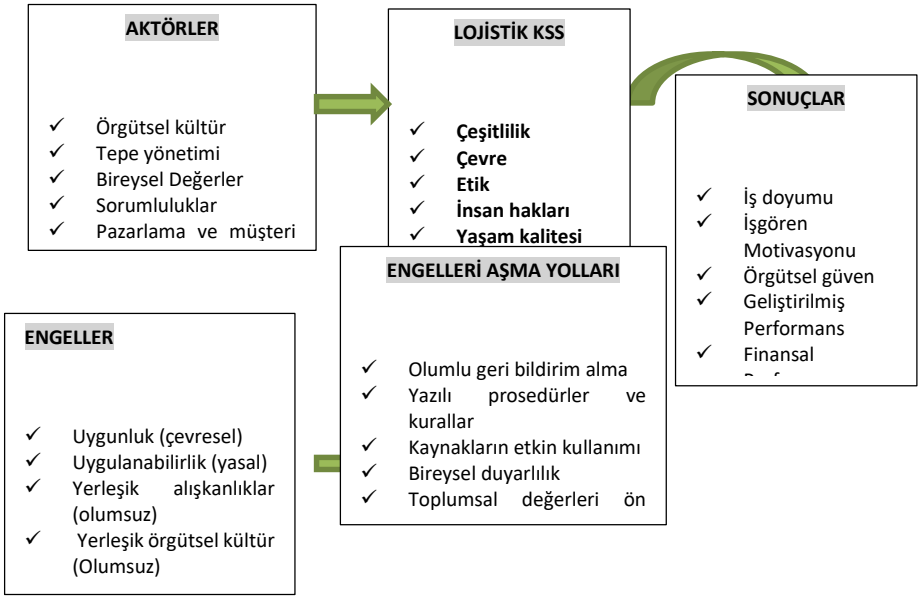
Lojistikte kurumsal sosyal sorumluluk araştırma ve uygulamaları başlıca (Erturgut, 2016:227-228);

- ✓ Lojistik yönetiminde çevresel duyarlılıkların nasıl ele alınabileceği ya da çözümlenebileceği?
- ✓ Kurumsal vatandaşlığın yaratılmasında lojistik yönetiminin rolünün ne olabileceği?
- ✓ Lojistik sosyal sorumluk kültürünün nasıl yaratılabileceği?
- ✓ Kurumsal sosyal sorumluluk uygulamalarının lojistikte ne düzeyde bir rekabet avantajı yaratabileceği?
- ✓ Lojistik organizasyonlar da paydaş ve müşterilerin kurumsal sosyal sorumluluğa yönelik ilişkilerinin nasıl artırılabileceği?
- ✓ Ulaştırma sistemlerinin daha etkili kullanımında ve emisyon miktarının azaltılmasın, kurumsal sosyal sorumluluğun nasıl bir rol üstlenebileceği ve
- ✓ Kurumsal sosyal sorumluluk uygulamalarının lojistik performans üzerinde ne derece etkili olduğu? gibi sorunsallara çözüm aranmaktadır.

Carter ve Jennings'e göre, lojistikte kurumsal sosyal sorumluluğun çerçevesi, lojistik sistem içerisindeki aktörler, lojistik kurumsal sosyal sorumluluğun önündeki engeller, bu engelleri aşma davranışları ve lojistik sosyal sorumluluğun ana bileşenlerinin (çeşitlilik, çevre, etik, insan hakları, yaşam kalitesi, hayırseverlik ve

toplum güvenliği gibi) birbirleri ile etkileşim içerisine girerek sonuçta iş tatmini, çalışan memnuniyeti, örgütsel ve finansal performans gibi olumlu çıktılar elde edilmesi olmak üzere beş faktörden oluşmaktadır (2002:157) (Şekil1).

Şekil 1 Lojistikte Kurumsal Sosyal Sorumluluğun Çerçevesi



Kaynak: Carter, R. C., & Jennings, M. M. (2002). 157

3 ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ

Günümüzde en güçlü kitle iletişim aracı olarak görülen internetin yaygın erişime izin vermesi ve interaktif yapısı kurumlara birçok kolaylıklar sunmaktadır. İnternet ortamının sunduğu araçlardan biri olan web sayfaları kurumların hedef kitlelerine ulaşmalarını sağlayan en ucuz ve en kolay araçtır.

İnternetin sektörlere ve bu sektördeki firmalara etkisi farklı yönlerde olabilmektedir. Kuruluşların çoğu, iş süreçlerini internet ortamına taşıyarak daha çok verimlilik ve etkinlik sağlayabilmektedir. Örgütler web sayfalarında kurum hakkında, tarihçesi, kuruluş hikâyeleri, kurucular ve yöneticiler, onların özgeçmişleri, işletmenin faaliyet gösterdiği alanlar ve organizasyon şeması gibi pek çok bilgiyi sunmakta, böylece web sayfasında yer alan bu ögelerle hedef kitlenin bilgilendirilmesi sağlanmaktadır. Ayrıca bir kurum bilgisayara dayalı iletişim ağlarından yaralanarak tanıtım, kurumsal imaj, sponsorluk, medya ilişkileri ve sosyal sorumluluk gibi çeşitli halkla ilişkiler uygulamalarını web sayfaları üzerinden sürdürebilmektedir.

Lojistik işletmelerin web sitelerinin KSS kapsamında incelendiği çalışmanın amacı, örneklemi, verilerin elde edilmesi ve analizi, bulguları ve bulguların değerlendirilmesine aşağıda yer verilmektedir.

3.1 Araştırmanın Amacı ve Önemi

Kurumsal sosyal sorumluluk (KSS) uygulamalarının hedef kitleye duyurulmasında ve ulaştırılmasında web sitelerinin kullanım oranı gün geçtikçe artmaktadır. Lojistik işletmelerinin web sayfalarında KSS ile ilgili yer alan bilgilerin incelendiği bu çalışmanın iki amacı bulunmaktadır. İlki, işletmelerin kurumsal sosyal sorumluluk faaliyetinde bulunup bulunmadığını tespit etmek, ikincisi ise KSS faaliyetinde bulunuyorsa, bu faaliyetleri hangi alanlarda ve nasıl gerçekleştirdiğini ortaya koymaktır.

Literatüre bakıldığında bu amaçlarla farklı zamanlarda farklı çalışmaların yapıldığı, ancak değerlendirilen sektörler içinde lojistik işletmeleri gibi spesifik bir örneklemin çalışılmadığı görülmektedir. Bu açıdan çalışma lojistik işletmelerinin KSS anlayışlarını ortaya koyma ve öneriler sunma açısından önemlidir.

3.2 Araştırmanın Evreni, Örneklemi ve Kısıtlılıkları

Türkiye'de faaliyet gösteren belli başlı tüm lojistik işletmelerinin web siteleri bu çalışmanın evrenini oluşturmaktadır. Çalışma genellemeden çok var olanı ortaya koymak amacını taşıdığı ve zaman kısıtlılığı nedeniyle Araştırmada örneklem belirlenirken amaçsal örnekleme tekniğinden yararlanılmıştır. Türkiye ve dünya gündeminden en yeni ve özel haberleriyle iş insanlarına referans olmak amacıyla kurulan ve her yıl "Türkiye'nin en büyük 500 şirketini" belirleyen Fortuneturkey.com da yayınlanan 2017 Fortune 500 listesinin ilk 250 şirket içerisinde bulunan; "*Depolama, Taşımacılık ve Lojistik Hizmeti "* olarak yer alan 12 lojistik şirketinin web sitesi ele alınmıştır. Lojistik işletmeciliğin hammadde taşımacılığından insan ulaşımını sağlamaya kadar birçok alanı kapsadığı hemen hemen birçok işletmeyi bu alanda değerlendirmek mümkün olduğundan listede ilk 250 şirket içerisinde "*Depolama, Taşımacılık ve Lojistik Hizmeti "* olarak yer alan ile belirlenen 12 lojistik işletmesi şunlardır:

Tablo 1 2017 Fortune 500 listesi ilk 250'de ki Depolama, Taşımacılık ve Lojistik Hizmeti veren Şirketler

İlk 250'de yer alan Depolama, Taşımacılık ve Lojistik Şirketi	**Web Adresleri**
Botaş Boru Hatları	https://www.botas.gov.tr
Fasdat Gıda Dağıtım Sanayi ve Ticaret	https://www.fasdat.com.tr
Aras Kargo Yurt İçi Yurt Dışı Taşımacılık A.Ş	https://www.araskargo.com.tr
Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü	https://www.dhmi.gov.tr
Posta ve Telgraf Teşkilatı A.Ş	https://www.ptt.gov.tr/
Ekol Lojistik A.Ş	https://www.ekol.com/tr/
Netlog Lojistik A.Ş	https://www.netlog.com.tr

Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Ticaret A.Ş	https://www.borusanlojistik.com/tr
Mars Lojistik Uluslar Taşımacılık, Depolama, Dağıtım ve Ticaret A.Ş	https://www.marslogistics.com/anasayfa
Omsan Lojistik A.Ş	http://www.omsan.com
Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş	https://www.mersinport.com.tr/default.aspx
U.N.RO-RO İşletmeleri A.ş	http://www.unroro.com.tr

Kaynak: http://www.fortuneturkey.com/fortune500

3.3 Veri Toplama ve Analiz Yöntemi

Araştırmada içerik analizi yöntemi kullanılmıştır. İçerik analizi, iletişim içeriğinin nesnel, sistematik ve niceliksel bir bağlamda incelendiği ve çözümlendiği yöntemdir. Nesnellik ile araştırmacı kişisel özelliklerinin ve eğilimlerinin bulgularda etkili olamaması, bir başka araştırmacı tarafından tekrarlandığında aynı sonuçlar elde edilmesidir. Sistemcilik ise çözümlenecek olan içerik belirli ve sürekli uygulanan kurallara tabi tutularak çalışma için hazırlanan değerlendirme kılavuzunun tüm inceleme boyunca kullanılmasıdır. Böylece hatasız bir şekilde tüm iletilerin betimlenmesi sağlanır. İçerik çözümlemesinin amacı, iletiler bütününü hatasız bir şekilde betimlemektir. Bu amacı gerçekleştirmede nicelikleştirme önemlidir. Nicelikleştirme araştırmacının sonuçları özetlemesine ve tasarruflu bir şekilde raporlamasına olanak tanımaktadır (Wimmer ve Dominick, 2007:20-21).

Bu yöntemde öncelikle çözümlenecek içerikle ilgili kategoriler oluşturulur. Metni çözümlemek için oluşturulan kategoriler veya değişkenlerin, içerik analizini uygulamaya başlamadan önce ilk olarak tanımlanan bütün araştırma soruları veya varsayımları ile doğrudan ilişkilendirilmesi gerekir. Araştırma kategorilerini oluştururken, kategorilerin araştırma amaçlarına uygun olmasına, işlevsel olmasına ve esnek olmasına dikkat edilmelidir.

Bu araştırmada kategoriler oluşturulurken kurumsal sosyal sorumluluk ve lojistik alanında çalışan akademisyenler ve profesyonellerin çalışmaları ve lojistik işletmelerinin web sayfaları incelenmiştir. Kategorilerin yer aldığı kodlama cetvelinin doldurulmasında ortak bir dil sağlanması için operasyonel tanımlar yapıldı. Araştırmanın amacı doğrultusunda oluşturulan kodlama cetveli üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde lojistik işletmeler ile ilgili temel bilgiler sorgulanmaktadır. İkinci bölümde, lojistik işletmelerinin kurumsal sosyal sorumlulukla ilgili beyanları, çalışmaları ve sayıları, BM Küresel İlkeler sözleşmesinin imzalanıp imzalanmadığına yönelik bilgiler sorgulanmıştır. Üçüncü bölümde, işletmelerin KSS kavramını nasıl tartıştıkları ve hangi gerekçelere dayandırdıkları, Carroll tarafından ortaya sunulmuş olan ekonomik, yasal, etik ve gönüllülük tipolojisi kullanılarak araştırılmıştır. KSS temalarının ve girişimlerinin neler olduğunu belirlemek amacıyla işletmelerin bir sosyal vatandaş olarak topluma, çalışanlarına,

tedarikçilerine ve müşterilerine karşı sahip oldukları sorumlulukları da içeren alt kategorilerden oluşmaktadır.

Araştırma amacına uygun olarak oluşturulan kodlama cetveli doğrultusunda web sitelerinden toplanan veriler IBM SPSS istatistik programıyla değerlendirilmiş, verilerin analizinde frekans dağılımlarına başvurulmuştur.

3.4 Bulgular ve Değerlendirmeler

Çalışmada incelenen 12 lojistik işletmesinden 3'ü kamu kurumu, 9'u özel kuruluştur (Tablo 2). Kuruluşlar ister kamu kuruluşu ister özel kuruluşlar olsun sosyal sorumlu davranmak ve bu bilinçle hedef kitleleri nezdinde olumlu bir itibar oluşturması gerekmektedir. Listede yer alan 12 lojistik işletmesinin web sayfaları incelendiğinde şu bulgulara ulaşılmıştır.

Tablo 2: İşletmelerin Türlerine Göre Dağılımı

		Frequency	Percent
Valid	Kamu Kuruluşu	3	25,0
	Özel Kuruluş	9	75,0
	Total	12	100,0

3.4.1 Lojistik Şirketlerinin Kurumsal Sosyal Sorumluluk Beyanları

Örneklem olarak belirlenen lojistik işletmelerinin web sayfalarında kurumsal sosyal sorumluluk beyanın bulunup bulunulmadığına bakıldığında 12 şirketin 7'sinin belirttiği 5'inin belirtmediği görülmüştür. Şirketlerin bilinç beyanına ilişkin inceleme web sayfalarını ilk açıldığında karşımıza çıkan hakkımızda, tarihçe, vizyon, misyon, değerlerimiz vb. gibi bölümlerinde yer alan metinlerdeki ifadeler incelenerek ulaşılmıştır (bkz. Tablo 3).

Tablo 3:Lojistik İşletmeleri KSS Beyanına İlişkin Bulgular

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Evet	7	58,3	58,3	58,3
	Hayır	5	41,7	41,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Şirketlerin türlerine ve sosyal sorumluluk beyanlarına bakıldığında örneklem içerisinde yer alan 3 kamu kuruluşundan sadece birinin bu beyanda bulunduğu görülmektedir. 9 özel lojistik işletmesinden 6'sının sosyal sorumlulukla ilgili beyanı bulunmaktadır(bkz. Tablo 4).

Tablo 4: İşletme Türleri ve Sosyal Sorumluluk Beyanı

			KSS BİLİNCİ BEYANI		
			Evet	Hayır	Total
İŞLETME TÜRÜ	Kamu Kuruluşu	Count	1	2	3
		% within KSS BİLİNCİ BEYANI	14,3%	40,0%	25,0%
	Özel Kuruluş	Count	6	3	9
		% within KSS BİLİNCİ BEYANI	85,7%	60,0%	75,0%
Total		Count	7	5	12
		% within KSS BİLİNCİ BEYANI	100,0%	100,0%	100,0%

3.4.2 Web Sayfalarındaki Kurumsal Sosyal Sorumluluk Bilgilerinin Başlığı

Lojistik işletmeleri, web sayfalarında sosyal sorumluk çalışmalarına ya da bilgilerine yer vermek için iletilerini çeşitli başlıklarda sunmaktadır. İşletmelerin hangi başlıkta sunduklarına yönelik yapılan analizde 3 işletmenin "*SosyalSorumluluk*,"2'sinin "*Kurumsal iletişim "*,1'nin "*Sürdürülebilirlik*" başlıklarında yer aldığı görülmüştür (bkz. Tablo 5).

Tablo 5: Sosyal Sorumluluk Çalışmalarının Yer Aldığı Başlıklar

		Frequency	Percent
Valid	Yer almamakta	5	41,7
	Sürdürülebilirlik	1	8,3
	Sosyal Sorumluluk	3	25,0
	Kurumsal İletişim	2	16,7
	Diğer	1	8,3
	Total	12	100,0

Web Sayfalarında Yer Alan Kurumsal Sosyal Sorumluluk Çabalarının Temaları

Kurumların bir sosyal vatandaş olarak topluma, çalışanlarına, tedarikçilerine ve müşterilerine karsı sahip oldukları sorumluluk temalarını belirlemek için

Toplumun geneli, müşteriler, çalışanlar, tedarikçiler ve hissedarlardan oluşan 5 farklı paydaş grubuna açısından KSS uygulamaları değerlendirildiğinde sosyal sorumluluk çabasında bulunan 7 işletmenin tamamı paydaş olarak kamuya yönelik hayırseverlik olarak faaliyetlerde bulunduğu sonucuna ulaşılmıştır (bkz. Tablo 6)

Tablo :6 Kurumsal Sosyal Sorumluluk Çabalarının Temaları

		Frequency	Percent
Valid	KSS YOK	5	41,7
	Bir Paydaş Olarak Toplum/ Kamuya Yönelik Hayırseverlik	7	58,3
	Total	12	100,0

3.4.3 Lojistik İşletmelerin KSS Yapma Neden ve Uygulama Şekillerine İlişkin Bulgular

Lojistik işletmelerinin KSS uygulamalarını nasıl gerçekleştirdiğine ilişkin yapılan analizde, gönüllü faaliyetler, bağış, üniversite ya da STK işbirliği ve sponsorluk olarak gerçekleştirilmiştir (bkz. Tablo 7).

Tablo 7: İşletmelerin KSS Uygulama Şekilleri

	Frquency	Percent
KSS Yok	5	41.7
Gönüllü Faaliyetler	1	8.3
Gönüllü, STK işbirliği, Bağış ve Sponsorluk	1	8,3
Gönüllü, Üniversite İşbirliği Ve Sponsorluk	2	16,7
Ortaklık/ STK İşbirliği	1	8,3
Hem gönüllü hem Sponsorluk	1	8,3
Hem Gönüllü hem bağış	1	8,3
Total	12	100,0

Caroll'un Piramiti doğrultusunda lojistik işletmelerinin hangi gerekçelerle KSS faaliyetinde bulunduklarına bakıldığında, 4 işletmenin gönüllü sorumluk, 2 işletmenin etik sorumluluk gerekçesi ile hareket ettikleri sonucuna ulaşılmıştır (bkz. Tablo 8). Caroll'un piramiti gibi ekonomik, yasal, etik ve isteğe bağlı sorumluluklar aynı önem sırasında değerlendirilmiştir.

Tablo 8 İşletmelerin KSS Yapma Gerekçeleri

	Frquency
KSS Yok	5
Gönüllü(İsteğe Bağlı) Sorumluluk	4
Etik sorumluluk	2
Gönüllü ve Etik Sorumluluk	1
Total	12

3.4.4 Lojistik İşletmelerinin KSS Raporu Yayınlama ve BM Küresel İlkeler Sözleşmesi İmzalama Durumlarına İlişkin Bulgular

İşletmelerin sosyal sorumluluk konularındaki uygulamalarını hedef kitlelerine periyodik olarak sunulması olarak bilinen KSS raporları, işletmelerin yıllık faaliyet raporlarında ya da ayrı raporlarda işletmelerin ekonomik, çevresel ve sosyal faaliyetlerinin boyutlarının gösterildiği, işletme içi ve işletme dışı menfaat sahiplerine finansal ve finansal olmayan bilgileri sunan raporlar olarak bilinmektedir (Başar - Başar 2006: 214). KSS raporu, şirketlerin sosyal, ekonomik ve çevresel performanslarını açıklaması, sürdürülebilir kalkınma hedefleri karşısında şirket performansının ölçülüp değerlendirilmesi, kamuoyuna açıklanması ve iç ve dış paydaşlar nezdinde hesapverebilir olma çalışmalarını kapsayan raporlama uygulaması da denebilir. Bu doğrultuda lojistik işletmelerinin web sayfalarında KSS raporlarının olup olmadığı incelendiğinde ele alının 12 lojistik işletmesinin yıllık faaliyet raporları da dâhil olmak üzere 12 işletmeden 11'inin raporlamada bulunmadığı bulgusuna ulaşılmıştır (bkz. Tablo 9).

Tablo 9 İşletmelerin KSS Rapor Sunmalarına İlişkin Bulgular

			KSS RAPORU		
			Evet	Hayır	Total
İŞLETME TÜRÜ	Kamu Kuruluşu	Count	0	3	3
		% within KSS RAPORU	0,0%	27,3%	25,0%
	Özel Kuruluş	Count	1	8	9
		% within KSS RAPORU	100,0%	72,7%	75,0%
Total		Count	1	11	12
		% within KSS RAPORU	100,0%	100,0%	100,0%

Kurumların sosyal sorumlulukla ilgili konuları çerçevesinde birçok ülkede uluslararası düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenleme, prensipler ve standartlardan biri de Birleşmiş Milletler Küresel Sözleşmesidir. Küresel İlkeler sözleşmesine katılan binlerce işletme, sendika ve sivil toplum kuruluşu bulunmakladır. 10 prensinden

oluşan sözleşmenin temel ilkeleri, insan hakları, işçi hakları, çevre ve yolsuzlukla mücadele alanında evrensel olarak kabul edilen beyannamelere dayanmakta olup, küresel ilkeler sözleşmesi şirketlerden bu ilkeleri kavramalarını, desteklemelerini ve uygulamalarını beklemektedir. Buradan hareketle uluslararası alanda faaliyet gösteren lojistik işletmelerinin de bu sözleşmeyi imzalama ve ilkeleri doğrultusunda hareket etmeleri beklenmektedir. Çalışma kapsamında incelen 12 lojistik işletmesinin web sitesinde birleşmiş milletler küresel sözleşmesini kabul edip etmelerin yönelik yapılan incelemede sadece 1 lojistik işletmesinin imzaladığı bilgisine ulaşılmıştır (bkz. Tablo 10)

Tablo10 İşletmelerin BM Küresel İlkeler Sözleşmesi İmzalanmasına İlişkin Bulgular

			BM İLKELER SÖZLEŞMESİ		
			Evet	Hayır	Total
İŞLETME TÜRÜ	Kamu Kuruluşu	Count	0	3	3
		% within BM İLKELER SÖZLEŞMESİ	0,0%	27,3%	25,0%
	Özel Kuruluş	Count	1	8	9
		% within BM İLKELER SÖZLEŞMESİ	100,0%	72,7%	75,0%
Total		Count	1	11	12
		% within BM İLKELER SÖZLEŞMESİ	100,0%	100,0%	100,0%

4 SONUÇ

21. yy da çoğu şirket her alanda topluluğun bir vatandaşı olması gerektiğini ve topluluktaki sosyal değişim için bir aracı olarak rolünü kabul emesi gerektiğini ve topluluktaki sosyal değişim için bir aracı olarak rolünü kabul etmesi gerektiğini anlamıştır.

Ürünlerin yaşam döngüsünün çoğu aşamasında kilit bir unsuru temsil eden lojistik sektörünün doğası gereği küresel ve toplumun ekonomik, çevresel ve sosyal boyutlarını etkileyebilecek çok çeşitli etkileri bulunmaktadır. Lojistik ve taşımacılıkta, kurumsal sosyal sorumluluğun öneminden yola çıkarak yapılan bu çalışma şunu göstermiştir ki; incelenen şirketler açısından sosyal sorumluluk çabaları ve önem verilememekte, yapılan çabalarda içinde yaşadıkları toplumun baskısına yönelik verilmiş bir cevap olmaktan öteye geçmemiştir. Özellikle kamu kuruluşlarının sosyal sorumluluk faaliyetleri yok denecek azdır.

Lojistik işletmelerinin, toplum ve dünya kamuoyu nezdinde kurumsal imajlarına artı değer katabilmeleri için faaliyette bulundukları toplumun kurumsal vatandaşı olarak sosyal sorumluluk projelerine önem vermeleri gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Aktan, C. C., & Börü, D. (2007). Kurumsal Sosyal Sorumluluk. C. C. Aktan içinde, *İşletmeler ve Sosyal Sorumluluk* (s. 11-36). İstanbul: İGAD Yayınları.

Argüden, Y. (2002). Kurumsal Vatandaşlık. Şubat 15, 2019 tarihinde http://www.arge.com/tr/makaleler/kurumsal-vatandaslik/ adresinden alındı

Başar, B., & Başar, M. (2006). Sosyal Sorumluluk Raporlaması ve Türkiye'de Durumu. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler*, 2.

Bowersox, D. J. (1998). Introducing the Stratgic Visioning Series. *Journal of Business Logistics*, 1-4.

Camm, F. (2001). Enviromental Managment in Proactive Commercial Firms Lessons for central logistics activities in the Department of Defense.. . *RAND Monograph Report*.

Carroll, A. B. (1991). The Pyramid Of Corporate Social Responsibility: Toward The Moral Management Of Organizational Stakeholders. *38*, 39-48.

Carter, R. C., & Jennings, M. M. (2002). Logıstıcs Social Responsıbılty: An Integratıve Framework. *Journal of Busıness Logıstıcs, 23*(1), 145-180.

Cengiz, F. (2006). Lojistik Bilgi Sitemlerinin İşletme Performansı Üzerine Etkisi ve Bir Uygulama, Yüksek Lisans Tezi. *Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme anabilim Dalı ,Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*.

Çancı, M., & Erdal, M. (2013). *Lojistik Yönetimi.* İstanbul: Utikad Yayınları.

Erturgut, R. (2016). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi.* Ankara: Nobel Yayınları.

Hof, S. D., & Çabuk, D. (2011). Kurumsal Sosyal Sorumluluk. M. Işık, & M. Akdağ içinde, *Dünden Bugüne Halkla İlişkiler* (s. 49-61). Konya: Eğitim Akademi.

İliç, D. K. (2010). "İşletmelerin Kurumsal Sosyal Sorumluluk Düzeylerinin Belirlenmesine Yönelik Bir Literatür Taraması. *Ege Akademik Bakış, 10*(1), 303-318.

Leon, R., & A.Juan, A. (2014). Promoting Corporate Social Responsibility in Logistics Throughout Horizontal Coorperation. *Managing Global Transitions, 12*(1), 79-93.

Minareci, Y. (2007). "Turizm İşletmelerinde Kurumsallaşma ve Sosyal Sorumluluk: Otel İşletmelerinde Bir Uygulama". İzmir: Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi.

Poist, R. F. (1989). Evolution of Conceptual Approaches to the Design of Logistics Systems: A Sequel. *Transportation Journal, 28*(3), 35-39.

Sezgin, T. (2008). Lojistik Kavram ve Türkiye'deki Uygulamalar. *İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*.

Wimmer, R. D., & Dominick, R. (2007). İçerik Çözümlemesi. G. Atabek, & Ü. Atabek içinde, *Medya MEtinlerini Çözümlemek* (Ü. Atabek, Çev., s. 19-47). Ankara: Siyasak Kitabevi.

مداخلة مقدمة ضمن
الملتقى العلمي الدولي الثاني حول:

"International Trade and Logistics Toward Turkey's 2023 goals"
Kahramanmaras 11th and 12th April

تحت عنوان:

"الهندسة المالية الإسلامية وتمويل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة كخلية أساسية في الاقتصاد التركي"
"(دراسة قياسية 2009-2017)"

"Islamic Financial Engineering and SME Financing as a Key Cell in the Turkish Economy"

Seyf Eddine BENBEKHTI
University of Abu Bakr Belkaid TLEMCEN Faculty of Economics Management and Commercial Sciences, PhD Student, bensifou3@gmail.com

Fethi BENLEDGHEM
University of Abu Bakr Belkaid TLEMCEN Faculty of Economics Management and Commercial Sciences, Attached Professor , benledghemf@yahoo.fr

Hadjer BOULILA
University of Abu Bakr Belkaid TLEMCEN Faculty of Economics Management and Commercial Sciences, PhD Student, b.hadjer94@gmail.com

الملخص

إن التوسع السريع للبنوك الإسلامية أصبح محور اهتمام علماء الاقتصاد في الدول المسلمة و غير المسلمة على حد السواء، لما له من مناعة ضد الأزمات المالية و الاقتصادية. و في هذا السياق هدفت الدراسة الى تحليل مدى فعالية التمويل الإسلامي في تمويل الاقتصاد من خلال تقديم التمويل اللازم للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة لتنويع الاقتصاد من جهة و لمواجهة الأزمات من جهة أخرى باتخاذ تركيا نموذجا، و ذلك بالاعتماد على بيانات شهرية خلال الفترة الممتدة من 2009 إلى 2017، باستعمال نموذج شعاع الانحدار الذاتيvar، دوال الاستجابة الدفعية IRF، و سببية جرانجرgranger causality. و لعل أهم النتائج تمثلت في فعالية و أهمية التمويل الإسلامي في ظل الأزمات المالية و مساهمته في زيادة كفاءة و مردودية المؤسسات الصغيرة و المتوسطة مما يساهم في زيادة نمو الناتج المحلي الخام.

الكلمات المفتاحية: التمويل الإسلامي، المؤسسات الصغيرة و المتوسطة، الأزمات المالية، نموذج شعاع الانحدار الذاتي.

Abstract

The rapid expansion of Islamic banks has become the focus of interest of economists in both Muslim and non-Muslim countries because of its immunity against financial and economic crises. In this context, the study aimed to analyze the effectiveness of Islamic finance in financing the economy by providing the necessary funding for small and medium enterprises to diversify the economy on the one hand and to cope with crises on the other hand. By adopting Turkey as a model, based on monthly data

during the period from 2009 to 2017, using vector autoregressive (VAR) model, the IRF response, and the granger causality. Where the most important results were the effectiveness and importance of Islamic finance in light of the financial crisis and its contribution to increasing the efficiency and profitability of small and medium enterprises, which contributes to the growth of gross domestic product.

Keywords: Islamic Finance, Small and Medium Enterprises, Financial Crises, VAR

مقدمة:

إن الاتجاه الجديد في تنمية الاقتصاديات الحديثة هو الاعتماد على المؤسسات الصغيرة و المتوسط حيث أصبحت رافدا هاما من روافد التنمية الاقتصادية و الاجتماعية علي مستوى العالم و تتجسد أهميتها بدرجة أساسية في قدرتها علي توليد و توطين الوظائف بمعدلات كبير و تكلفة رأسمالية قليلة،و تساهم في زيادة الدخل و تنوعه و زياد القيم المضافة المحلية فمع تزايد حدة المنافسة العالمية و كنتيجة للأزمات المتتالية للاقتصاد العالمي ،اصبحت المؤسسات الصغيرة و المتوسطة تمثل البديل الأهم أمام الدول النامية لتحقيق معدلات نمو مستدامة و بالرغم من المحاولات الجادة لتطوير و تنمية هذا القطاع إلاّ أن الحصول علي التمويل يعد من أهم العوائق التي تواجه أصحاب المشروعات الصغيرة و المتوسطة و إن وجد التمويل يكون علي شكل قروض بفائدة ترهق كاهل هذه المشروعات (إذ تعد الفوائد بمثابة تكلفة ثابتة)،من جه أخري قد تجد الدولة نفسها عاجزة عن تمويل (sme) أثناء التقلبات الاقتصادية، ،.لذلك أصبح من الضروري البحث عن بدائل تمويلية أخرى تكون أكثر ملاءمة وفي متناول المشروعات الصغيرة والمتوسطة، ومن أبرز هذه البدائل التمويل بالصيغ الإسلامية التي لا تعتمد على الفوائد الثابتة و بما أن المشروعات التنموية تتطلب مرون و تنوعا في أساليب التمويل فإن التمويل الاسلامي من خلال أدواته الاسلامية المبتكرة .وتبدو أهمية صيغ التمويل الإسلامي، في قدرتها على تحقيق العدالة بين طرفي المعاملة .

❖ **مشكلة البحث:**

تشكل المؤسسات الصغيرة و المتوسطة العمود الفقري للعديد من الاقتصاديات، لكن العديد من (sme) لها قدر محدودة في الوصول إلى تمويل ،حيث هناك عدد قليل من البنوك التقليدية التي تقوم بتمويل sme في بعض البلدان و تركيا باعتبارها رائد في هذا القطاع حيث لم تتأثر كثيرا بالأزمات الأخيرة نتيجة للدور الكبير الذي لعبته sme كماص لصدمات الأزمة

« shock absorber » ،حيث عمل هذا البلد على تنويع أساليب التمويل باعتماده على التمويل الاسلامي بمختلف صيغه في تمويل الاقتصاد عامة و sme خاصة. و بناءا علي هذا تم صياغ الاشكالي التالية :**إلى أي مدى يمكن للتمويل الاسلامي دعم المؤسسات الصغيرة و المتوسطة بتركيا في ظل الأزمات التي تضرب الاقتصاد العالمي بين الفترة و الأخرى ؟**

- **أهمية البحث:**

تأتي أهمية الدراسة من الوقوف على الدور الذي تساهم به المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في التنمية الاقتصادية، والحد من مشكلتي الفقر والبطالة و دورها في تحقيق التوازن الاقتصادي في فترة الأزمة وما ينبغي للمصارف الإسلامية القيام به من دور في تمويل تلك المؤسسات، بما تحمله من مبادئ وأسس، إذ أن المصارف الإسلامية تهدف إلى المشاركة الحقيقية في المغنم والمغرم في تمويل مشروعات تصب في رفع المستوى المعيشي للمجتمعات الإسلامية.

- **الدراسات السابقة:**

Aysan, Ahmet F., et al. "Is small the new big? Islamic banking for SMEs in Turkey." 2016

الهدف من الدراسة هو البحث مدى استعداد البنوك الاسلامية و التقليدي لتمويل المشاريع الصغيرة و المتوسطة في تركيا ،حيث استعملت بيانات فصلية خلال فترة (2006-2014) و باستعمال نموذج بانل

المربعات الصغرى الاعتيادية توصلت النتائج إلى أن البنوك الاسلامية هي الأكثر ميلا إلى تمويل المؤسسات الصغيرة و المتوسطة ،كما دعم هذا البحث مفهوم "الصغيرة هي الكبيرة الجديدة".

2-**الدعاس،عبد الله أحمد عبد الله،دور المصارف الاسلامية في تمويل المؤسسات الصغير و المتوسطة في الأردن (2014)** :ا

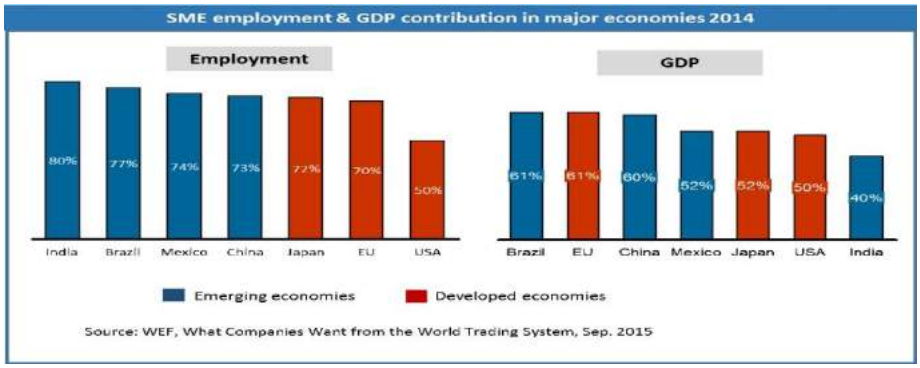
لهدف من هذه الدراسة إلى إبراز دور المصارف الإسلامية في تنمية المؤسسات الصغيرة والمتوسطة وتطويرها من خلال تقديم التمويل اللازم لها، وقد اتخذت الدراسة البنك الإسلامي الأردني حالة للمصارف الإسلامية في الأردن، وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج أبرزها: ضآلة تمويل المصارف الإسلامية للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة، وكذلك اقتصار أساليب التمويل في المصارف الإسلامية للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة على أسلوب المرابحة للآمر بالشراء، وأسلوب المشاركة المنتهية بالتمليك ضمن برنامج تمويل الحرفيين و المهنيين في البنك الإسلامي الأردني، وعدم الاعتماد على أي أسلوب من أساليب التمويل الأخرى

المحور الأول: المؤسسات الصغيرة و المتوسطة و فعالية التمويل الإسلامي

1- مفهوم المؤسسات الصغيرة و المتوسطة

تعتبر المشروعات الصغيرة و المتوسط إحدى أهم محركات اقتصاد الدول و مصدر انتعاش للدخل الفردي و الاجمالي للكثير من بلدان العالم ،كما أنها تعيد التوازن للاقتصاد خلال الاضطرابات و الأزمات الاقتصادية و خلال فترات الركود الاقتصادي حيث تعمل هذه المشاريع كماص للصدمات « shock absorber » لما لها من قدرة على البقاء و الاستمرار و الانتشار و التوطين فى الاقتصاديات المضطربة و غير المستقرة في الوقت الذي لا تصمد فيه المشاريع الكبرى التي تضطر الى الانسحاب من السوق لتحل محلها (sme)،حيث تشير الاحصائيات إلى أن المشروعات الصغيرة و المتوسطة تمثل نحو 90% من اجمالي الشركات في العالم كما أنّها توفر ما بين (40 %-80%)[142] من اجمالي فرص العمل،و تساهم بنسب كبير في الناتج الاجمالي للعديد من الدول فعلى سبيل المثال تساهم بنحو 85% ،50% من إجمالي الناتج الداخلي الخام في كل من انجلترا و الولايات المتحدة الأمريكية على الترتيب و الشكل التالي يوضح ذلك:

الشكل رقم (01): مساهمة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في التشغيل والناتج المحلي الخام في الاقتصاديات الناشئة والمتطورة



المصدر: تقرير WEF

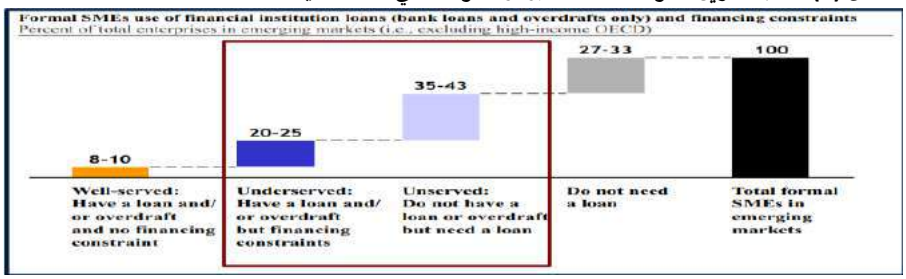
[142] Hussein Elasrag,activating the role of islamic finance in the development of small and medium entreprise ,MPRA paper ,2011,p.04.

و يختلف تعريف و مفهوم المشروعات الصغير و المتوسطة من دولة لأخرى وفقا لاختلاف امكانياتها و ظروفها الاقتصادية و الاجتماعية حيث عرف البنك الدولي[143]: « المشروعات الصغيرة بأنّها التي يعمل بها 50 عامل و اجمالي الاصول و المبيعات حتى 3 مليون دولار و المشروعات المتناهية الصغر حتى 10 عمال و المبيعات الاجمالي السنوية حتى 100 ألف دولار بينما المشروعات المتوسطة حتى 300 عامل و اجمالي المبيعات السنوية حتى 10 مليون دولار »

2- الحصول على التمويل لدى المشاريع الصغير والمتوسطة:

في وقتنا الحاضر تواجه المشروعات الصغيرة و المتوسطة في جميع أنحاء العالم و الدل النامية خاصة تحديات مختلف لعل من أهمها الحصول على التمويل الرسمي حيث تشير الاحصائيات و الدراسات الحديثة إلى أنّ هناك ما يقارب من (365-445) مليون مشروع صغير و متوسط في الأسواق الناشئة موّزعة بين مشاريع رسمية تبلغ حوالي 70 مليون مشروع، بينما الباقي و الذي يقدر ب 345 مليون مشروع عبار عن مشاريع غير رسمية[144] ،كما تشير دراسة مماثلة أن هناك ما يقارب 68 % من المشاريع الصغيرة و المتوسطة في البلدان النامية تعاني من احدى الأمرين:- عدم الحصول على التمويل الكافي أو –عدم الوصول إلى التمويل إطلاقا، مما يحول دون استغلال هذه الطاقات. و الشكل 2 يوضح ذلك:

الشكل (2): نسبة تمويل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الاقتصاديات الناشئة.



المصدر: تقرير مشترك بين البنك الدولي وبنك التنمية الإسلامي 2015.

تعمل بشكل جيد: لديها قرض أو حساب على المكشوف ولا يوجد أي قيود على التمويل

تعمل بشكل ضعيف نسبيا: لديها قرض أو حساب على الكشوف ولكن هناك قيود على التمويل

الفئة الغير مستغلة معطلة عن العمل: ليس لديها قرض أو حساب سحب على المكشوف ولكنها بحاجة إلى قرض

لا تحتاج إلى قروض

3- التمويل الإسلامي للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة

أ- **مفهوم و مبادئ التمويل الإسلامي:** التمويل الاسلامي هو جزء من الاقتصاد الاسلامي فكراو نظاما و تعد الاعتبارات الأخلاقية متغيرا أساسيا في هذا التمويل و هو عبارة عن [145]: « علاقة بين المؤسسات المالية بمفهومها الشامل و المؤسسات أو الأفراد لتوفير المال لمن ينتفع به

---

[143] Aygagari meghana and thorsten beck and asli demigruc kut, small and medium entreprise across the global :a new database word bank policy research,workingpaper 3127,august,2003,pp :2-3.

[144] **JOINT, W. B. I. D. B. (2015). LEVERAGING ISLAMIC FINANCE FOR SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES (SMES).**

[145] صلاح بن فهد شلهوب،صناعة التمويل الاسلامي و دورها في التنمية،جامع الملك فهد للبترول و المعادن،01 جوان 2008،عن الموقع:
www.faculty.kfupm.edu.sa/IAS/shalhoob/research.htm

عقود قائمة على الأصول		
خيار التمويل الاسلامي	التعريف	الفوائد التي تعود على sme
المرابحة	المرابحة هي عقد بين الممول و العميل يقوم من خلالها الممول بشراء الأصول المطلوبة من قبل العميل ثم يبيعها له بالتكلفة مضافا إليها هامش ربح واضح للطرفين على أن يسدد المبلغ على أقساط لاحقا[146]	- معدل تمويل ثابت خلال مدّة العقد - الشفافية الكاملة للسعر و مقدار الربح - مناسبة للتمويل قصير الأجل - استقلالي ادارة المشاريع الصغيرة و المتوسطة - في حالة عدم السداد، يتم بيع الأصل الذي يعتبر احدى الضمانات المثالية لهذا النوع
الاجارة	الاجارة او التأجير هي عملية يقوم من خلالها طرف واحد بتأجير أصل ما مثل معدات قابلة للاستخدام من قبل عميل ما و ذلك مقابل دفع رسوم للايجار،وهناك شكل اخر من أشكال الاجارة تسمي-الاجارة و الاقتناء وهو عقد ينتهي بالتملك حيث يقوم الممول بتأجير الأصول للعملاء مقابل رسوم للإيجار و المتفق عليها بينما يقوم طرف من الأطراف بشراء أو بيع الأصول من جانب واحد في نهاية فترة الايجار.[147]	- تسمح بوجود تمويل في حالة عدم وجود ضمانات أو تاريخ الائتمان ،حيث إن المؤجر يمتلك الأصول و يمكنه استردادها في حالة التقصير في الدفع من قبل المستأجر. - مناسبة لتمويل المشاريع المتوسطة و طويلة الأجل. - الوثائق و العمليات المطلوبة بسيط و غير معقدة
السلم	عقد السلم هو عقد بيع اجل يتم بموجبه دفع مقدم مالي للسلع (خاصة المحاصيل الزراعية) التي يتم تسليمها في وقت لاحق لاو بالتالي يمكن الاستفادة من عقد السلم بتوفير رأس المال العامل للمشاريع الصغيرة و المتوسطة [148]	- توفير رأس المال العامل المتوافق مع الشريعة. - مفيد لاستراد و تصدير المنتجات الزراعية. - مفيد للتمويل قصير الأجل

[146] أبو عبد الله محمد بن إدريس الشافعي، الأم، دار الفكر، القاهرة، ط3، ج3، 1403هـ / 1983م، ص39.
[147] الرملي، نهاية المحتاج إلى شرح المنهاج في الفقه على مذهب الإمام الشافعي، مرجع سابق، ج5، ص261.
[148] محمد الزحيلي، التمويل الاقتصادي: عقد السلم والاستصناع في الفقه الإسلامي، دار المكتبي للطباعة والنشر، دمشق - سورية، ط1، 1418هـ / 1998م، ص66.

عقود قائمة على أساس الأرباح و الخسائر		
المشاركة	عقد المشاركة هو اتفاق شراكة بين طرفين أو أكثر،يشارك بموجبه جميع الشركاء في توفير رأس المال لمشروع يشتركون في ارباحه و خسائره لاحقا.و يتم توزيع الأرباح بين الشركاء على أساس نسب متفق عليها مسبقا،في حين تكون مشاركة الخسائر موزع حسب نسب مساهمتهم في رأس المال.[149]	- مشاركة الأرباح و الخسائر - القدرة على الحصول علي نسبة من الأرباح أعلي من مساهمة رءوس الأموال. - مفيد للتمويل طويل الأجل
المشاركة المتناقصة	المشاركة المتناقصة هو اتفاق شراكة يعد بموجبه رجل الأعمال بشراء أسهم الاستثمارات من الشركاء الاخرين مع مرور الوقت حتى يملك رجل الأعمال 100 % من المشروع.	- يكون توزيع الأرباح و الخسائر و إعادة شراء الأسهم على أساس سعر السوق. - القدر على الاحتفاظ بالمشاريع الصغير و المتوسطة أو البدء على المدي الطويل حيث لها أهمية خاص في الشركات العائلية. - مفيدة للتمويل المرحلي: عدم التخلي على الأسهم خلال المدى المتوسط لحساب المدى الطويل.
المضاربة	المضاربة هي عبارة عن شراكة بين مزود رأس المال(رب المال) و رجل الأعمال الذي يقوم بدور مدير الصندوق (المضارب) يتم توزيع الأرباح حسب النسبة المتفق عليها مسبقا في حين أن رب المال يتحمل الخسائر	- يتم مشارك الأرباح فقط - المساهمة في رأس مال المشروع غير واجبة إذ يقوم بها طرف واحد على عكس عقد المشاركة - القدرة على التفاوض بالنسبة لحصة الارباح. - مفيد للتمويل طويل الأجل

ب- سواء لتغطية الحاجات الشخصية أو بغرض الاستثمار عن طريق توفير أدوات مالية متوافقة مع الشريعة. »

ت- خيارات التمويل الاسلامي للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة و الفوائد التي تعود عليها

الجدول (1): خيارات التمويل الإسلامي لل Sme

المصدر: تقرير ل Malaysia world Islamic finance marketplace

ث- قنوات التمويل الإسلامي للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة

ان التمويل الإسلامي لتمويل المشروعات الصغيرة والمتوسطة يلعب دورا اقتصاديا هاما فهي تعمل على توسيع أنشطة هذه المشروعات من خلال القنوات التالية:

الشكل (3) : قنوات التمويل الإسلامي للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة



المصدر: من اعداد الباحث

- **تحفيز الطلب على منتجات هذه المشروعات:** بافتراض وجود رغبة لدى المستهلكين أو المنتجين على منتجات معينة نهائية أو وسيطة فان عدم توافر قيمة تلك المنتجات لا يمنع عقد الصفقات علي شراء تلك المنتجات على أساس دفع الثمن في المستقبل دفعة واحدة أو على اقساط، أيضا يمكن إتمام الصفقات بدفع قيمة هذه المنتجات مقدما على أن يتم تسليمها في المستقبل وفقا للشروط المتفق عليها. وينتج عن ذلك تشجيع الطلب على منتجات هذه واحداث الرواج الاقتصادي.
- **توفير التمويل الازم لهذه المشروعات:** توفر صيغ التمويل الإسلامي التكاليف للمشروعات الصغيرة والمتوسطة ففي المرابحة مثلا تصلح لتمويل شراء أو توفير سلع ومعدات أو خامات

[149] الغريب ناصر، أصول المصرفية الإسلامية وقضايا التشغيل، دار أبوللو للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 1417هـ / 1996 م، ص157.

للاتجار فيها. وفي التأجير يتم توفير معدات للمشروع دون توفير المواد الخام ورأس المال العامل.أما المضاربة فمن خلالها يتم توفير كافة الموارد التمويلية المطلوبة للمشروع سواء في شكل رأس مال ثابت أو عامل. لذا فان تكامل هذه الصيغ والمزاوجة بينها يعظم الأرباح ويوسع من فرص العمل.

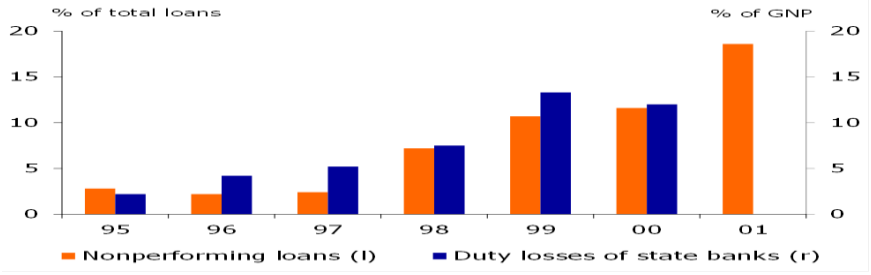
- **استغلال الموارد الاقتصادية للمشروعات:** تتميز صيغ التمويل الإسلامي بالمشاركة في الأرباح فهي توفر المجال واسعا أمام اصحاب المهارات للإبداع والتميز وتسخير مواهبهم في الانتاج والابتكار دونما عوائق من اصحاب الأموال. وتشجع اصحاب المشروعات الصغيرة على بذل أقصى جهد مع حرصهم على نجاح مشروعاتهم والارتقاء بها لأنهم شركاء في الربح الناتج وبذلك نضمن آلية ماهرة لتخصيص الموارد.

المحور الثاني: تداعيات الازمة المالية في تركيا و دور الصيرفة الإسلامية في تمويل المؤسسات الصغيرة و المتوسطة

1- الازمات المالية العالمية و أثرها على الاقتصاد التركي:

في 21 فبراير 2001، والمعروف أيضا باسم الأربعاء الأسود؛ انفجرت أخطر أزمة اقتصادية في تاريخ تركيا ,أفقدت المواطن التركي بين ليلة و ضحاها ثلثي قيمة عملته التي انخفضت بصورة دراماتيكية أمام الدولار من 50 ألف ليرة إلى مليون و 500 ألف ليرة , و أغلقت أكثر من 400 مؤسسة صغيرة أبوابها , و ارتفع عدد العاطلين عن العمل من مليون ونصف إلى ثلاثة ملايين عاطل عن العمل ,و كذلك ارتفع مجموع الدين العام إلى 220 مليار دولار، كما أن الارتفاع في أسعار الفائدة أدى إلى صعوبة كبيرة من قبل البنوك في بيع السندات الحكومية التركية، والمحافظة على حجم السيولة. و نتيجة الإصلاحات المختلفة استطاعت تركيا تجاوز هذه الأزمة و اكتسبت مناعة ضد الأزمات ف كانت من بين الدول التي لم تتأثر بالأزمة المالية العالمية لسنة 2008 بحيث سجل الاقتصاد التركي باستمرار نموًّا سنويًّا عاليًا على مدى عقد ،2002–2011، بلغ 8 بالمئة. و من بين الحلول الجوهرية التي جعلت تركيا تعتبر معجزة اقتصادية هي البنوك الإسلامية ما تسمى بالبنوك الاشتراكية و تسليط الأضواء على قطاع المؤسسات الصغيرة و المتوسطة لتنويع الاقتصاد و الدفع بعجلة الإنتاج و التصدير.

المنحنى 1: أثر الأزمة الاقتصادية على القطاع البنكي في تركيا.



المصدر: Özatay and Sak

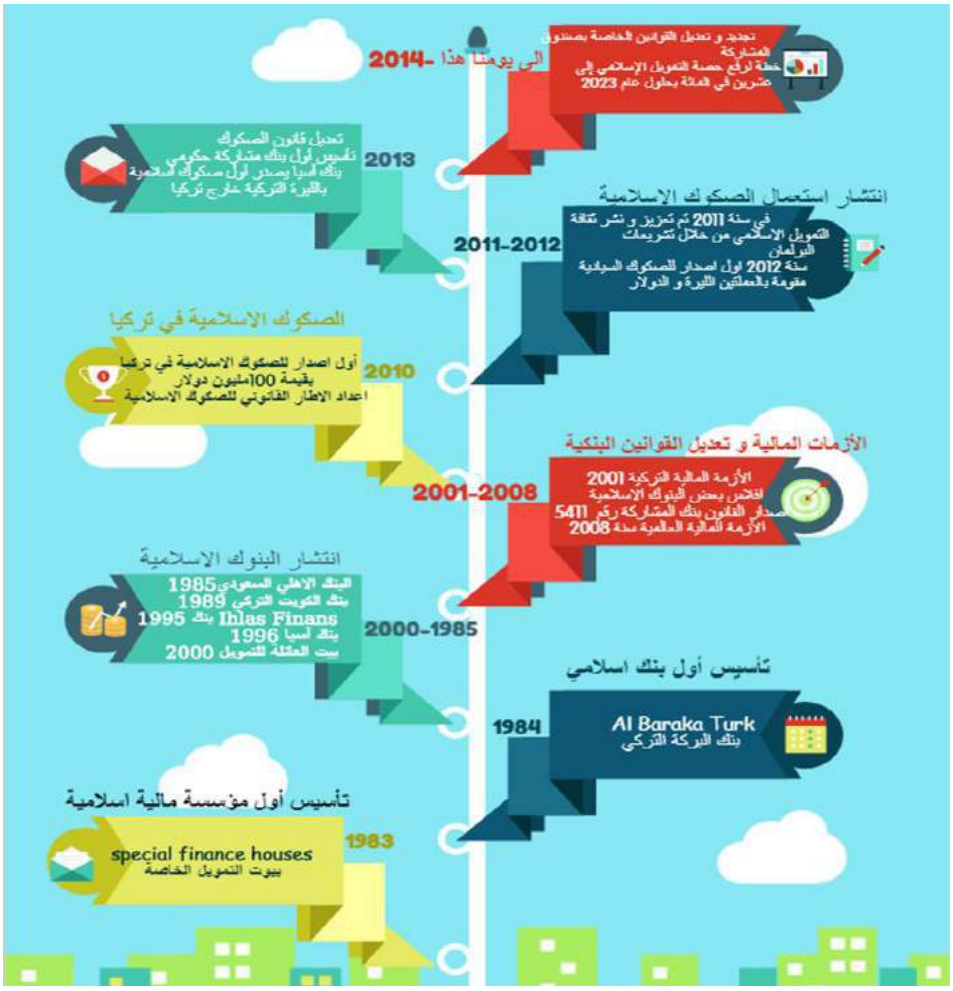
من الشكل أعلاه نلاحظ ارتفاع خسائر البنوك الحكومية و ذلك نتيجة للارتفاع الكبير في معدلات الفائدة من جهة و الانخفاض الحاد في الاحتياطات من العملات الأجنبية و الذهب الى جانب ارتفاع عدم فعالية القروض البنكية الذي أصبحت مساوية ل 20% سنة 2001 بينما كانت أقل من 3% سنة 1995.

2- تطور القطاع المصرفي الإسلامي في تركيا:

بدأت بعض المؤسسات المالية التي تسمى (Special Finance Houses) وبالتركية (zel Finans Kurumu) بتقديم خدمات الصيرفة الإسلامية في عام 1980. إلا ان العام 2001، وهو العام الذي شهد الأزمة المالية التركية، أصبح علامة فارقة في تاريخ هذه الصناعة حيث ومنذ ذلك التاريخ شهدت مؤسسات الصيرفة

الإسلامية أو ما يطلق عليها في تركيا (بنوك المشاركة) معدلات نمو غير مسبوقة حيث بات معدل النمو السنوي لأصولها 40 في المائة وعمليات التمويل 53 في المائة وودائعها 40 في المائة (وفقا لبيانات جمعية بنوك المشاركة التركية). إلا ان التاريخ المفصلي في عمر هذه الصناعة هو إقرار قانون بنوك المشاركة رقم 5411 في 1 نوفمبر (تشرين الثاني) 2005 من قبل السلطات الإشرافية، حيث جاء هذا القانون متناغما مع قواعد الشريعة الإسلامية التي تحكم عمل هذه الصناعة فنص على جواز فتح حسابات جارية بدون فوائد تحت مسمى «special current accounts». كما أباح لبنوك المشاركة استقبال الودائع وفق عقد المضاربة تحت مسمى profit-and-loss participation accounts أما بالنسبة للتمويل فيتم عن طريق المرابحة والإجارة المنتهية بالتمليك والمشاركة. وتوجهت البنوك الحكومية التركية في الفترة الأخيرة إلى فتح فروع للمعاملات الإسلامية لتلبية الطلب المتزايد على المعاملات الإسلامية من قبل المواطنين الأتراك. ما أدى الى زيادة نشاطها و حجم أصولها و ودائعها وذلك عقب الأزمة الاقتصادية لسنة 2001 كما هو ممثل في المنحنى 3،2. ورأى خبراء اقتصاديون أن «النظام والقوانين الجديدة في تركيا، تُشجّع على إنشاء البنوك الإسلامية، خصوصاً بعد أن أثبتت أنها أقل البنوك تأثراً وتضرراً بعد الأزمة المالية العالمية عام 2007، لأنها لا تعتمد على الفائدة أو المنتجات المستقبلية فسجلت نموا كبيرا افي سنة 2015 قدر ب 21.5% و لا يزال يرتفع.

الشكل (4) : تطور التمويل الإسلامي في تركيا



المصدر: من اعداد الباحث.

المنحنى 2: حجم أصول بنوك المشاركة في تركيا **المنحنى 3:** حجم الودائع في بنوك المشاركة التركية



المصدر: Mustafa Dereci Group Manager Kuveyt Turk Participation Bank

3- المؤسسات الصغيرة والمتوسطة وفعالية التمويل الإسلامي

أ- واقع المؤسسات الصغيرة و المتوسطة في تركيا

ووفقاً للتشريعات ذات الصلة، تُعرّف المشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم على أنها مؤسسة توظف أقل من 250 شخصاً في السنة، ولا يتجاوز عائد مبيعاتها السنوية الصافية أو ميزانيتها العمومية 40 مليون ليرة تركية. ومع ذلك، يمكن ادراج الشركات التي يقل عدد موظفيها عن 250 شخصاً دون الأخذ بمعايير للحجم المالي (صافي المبيعات السنوية أو قيمة الميزانية العمومية) ضمن المؤسسات الصغيرة ومتوسطة الحجم.

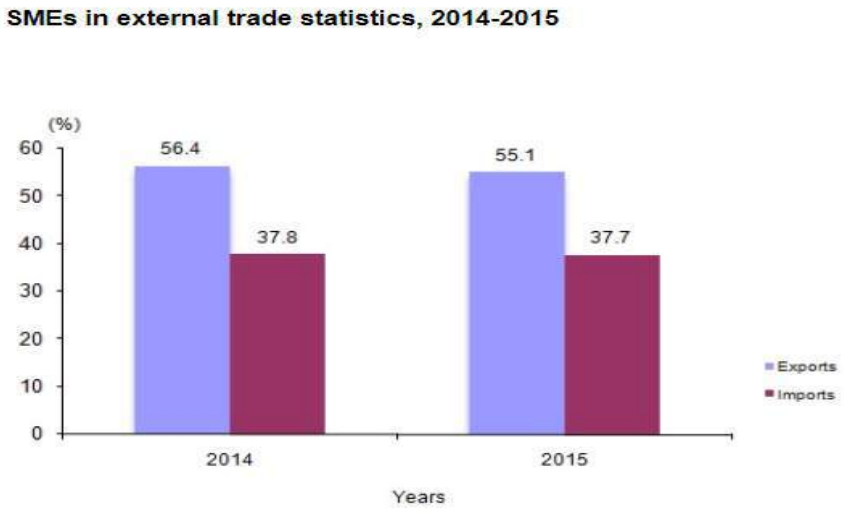
المنحنى 4: المؤشرات الأساسية للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة في تركيا



المصدر: Turkish statistical Institute

من المنحنى 4 نلاحظ أن الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم تمثل 99.8٪ من إجمالي عدد الشركات ، و 73.5٪ من العمالة ، و 54.1٪ من الأجور والرواتب ، و 62٪ من إجمالي الأعمال ، و 53.5٪ من القيمة المضافة بتكلفة عوامل ، و 55٪ من إجمالي الاستثمار في السلع الملموسة في عام 2015 و هذا بناء على ما أقره تقرير للمركز الاحصائي التركي. كما ذكر في نفس التقرير أن عدد المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الناشطة في قطاع الصناعة والخدمات يتجاوز المليونين والنصف مؤسسة مما يجعلها عمود الاقتصاد التركي.

المنحنى 5: مساهمة المؤسسات الصغيرة و المتوسطة في التجارة الخارجية.



المصدر: Turkish statistical institution

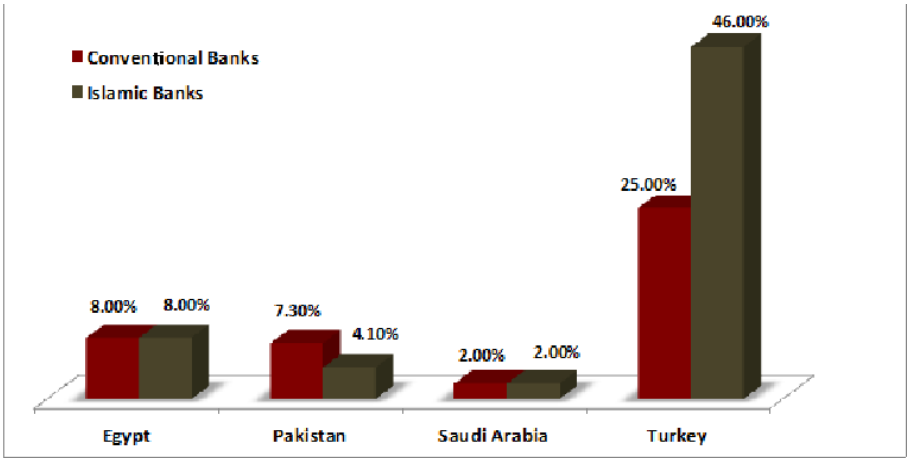
من المنحنى 5 يتبين لنا أن المؤسسات الصغيرة و المتوسطة قد ساهمت ب 56% من نسبة الصادرات الكلية سنة 2014 و تراجعت نسبيا في 2015 حيث قدرت ب 55%، أما بالنسبة للواردات فقد استوردت حوالي 37% من اجمالي الواردات في كل من 2014 و 2015.

ب- حجم التمويل الإسلامي للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة في تركيا

نظرا لكون المؤسسات الصغيرة والمتوسطة مركز قوة الاقتصاد التركي، ونظرا لإفلاس العديد من هذه المؤسسات نتيجة الأزمة الاقتصادية لسنة 2001، بالإضافة الى مخلفات أزمة 2008 التي بينت قابلية البنوك الإسلامية لمواجهة و التصدي لهذه الازمات المالية نظرا لعدم تعاملها بمعدلات الفائدة، صار التوجه لتمويل هذه المؤسسات من طرف بنوك المشاركة أمرا مستحبا و يميل اليه العديد مع العلم أن أغلب الأتراك مسلمين و المنحنى 07 يوضح أهمية التمويل الإسلامي لهذا النوع من المؤسسات.

و أهم ما يمكن ملاحظته أن تركيا تتصدر كل من مصر، باكستان، و السعودية فيما يخص تقديم التمويل للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة بنوعيه التقليدي و الإسلامي، الا أن البنوك الإسلامية هي الأكثر استقطابا بحيث توفر نسبة 46% من اجمالي التمويل مقابل 25% التي تمثل القروض التي تمنحها البنوك التقليدية مقابل معدلات فائدة.

المنحنى 7: تمويل المؤسسات الصغيرة و المتوسطة (مقارنة بين البنوك الإسلامية و البنوك التقليدية)



المصدر: تقرير مشترك بين البنك الدولي و بنك التنمية الإسلامي سنة 2016.

المحور الثالث: الدراسة القياسية حول فعالية التمويل الإسلامي للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة في ظل الأزمات المالية:

1- متغيرات النموذج

للإجابة عن الاشكالية المطروحة تم اختيار مجموعة من المتغيرات استنادا للدراسات السابقة و الواقع الاقتصادي التركي وهي عبارة عن سلاسل زمنية فصلية (من جوان 2009 الى مارس 2017) تم تجميعها من خلال احصائيات كل من البنك المركزي التركي ومركز الاحصائيات، وهي كالتالي:

ibd : (Islamic Bank Deposit):إجمالي ودائع البنوك الإسلامية كمؤشر للتمويل الإسلامي.

Sukuk: الصكوك الإسلامية

Sme Va: (Sme's value added)القيمة المضافة في الناتج المحلي الكلي للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة.

Ipi: (Industial production) الإنتاج الصناعي للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة (كونه sme تمثل 99% من اجمالي المؤسسات المنتجة)

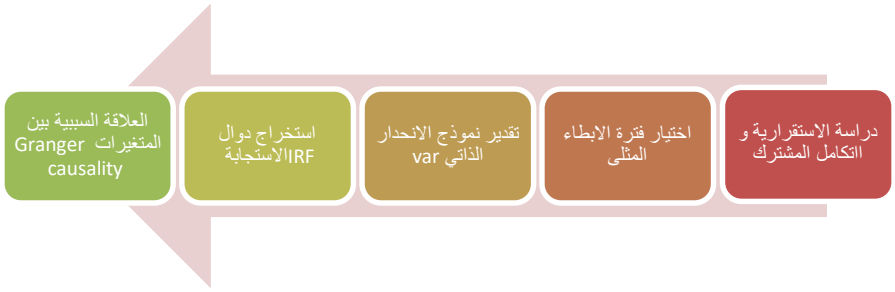
i : (intrest rate) معدل الفائدة للبنوك التقليدية أحد أهم مسببي الأزمة المالية.

GDP: نمو الناتج المحلي الخام

2- نموذج الدراسة

عندما لا نكون واثقين ان المتغير في النموذج يوصف انه خارجي، كل متغير يجب ان يعامل متناظر، مثالا على ذلك السلسلة الزمنية y_t التي تتأثر بالمتغيرات الحالية والمتغيرات السابقة لـx_t وآنيا السلسة الزمنية x_t تكون سلسلة تتأثر بالقيمة الحالية والقيم المحددة سابقا للسلة الزمنية y_t . ولعل أهم ميزات نماذج أشعة الانحدار الذاتي VAR أنها تقدم لنا جملة من التداخلات بين المتغيرات وتأثرها بمختلف الصدمات التي يواجهها النموذج، وبالتالي السماح بقياس الأثر المفاجئ في ظاهرة معينة على باقي المتغيرات، ومقارنة هذه الآثار مما يمكننا من استخلاص النتائج.[150] و تتمثل مراحل نموذج VAR في الشكل رقم ( )

الشكل (5): مراحل نموذج VAR



المصدر: من اعداد الباحث.

3- نتائج الاختبارات و بناء النموذج

أ- اختبار استقرار السلاسل الزمنية (ADF)

يعتبر اختبار جذر الوحدة أهم خطوة لمعرفة أي من النماذج الممكن انتهاجها من خلال اختبار استقرارية السلاسل الزمنية

للمتغيرات و تتمثل اختبار ديكي فولر المعزز ADF[151] في الجدول التالي:

الجدول (2): نتائج اختبار ديكي فولر المعزز ADF

المتغيرات	اختبار ADF عند المعادلة الثانية (بقاطع و ثابت)			النتائج
	عند المستوى	عند الفرق الأول	عند الفرق الثاني	
Va Sme	0.7103	0.0001	-	كل المتغيرات مستقرة
IPi	0.6795	0.0000	-	عند المستوى ما عدا

GOSSÉ, Jean-Baptiste et GUILLAUMIN, Cyriac. Christopher A. Sims et la représentation VAR. 2011[150]

[151] Dickey and Fuler (1979,1980) ابتكر طريقة لاختبار لعدم استقرار السلسلة الزمنية. لاختبار لعدم الاستقرار مرادف لاختبار وجود جذر الوحدة. ديكي فيلر وسع الطريقة باقتراح تعديل للاختبار ليتضمن متباطئات اضافية للمتغير التابع من اجل التخلص مت الارتباط الذاتي. طول المتباطئات في الحالات الثلاث.

Idp	0.4432	0.0000	-	GDP فهو مستقر عند
Sukuk	0.9603	0.0000	-	المستوى
i	0.5417	0.0000	-	
GDP	0.0147	-	-	

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات eviews 9

بمقارنة احتمال القيمة المحسوبة مع القيمة الحرجة α=0.05 نستنتج أن جميع القيم المحسوبة لكل المتغيرات أكبر من القيمة الحرجة α و بالتالي قبول الفرضية العدمية أي أن السلسلة غير مستقرة عند المستوى (وجود جدر وحدة) و بعد اخضاع سلسلة الفروقات الأولى لنفس الاختبار أصبحت هذه السلاسل مستقرة ما عدا لمعدل النمو GDP فإن السلسلة مستقرة عند المستوى لأن P=0.0147 <α=0.05.

ب- اختبار التكامل المشترك

تتمثل الخطوة التالية في اختبار وجود علاقة توازنية طويلة الأجل بين المتغيرات بواسطة اختبار التكامل المشترك. ويعد اختبار (Juselius and Johansen) من أهم اختبارات التكامل المشترك في حالة وجود اكثر من متغيرين في النموذج، والذي يستخدم طريقة الإمكان الأعظم ذات المعلومات الكاملة (Likelihood FIML) Maximum Information Full).

الجدول (3): نتائج اختبار التكامل المشترك ل Johanson

Unrestricted Cointegration Rank Test (Maximum Eigenvalue)

Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Max-Eigen Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None	0.347303	36.26454	40.07757	0.1264
At most 1	0.264463	26.10817	33.87687	0.3142
At most 2	0.227102	21.89667	27.58434	0.2257
At most 3	0.145117	13.32717	21.13162	0.4226
At most 4	0.090970	8.107091	14.26460	0.3679
At most 5	0.010243	0.875115	3.841466	0.3495

Max-eigenvalue test indicates no cointegration at the 0.05 level

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات eviews 9

من خلال نتائج اختبار جوهانسن نستنتج عدم وجود تكامل مشترك بين متغيرات الدراسة، حيث أشارت إلى عدم وجود معادلة متكاملة على نحو مشترك عند مستوى معنوية 5%. (كل الاحتمالات prob أكبر من 5%)

ج- تحديد فترة الابطاء و تقدير دوال الاستجابة الدفعية

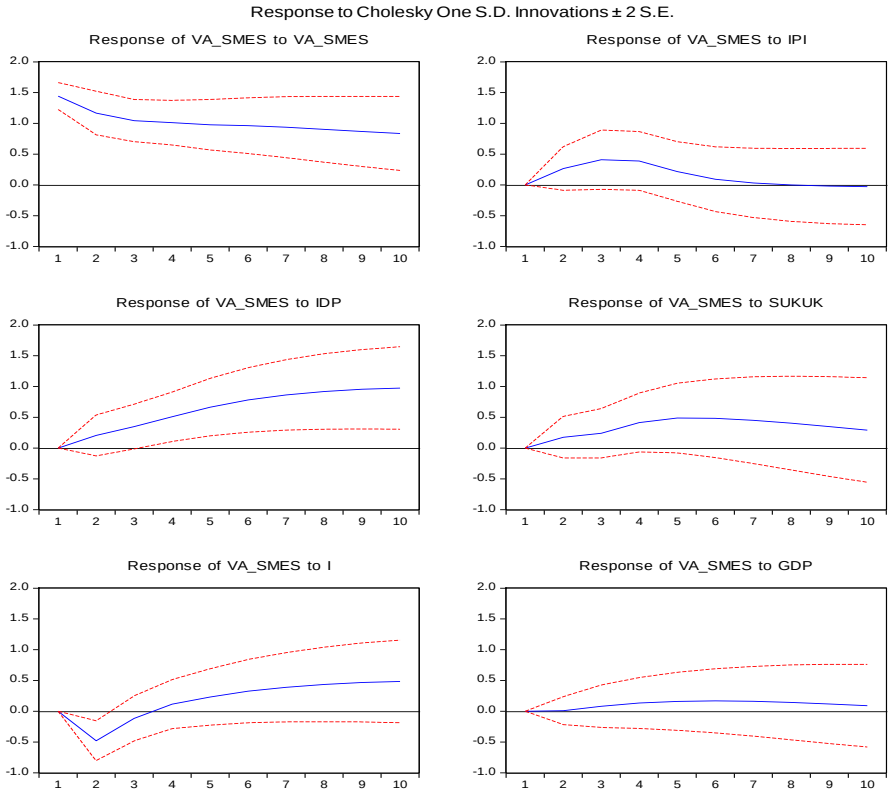
كشفت نتائج الجدول 2 و 3 أنه المتغيرات مستقرة عند I(0) و I(1) و لا يوجد تكامل مشترك بينها، بالتالي يمكن تطبيق نموذج شعاع الانحدار الذاتي لتحليل العلاقة قصيرة الأجل بين متغيرات الدراسة. إضافة إلى أنه من أجل تحديد فترة التأخير المناسبة لنموذج الدراسة اعتمد الباحث على أدنى قيم لمعايير(SCHWARZ) (AKAIKE) ، و التي أفضت إلى اختيار فترة التأخير المناسبة و المساوية ل2.

- **دوال الاستجابة الدفعية IRF**

يتم تقدير دوال الاستجابة من خلال نموذج VAR فهي تفيد في دراسة التفاعل بين المتغيرات في نموذج الانحدار الذاتي. هذه الدوال تمثل ردة فعل المتغيرات للصدمات التي يتعرض لها النظام. عادة لا يكون واضح أي

الصدمات ذات الصلة لدراسة مشكلة اقتصادية محددة. لذلك تستخدم المعلومات الهيكلية لدراسة مشكلة اقتصادية محددة. نماذج الانحدار الذاتي الهيكلية وتقدير نبض الاستجابة يناقش بتوسع في التكامل المشترك

الشكل (5): دوال الاستجابة الدفعية IRF



المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات eviews 9

من خلال الشكل أعلاه نلاحظ أن استجابة المؤسسات الصغيرة و المتوسطة لصدمات كل من التمويل الإسلامي (البنوك الإسلامية و الصكوك الإسلامية)، التضخم و تقلبات أسعار الفائدة معنوية على العموم و متصاعدة و ذلك خلال عشر سنوات المحددة في دراسة الاستجابة الدفعية، حيث تستجيب Sme استجابة معنوية موجبة لتمويل البنوك الإسلامية idp لتبلغ أقصاها خلال السنة االعاشرة ب 1، و منه نستنتج أن تأثير التمويل الإسلامي على أداء المؤسسات الصغيرة و المتوسطة في تركيا يكون معنوي في الأجلين القصير و الطويل و بصفة متزايدة. أما بالنسبة للصكوك الإسلامية فكان تأثير صدماتها موجبا على Sme لكن يتناقص نسبيا بعد السنة الخامسة أين كان يقدر ب 0.49 ليصبح 0.29 فقط في السنة العاشرة.

أما بالنسبة لمعدل الفائدة i (معدل الفائدة للبنوك التقليدية)، تستجيب sme استجابة معنوية سالبة من السنة 1 إلى غاية منتصف السنة الثالثة (0.48- في السنة الثانية) لتصبح استجابة موجبة إلى غاية نهاية السنة 10.

د- تحليل السببية Granger causality:

من مميزات نموذج *VAR* انه يمكن تطبيق اختبارات السببية. السببية في الاقتصاد مختلفة في معناها عن السببية في أي استعمالات أخرى. تشير الى مقدرة متغير بالتنبؤ (وبذلك يسبب) للمتغير الآخر. نفترض ان هناك متغيرين

y_t, x_t يؤثران كل منهما على الآخر بمتباطئة موزعة. *Granger(1969)* طور اختبار بسيط لتعريف السببية كما يلي: المتغير y_t يقال انه يسبب x_t *Granger*. اذا كانت x_t , يمكن ان يتنبأ بها باستخدام القيم المتباطئة للمتغير y_t .

و تتمثل نتائج اختبار جرانجر للسببية في الجدول رقم 4 كما يلي:

الجدول 4 : نتائج اختبار السببية

المتغيرات			P	النتائج
Idp	اتجاه السببية		0.0852	بما أن الاحتمالات أقل من 10% اذ التمويل الإسلامي (Idp و sukuk) تؤثر على القيمة المضافة ل Sme
sukuk	⟸	Va sme	0.0611	
i			0.0010	
Idp	اتجاه السببية		$2*10^{-5}$	الاحتمالات أقل من 10% و 5% اذن التمويل الإسلامي يؤثر على مستوى الإنتاج الصناعي Ipi و حتى المؤسسات الصغيرة عند زيادة أدائها سيزيد مستوى الإنتاج كنتيجة حتمية.
sukuk	⟸	Ipi	0.0027	
i			0.0129	
Sme			$2*10^{-6}$	
Sme		Gdp	0.0765	الاحتمالات أقل من 10% مما يعني أن كل من معدل الفائدة i و القيمة المضافة لsme يؤثران على GDP
i	⟸		0.0399	

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات eviews 9

د- تفسير أهم النتائج:

من خلال جدول السببية نلاحظ أن هناك جدوى و فعالية في الخدمات المصرفية الاسلامية للشركات الصغيرة و المتوسطة في تركيا و يظهر هذا جليا من خلال تأثير كل من الصكوك و أصول البنوك الاسلامية على sme ، يمكن ايضا ان تتكامل صيغ التمويل الاسلامي للتحقيق ارباحا اضافيه لا تتحقق عند تطبيق كل صيغة منفردة ، كما أبرزت النتائج على الدور الكبير الذي تلعبه sme في الرفع من الناتج الخام الداخلي هذا من خلال الدور الذي تلعبه في تنشيط الاقتصاد و تحقيق فرص عمل و القضاء علي الفقر.

كما أشارت النتائج إلى أنّ هناك تأثير لمعدل الفائدة على الناتج الداخلي الخام حيث انّ هناك علاقة عكسية بين الاستثمار الذي يعتبر محرك الاقتصاد كما أن معدل الفائدة يؤثر على sme لكن برفع معدل الفائدة الأموال تسير باتجاه واحد من أصحاب العجز إلى أصحاب الوحدات التى تفرض بفائدة و بالتالي تصبح عبئ على الالصناعات الصغيرة و المتوسطة و حتى تكون هناك كفاءة في التمويل و هو العقبة التي تعاني منها sme يجب أن يكون مرتبط بالنشاط الاقتصادي الحقيقي و هو الأمر الذي يحققه التمويل الاسلامي القائم على المشاركة في الربح و الخسارة ،لكن ألية معدل الفائدة تجعل الاقتصاد المالي يتقدم بمتتالية هندسية بينما الاقتصاد الحقيقي بمتتالية حسابية مما ينتج عن تراكمات معدل الفائدة أزمة مالية.

الخاتمة و التوصيات :

تمثل المشروعات الصغيرة و المتوسطة العمود الفقري لأي اقتصاد في العالم حيث أثبتت النتائج أن هناك جدوى و فعالية للخدمات المصرفية بمختلف صيغها في تمويل sme بتركيا لكن هناك حاجة الى المزيد من

التعديلات التشغيلية و الاستراتيجية لمساعدة البنوك الاسلامية على استهداف المؤسسات الصغير و المتوسطة بشكل أكثر فعالية في تركيا و البلدان الأخرى، حيث يجب أن تشمل هذه التعديلات توسيع دائرة التمويل الاسلامي لشمل الخدمات المصرفية عبر الانترنت و ادخال عنصر التكنولوجيا مع وضع الية لتقييم المخاطر و لعل أهم ما هدفت اليه هذه الدراسة هو معرفة مدى فعالية قطاع التمويل الإسلامي في تمويل الاقتصاد من خلال تمويل المؤسسات الصغيرة و المتوسطة و تمثلت أبرز النتائج و التوصيات فيما يلي.

- ✓ **النتائج**

1- تبدو أهمية صيغ التمويل الإسلامي، في قدرتها على تحقيق العدالة بين طرفي المعاملة، بحيث يحصل كل طرف على حقه، بدلا من نظام الإقراض بالفوائد الذي يضمن حق صاحب القرض عادة على حساب المقترض، كما تضمن هذه الأدوات استخدام التمويل المتاح في مشروعات تنمية حقيقية تفيد المجتمع. إضافة الى حرص التمويل الإسلامي على الربط بين الأرصدة المالية والأرصدة الحقيقة وعلى رفض اعتبار النقود أرصدة في حد ذاتها

2- تتمثل أهم مزايا التمويل الإسلامي هو مساهمته في توفير رؤوس الأموال وتدعيم القدرة التمويلية اللازمة sme الضرورية لإنتاج السلع والخدمات المساهمة في تحقيق العدالة في توزيع الثروة، القضاء على البطالة وانشاء وتوفير فرص العمل، القضاء على الفقر

- ✓ **التوصيات:**

لتعزيز قدرة التمويل الإسلامي فى تنمية المشروعات الصغيرة والمتوسطة، يتطلب العمل في الاتجاهات التالية:

1- دعوة البنوك المركزية في الدول الإسلامية إلى تبني تنشيط دور صيغ التمويل الإسلامي وأنشطتها وتشجيع إنشاء بنوك وشركات متخصصة للتمويل بصيغ التمويل الإسلامي

2-العمل على توفير تشريعات وقوانين أو أطر تنظيمية تعمل على الاستفادة من صيغ التمويل الإسلامي في تمويل المشروعات.

3-تشجيع إقامة مؤسسات اسلامية عامة أو خاصة تعنى لضمان مخاطر التمويل بالصيغ الاسلامية للمشروعات وخاصة الصغيرة والمتوسطة -والتي تعاني في كثير من الأحيان صعوبات في الحصول على قروض من المصارف التجارية دون توفير كفالة شخصية- لتحفيز وتشجيع المصارف والمؤسسات المالية لتفعيل تلك الصيغ.

4-تغيير منهج العمل المصرفي التقليدي إلى مناهج أكثر حداثة تعمل على تنويع أساليب التمويل وتوجيهه نحو القطاعات الإنتاجية والاستثمار في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

قائمة المراجع

- **المراجع باللغة الانجليزية**

1- Aygagari meghana and thorsten beck and asli demigruc kut, small and medium entreprise across the global :a new database word bank policy research,workingpaper 3127,august,200.

2- Aysan, A. F., Disli, M., Ng, A., & Ozturk, H. (2016). Is small the new big? Islamic banking for SMEs in Turkey. *Economic Modelling*, *54*, 187-194.

3- Hussein Elasrag,activating the role of islamic finance in the development of small and medium entreprise ,MPRA paper.

4- Joint, W. B. I. D. B. (2015). LEVERAGING ISLAMIC FINANCE FOR SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES (SMEs).

- **المراجع باللغة العربية**

1- أبو عبد الله محمد بن إدريس الشافعي، الأم، دار الفكر، القاهرة، ط3، ج3، 1403هـ / 1983م.

2- برنامج أساليب الاستثمار الإسلامي في المجالات المصرفية والتجارية، متاح فى:
www.mcca.com.au/docs/Sharia INfo.doc

3- الرملي، نهاية المحتاج إلى شرح المنهاج في الفقه على مذهب الإمام الشافعي.

4- الدعاس،عبد الله أحمد عبد الله،دور المصارف الاسلامية في تمويل المؤسسات الصغير و المتوسطة في الأردن،مجلة الزرقاء للبحوث و الدراسات الانسانية،مجلد 14،العدد 2:(2014)

5- صلاح بن فهد شلهوب،صناعة التمويل الاسلامي و دورها في التنمية،جامع الملك فهد للبترول و المعادن،01 جوان 2008،عن الموقع:
www.faculty.kfupm.edu.sa/IAS/shalhoob/research.htm

6- الغريب ناصر، أصول المصرفية الإسلامية وقضايا التشغيل، دار أبوللو للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 1417هـ / 1996 م.

7- محمد الزحيلي، التمويل الاقتصادي: عقد السلم والاستصناع في الفقه الإسلامي، دار المكتبي للطباعة والنشر، دمشق - سورية، ط1، 1418هـ / 1998م.

8- محمد البلتاجي ،صيغ مقترحة لتمويل المنشآت الصغيرة والمعالجة المحاسبية لصيغة المشاركة المنتهية بالتملك،

KÜLTÜREL MİRASIN TURİZMDE KULLANIMI VE EKONOMİK ÖNEMİ; KONYA ÖRNEĞİ

Bünyamin ÖZLÜ

Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Ana Bilim Dalı
Ozlubunyamin@gmail.com

Doç. Dr. Ceyhun Can ÖZCAN

Necmettin Erbakan Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Ana Bilim Dalı
Ccozcan@erbakan.edu.tr

Öz

Son zamanlarda turizm hareketinin ulusal ve uluslararası düzeyde değişimler göstermeye başlamasıyla birlikte turizm faaliyetine katılan insanlar arasında da yeni ve farklı özelliklere sahip yerleri görme arzusu ön plana çıkmış ve bu turistik değerlerin olduğu alanlara doğru bir yönelim başlamıştır. Bu noktadan hareketle, bu çalışmada tarihin birçok evresine tanıklık eden ve bünyesinde birçok kültürel miras barındıran Konya ilinin kültürel miras varlıklarının ortaya konulması ile bu değerlerden elde edilen ekonomik kazançların belirlenebilmesi amaçlanmıştır. Çalışmanın ana kaynağını Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ile Konya İl Kültür Turizm Müdürlüğünden elde edilen veriler oluşturmaktadır. Araştırma kapsamında en fazla ziyaretin Mevlana Müzesine yapıldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelime: Kültürel Miras, Turizm Ekonomisi, Konya

USE OF CULTURAL HERITAGE IN TOURISM and ECONOMIC IMPORTANCE; CASE OF KONYA

Abstract

Recently,as the tourism movement has begun to show changes at national and international level, the desire to see new and different places has come to the forefront among the people participating in tourism activities and a trend towards the areas where these touristic values have begun. In this context, it is aimedto determine the cultural heritage assets of Konya province, which has witnessed many stages of history and contains many cultural heritage assets inside and the economic gains obtained from these values.The main source of this study is the data obtained from the Turkey Statistical Institute and Konya Provincial Directorate of Culture and Tourism. It is concluded that the most visits were made to Mevlana Museum.

Keywords: Cultural Heritage, Tourism Economics, Konya

1. Giriş:

Turizm sektörü günümüzde çok fazla sayıda etkileşimin bir arada kullanıldığı, kendine has özellikleri olan ve aynı zamanda milyonlarca sayıda insanın

katılımıyla gerçekleşen bir kitle hareketi haline dönüşmüştür (Dinç ve Özlü, 2018:51). Özellikle gelişen teknoloji, ulaşım imkânları ve bilgi edinme yolları ile birlikte artık insanlar dünyanın her yerine seyahat edebilir hale gelmiş veya seyahat etmek istediği yer ile ilgili bilgileri önceden temin eder hale dönüşmüştür (Garda vd., 2017:29). Bu durum turistik hizmet sunma isteği içerisinde olan ülkeleri sektörel bazda, farklı ve kendine özgü çekicilik özelliği olan ürünler üzerine yöneltmiş ve bu turistik değerleri pazarlama çabası içerisinde bırakmıştır (Göğebakan, 2015:52). Bununla birlikte turizm sektörü kapsamında yapılan düşük oranda ithalat ile kısa zamanda döviz arzının etkilenmesi, yüksek oranda katma değer oluşturulması, bölgeler arası dengesizliği gidermesi (Ünlüönen vd., 2018:44) gibi faktörler ile turizm faaliyetlerinin on iki aya yayılmasına yönelik gerçekleştirilen çalışmalar (Akıncı ve Kasalak, 2016: 167) sektörü tüm ülkelerin odak noktası haline getirmiştir (Demir vd., 2017:3). Türkiye açısından bakıldığında, 2023 Türkiye Turizm Stratejisi kapsamında, turizm faaliyetlerinin ülkenin tüm bölgelerinde yaygınlaştırılması ve çeşitlendirilmesinin hedef olarak benimsenmesi bu durumunun göstergesinin bir sonucudur (Sezer, 2017:175). Bununla birlikte, özellikle gelişmekte olan ülkeler başta olmak üzere tüm ülkeler alternatif turizm türlerinin geliştirilmesine ve yaygınlaştırılmasına yönelik ar-ge çalışması içerisine girerek turizm sektöründen ekonomik anlamda daha fazla gelir elde etme arzusu taşımaktadırlar (Soyak, 2013:1). Öte yandan Dünya Turizm Örgütü verilerine göre, alternatif turizm türleri içerisinde, kültür turizmi yüksek oranda gelişme göstermekte olup bununla birlikte bu gelişmenin aynı düzeyde devam edeceği yine Dünya Turizm Örgütünün öngörüleri arasında yer almaktadır (Uygur ve Baykan, 2007:32). Bu öngörünün oluşmasında ise insanların gelir durumlarının ve çalışma saatlerinin iyileşmesine bağlı olarak turizm sektöründen beklentilerinin farklılaşması, değişik yerleri görme ve bu yerler hakkında bilgi sahibi olma arzusu ile kültürel anlamda keşif yapma isteği içerisinde olmaları ve bu durumun oluşmasında artan eğitim düzeylerinin etkisinden kaynaklanmakta olduğu söylenebilir.

Kültür turizmi kavramı, ilk kez 1980'li yılların başında Avrupa Komisyonu tarafından Avrupa Birliği'nin kültürel kimliğini ve kültürel mirasını ortaya çıkarmak amacıyla kullanılmıştır (Şengül, 2017:22). Oysa insanlar ilk çağlardan başlayarak gerek bilinmeyeni bilme gerekse farklı yerleri görme ve tanıma içgüdüsü ile dini, ticari, sanatsal vb. gibi birçok düzeyde kültürel seyahatler gerçekleştirmişlerdir (Çulha, 2008:1828-1829). Bununla birlikte alternatif turizm türleri içerisinde yer alan ve kaynağını kültürel değerlerden alan kültürel miras turizmi, kalıtsal, çevresel ve sosyo-kültürel varlıkların kullanımına dayanan ekonomik bir faaliyet şeklinde ifade edilmektedir (Binoy, 2011:100). Bir başka tanımda bir ülkeyi diğer ülkeden farklı kılan eserleri görmek için yapılan seyahatler (Atak vd., 2017:1397) olarak tanımlanan kültürel miras turizminin önemi ve değeri her geçen gün artmaktadır (Aas vd., 2005:28). Kültürel miras turizminin gelişmesinde; yerel ekonomileri canlandırması, bölgeler arası kalkınmaya yüksek oranda etki etmesi, sahip olduğu kendine özgü değerlerle bölgeye turist çekmesi ve kültürel varlıkların yıkımlara karşı korunmasını sağlaması vb. gibi unsurlar etkili olmuştur (Kayserili, 2016:266). Kültürel miras turizmi farklı değerleri bünyesinde barındırmaktadır. Bu değerler tarihsel, mitolojik, çevresel, mimari, sanatsal, özgün ve ekonomik değer şeklinde sınıflandırılabilir (Gündüz, 2016:6-7). Bununla birlikte geçmişin değerini incelemek, yalnızca kültürel miras amaçlı seyahatlere katılanlar için değil (Rouhi, 2017:7110) aynı zamanda bölgeye kattığı hareketlilik ve canlılık, sosyal ve kültürel etkileşim, istihdama ve

ekonomiye olan etkisi gibi unsurlar ile bölge halkı içinde oldukça önem teşkil eden bir durum olmuştur (Eröz vd.,2017:131).

Son zamanlarda kültürel miras turizmin yarattığı ekonomik, sosyal ve kültürel etkiler, özellikle ülke ekonomilerinde ve uluslararası ilişkilerde oldukça önemli sonuçlar doğurmakta ve doğurmaya da devam etmektedir (Giritlioğlu ve Avcıkurt, 2010:75). Dünya Turizm Örgütü (UNWTO)'nün yayınladığı Kalkınmada Sürdürülebilir Turizm Üzerine Müzakere Belgesi (2017)'de uluslararası seyahatlerin %40'nın kültürel turizm amaçlı olduğu bununla birlikte kültür turizmi amaçlı gelen ziyaretçilerin diğer turistlere kıyasla %80 oranında daha fazla para harcayarak milli gelire katkı sağladığı ifade edilmiştir (Canbolat, 2017:19). Kültürel miras değerleri, bulunduğu bölge açısından kültürel, fiziksel ve sosyal gelişim için ekonomik bir gelir kaynağı olarak görülmektedir (Kuşçuoğlu ve Taş, 2017). Bu bağlamın oluşmasında kültürel değerlerin sadece bulunduğu yöreye özgü olması, alternatifinin olması veya çok az olması, bununla birlikte insanlarının kültürel miras değerlerinin bulunduğu yörede yaşadığı turistik deneyimi başka bir bölgede aynı düzeyde yaşayamaması önemli düzeyde etkili olmuştur.

Bu noktadan hareketle bu çalışma da, birçok kültürel mirası bünyesinde barındıran Konya ilinin kültürel miras varlıklarından bir kısmına değinilerek, bu değerlerden elde edilen ekonomik kazançların ne düzeyde olduğunun ortaya konulması amaçlanmıştır. Bu kapsamda çalışmada öncelikle kültürel miras turizmine ve kültürel varlıkların ekonomik önemi konularına değinilmiş, daha sonra ise konya ilinin kültürel değerlerine yönelik bir durum analizi yapılmıştır. En son olarak genel bir değerlendirme yapılarak bölgede kültürel miras varlıklarının turizme kazandırılmasına yönelik önerilerde bulunulmuştur.

2. Kuramsal Çerçeve

Kültür kavramı, kültürel miras turizminin temelini oluşturmakla birlikte, bir ülkeyi diğer ülkelerden farklı kılan değerlerinin bütününü ifade etmektedir. Bu değerler toplumların kendilerine özgü yaşama şekilleri, gelenek ve görenekleri ile inanç biçimi gibi unsurları kapsamakta ve yine o topluma ait olan sanatsal ve kültürel değerlerinin tamamını kapsamaktadır (Atak vd., 2017:1397). Bununla birlikte kültür kavramının temel özelliğinden dolayı, insanların birçoğu kendi kültürünün dışında yer alan farklı kültürlere de ilgi duymakta ve bu kültürleri yakından görmek ve tanımak amaçlı seyahat faaliyetleri gerçekleştirmektedir. Bu seyahatler ise kültür turizminin bir alt dalı olan ve insanların eski sanat eserlerini, tarihi yapıları ve o bölgeye özgü kalıntıları görme, araştırma ve deneyim kazanma vb. amaçlı gerçekleştirdikleri seyahatleri ifade eden kültürel miras turizmi içerisinde yer almaktadır (Kızılırmak ve Kurtuldu, 2005:102). Kültürel miras turizmi, doğa koşullarına bağlı kalmadan turizmi tüm yıla yayarak sektöre yeni bir ivme kazandırmak, ülkenin kültürel değerlerini yerli ve yabancılara tanıtmak ve yine bu değerleri koruyarak geçmişe ve geleceğe sahip çıkmak adına bulundu bölgelinin halkına ve yerel yönetimlerine önemli düzeyde avantajlar sağlamayı kendisine ilke edinmiş bir alternatif turizm türüdür (Emekli, 2006:54). Öte yandan kültürel miras turizmi değerini kültürel miras niteliği kazanmış dini ve tarihi mekânlar ile varlık ve olaylardan alırken kültür turizmi yaşayan kültürleri de içerisine alması kapsamında kültürel miras turizminden farklılık göstermektedir. Bir diğer farklılık ise kültürel miras turizminin doğal miras kaynaklarını da içermesidir. Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Örgütü'nün (UNESCO) 1972 yılında Paris'te

toplanan 17. Genel Konferansı'nda kültürel miraslar; anıtlar, sit alanları ve tarih, sanat ve bilim bakış açısından olağanüstü evrensel değere sahip olan binalar grubu olarak sınıflandırılmış ve bunların yaşatılması ve koruması adına uluslararası bir sözleşme imzalanmıştır (Hocaoğlu, 2016:220). Yukarıda sözü edilen konular hem doğal hem de insan elinden çıkan tarihi yapıları ve mekânları ifade ettiğinden, somut kültürel miras öğeleri olarak nitelendirilirken 2013 yılında UNESCO 32. Genel Konferansı'nda yeni bir sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşmeye göre ise bireylerin ve toplumların kültürel miraslarının birer parçası olarak ifade edilebilecek yaşayış, inanış, davranış, anlatım, bilgi ve becerileri ise somut olmayan kültürel miras öğesi olarak kabul edilmiştir (Atak vd., 2017:1398). Bunun sonucunda kültürel miras turizmini kendi içerisinde somut olan kültürel miras varlıkları ve somut olamayan kültürel miras değerleri şeklinde ayrılmıştır (Rodzi vd., 2013:412).

2.1. Kültürel Miras Turizminin Ekonomik Açıdan Önemi

Turizm sektörü günümüzde özellikle döviz girdisini artırıcı ve istihdam sağlayıcı etkisinin yanısıra ulusal ekonomiye önemli düzeyde katkı sağlaması, uluslararası anlamda kültürel ve toplumsal etkileşimi ve iletişimi artırıcı etkisiyle dünya barışının korunmasında pay sahibi olan bir sektör kimliğine bürünmüştür (Çımat ve Bahar, 2003:2). Son zamanlarda gelişmekte olan ülkelerin özellikle turizme olan ilgilerinin her geçen gün artması ve yakından ilgilenmelerinin temel nedenlerden bir tanesinin turizmin ekonomik etkisinden kaynaklı olduğu söylenebilir (Gürbüz, 2002:50). Bununla birlikte turizm sektörünün ekonomik etki yönü ve önemi uzun yıllardan beri bilinmekte olup hatta bu konu üzerine (1910) ilk tartışmaları başlatan kişinin Avusturyalı ekonomist Hermann Von Schullar olduğu bilinmektedir. Schullar turizmi başka bir ülkeden, şehir veya bölgeden insanların gelmesi ve geçici süre kalmalarıyla ortaya çıkan hareketin ekonomik yönünü ilgilendiren faaliyetler şeklinde ifade etmiştir (Maviş vd., 2002:2). Bunun yanısıra yine turizm faaliyetlerini ekonomik nedenlere dayandıran Edman Picard da benzer şekilde turizmi ana fonksiyonu, ülkeye yabancı döviz kaynaklarının akmasını sağlamak ve turist harcamalarının ekonomiye yaptığı katkıları araştırmak şeklinde tanımlamıştır (Canbolat, 2017:17-18). İfade edilen tanımlardan yola çıkarak turizmin uzun yıllardan bu yana ülkelerin ekonomik yönden gelişmesinde ve büyümesinde katkıda bulunurken aynı zamanda toplumsal anlamda refah seviyesinin de yükselmesinde önemli düzeyde katkı sağladığı söylenebilir. Bununla birlikte ülke içinde mevcut potansiyel işgücüne istihdam olanağı sağlaması, ülkenin doğal, tarihi ve kültürel zenginliklerinin değerlendirilerek bölgesel kalkınmaya hareketlilik kazandırması da turizmin ekonomik önemini ortaya koymaktadır. Bu noktadan hareketle turizm sektörünün önemi şu şekilde özetlenebilmektedir (Örnek ve Akın, 2016,1090).

- ✓ Turizm, küresel boyutta tüm dünyada yaşayan kişileri ilgilendiren, bir üretim ve tüketim olayıdır.
- ✓ Turizm, sağladığı döviz girdileri ile dış ödemeler ve dış ticaret dengelerini düzeltici bir sektördür.
- ✓ Turizm, milli gelire katkı sağlayan ve ülke ekonomisini geliştiren bir hizmet sektörüdür.
- ✓ Turizm, iş ve istihdam sağlayıcı bir özellik taşımaktadır.
- ✓ Turizm, doğal, kültürel ve sosyal çevreyi korumanın, geliştirmenin önemli bir aracıdır.

✓ Turizm, toplum olarak gelişmenin itici ve sürükleyici bir unsurudur.

Öte yandan hızla gelişmekte olan turizm sektörü, gerek istihdama gerekse sermaye yatırımına olan katkısıyla Türkiye gibi birçok gelişmekte olan ülkeler açısından ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak görülmektedir (Yamak vd., 2012: 205-206) Özellikle bu tür ülkeler sahip oldukları turistik değerleri ortaya koyarak turizm faaliyetleri oniki aya yayma ve daha fazla ekonomik kazanç elde etme eğilimi içerisinde yer alma çabası içerisine girmişlerdir (Arat, 2017:369). Bununla birlikte bölgeye gelen kültürel amaçlı turistlerinin sayısı ve elde edilen turizm gelirleri verilerine bakıldığında; kültürel mirasın ekonomi ile ilişkisi konusunda Türkiye'de yeterli düzeyde araştırma yapıldığını söylemek oldukça güçtür. (Uygur ve Baykan, 2007:4; Özdemir, 2009:73). Bu duruma örnek olarak birçok medeniyete ev sahipliği yapan ve Anadolu'nun her köşesinde eşsiz eserlere sahip olan değerlerin tam anlamıyla turizme kazandırılmamış olması gösterilebilir.

Kültürün yaşanılan doğa ve topluma özgü olması her toplum tarafından farklı bir turistik ürünün ortaya konulmasına olanak sağlamaktadır. Bu durum ise özellikle yerel yönetimleri sahip oldukları kültürel değerleri farkındalık oluşturarak turizm pazarı içerisinde sunmaya ve bu pazardan pay almaya yönelik çalışmalar yapmaya yöneltmiştir. Böylece kültürel miras turizmi bulunduğu bölgede ekonomik canlılığı artırarak bölge halkının refah seviyesinin gelişmesine olumlu yönde katkı sağlayabilecektir (Bayrakcı, 2018:221). Geçmişten bu güne birçok medeniyete ev sahipliği yapan Konya ili bu kapsamda oldukça fazla sayıda kültürel değeri bünyesinde barındırmaktadır. Bu durum ise bölgeye gelen ziyaretçilere gezilebilecek yerleri görebilme ve turistik deneyim kazanma fırsatı sunmaktadır. Bu bağlamda Konya ilinin sahip olmuş olduğu bu değerler Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Örgütü'nün (UNESCO) de dikkatini çekmiş ve bölgede bulunan birçok kültürel değer dünya kültürel miras listesinde gerek asıl gerekse geçici listede kendisine yer bulmuştur (whc.unesco.org).

2.2. Konya İlinin Kültürel Miras Kapsamında Sahip Olduğu Değerler

İç Anadolu Bölgesinde yer alan ve coğrafi alan bakımından Türkiye'nin en büyük ili konumunda olan Konya tarih boyunca birçok kültür ve medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Böylece kent farklı toplumların farklı üretim ve yapım teknikleri ile meydana getirdikleri birçok kültürel esere sahip olmuştur. Bölgede yapılan kazı çalışmaları sonucunda Frigya, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı yerleşimlerine ait bulgular elde edilmiştir. En eski Hıristiyan yerleşimlerine ve kiliselerine rastlanılan Konya Anadolu Selçuklu Devletini yönetmiş sultanların, vezirlerin ve Mevlana gibi manevi fatihlerin ve önemli tarihi şahsiyetlerin türbelerinin, vakıf eserlerinin ve medreselerin bulunduğu önemli bir şehir konumunda yer almıştır (konyakultur.gov.tr). Dünya genelinde insanlığa mal olmuş ve miras özelliği kazanmış eserleri bir arada toplayan ve korunmasını sağlayan UNESCO'nun Kültürel miras listesinde Konya ilinde bulunan somut kültürel varlıklar ve somut olmayan kültürel değerler şu şekildedir (whc.unesco.org).

Çatalhöyük Neolitik Alanı (2012): Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca Dünya Mirası Listesine aday gösterilen Çatalhöyük'ün UNESCO Dünya Mirası Komitesi tarafından yapılan incelemeler sonucunda Dünya mirası sözleşmesinin temel

şartlarını taşıdığı arkeolojik kazılar sonucu özgünlüğünü koruduğu ve evrensel bir değere sahip olduğunu kabul etmiştir (konyakultur.gov.tr). Doğu Höyük ve Batı Höyük olarak ikiye ayrılan ve çatalı anımsattığı için bu şekilde adlandırılan Çatalhöyük insanlığın tarih öncesi dönemine ışık tutmaktadır.

Konya Selçuklu Başkenti (2000): Birçok uygarlığın beşiği olan Konya 12. ve 13. yy Selçuklu devletine başkentlik yapmakla birlikte kültür ve medeniyetinde merkezi olmuştur. Bu dönemde Konya Selçukluların Orta Asya'dan getirdiği taş işçiliği ile inşa edilerek sanatsal anlamda eşsiz bir kültür kenti halini almıştır. Konya'nın dış kalesi ve Alaaddin Camii, Sırçalı Medresesi ve pek çok küçük cami ve türbe, Konya'nın Selçuklu mimarisine ait örneklerdir. Konya Selçuklu Başkenti UNESCO'nun geçici listesinde yer almaktadır.

Eşrefoğlu Camii Konya (2011): UNESCO'nun geçici listesinde yer alan Konya'nın önemli kültürel değerlerinden bir diğeri Eşrefoğlu Camii'dir. Eşrefoğlu Camii Beyşehir Gölü'nün 100 metre kuzeyinde Eşrefoğlu mahallesinde yer almakta olup bu sanatsal eser 1299 yılında Emir Süleyman Bey tarafından yaptırılmıştır. Eşrefoğlu Camii, türbe, kervansaray ve Türk hamamı içeren bir kompleks olarak zengin bir kültürel ortamda inşa edilmiştir.

Tuz Gölü Özel Çevre Koruma Alanı (2013): Dünyanın en tuzlu ikinci gölü olan Tuz Gölü aynı zamanda Türkiye'nin de en büyük ikinci gölü konumunda bulunmaktadır. UNESCO'nun geçici listesinde yer alan Tuz Gölü asıl listeye girmesi halinde Türkiye'den kültürel varlıklar dışında asıl listeye giren ilk doğal alan olacaktır. Oldukça fazla sayıda kuş türüne ev sahipliği yapan Tuz Gölü yaklaşık 6000 kadar kuş yuvalama alanına sahiptir. Bununla birlikte bölgede yine 279 bitki ve bakteri türünün yaşadığı tespit edilmiş olup bitki türlerinin ise 39 tanesi endemiktir. Tuz Gölü sahip olduğu bu özellikler nedeniyle UNESCO'nun geçici listesinde yer almıştır.

Anadolu Selçuklu Medreseleri (2014):12. ve 13. yüzyılda Anadolu Selçuklu Devleti Dönemi'nde inşa edilmiş olan Anadolu Selçuklu Medreseleri, zarif taş işçiliği ve mimari özellikleriyle birlikte Anadolu'ya has süsleme şekilleriyle ön plana çıkmaktadır. Türk-İslam tarihinde sanatsal açıdan ayrı bir yere sahip olan Anadolu Selçuklu Medreseleri Anadolu da ilerleyen zamanlarda yapılacak olan medreselere de öncülük etmiştir. UNESCO'nun geçici listesinde yer almaktadır.

Eflatun Pınar: Hitit Kaya Anıtı (2014): Eflatun Pınar Konya'nın yaklaşık 100 km batısında Beyşehir gölü yakınında oldukça dağlık bir alanda bulunmaktadır. Anıtın M.Ö. 13.yy Hitit kralı Tuthaliya döneminde yapıldığı tahmin edilmektedir. Bu anıtın UNESCO'nun geçici listesine dâhil edilmesinde yapımı esnasında kullanılan teknoloji ve gösterilen sanatkârlık kadar o zaman dilimi içerisinde havuzda suların bir merkezde toplanarak gerektiği zamanda kullanılma özelliğine sahip su tasarrufu sistemine sahip olması etkili olmuştur.

İvriz Kültürel Peyzajı (2017): İvriz Kültürel Peyzajı Konya il merkezinin 170 km doğusunda Halkapınar ilçesi içerisinde yer almaktadır. Bölgede M.Ö. 8.yy Neo-Hitit kralının hiyeroglif yazı stili ile bir kaya kabartması yaptırdığı tespit edilmiştir. Doğa ve sosyo-kültürel mirasın devam etmesi açısından önemli bir peyzaj alanı olan İvriz

bölgesi kerpiç yapıların sivil mimarisine sahip örnekleri ile kırsal karakterini korumuştur.

Mevlevi Sema Törenleri (2008): İçerisinde dini unsur ve temalar bulunduran ve kendine özgü kuralları ve nitelikleri olan tasavvufi bir törendir. 13.yy ortaya çıkmış zamanla gelişip şekillenerek Türk kültürünün önemli bir parçası haline gelmiştir. UNESCO'nun somut olmayan kültürel mirasının temsili listesinde yer almaktadır.

3. Yöntem

Araştırmanı amacı Konya ilinin kültürel miras varlıklarının ortaya konularak bu değerlerden elde edilen ekonomik kazançların tespit edilmesi şeklindedir. Bu kapsamda çalışmanın ana kaynağını Türkiye İstatistikler Kurumu (TUİK) ile Konya İl Kültür Turizm Müdürlüğünden elde edilen veriler oluşturmaktadır. Çalışmanın evreni olarak Konya turizmi oluştururken örneklemini Konya'da bulunan müzeler ve ören yerleri oluşturmaktadır. Öte yandan araştırmanın sadece Konya ilini kapsaması ve elde edilen verilerin sadece Konya'da bulunan müze ve ören yerlerinden elde edilmiş olması sebebiyle, bu durum araştırmanın sınırlılığı olarak nitelendirilmektedir.

4. Bulgular

Müzeler ve ören yerleri özel ilgi turizminin gelişmesiyle birlikte turizm sektörünün vazgeçilmez bir parçası haline dönüşmüşlerdir. Müzeler bir milletin tarihsel süreç içerisinde meydana gelen yaşam mücadelelerinin veya deneyimsel birikimlerinin en somut halde görüldüğü veya hissedildiği mekânlar olarak nitelendirilirken, ören yerleri; geçmiş medeniyetlere ait kalıntıların bulunduğu tarihsel veya arkeolojik değer taşıyan yerler olmakla birlikte aynı zamanda tarihsel, arkeolojik sanatsal, bilimsel, sosyal, veya teknik bakımlardan dikkate değer, kısmen inşa edilmiş, insan emeği, kültür varlıkları ile tabiat varlıklarının birleştiği alanlar olarak ifade edilmektedir (Akyol, 2011:). Öte yandan müzelerin veya ören yerlerinin; yerel kültürü yansıtma özelliğinin olması, toplumsal kimliğin oluşmasına katkı sağlaması ve diğer toplumlardan farkındalık göstermeleri sonucu, bulundukları bölgeye ziyaretçi çekme özelliğinin olması bu yerleri ekonomik anlamda şehir turizminde önemli bir yere taşımaktadır. Bu noktadan hareketle elde edilen verilerden yola çıkılarak Konya ilinin bünyesinde bulunan müzeler ve ören yerlerinde meydana gelen turizm hareketlerini ve bu hareketler sonucu oluşan ekonomik etkiler ortaya konularak değerlendirilmiştir.

Tablo 1. Turizm İşletme Belgeli Konaklama Tesislerinde Geliş ve Geceleme Sayıları

Yıl	Tesise Geliş Sayısı/Toplam	Tesise Geliş Sayısı/Yabancı	Tesise Geliş Sayısı/Yerli	Geceleme Sayısı/Toplam	Geceleme Sayısı/Yabancı	Geceleme Sayısı/Yerli
013	444384	146057	298327	643506	209807	433699
014	461409	140463	320946	686192	195343	490849
015	483014	116234	366780	678470	167950	510520
016	466092	54349	411743	714362	102115	612247
017	551403	60036	491367	815535	99438	716097

Kaynak: TUİK

Tablo 1'de Konya ilini ziyaretleri sırasında buradaki konaklama işletmelerinde kalan yerli ve yabancı ziyaretçi sayıları görülmektedir. İlgili tabloda görüldüğü üzere 2013 yılında bölgeye gelen yabancı ziyaretçi sayısında hızlı bir düşüş görülmektedir. Bununla birlikte yerli turist sayısında yıllara göre düzenli bir artışın olduğu yine ilgili tabloda görülmektedir. 2016 yılında ülkede yaşanan darbe girişiminin sonuç kalması ve ülkenin güven ortamı bakımından tekrar eski haline dönmesiyle birlikte 2017 yılından itibaren bölgeye gelen yabancı ziyaretçi sayısında artışların olduğu görülmektedir. Yerli turist sayısındaki düzenli artışın ise 2023 Türkiye Turizm Stratejisi kapsamında Turizm Bakanlığının iç turizm geliştirme ve yayma stratejisinin bir sonucu olduğu söylenebilir. 2013 yılında bölgede bulunan tesislere gelen yerli ziyaretçi sayısının oranı 2017 yılı içerisinde %100 oranında artış göstermiştir. Bununla birlikte tesislerde geceleme oranın düşük düzeyde olduğu görülmektedir. Bu durum ise bölgeye gelen ziyaretçilerin genellikle 1-2 gün kalıp ayrılmasından kaynaklanmaktadır.

Tablo 2. Havayolu İle Giriş ve Çıkış Yapan Yerli ve Yabancı Ziyaretçi Sayısı

Konya				
	Giriş Yapan		*Çıkış Yapan*	
Yıllar	**Yabancılar**	**Vatandaşlar**	**Yabancılar**	**Vatandaşlar**
2013	12 117	25 756	11 989	26 477
2014	15 098	30 348	14 670	30 699
2015	19 128	32 493	18 674	33 023
2016	17 376	35 397	14 938	35 267
2017	19 088	37 811	19 933	40 492

Kaynak: TUİK

Coğrafi konum itibariyle Türkiye'nin en büyük ili konumunda olan Konya aynı zamanda şehir turizminin hızla gelişme gösterdiği bir bölge konumunda yer almaktadır. Kara yoluyla ulaşımın oldukça kolay olduğu Konya iline hızlı tren vasıtasıyla da ulaşım imkânları mevcut olmaktadır. Bununla birlikte hava yolu ulaşımı günlük İstanbul-Konya ve Konya-İstanbul şeklinde karşılıklı olarak yapılmaktadır. Diğer taraftan hava yolu taşımacılığı ile bölgeye gelen ve çıkış yapan gerek yerli gerekse yabancı ziyaretçi sayının birbirine yakın olduğu tablo 2'de görülmektedir. İlgili tabloda görüldüğü üzere Konya iline hava yolu ile giriş ve çıkış yapan ziyaretçi oranının 2016 yılı dışındaki yıllar bazında düzenli olarak artış gösterdiği görülmektedir.

Tablo 3. Konya'da Bulunan Bakanlık Belgeli Konaklama Tesis İstatistikleri

Yer	İşletme Belgeli Tesis Sayısı	İşletme Belgeli Oda Sayısı	İşletme Belgeli Yatak Sayısı	Yatırım Belgeli Tesis Sayısı	Yatırım Belgeli Oda Sayısı	Yatırım Belgeli Yatak Sayısı
Konya	38	3250	6502	5	699	1406

Kaynak: TUİK

Tablo 3'te görüldüğü üzere Konya ilinde 38'iişletme belgeli 5'i yatırım belgeli olmak üzere toplam 43 adet konaklama tesisibulunmaktadır. 2018 yılı itibariyle Konya şehir merkezinde işletme belgeli 6 adet 5 yıldızlı otel işletmesi bulunurken, 4 yıldızlı işletme belgeli otel sayısı ise 8 adet şeklindedir. İşletme belgeli ve yatırım belgeli tesislerde toplam 3.949 adet oda ve 7.908 adet yatak bulunmaktadır. Bununla birlikte yatırım belgeli otellerin faaliyete girmesiyle birlikte Konya'da 5 yıldızlı konaklama tesisi sayısı 8'e çıkacak olmakla birlikte bu tesislerde toplam yatak sayısı 7.422 şeklinde olacaktır.

Tablo 4. Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı müzeler, eser ve ziyaretçi sayılar

Yer	YIL	Ören Yeri Sayısı	Müze Sayısı	Müze Eser Sayısı	Müze ve Ören Yeri Ziyaretçi Sayısı
Konya	2014	1	10	70347	2251603
	2015			70566	2469111
	2016			71961	2579588
	2017			72939	2613271

Kaynak: Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü

Konya ili tarih öncesi çağlardan başlayarak birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. İlk insanlığın ortaya çıktığı Çatalhöyük ören yerinde kazı çalışmalarına hâlâ devam edilmekte olup elde edilen eserler bölgede eserlerin sergilenebileceği bir

müzesinin bulunmamasından dolayı kent merkezinde bulunan Arkeoloji Müzesinde veya Ankara Medeniyet Müzesinde sergilenmektedir. Bununla birlikte Çumra ilçesinde bulunan Çatalhöyük Neolitik Alanını 2014 yılında 20.542 kişi ziyaret ederken bu oran 2015 yılında 20.058 ziyaretçi, 2016 yılında 14.596 ziyaretçi ve 2017 yılında 4.595 ziyaretçi şeklinde gerçekleşmiştir. Konya bölgesine gelen ziyaretçi sayıları göz önünde bulundurulduğunda Çatalhöyük Neolitik Alanını ziyaret eden kişi sayısının genel ziyaretçi sayısına oranının%0,160 şeklinde olması, %1'lik dilimin bile çok uzağında kalması böyle bir değerin tam anlamıyla turizme kazandırılamadığını göstermektedir. Bununla birlikte ilgili tabloda görüldüğü üzere yıllar bazında gerek müzeleri ziyaret eden kişi sayısında gerekse müzelerde sergilenen eserler sayısında önemli düzeyde artış olduğu görülmektedir. Öte yandan Müzeler Genel Müdürlüğün verilerine göre 2017 yılında Mevlana müzesini 2 480 433 kişi ziyaret etmiştir. 2017 yılı kapsamında bölgede bulunan tüm müze ve ören yerini ziyaret eden kişi sayısının 2 613 271 kişi olduğu göz önünde bulundurulması halinde ziyaretçinin bölgede en fazla Mevlana Müzesine ziyaret gerçekleştirmiş oldukları söylenebilir.

Tablo 5. Konya'ya Gelen Ziyaretçi Sayısından Elde Edilen Ekonomik Gelir Durumu

Yıllar	Yabancı Ziyaretçi Sayısı	Ortalama Kişi Başı Harcama	Toplam Gelir
2013	146057	749 $	109 396 693 $
2014	140463	715 $	100 431 045 $
2015	116234	737 $	85 664 458 $
2016	54349	633 $	34 402 917 $
2017	60036	630 $	37 822 680 $

Kaynak: TUİK

Turizm sektörünün en önemli özelliğinden bir tanesi gelir sağlayıcı etkisinin olmasıdır. Bununla birlikte turistlerin yapmış olduğu harcamalar gerek turizm sektörü için gerekse yan sektörler için bir gelir kaynağı olarak değerlendirilmektedir. Turizm sektörünün bu durumu ülkeden ülkeye değişiklik gösterse de bazı ülkeler için gelir sağlama kapsamında ana sektör özelliği taşımaktadır (Demir vd., 2017:85). Tabloda 5'te görüldüğü üzere yabancı ziyaretçilerin yıl bazında yapmış oldukları ortalama harcama değerinden hareket ederek Konya ilinin yabancı ziyaretçilerden elde etmiş olduğu ekonomik gelir durumu ortaya konulmuştur. Özellikle 2016 yılı öncesi süreçte sonraki yıllara kıyasla yabancı ziyaretçilerden elde edilen gelirin daha fazla olduğu görülmektedir. Yabancı ziyaretçi sayısında ve elde edilen ekonomik gelir durumunda yaşanılan düşüşün 2016 yılı içerisinde gerçekleştirilen ve ülke imajını ve turizm sektörünü olumsuz yönde etkileyen 15 Temmuz terör olayının etkili olduğu söylenebilmektedir. Bununla birlikle bölge turizmi her ne kadar 2017 yılı itibariyle bölgeye gelen yabancı ziyaretçi sayısında yeniden bir ivme kazanma yarışı içerisine girmiş ise de elde edilen gelir bakımından yıllar bazında gerçekleşen sürekli düşüşün önüne geçememiştir. Son beş yıllık zaman dilimi içerisinde 2013 yılında gerçekleşen yabancı ziyaretçilerden elde edilen gelir düzeyine ulaşılamamıştır.

Tablo 6. Konya da Bulunan Ören Yerleri ve Müzelerden Elde Edilen Ekonomik Gelir Durumu

Yıllar	Müze-Ören Yeri Ziyaretçi Sayısı	Müze-Ören Yeri Elde Edilen Toplam Gelir
2013	2 313 293	3 909 689,00 ₺
2014	2 298 027	5 474 352,00 ₺
2015	2 711 192	288 710,00 ₺
2016	2 254 689	215 685,00 ₺
2017	2 614 604	342 040,00 ₺
2018	2 961 078	277 136,00 ₺

Kaynak: Konya Kültür Varlıkları ve Müzeler Geneler Müdürlüğü

Zengin bir kültür mirasına sahip olan Konya ilinde, müzeler ve ören yerleri, barındırdıkları tarihi ve kültürel değerler ile il turizm kaynakları arasında önemli bir potansiyel oluşturmaktadır. Müzeler ve ören yerleri, yerel kültürü yansıtma özellikleri ile birlikte, kente çektikleri ziyaretçiler ve kente sağladıkları ekonomik gelirlerden dolayı kentsel turizmde önemli bir yere sahiplerdir (Akyol, 2011). Tablo 6 da görüldüğü üzere Konya ilinde bulunan müze ve ören yerlerine oldukça önemli oranda ziyaretçi gelmektedir. Bu ziyaretçilerin büyük bir bölümü kent merkezinde bulunan ve UNESCO Kültürel Miras Listesinde de yer alan Mevlana Müzesini ziyaret etmektedirler. İlgili tabloda görüldüğü üzere Konya ili özellikle 2014 yılı ve öncesinde müze ve ören yerlerinden önemli oranda gelir elde etmektedir. Bununla birlikte 2015 yılından itibaren başta Mevlana Müzesi olmak üzere birçok müzeye girişin ücretsiz hale getirilmesi elde edilen gelirin oranında önemli düzeyde düşüş yaşanmasına neden olmuştur. 2013 yılında yaklaşık 4 milyon ₺ elde edilirken bu oran 2014 yılında 5.5 milyon ₺ ye yaklaşmıştır. Bu dönemden sonra elde edilen ₺ kapsamında düşüşler ise kentte bulunan müzelerden sadece İnce Minare Müzesi ve Karatay Müzelerine girişlerin ücretli olması diğer müze ve ören yerlerine girişlerin ücretsiz hale getirilmesinden kaynaklanmaktadır.

Sonuç ve Öneriler

Dünya genelinde turizm ürünleri yüksek düzeyde çeşitlilik göstermekte ve buna bağlı olarak da turist harcamaları bu durumdan oldukça etkilenmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkeler bu durumu fırsata dönüştürerek sektörden daha fazla gelir elde etmeyi amaçlamaktadır. Çünkü turizm sektörünün önemli düzeyde döviz getirme özelliğinin olmasının yanında, ödemeler dengesine katkıda bulunan bir yatırım ve pazarlama aracı olma özelliği de bulunmaktadır. Turizm sektörünün tüm bu imkân ve olanaklarından yararlanmak isteyen ülkelerden olan Türkiye de sahip olduğu turistik değerlerden yüksek düzeyde kazanç sağlayabilmek adına alternatif turizm türlerine yönelmiş bu kapsamda turizm faaliyetlerinin oniki aya yayılmasına ve tüm bölgelerde bulunan turistik ürünlerin aktif hale getirilmesine yönelik stratejiler geliştirme eğilimi içerisine girmiştir. Bu stratejilerden bir tanesi bölge veya

yörelere özgü olan kültürel öğelerin ön plana çıkarılması ve farkındalık oluşturulması sonucu insanların bu öğelerin bulunduğu bölge veya yöreye gelmelerini sağlayarak bu durumdan ekonomik kazanç elde etmek şeklindedir. Öte yandan alternatif turizm türleri içerisinde özellikle kültürel miras turizminin daha fazla ön plana çıktığı görülmekle birlikte bu durumun oluşmasında, ziyaretçiler için bir zaman sınırlamasının olmaması, istedikleri her zaman bu etkinliğe katılabilmeleriyle birlikte son zamanlarda turizm faaliyetlerine daha çok merak ve öğrenme isteği ile yeni kültürler tanımak amaçlı katılmalarından kaynaklanmaktadır. Bu bağlamda gerek kültürel miras turizmi açısından gerekse inanç turizmi açısından sahip olduğu değerler ile Konya ili bu alanda marka kent olma yolunda ön plana çıkmaktadır. Tarih öncesi döneme ışık tutarak, yerleşik hayata geçme sürecine tanıklık eden bölge bununla birlikte birçok uygarlık ve medeniyete ev sahipliği yaparak bu uygarlıklardan kalan kültürel miras varlıklarını bünyesinde barındırmıştır. Öte yandan dini anlamda da ön plana çıkan bölge gerek Hıristiyan dünyasına ait gerekse İslam dünyası açısından kutsal kabul edilen birçok kültürel miras niteliği kazanmış değerleri bünyesinde barındırmaktadır. Bu değerlere sahip olduğu için birçok yerli ve yabancı insan tarafından ziyaret edilen bölge de bulunan Mevlana Müzesi 2018 yılında ülke genelinde en fazla ziyaret edilen müze konumunda bulunmaktadır. 2014 yılı sonuna kadar tüm müzelerin ücretli olduğu Konya ilinde bu tarihte Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan Tebliğ ile il genelinde sadece Karatay ve İnce Minare Müzelerinde girişin ücretli olmasına devam edilmiş diğer müzelerdeki giriş ücreti kaldırılmıştır. Bununla birlikte ülke genelinde en fazla ziyaret edilen müze konumunda olan Mevlana Müzesi de ücretsiz hale getirilmiştir. Öte yandan 2014 yılı içerisinde merkez ve ilçelerde bulunan müzeleri yaklaşık 2,3 milyon kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden yaklaşık 5,5 milyon TL gelir elde edilmiştir. Turizm hareketi ülkelerin kalkınmışlık ve refah seviyelerinde oldukça önem arz eden bir unsur olarak kabul edilmektedir. Hem somut hem de somut olmayan kültürel miras çekiciliklerinin bir arada yer aldığı Konya ilinde, turizm alanında rekabet üstünlüğünün arttırılması gerekmektedir. İlde bulunan müze ve ören yerine gelen ziyaretçilerle yine ilde bulunan konaklama işletmelerinden hizmet alan kişi sayısı arasında önemli bir farklılık bulunmaktadır. Bu durum çok önemli değerlere sahip olan Konya ilinin, ekonomik anlamda konaklama ve hizmet gelirinden yeterince faydalanılamadığını ve konya ilinin günübirlik ziyaretlerin gerçekleştirildiği bir yer olma özelliği taşıdığını göstermektedir. Turizme yönelik iyi hizmet veren 5 yıldızlı otellerin, turistik restoran ve eğlence merkezlerinin sayısı artırılmalıdır. Böylece gündüz gezen turistin gece eğlenebileceği ve içinde çeşitli aktiviteler olan eğlence alanlarının bulunması ziyaretçileri konaklama yapmaya teşvik edecektir. Kültür turizmi faaliyetine katılan ziyaretçiler açısından bir zaman sınırlamasının olmaması ve bu destinasyona katılan ziyaretçilerin ekonomik durumunun yüksek olması bu pazardan daha fazla pay almayı amaçlayan yerel yönetimleri doğru planlama, ulusal ve uluslararası boyutta tanıtımlar yapmalarını zorunlu hale getirmektedir. Öte yandan bölgede özellikle Mevlana Müzesinin olması ve bu müzenin ülkede en fazla ziyaret edilen müze konumunda olması konaklama işletmelerinin ve yiyecek içecek işletmelerinin bu alanda yoğunlaşmasına neden olmuş bu durumda istihdam sağlama olanağını arttırmıştır. Bununla birlikte hediyelik eşya satan küçük esnafların bulunması, il ekonomisine canlılık ve hareket kazandırmaktadır. Çatalhöyük Neolitik Alanı, Konya'nın il kapsamında arkeolojik marka değeri olan tek kaynağıdır. Öte yandan Çatalhöyük gibi markalaşmış olan bir bölgeye gelen ziyaretçi sayısı Mevlana

Müzesi'ne gelen ziyaretçi sayısının %1'i kadardır. Her ne kadar bölgeye gelen ziyaretçiler için otoparklar mevcut olsa da günübirlik tesisler bulunsa da bölgenin tanınırlığının daha fazla ön plana çıkarılması gerekmektedir. Yerel yönetimler tarafından özellikle Mevlana Müzesine gelen ziyaretçilerin bu bölgeyi ziyaret etmesini kapsayan çalışmalar yapılmalı özellikle yabancı turistlerin bölgeye ulaşmalarını sağlayan turlar düzenlenmelidir. Tüketici tercihlerinin kültürel miras varlıklarının olduğu coğrafi bölgeye doğru kayması bu alanda oldukça zengin olan Konya iline marka kent olma yolunda büyük avantajlar sağlamaktadır. 2023 yılında gerek ziyaretçi sayısı gerekçe elde edilen ekonomik gelir bazında Avrupa'da söz sahibi olabilecek bir ülke konumunda yer almak isteyen Türkiye bu alanda çalışmalarını sürdürmektedir. Bu çalışmalar içerisinde ise Konya ilinin bir turizm marka kenti olması ve kongre turizmi alanında tercih edilen bir şehir kimliğine sahip olmasına yönelik hedefler yer almaktadır. Bu hedeflerin gerçekleşmesi durumu ise bölgeye daha fazla ziyaretçi gelmesi ve daha fazla turizm geliri elde edilmesi anlamana gelmektedir.

KAYNAKÇA

Aas, Christina, Ladkin, Adele ve Fletcher, John (2005). Stakeholder collaboration and heritage management, *Annals of tourism research*, *32*(1), 28-48.

Akıncı, Zeki ve Kasalak, Murad Alpaslan (2016). Sürdürülebilir Turizm Yönetimi Açısından Özel İlgi Turizminin Yeri Ve Önemi. Çatalhöyük Uluslararası Turizm Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, *1*(1), 161-182Akyol, Ceyhun (2011), Samsun Genelinde Müze Ve Ören Yerlerinin İl Turizmine katkısı, Samsun Sempozyumu

Atak, Onur, Tatar, Selma ve Tunaseli, Arda (2017). Kültürel Miras Oluşumunda Festivallerin Yeri Ve Önemi: Fethiye Müzik Köyü Üzerine Bir Değerlendirme, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 10(52).

Bayrakçı, Selman (2018), Etnik Kimlik, Din ve Turizm (Turizmin Ekonomi Politiği İçerisinde), Editör Ceyhun Can Özcan, 2. Baskı, Paradigma Yayınları

Binoy, T. A. (2011). Archaeological and heritage tourism interpretation. A study. South Asian Journal of Tourism and Heritage, 4(1), 100-105.

Canbolat, Ayşe Nur (2017), Kültürel Miras Alanlarında Turizm Yönetim Planlaması Yaklaşımı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Çımat, Ali ve Bahar, Ozan (2003). Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri Ve Önemi Üzerine Bir Değerlendirme. *Akdeniz University Faculty Of Economics & Administrative Sciences Faculty Journal/Akdeniz Universitesi Iktisadi Ve Idari Bilimler Fakultesi Dergisi*, *3*(6).

Çulha, Osman (2008). Kültür Turizmi Kapsamında Destekleyici Turistik Ürün Olarak Deve Güreşi Festivalleri Üzerine Bir Alan Çalışması. *Journal Of Yaşar University*, *3*(12), 1826-1852.

Demir, Mahmut, Demir, Şirvan Şen, Davras, Gonca Manap, Bulgan, Gülay ve Davras, Özgür (2017). Genel Turizm Kavramlar ve Farklı Boyutlarıyla Değerlendirme, Editör, Mahmut Demir, Detay Yayıncılık, Ankara

Dinç, Abdurrahman ve Özlü, Bünyamin (2018), İç Anadolu Bölgesinde Faaliyet Gösteren Otel İşletmelerinin Yeşil Yıldız Uygulamalarının Değerlendirilmesine Yönelik Bir Araştırma (Human Society and Education in

the Changing World İçersisinde) Editör, Yılmaz E ve Sulak S.A., Palet Yayınları, 50-60.

Emekli, Gözde (2006), Coğrafya, kültür ve turizm: kültürel turizm. *Ege Coğrafya Dergisi*, *15*(1-2).

Eröz, Sibel Su, Özgürel, Gizem ve Yılmaz, Nihal (2017), Kültürel Mirasın Aktarılmasında Kültür Evlerinin Rolü: Kırklareli Örneği. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, *2*(4), 126-141.

Garda, Betül, Temizel, Gamze ve Temizel, Metehan (2017), Küreselleşmenin Turizm Pazarlama Karması Elemanları Üzerindeki Etkileri, Selçuk Üniversitesi Sosyal ve Teknik Araştırmalar Dergisi Sayı: 14, ss. 29-41

Giritlioğlu, İbrahim ve Avcıkurt, Cevdet (2010). Şehirlerin Turistik Ürün Olarak Pazarlanması, Örnek Şehirler ve Türkiye'deki Şehirler Üzerine Öneriler (Derlemeden Oluşmuş Bir Uygulama). *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,* 3(4).

Gündüz, Yeter (2016), Kültürel Miras Açısından İnanç Turizmi: Türkiye Örneği, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Gürbüz, Ahmet (2002), Turizmin Sosyal Çevreye Etkisi Üzerine Bir Araştırma. *Teknoloji Dergisi*, (1-2), 49-59.

Göğebakan, Yüksel (2015), Dünya Üzerindeki Kültürel Varlıkların Turizme ve Ekonomiye Katkısı. *Anadolu Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, *5*(9).

Hocaoğlu, Dilek (2016), Beypazarı'nın Kültürel Mirasa Dayalı Kentsel Markalaşmasında Tasarımın Rolü. *Millî Folklor*, *28*, 109-220.

Kayserili, Alperen (2016), Kültürel Miras Turizmi Açısından Bir Değerlendirme: Bir İpekyolu Şehri Erzurum, Uluslararası İpekyolu Kültür Diyalogu Sempozyumu 5-6 Mayıs 2016 – Erzurum

Kızılırmak, İsmail ve Kurtuldu, Hüseyin (2005), Kültürel Turizmin Önemi ve Tüketici Tercihlerinin Belirlenmesine Yönelik Bir Çalışma, Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi, Sayı: 1

Maviş, Fermani, Ahipaşaoğlu, Halit Suavi ve Kozak, Nazmi (2002), Genel Turizm Bilgisi, Editör, Meryem Akoğlan Kozak

Kuşçuoğlu, Öksüz, Gizem ve Taş, Murat (2017). Sürdürülebilir Kültürel Miras Yönetimi. *Yalvaç Akademi Dergisi*, *2*(1), 58-67.

Örnek, İbrahim ve Akın, Aliye (2016), Gelişmiş Ve Gelişmekte Olan Kıtalar Arası Turizm Hareketlerinin Ekonomik Etkisinin Araştırılması (Avrupa Ve Ortadoğu Kıtası Örneği). *Journal Of International Social Research*, *9*(45).

Özdemir, Nebi (2009), Kültür ekonomisi ve endüstrileri ile kültürel miras yönetimi ilişkisi. *Milli folklor*, *21*(84), 73-86.

Rouhi, Jafar (2017), Defınıtıon Of Cultural Herıtage Propertıes And Theır Values by The Past, Asian Journal Of Science and Technology, Vol. 08, Issue 12, pp. 7109-7114

Rodzi, Nur Izzati Mohd, Zaki, Saniah Ahmad ve Subli, Syed Mohd Hassan Syed (2013). Between tourism and intangible cultural heritage. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, *85*, 411-420.

Soyak, Münevver (2013), Uluslararası turizmde son eğilimler ve Türkiye'de turizm politikalarının evrimi, Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi, Sayı 4, ss 1-18.

Şengül, Fatma (2017), Yeni Kültür Turizmi Destinasyonu: Olba Antik Kenti, *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, Cilt.1, Sayı.2, ss. 20-28.

Uygur, Meydan, Selma ve Baykan, Eda (2007), Kültür Turizmi ve Turizmin Kültürel Varlıklar Üzerindeki Etkileri, *Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi, Sayı*, *2*, 30-49.

Ünlüönen, Kurban, Tayfun, Ahmet ve Kılıçlar, Arzu (2018), Turizm Ekonomisi, 6. Baskı, Nobel Yayınları

https://whc.unesco.org/en/statesparties/tr, Erişim Tarihi, 11.12.2018

https://konyakultur.gov.tr/index.php?route=pages/pages&page_id=1 Erişim Tarihi, 20.12.2018

https://biruni.tuik.gov.tr/bolgeselistatistik/degiskenlerUzerindenSorgula.do Erişim Tarihi, 10.11.2018

TEN STEPS TO SUCCESSFUL EXPORTING

Dimitritos Simeonidis,

dimsimeonidis@yahoo.gr

Abstract

Export, which is a part of international trade, is shown as the source of development for many countries. Exports, one of the leading economic actions necessary to reach higher income levels, has been an important function of welfare growth throughout history. In this study, the factors that are necessary for a successful export are examined. According to the results, the right strategy and planning are the most important part of this process.

Keywords: Trade, Export, Welfare.

BAŞARILI BİR İHRACATIN ON AŞAMASI

Öz

Uluslararası ticaretin bir parçası olan ihracat, birçok ülke için gelişimin kaynağı olarak gösterilmektedir. Daha yüksek gelir seviyesine ulaşabilmek için gerekli iktisadi eylemlerin başında gelen ihracat, tarih boyunca refah artışının önemli bir fonksiyonu olmuştur. Bu çalışmada başarılı bir ihracatın gerçekleştirilmesine gerekli olan faktörler incelenmiştir. Elde edilen sonuçlara, göre doğru strateji ve planlama bu sürecin en önemli parçası durumundadır.

Anahtar Kelimeler: Ticaret, İhracat, Strateji.

1. Introduction

The process I will refer to has the ten basic steps, the ones that are the most important,in order to move from the beginning of the export activity without making major mistakes which can cause damages to any company. In some cases these mistakes can cause besides the irreversible financial consequences,also disappointment which may lead to a decision by the company to stop exports completely. I am not claiming that the ten steps I will be referring to are the only ones.There can be additional ones based on the special characteristics that the export items may have which will lead us to consider additional steps.

2. Ten Steps To Have Successfull Exporting

It is requested ten steps being explained below:

2.1. Decide where to sell

Research is vital! Identify the markets with a little desk research. Find the consumption / import figures of products similar to your own and the economic growth rate of a potential new market. Look up the demographics, cultural and religious practices and your potential competition.

2.2. Have a plan

Your export plan should include your people.

Your People: Can someone from your team drive this programme or do you need to recruit?

Your Capacity: Do you have enough capacity to meet a new market's demands? Do you need to upscale?

Your Packaging: Will your packaging design appeal to your market? Is there a legal requirement to label things differently or do you need to translate your labelling?

Your Knowledge: Visit your potential new market. Show case your products at trade fairs and build new contacts.

2.3. Choose a route to market

You can do one of four options:

a. Sell directly
b. Use a distributor
c. Use a sales agent
d. Create a joint venture.

Whichever option you chose, you must ensure clarity of responsibility for things like delivery and payment and ALWAYS remember to protect your intellectual property.

2.4. Find the opportunities

Trade fairs are one of the best ways to find opportunities both in the UK and abroad. Meet buyers and generate new business. Check with us about available grants to subsidise the cost of exhibiting, or see if you can share the cost of a stand with another business.

2.5. Start marketing

Adverts can help you gain exposure but can be expensive. As with the UK, be mindful of the target audience and expense vs. return on investment. Another option is to create a website with content translated according to your target market. Global social media sites such as Linkedin, Facebook and Twitter can also help you to promote your message quickly and free of charge. Although these do not cost anything to set up, they need time invested to keep updated. Whatever you use, make sure all your marketing materials have up-to-date contact details for your company along with the person responsible for export sales.

2.6. Understand the admin

There are certain admin obligations that need to be correct from the start. Documentation is at the very heart of exporting, without it there is no contract, no transport and no payment. The requirements vary from country to country.

We can complete the paperwork on your behalf – in part or in full depending on your requirements. There are two main geographic areas that your exports will fall into:

a. European union

Products can move freely across borders without customs checks and we can advise on any paperwork likely to be required.

b. Rest of the world

Exporting outside the EU can open up wider opportunities and create new challenges.

2.7. Get paid and get insured

Once the orders start to come in, you need to be paid. We can help make sure you do that with:

i. Incoterms: Internationally agreed rules setting out delivery terms for goods traded across borders. Buyer and seller agree details on the terms of sale to prevent misunderstandings or disputes. Incoterms set out responsibility for the cost of transporting goods, insurance, taxes or duties, pick up points, destinations, and responsibility for the goods at each stage.

ii. Export documentation

Get the right documents to enter the market.

iii. Written quotations: A written quotation must set out the details of your product including the size and packaging formats, as well as any potential additional cost for providing export labelling and packaging which you may be charging on to the customer. Setting out the price and delivery terms (incoterms), the estimated date of shipment on arrival and payment terms and conditions is vital to avoid any disputes further down the line. Late, or non-payment of bills is a risk and insurance could be a consideration. Any new customers requesting a form of trade credit need a credit check. An irrevocable letter of credit could be advised which will secure payments according to the terms of the credit and at an agreed rate. Make sure you are insured for your goods during transportation.

2.8. Legal considerations

Understanding the legal and regulatory environment in all countries to which you would like to export is vital. We can help get your paperwork in place and put you in touch with international lawyers should it be required. Things to consider:

a. Are your product compliance certificates and liability cover valid overseas?
b. Check your intellectual property rights and registered trademarks.

2.9. Transport logistics

Now you've made the sale and agreed the terms, you have to get the goods there! We can help make sense of transportation. From your Incoterms insurance, duties and customs clearance, to the packaging you require and the method(s) of transport or freight forwarders required.

2.10. Success!

Congratulations. Now you have successfully become an international exporter. The work doesn't stop here. Now you need to increase your chances of repeat business and become a reliable international exporter with a solid brand.

Top tips include:

Keep in regular contact with your customers and get feedback to improve your offer. Deliver on time and don't keep people waiting. If delays cannot be avoided make sure you communicate early and often with your customers and keep them updated on progress. Don't rest on your laurels. Keep an eye on other potential customers so that you can grow your sales. Continue with your promotional activity and keep visiting the tradeshows.

3. Results

Now that you are successfully exporting into one market use everything that you have learnt and apply that to another new market. Explore adjacent countries or those with similar characteristics. You already have a very good understanding of what it takes to become successful so your exploration into additional markets should be quicker and potentially easier for you to continue with your expansion and growth.

I hope that the above will serve the purpose,and that by adopting them will lead us to success. Good luck and profitable sales.

REFERENCES

Chamber International, Working For You, Internet Adress: https://www.chamber-international.com/export-trade-and-import-trading-expertise/, Access Date: 10.4.2019.

Trawbor, (2007-2013). Trade Without Borders For The Companies of Greece – The Former Yugoslav Republic of Macedonia INTERREGIONAL AREA, European Union Project, Internet Adress: http://www.ipa-cbc-programme.eu/old/index.php/component/projects/?view=item&id=23 Access Date: 10.4.2019.

ISSUES IN INTERNATIONAL TRADE

Dr. Abuel Gasim Mohamed Abuel Nour
Associate Professor of Economics, Dept. of Economics, Faculty of Economic & Social Studies, University of Khartoum, abuelgasim1948@gmail.com

Abstract

The tendency towards trade liberalization had taken momentum since the establishment of W.T.O in 1995. The objective was to increase production world-wide by benefiting from comparative advantages and factor endowment at country levels. The problem is how can developing countries increase their share in international trade taking into considerations their present status. There are trade remedies practiced almost solely by advanced countries concerning their own markets. So, what is impact of that on developing countries and how can they assess the injury caused by dumping to domestic activities so as to impose anti dumping duties?

This paper tends to treat the most pressing issue of dumping and to touch on others such as certificate of origin, comparative advantage, most favoured nations clause, quality and terms of trade. The case of Sudan would be examined in that context. The main hypothesis is that developing countries would not benefit (as was thought to be) from free trade unless they restructure their economies and follow compatible economic and trade policies. Also, it is so difficult to establish a case of dumping in the absence of reliable data and transparency. Added to that, the comparative advantages of some developing countries are vanishing over time due to an increasing number of new comers to markets that were solely controlled by developing countries primary products to which technology had produced substitutes.

1. INTRODUCTION

This paper is meant to present a background note on international trade treating most pressing issues at present time. It handless issues that are of great concern to developed and developing countries with particular emphasis on issues related to terms of trade between North and South.

This paper covers the phenomenon of dumping in international trade, the concept, motives, impact and remedies. Added to that, it deals with comparative advantages, benefits and possibilities of sustainability. Also, terms of trade between developed and developing countries are analysed and how benefits of international trade are shared between trading partners. The issue of discrimination in international trade is of serious concern regarding the slogan of trade liberalization defended by World Trade Organization. Other related issues like competition and quality, fair and justice competition and trademarks are touched.

By the end of 2nd W.W. in 1945, representatives of Allied countries held a conference in U.S.A. with the aim of remedying the distortions that happened in economic and trade between waring countries. The outcome of that conference was called "Bretton Woods' System" that would govern international economic system. It was composed of three institutions: I.B.R.D. which would be concerned about reconstruction of the damage that took place as a result of the War as well as supporting the process of development in member states. The second international institution was I.M.F. which objective was to oversee the monetary aspects of the

international exchange and transfer of resources with close acquaintance of the state of balance of payments. The third institution was G.A.T.T. which was assigned the mission of trade liberalization since various trade restrictions had taken place between waring countries.

The three institutions are still performing their functions in accordance with the terms of reference. In this paper, we are concerned about G.A.T.T. which became W.T.O. since 1995.

2.COMMERCIAL POLICIES:

International trade is the exchange of goods and service between countries. That would create utility to consumers because it would enable them to consume goods and entertain services that could not be produced domestically. As well as, consumers could get better quality and cheap prices due to imports. Also, countries would benefit by having foreign exchange and capital goods and advanced technology.

Imposition of commercial policies represents deviation from the concept of free trade because they limit trade by quantitative and other measures. The reasons behind imposing such restrictions are geared towards achieving certain national objectives which include:

- Generation of public revenues by imposition of custom duties and taxes.
- Achievement of balance of payments equilibrium by controlling imports and promoting exports.
- Protection of domestic industries from unfair foreign competition.
- Protection of infant industries because they are in first stages of their life-cycle.
- Alleviation of dumping phenomenon in goods because of its inverse impact on domestic production.
- Securing a level of food security and economic activities.
- Protection of farmers incomes and encouraging them to produce.

There are many tools that could be used to achieve the set objectives; chief among them are:

- Custom duties which are indirect taxes imposed on international trade. They tend to raise domestic prices (rate of inflation) and total consumption of the good would be reduced as well as promoting more domestic production due to higher prices of similar goods and transferring resources from consumers to producers.
- Imposition of dual exchange rate on imported goods being higher on luxury goods and lower on necessary goods.
- Imports by quotas which is a quantitative restriction on imports and by imports licenses.
- Bilateral and multi-lateral Agreement on exchange of goods (Trade Protocols).
- Subsides to encourage more exports by enabling domestically produced goods to compete in international markets. The problem here is from which sources these subsidies would be financed: taxation or non-tax sources.
- Nationalization of foreign sector by being under government control so as to achieve the targeted national objectives.

The above tools may contradict because each of them is designed to achieve certain objectives. Countries choice of any of them depends on their priorities and current status of the economy.

W.T.O. aims to restrict the use of such trade policies because of their distortive impact of free trade which limits the flow of goods and services across borders and reduce nation's welfare.

G.A.T.T. procedures were holding rounds of negotiations at countries levels; most famous were Kennedy Round, Tokyo Round and Uruguay Round which witnessed the transformation of G.A.T.T. to W.T.O. which incorporated G.A.T.S due to the growing importance of services in international trade. W.T.O. also included TRIPS to protect intellectual property rights and innovations.

The main principles of WTO are: Most-favoured nations clause, national treatment (Equal treatment to both imported and domestically-produced goods), the tariff (quantitative tools are prohibited) and transparency clauses. These clauses would ensure the free flow of goods and services across boarders and competitive international markets.

The following section covers the issues of dumping in international trade, its consequences and remediable measures.

3. DUMPING

3.1. Introduction:

The main focus of the meaning of the terminology of dumping is on the phenomenon of selling a good in a foreign market for a lower price than at home in the domestic market which is the origin of the good. We notice that there is emphasis on price differences of the same product in two markets belonging to different countries. This takes into considerations cost of transport (freight), insurance and profit margins.

This is considered an act of price discrimination similar to monopolists practices so as to control over the market and to create barriers to entry of new comers producing the same product.

In economics, there is the terminology injury pricing which means selling a product for a price less that its cost so as to compel competitors to incur losses and eventually to close down the activity. Then the monopolist would dictate higher prices to compensate the losses.

In international trade, this practice is called dumping of products with the objective of controlling the market. The phenomenon of mass production would prevail so as to reduce total average cost. There is need for markets for the excess production. Advancement of technology made that possible.

In GATT (2/ 1), a good is considered dumping because it is sold in an importing country for price less than its normal value. This is because the price of the exported good is less than equivalent price in exporting country.

So, it is possible to calculate the degree of dumping as the difference between the normal value of the equivalent minus the price of the exported good. In other words; it is the price of the good in the country of origin minus the price in the importing country. Normal value is the price of similar product in domestic market of the country of origin. When it is difficult to determine normal value, cost of production could be considered plus cost of supporting services which include administrative costs, costs of marketing and reasonable profit margin.

It is possible to calculate dumping margin by dividing the degree of dumping by export price as a percentage. Then, dumping margin could be imposed as a percentage or value on goods considered causing dumping. It is essential to make sure that there is injury to domestic production and there is causal relationship between injury and dumping and the dumping margin is considerable and having negative impact on domestic production.

3.2. Trade Remedies in International Trade:

The aim is not to cause injury to any trading partner which would lead to flow of trade across boarders in easier manner and leads to specialization at international level causing higher productivity and more production. This is which W.T.O. is supposed to achieve with regard to free international trade.

Trade remedies tend to reduce implicit distortions that are maintained under the umbrella of free trade so as to achieve certain goals. Such remedies include:

a. Anti-dumping policies on conditions of establishing evidence on existence of dumping phenomenon and injury as well as the causal relationship between the two.
b. Compensatory arrangement on conditions of availability of government subsidies to the product and establishing the causal relationship between the two variables.
c. Protective measures which could be seen by the substantial increase in imports of the product and the effect of that on domestic production of similar products.

All the above remedies focus on vital points such as the establishment of concrete evidence of injury as a result of dumping causing damage to domestic industries and similar products.

3.3. Dumping and Competition:

So as to examine the differences between dumping and competition; certain questions should be raised:

- Is it not true that dumping means lower prices for the product causing an increase in consumers welfare?
- Could we consider dumping as a case of competition concerning the type of the product?
- Is the quality of the dumped product similar to products sold in the country of origin market?
- Is it justifiable to supply substantial quantities of products in foreign markets which exceed their purchasing power?
- Is the exported good supply excess to be sold at lower prices aboard to reduce stocks which would lead to depression?

The above questions show that the difference between dumping and competition rests on objectives and tools and results.

	Criterion	Competition	Dumping
1.	Objective	Cost minimization	Controlling the market (Exclusion of competitors)
2.	Tool	Maintaining Quality with lower cost	Price reduction
3.	Result	Innovation and development	Maintaining the same standards (without advancement)

3.4. Necessary Conditions for Establishing a Case of Dumping:

GATT and WTO approved the right of countries to protect domestic activities against unfair competition:

(i) The protection against imported goods that are sold below their costs.
(ii) In cases of unfair competition leading to material injury of domestic production of similar goods.
(iii) Material retardation of the establishment of a domestic industry.

3.5. Terminologies used:

- Dumping: Comparison of the product price in domestic and foreign markets.
- Dumping margin is the difference between cost of the product or its price in country of origin and importing country.
- Dumping price is the price in importing country (less than that in exporting country).
- Normal price is the price in the producing country.
- Cost is to be calculated on standard cost basis or product cost in exporting country.
- Dumping duty is the duty levied on imported goods classified as causing dumping, and is equal to dumping margin.

Necessary conditions are:

(i) To supply the good in different markets at different prices.
(ii) The two price prevail at the same time.
(iii) The terms of sales to be unified such as cash or instalement (hire purchase).

- Supporting evidence to prove a case of dumping are:
  (i) To establish a case of dumping by comparing domestic and foreign price for the same good.
  (ii) To cause damage (injury) to domestic industry.
  (iii) To establish causal relationship between dumping and injury to domestic industry such as demand increase for imported goods.
- Dumping margin is calculated as follows: price in importing country-price in exporting country = Dumping Margin.
- Imposition of dumping duties is a temporary action against dumping. It should be lifted if the cause is no longer existing.

3.6. Subsidies and Protective Measures:

- In most cases there is intimate relationship between dumping and subsidies. Dumping margin could be the result of subsides and other arrangements that lead to lower prices abroad with regard to exports.
- There is necessity to protect national production and possible tools to achieve that include anti-dumping policies, subsidies and protective measures.
- Any country has the right to protect certain industries such as infant industries or to develop relatively backward regions. Compensatory duties would be imposed when a case of dumping exists or exports are subsidied by government.

3.7. Economic Integration and dumping:

- Economic integration is a situation where independent economies unify with regard to trade and economic policies depending on the phases of integration which include F.T.A., C.U, C.M. and E.U. then amalgamation.
- Member countries activate anti-dumping tools which would have impact on dumping countries whether members or others.
- Integrated countries do not tend to restrict freedom of international trade but eliminate dumping practices.
- Examples of economic integration are Arab Free Trade Area, Common Market for Eastern and Southern Africa, ASEAN, E.U.

3.8. Possibility of Avoiding Anti-dumping Duties:

- Corporations which practice dumping duties try to avoid that by many means, chief among them are:
  - (i) Establishing assembly industries in the country which imports some parts that are subjected to dumping duties.
  - (ii) Exporting the goods through a third country that does not impose dumping duties (if that is acceptable by the targeted country).
  - (iii) Readjustment of the product with regard to its structures, functions or name.
- Such practices are related to the rules of origin and could cause injury to industries in developing countries.

3.9. Economic Impact of Dumping:

- The question is who dumps foreign markets with goods: Governments or private sector? This is relevant to the command economies and countries where the public sector is assuming commercial activities. Also, is dumping deliberately intended or does it take place casually?

First: Dumping is unfair trade practice leading to mal-distribution of yield of international trade and bad terms of trade. Most important negative impact of dumped economies are: Un-equivalent competition between domestically produced and imported goods leading to bankruptcy and closures of national industries.

Second: Dumping leads to depression in certain industries, unemployment and drain of hard currency. Imported goods quality may deteriorate after monopoly control of the market.

Third: Dumping causes injury to sectors and activities utilizing domestic raw-materials such as textile sector.

Fourth: Dumping leads to lower incomes of domestic producers because they either reduce prices or cut down production levels.

- Economic Impact of dumping are summarized in the following:
  (i) Elimination of competition.
  (ii) Loss of consumers benefits after controlling the market and raising prices.
  (iii) Loss of real value of money because of hyper inflation.
  (iv) Pessimism of business sector leading to lower investment levels.
  (v) Persistent deficit in balance of trade.
- All such impacts may be significant in the long-run.

3.10. Examples of Trade Remedies:

- As long as international trade is growing in size and varieties which lead to competition and controlling markets, unaccepted practices would prevail. Multi-national Corporations are involved in activities related to international trade and they tend to increase their net profits.
- Any country or company that practice dumping would increase the prices of the dumped products (Japan T.V. case which increased the price of its products).
- Producers in some Gulf states showed that consumers goods such as concentrated milk, petro-chemical products… are facing dumping because of the high purchasing power in such countries.
- It is clear that dumping causes injury and it has to be eradicated.

3.11. Developing countries as a market for Dumping:

- Developing countries import consumers goods, food, capital goods and raw-material. They look for cheaper sources. That would lead to dumping their markets from countries which have the capacity to produce large quantities and need to market the excess abroad.
- Also some developing countries follow the import-substitution strategies by establishing assembly industries such as refrigerators, T.V., automobiles (cars). That may lead to dumping phenomenon from exporting sources.
- Trade relations in some previously colonized countries may be due to historical relations which leads to control of trade by mother country corporation.

3.12. Sudan Case:

- Sudan accession to WTO is not yet completed.
- Sudan has a legislation to fight dumping so as to protect infant industries and unfair competition from abroad. It follows the principles of W.T.O.
- In Sudan, the textile sector has deteriorated over time. Is it because of dumping or due to other factors?

3.13. Some Relevant Issues:

- When domestic producers knock new comers by price discrimination, this is called monopoly but when that is practiced by foreigners, it is called dumping.
- With the growing need for imports in most developing countries, dumping practices would be de facto. This is also the case because of unreliable information and absence of data base.

3.14. Certificate of Origin:

- Rule of origin is necessary to protect the right of producers and to prevent fraud.
- There is no standard formula for the origin of the product. Every country applies own criteria.
- There are advantages if the rule of origin is followed in international trade. Chief among them is to be sure of quality and after sale services.
- Certificate of origin is based on final product.

3.15. Developing Countries and Comparative Advantages:

- Historically, developing countries had advantages in primary products and agricultural goods due to their factor endowments.
- Such was the case during the colonial era where their trade was linked with the colonial countries.
- Over time, developing countries became independent but their trade links were maintained.
- There is severe competition among developing countries for having a bigger share in international markets.
- International demand for agricultural products is not keeping pace their imports of manufactured goods. This led to deficit in balance of trade and eventually domestic economic crises.
- This is also related to terms of trade between developed and developing countries which is not favourable to the latter. The gap between exports yield and imports liabilities is increasing over time.
- Another issue is that developing countries domestic industries cannot compete with developed countries producing similar products.
- The psychology of consumers in developing countries favours imported goods even if domestic production is of considerable quality.

4. FINALLY

- There is need to establish a new international economic order so as to capture the bitterness of developing countries with regard to terms of trade across developing and developed countries. That is essential because most developing countries export raw-material and unfinished goods. The added value is almost negligible.
- There is need to protect developing countries markets from dumping and control which cause injury to domestic industries.
- Also, there is need to make sure of trademarks so as to import genuine goods.
- Most-favoured nation clause is one of the basic principles of W.T.O. and once it is applied to any member country, it should be possible for any trade partner to have similar treatment.

References

- Bown, C.P. (2007): Global Anti-dumping Database, World Bank, Development Research Group, Trade Team.
- Freenstra, R.C. (2015): Advanced International Trade Theory and Evidence, Princeton University Press.

- Krugman, R. and Obstfeld, M. (2011): International Economics; Theory and Policy, 3rd. ed.
- Matschke, X and Schottner, A. (2008): Anti-dumping as Strategic Trade Policy Under Asymmetric Information, Working Paper, Department of Economics, University of Connecticut.
- Salvator, D. (2012): International Economics, Theory and Policy, Fordham University.
- Scammell, W.M. (1975): International Monetary System: Bretton Woods and After, Macmillan Press Ltd.
- World Trade Organization Documents on Anti-Dumping (Chapter 10) and Rules of Origin (Chapter 12).

ENERJİ NAKİL HATLARI VE TÜRKİYE'NİN JEOPOLİTİĞİ

Dr. Öğr. Üyesi Osman AĞIR

Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü, Öğretim Üyesi,
osmanagır@ksu.edu.tr

Ahmet Furkan ARVAS

Yüksek Lisans Öğrencisi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi
Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü
arvassfurkan@gmail.com

ÖZ

Dünya genelinde ülkelerin refah düzeyinin yükselmesi ile beraber artan enerji kullanım miktarı, 21.yy'da enerji kaynaklarına sahip olan devletlerin stratejik önemini pekiştirirken, bu ülkelerin yakın coğrafyalarındaki diğer devletlerin konumlarının da önem kazanmasını sağlamıştır. Türkiye, Orta Doğu ve Hazar Havzası başta olmak üzere, dünyanın ispatlanmış gaz ve petrol rezervlerinin çoğunun bulunduğu bir bölgede yer almasının sonucu olarak jeopolitik açıdan kaynak ülkeler ile tüketici pazarları arasında enerji nakil hatlarının geçiş güzergâhında bulunmaktadır. Enerji naklinde köprü konumunda bulunmasının Türkiye'nin jeopolitik önemini artırdığı denencesine dayalı olarak hazırlanan bu çalışmanın amacı, Türkiye üzerinden geçen enerji nakil hatlarının Türkiye'nin jeopolitik önemine etkilerinin tartışılmasıdır.

Anahtar Kelimeler: Enerji Nakil Hatları, Türkiye, Jeopolitik

ENERGY TRANSMISSION LINES AND TURKEY'S GEOPOLITIC

ABSTRACT

The prospering of countries with increasing energy use around the world at 21th century reinforces strategic importance of countries which the source of energy. The positions of states in this geography gain importance too. As a consequence of location, notably Middle East and Caspian Basin, which rich in natural gas and petrol proven reserves, Turkey ist between geopolitically source countries, consumer markets and energy transmission lines transitions route. In coming centuries expectation of increasing importance of energy shows this study's importance too. The aim of our study reveals advantages and disadvantages by scrutinising of Turkey's geopolitic with increasing significance of energy.

Keywords: Energy Transport Lines, Turkey, Geopolitics

1.GİRİŞ

Günümüzde artan enerji ihtiyacı, 21.yüzyılla beraber daha da önemli bir hale gelmiştir. Bu bakımdan Dünya liderliği konusunda enerji, devletlerin yarış halinde olduğu önemli bir rekabet alanıdır. Bunun bir sonucu olarak ise enerjinin bulunduğu

coğrafyalar çatışmaların, güç mücadelelerinin odağı haline gelmiştir. Teknolojinin gelişmesi, Dünya nüfusunun artış göstermesi, kapitalist ekonomilerinin Dünya genelinde hâkim olmaya başlaması enerji tüketim miktarını da arttırmaya başlamıştır. Geçmiş yüzyıllardan günümüze değin enerjinin tüketimi artmakla beraber, enerji türleri kömürden petrole, petrolden doğalgaza evrilmiştir. Bu enerji türlerinin ve rezervlerinin bulunduğu coğrafyalar da ise büyük bir güç mücadelesi baş göstermiştir. Dolayısıyla ülkelerin bulunduğu coğrafyalar, enerji temini konusunda avantaj ve dezavantajları içinde barındırabilmektedir. Her devletin önceliği temin ettiği enerji türünün kaliteli, ucuz ve arz güvenliğinin sağlanabilmesi olmuştur. Tüm Dünya da özellikle 20.yüzyılın başlarından itibaren cazip hale gelen enerji (kömür, petrol, doğalgaz) kaynak ülkelerine ve çevresinde bulunan ülkelere avantaj sağladığı gibi dezavantajda sağlayabilmektedir.

Türkiye enerji kaynaklarına sahip bir ülke olmasa da, Dünya genelinde ispatlanmış enerji rezervlerinin %70'ine sahip bir coğrafya da bulunmaktadır. Dünyanın en büyük petrol rezervlerine sahip Ortadoğu ülkelerine, Dünyanın en büyük doğalgaz rezervlerine sahip Asya ülkelerine komşu olan Türkiye aynı zamanda, Dünyanın en büyük doğalgaz ihracatçısı Rusya ile de enerji alanın da birçok antlaşmaya imza atmış ve doğalgaz temini konusunda Rusya'nın en büyük ithalatçısı konumuna gelmiştir. Enerji rezervlerine sahip olmamasıyla birlikte, topraklarından geçen ve stratejik olarak çok önemli olan boru hatlarına da ev sahipliği yapan Türkiye, bu bakımdan jeopolitiği itibariyle enerji kaynağı ülkeler ile tüketici pazarları arasında bir köprü konumundadır. Bu jeopolitik konumu Türkiye'ye avantajlar sağlamaktadır. Her şeyden önce bulunduğu konum itibariyle doğal bir köprü görevi gören Türkiye, Asya, Avrupa ve Ortadoğu'nun kesiştiği bir noktada yer almaktadır. Bulunduğu coğrafya itibariyle stratejik bakımdan konumunu doğru değerlendirmesi ve politikalarını ona göre belirlemesi, jeopolitik olarak Türkiye'ye enerji konusunda önemli kazanımlar sağlayabilecektir.

Bu çalışma Türkiye'nin bulunduğu jeopolitik konumu doğru değerlendirmesi durumunda, enerji naklinde köprü ülke konumunu kullanarak enerjide merkez ülke olabileceği hipotezine dayalı olarak hazırlanmıştır. Çalışmada enerji ve jeopolitik kavramları açıklanmış ve Türkiye'nin coğrafi konumu enerji jeopolitiği açısından ele alınmıştır.

2.ENERJİ VE JEOPOLİTİK KAVRAMLARI

Enerji son dönemde gittikçe önemi artan bir rekabet alanıdır. Jeopolitik konumlarını iyi değerlendiren devletler enerji alanındaki rekabette üstünlük sağlayabilmektedir. Çalışmanın kavramsal alt yapısını oluşturması amacıyla bu bölümde enerji ve jeopolitik kavramları ele alınmıştır.

2.1. Enerji

Sosyal bilimlerde tam ve net bir tanımı olmayan enerji, genellikle fen bilimlerine göre tanımlanmıştır. Eski Yunanca da "iş" kelimesinden türeyen enerjinin (Aydın, 2014: 21), modern tarihi 19.yüzyıla dayanır (Yücel, 1994: 63).Enerji, en kısa haliyle herhangi bir maddede ortaya çıkan güç olarak tanımlanabilir (Kılınç Savrul, 2016: 4). Bir başka tanımda ise iş yapma kapasitesi olarak ifade edilmektedir (İTÜ, 2007: 1). Dolayısıyla hareket halinde ve değişmekte olan çoğu şeyde bir enerji mevcuttur. Geçmişten günümüze değin insanoğlu enerjiye çok fazla bağımlı hale

gelmiştir (Spurgeon ve Flood, 2000: 4). Geçmiş yüzyıllarda ortaya çıkmış, muazzam derecede büyük bir atılım yapmış olan sanayi sektörü endüstrileşmeyle beraber sürekli bir artış trendi gösteren enerji tüketim talebi doğurmuştur (Külünk ve Eyice, 1983: 2). Bunun bir sonucu olarak enerji sistemleri zaman geçtikçe artan bir hızla değişim göstermeye başlamışlardır. Dünya genelinde nüfus artış hızının yükselmesi, bundan kaynaklı olarak fabrikaların, tüketimin, araba ve bina sayılarının artması enerji sektörünün de kendini yenilemesi gereğini ortaya çıkarmıştır (Flavin ve Lenssen, 1994: 22-26). İnsanoğlunun ateşi bulmasıyla başlayan enerji tüketim serüveni, yüzyıllar içinde değişim göstermiş zaman içerisinde farklılaşmıştır. İlk çağlarda enerji kaynağı olarak rüzgâr ve suyu kullanan insanoğlu, sanayi inkılabı ile beraber kömürü, endüstrinin ve makineleşmenin artmasıyla da beraber ise petrolü kullanmaya başlamıştır. Teknolojinin gelişmesi, Dünya nüfusunun artış göstermesi konvansiyonel enerji kaynakları olan, kömür, petrol gibi kaynakların yerini (Göksü, 1986: 1-4), elektrik, doğalgaz ve nükleer enerji gibi yeni enerji kaynaklarına bırakmasına neden olmuştur (Karabulut, 1999: 1).

Dünya genelinde son yıllarda artarak devam eden güç mücadeleleri, hegemonya kurma çabaları da, enerji kaynaklarına sahip olabilmek için yapılmaktadır (Yıldız ve Cengiz, 2009: 15-16). 2000'li yıllarla beraber enerjiye artan ihtiyaç güç mücadelelerine ve krizlere neden olabilmektedir (Illıch, 1992: 11). Çünkü: Küreselleşmenin arttığı bu dönemler de enerji alanında ticaretle uğraşan büyük firmaların, çokuluslu şirketlerin kendi çıkarlarını korumak ve enerji kaynaklarına sahip olarak enerji nakil hatları üzerinde de söz sahibi olma çabası da artış göstermiştir. Bu bakımdan enerji kaynaklarına ve enerji nakil hatlarına sahip olmak her geçen gün daha da önemli hale gelmektedir. Kaynak ülkelerin bulunduğu Ortadoğu ve Orta Asya coğrafyaları da bundan dolayı önem kazanmıştır (Yıldız ve Cengiz, 2009: 15-16). Özellikle Dünya petrol rezervlerinin çoğuna sahip olan Ortadoğu ile Dünya doğalgaz rezervlerinin çoğuna sahip Orta Asya'nın küresel enerji jeopolitiği açısından değeri katlanarak artmaktadır. Küresel güç olan ABD ile küresel güç olmaya aday Çin, Rusya gibi devletlerin de bu bölgelerde güç mücadeleleri bundan dolayı artarak devam etmektedir (Kutluay Tutar ve Tatlı, 2019: 99). Türkiye ise her ne kadar enerji kaynaklarına sahip bir ülke olmasa dahi enerji kaynaklarına sahip ülkelere komşudur. Bu durum Türkiye'nin jeopolitik açıdan önemini arttırmaktadır (Yıldız ve Cengiz, 2009: 15-16).

Tüm bunlarla beraber enerji kaynağı olan, enerjiyi tüketen ve enerji nakil hatlarına sahip olan devletler, ekonomik kalkınmayı, modern ve müreffeh bir yaşam düzeyini hedeflemektedir. Bu sebeple uzun vadeli planlar ve stratejiler belirlenmektedir. Yani günümüz dünyasında enerji ekonomik ve siyasi kalkınmanın önemli parametrelerinden bir tanesidir (TÜSİAD, 1994: 15). Kısacası enerji, fiziksel manada hareket ettirici güç olarak kullanılırken (Doğanay, 1991: 2), sosyal manada bir işi üretebilme becerisiolarak tanımlanabilir (Demirbaş, 2002: 1). Ancak yukarı da ifade edildiği gibi enerji kavramının sarih ve net bir şekilde sosyal bilimler alanında herhangi bir tanımlaması yapılmamıştır.

2.2. Jeopolitik

Klasik manada jeopolitiğin tarihçesi emperyalist devletlerarasında rekabetin yoğun bir şekilde yaşandığı 1870'li yıllara dayansa da (Yeşiltaş vd. 2015: 13) jeopolitik, 1.Dünya savaşı sonrası ayrı bir bilim dalı haline gelen ve çalışmalar yapılan bir mecradır (Sezgin ve Yılmaz, 1965: 4). Kavram ilk olarak İsveçli siyasal coğrafyacı

RudolfKjellen tarafından kullanılmıştır (İlhan, 1999: 14-15). Jeopolitik kavramını ilk kullanan R. Kjellen olsa da (İlhan, 2003: 35) birçok düşünür tarafından farklı tanımları da yapılmıştır. Esas itibariyle ise kelime anlamı "arz politikası, dünya politikası" manasındadır (İlhan, 1999: 14-15). Jeopolitik kısaca insanı veya insanlığı bulunduğu coğrafya ve mekân itibariyle inceleyen bir bilimdir. Siyasi düzeyde ise bugün ile geleceği ele alıp, ulaşılmak istenen amaç ve hedeflere siyasi coğrafyayı temel alarak varmak ister (Sandıklı, 2011: 1). Ancak dikkat edilmesi gereken bir nokta aynı merkezden gelmelerine karşın siyasi coğrafya ve jeopolitiğin aynı olmadığıdır (Günel, 2002: 25). Siyasi coğrafya, bir politik güç merkezinin coğrafya üzerinde ortaya çıkışını, devam edişini ve gelişmesini incelerken (Akengin, 2015: 3) jeopolitikte ise bu inceleme, coğrafya anlamında değil coğrafyadan politik yöne doğrudur. Dolayısıyla jeopolitik, siyasi coğrafyanın devamı niteliğinde olup siyasi coğrafyadan daha geniş bir alanı kapsamaktadır (İlhan, 2003: 39). Yani siyasi coğrafyada amaç herhangi bir alana coğrafya merkezli bakmakken, jeopolitikte amaçpolitikanın merkeze alınarak bulunulan coğrafya da etkili bir siyaset izlemektir. Bu sebepten dolayı jeopolitikte esas alınan nokta izlenen politika, belirlenen strateji ve hedeflere varma yolunda bulunulan coğrafyanın her manada verimli kullanılmasıdır (Günel, 2002: 25). Kısacası jeopolitik, bugün ve gelecekte siyasal anlamda güç elde etmek, amaç ve hedeflere ulaşmak için fiziki ve siyasi coğrafyanın stratejik olarak kullanılmasını ifade etmesinin yanında (Özey, 2017: 1), ülkelerin politik ve coğrafi niteliklerinin incelenmesini yapan bir bilimdir (Özey, 2002: 1).

21. Yüzyıl da ülkelerin bulunduğu coğrafyaların stratejik olarak öneminin artması, jeopolitiğin önemini de arttırmıştır. Jeopolitik, devlet adamlarının göz ardı etmemesi gereken bir bilimdalı haline gelmiştir. Gelişmiş ülkelerde jeopolitiğe oldukça önem verilmekte, ülkenin ve diğer ülkelerin jeopolitiği sürekli bir değerlendirilmeye tabi tutulmaktadır. Dünyada her geçen gün krizlerin ve problemlerin arttığı bir dönemde jeopolitiğin öneminin küçümsenmemesi gerekmektedir (Sezgin ve Yılmaz, 1965: 1-2). Günümüzde yaşanan olaylara jeopolitik düzeyden bakma zorunluluğu doğmuştur. Çünkü: jeopolitik kavramının bilimsel temeli ve fikirsel alanı birçok siyasete yön vermektedir. Dolayısıyla jeopolitiğe gereken önem verilmelidir (İlhan, 1999: 12-13).

Dünyada bölgesel ve küresel güç merkezi olmaya adaydevletler uluslararası ilişkiler alanında bir belirsizliği de beraberinde getirebilmektedir. Devletlerarasında rekabetin artması, siyasi ve ekonomik manada çıkar çatışmalarının yaşanmaya başlaması, güç odağı olan devletlerin coğrafyalarını stratejik olarak kullanmalarına neden olabilmektedir. Bu durum devletlerin jeopolitik bir temel de politikalar izlemesini de beraberinde getirmiştir (Brzezinski, 2013: 7). Bu bakımdan jeopolitik, dünya coğrafyasını inceleyerek, dünya genelinde herhangi bir bölgede veya herhangi bir ülke de hareket etme tarzı belirleme adına araştırmalar yapma anlamına gelir. Son olarak jeopolitik kavramı devletleri ve devletlerin sınırlarını esas alarak şöyle tanımlanabilir: Bir ulusun kurduğu devletin veya uluslar topluluğunun var olan coğrafi sistem üzerinde değişmekte olan ve değişmeyen unsurları dikkate alıp güç değerlendirmesi yaparak, hedeflere ulaşma aşamalarını araştıran bir bilimdir. Dolayısıyla devletler bulunduğu jeopolitik konum itibariyle kendilerine avantaj sağlayarak, coğrafyalarında ve küresel anlamda, enerji alanından askeri alana kadar birçok mecrada güç kazanma yarışına girerler (Sandıklı, 2015: 3-4).

3.TÜRKİYE'DEN GEÇEN ENERJİ NAKİL HATLARI

Dünya'nın en zengin enerji kaynaklarına sahip coğrafyalara komşu olan Türkiye, jeopolitik konumu dolayısıyla birçok enerji nakil hattına ev sahipliği yapmaktadır. Nakil hatlarıile enerji arz eden ülkelerden enerji talep eden ülkelere transfer yapılmaktadır. Bu sebepten dolayı enerji naklinde devamlılığın, güvenliğin ve artan enerji talebine karşılık kaynakların çoğaltılarak, büyük kapsamlı nakil hattı projelerinin geliştirilmesi Türkiye açısından mühim bir noktadır (İlter ve Kınık, 2017: 190). Bu bölümde Türkiye üzerinden geçip, tüketici ülkelere enerji transferini sağlayan nakil hatları ele alınmıştır.

3.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı

Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Ham Petrol Boru Hattı ile öncelikle Azerbaycan petrolü olmak üzere, Hazar Bölgesi'nden üretilmekte olan petrolün güvenli, düşük maliyetle ve çevresel koşullara uygun şekilde Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Adana Ceyhan'a taşınması ve buradan ise tankerlervasıtasıyla dünya pazarlarına taşınması amaçlanmaktadır (enerji.gov.tr, 2019). 2006 yılının Haziran ayında hizmet vermeye başlayan Boru Hattı, 50 milyon ton kapasite ile çalışmaktadır. Uzunluğu 1769 km olan bu boru hattının 1076 km'si Türkiye'den, 443 km'si Azerbaycan'dan 249 km'si Gürcistan'dan geçmektedir (bp.com, 2019).

3.2. Irak-Türkiye Petrol Boru Hattı

Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Irak Hükümeti arasında 1973 yılında, imzalanan antlaşma çerçevesinde yapılmıştır. Antlaşmayla Irak'ın Kerkük vilayetinde ki ve diğer üretim sahalarında ki petrolün bu boru hattı üzerinden Adana Ceyhan deniz terminaline aktarılması amaçlanmıştır (enerji.gov.tr, 2019). Toplam uzunluğu 1876 km olan hattın kapasitesi ise 70. 6 milyon tondur (Yılmaz, 2005: 7).

3.3. Rusya-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı

Farklı enerji kaynaklarının araştırılmasıçalışmaları sonucunda, 18 Eylül 1984 tarihinde, Türkiye Cumhuriyeti ileSovyetler Birliği arasında doğalgaz transferi hakkında antlaşma imzalanmıştır.Söz konusu antlaşmanın ardından çalışmalar başlamış 1985 yılında uygun güzergâh belirlenmiştir. Türkiye'ye Bulgaristan sınırından giren, İstanbul, İzmit, Bursa, Eskişehir güzergâhını takip ederek Ankara'ya ulaşan Rusya-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı 845 km uzunluğundadır (enerji.gov.tr, 2019).

3.4. Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğalgaz Boru Hattı

BTC hattıyla aynı yolu izleyen Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı (BTE), Şahdeniz'de üretilen doğalgazın dünya pazarlarına nakledilmesi hedefine yönelik inşa edilmiştir.. Bu hat 2007'de faaliyete geçirilerek 20 milyar m^3 kapasitede ve 690 km uzunluğunda bir hattır. Türkiye bu hat ile Doğu-Batı enerji güzergâhının yanı sıra uluslararası enerji istikrarına önemli bir katkı sağlayacak adımlar atabilecektir (enerji.gov.tr, 2019).

3.5. Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı

Rusya'dan başlayıp Karadeniz'in altından geçerek Türkiye'ye uzanan Mavi Akım Doğalgaz Boru hattı toplam 1213 km uzunluğa sahiptir (Oğan, 2003: 3). Boru

hattı vasıtasıylaRus doğalgazı Türkiye'ye ulaştırılmaktadır. Boru Hattının yıllık kapasitesi 16 milyar m³ doğal gazdır. Hattın resmi açılışı 2005 yılında yapılmış olup, Türkiye topraklarında ki kısmı Samsun'dan başlayıp Ankara'da son bulmaktadır (enerji.gov.tr, 2019).

3.6. Türk Akımı Doğalgaz Boru Hattı

Rusya ve Ukrayna krizi "Güney Akım" projesinden Türk akımı projesine geçilmesine neden olmuştur. Rusya Devlet Başkanı Putin'in 2014 yılında Türkiye'yi ziyareti sırasında açıkladığı projeye göre Rus Doğalgazı Karadeniz'in altından bir boru hattı ile Türkiye üzerinden Avrupa'ya ihraç edilecektir (Karagöl ve Kızılkaya, 2015: 2). Türk Akımı Doğalgaz Boru Hattı, her bir tanesi yıllık 15 milyar m^3 taşıma kapasitesine sahip iki hattan oluşmaktadır. Projenin onaylanması 2016 yılında her iki devlet tarafından da yapılmakta olup, 2019 yılında hizmet vermesi planlanmaktadır (enerji.gov.tr, 2019).

3.7. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)

Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi(TANAP) projesi Şahdeniz 2 havzasından çıkan Azerbaycan Doğalgazının öncelikle Türkiye'ye, Türkiye üzerinden ise Avrupa'ya taşınması amacıyla planlanmıştır (İsmayıl, 2013). Proje Türkiye üzerinde 20 ilden geçmekte olup, toplam uzunluğu ise 1850 km'dir. Boru hattı ile Azerbaycan doğalgazı, Ardahan'dan Türkiye'ye giriş yaparak 20 ilden geçip, Yunanistan sınırı Edirne'de son bulacaktır (tanap.com, 2019). 21 Haziran 2011'de yapılan antlaşmaya göre 2018 yılı itibariyle 6 milyar m³ Azerbaycan doğalgazının Türkiye'ye arzı öngörülmüştür. Doğalgazın Avrupa'ya tedariki ise 2020 yılı içinde planlanmaktadır(enerji.gov.tr, 2019). TANAP şirketi boru hattının %58 hissesi Azerbaycan'dan SOCAR'a, %30 hissesi Türkiye'den BOTAŞ'a, %12'lik hisse ise İngiltere'den BP'ye aittir (Erdoğan, 2017: 16).

4.ENERJİ NAKİL HATLARI VE TÜRKİYE'NİN JEOPOLİTİĞİ

Türkiye coğrafi lokasyonu dolayısıyla aynı anda birden fazla bölge ve kıta ile bağlantı kurabilme şansı olan, denizyolu ve karayolu ile birlikte doğrudan başka devletlerle iletişim halinde olabilen ve son derece mozaik yapıya sahip bir coğrafya da yer almaktadır (Abbasigil, 2016: 65). Enerji bakımından da son derece zengin olan Ortadoğu, Balkanlar, Kafkasya (Bilgin, 2015: 40) ve Afrika kıtalarının kesişme noktasında yer alan Türkiye (Özey, 2002: 1), Asya, Avrupa, Afrika kıtalarını birbirine bağlar (Lesser ve Fuller, 2000: 127). Enerji kaynakları açısından fakir olmasına karşın coğrafi konumu itibariyle avantajını kullanarak, enerji merkezi bir ülke olabilmek adına politikalarını belirlemektedir (Kakışım, 2017: 518). Küresel siyasal yapılanmada, Türkiye; tarihi, askeri, ekonomik ve coğrafi bakımdan çok önemli bir yerde bulunmaktadır. Dolayısıyla Türkiye'nin jeopolitik konumu birçok mecra da kilit konumu ihtiva etmektedir (İlhan, 2004: 29-30). Bir nevi Türkiye bu kilit rolü itibariyle üç kıtanın menteşesi durumunda olmasının yanı sıra bu menteşe üstüne vurulmuş bir kilit ve bu kilidi açabilecek anahtar kıymetindedir (İlhan, 1999: 35). Bu yönü ile Doğu-Batı arasında sadece bir sınır hattı değil, konumu itibariyle yüzyıllar boyunca ilgi odağıdır.Global enerji politikalarında ise Türkiye, kaynak coğrafyalar ile tüketici pazarları arasında bir konumda yer alarak, bir nevi zincirin tamamlayıcısı konumundadır. Öyle ki Türkiye bulunduğu konum itibariyle Dünya enerji rezervlerinin %70'inin bulunduğu bir coğrafyaya komşudur.Öte yandan Türkiye'nin

kendisi mühim bir enerji tüketicisidir (Oral ve Özdemir, 2017: 950-953). Tükettiği enerji kaynaklarından çoğunu ithal eden Türkiye'de coğrafi konum ve jeopolitiğe uygun olarak, çeşitli enerji türleri bulunmakla birlikte, bu enerji kaynaklarının rezervlerinin az ve düşük bir miktarda olduğu bilinmektedir (Bayraç, 2009: 134). Bu durumun bir sonucu olarak ithalata bağlılığı fazla olmasından mütevellit enerjinin güvenliği, kalitesi ve arzının devamlılığı Türkiye için can alıcı bir öneme sahiptir. Bu bağlılık ve jeopolitik konumu itibariyle enerji nakil hatlarına sahiplik Türkiye'nin enerji pazarında merkez ülke olabilme hedefini pekiştirmektedir. Bu bakımdan hali hazırda kullanılan veya yapılması planlanan enerji nakil hatları projeleri Türkiye'nin sadece bir transit ülke olarak değil aynı zamanda bölgesinde ve dünyadaenerji ticaretinde mühim bir rol oynaması bakımından kritik öneme haizdir (Kantörün, 2010: 105).

Jeopolitik bakımdan mevcut enerji kaynaklarının Türkiye üzerinden uluslararası pazarlara aktarılması, Türkiye için mühim bir fırsattır. Bulunduğu stratejik konum dolayısıyla enerji nakil hatlarını kontrol altında tutabilen Türkiye, geliştireceği politikalarla ekonomik ve siyasi bakımdan güç elde edebilecektir (İTO, 2006: 205). Dünya genelinde enerji tüketiminin artması ile beraber, petrol ve doğalgaz talebi ile alakalı tahminler, kaynak ülkeler haricinde bu kaynakları tüketici ülkelerin kullanması için ulaşımını sağlayan transit ülkelerin de ehemmiyetinin artacağı yönündedir. Türkiye'nin bölge ülkeleri ile özellikle, İran, Irak, Azerbaycan, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ve Rusya ile kuracağı sağlıklı ve verimli ilişkiler, enerji konusunda Türkiye'nin jeopolitik önemini daha da arttıracaktır (Akbaş ve Ürün, 2016: 105).

Tablo:1 Petrol ve Doğal Gaz Rezervlerinin Bölgesel Dağılımı

	Petrol Rezervleri		Doğal Gaz Rezervleri	
	Milyar Varil	Toplamdaki Payı (%)	Trilyon m^3	Toplamdaki Payı (%)
Kuzey Amerika	**238,0**	**14,0**	**12,8**	**6,8**
ABD	55,0	3,2	10,4	5,6
Kanada	172,2	10,1	2,0	1,1
Meksika	10,8	0,6	0,4	0,2
Orta ve Güney Amerika	**329,2**	**19,4**	**7,6**	**4,1**
Venezuela	300,9	17,7	5,6	3,0
Diğer Ülkeler	28,3	1,7	2,0	1,1
Avrupa ve Avrasya	**155,2**	**9,1**	**56,8**	**30,4**
Rusya	102,4	6,0	32,3	17,3
Kazakistan	30,0	1,8	0,9	0,5
Türkmenistan	0,6	0,0	17,5	9,4
Diğer Ülkeler	22,2	1,3	6,1	3,2
Orta Doğu	**803,5**	**47,3**	**80,0**	**42,8**
Suudi Arabistan	266,6	15,7	8,3	4,5
İran	157,8	9,3	34,0	18,2
Irak	143,1	8,4	3,7	2,0
Kuveyt	101,5	6,0	1,8	1,0
Katar	25,7	1,5	24,5	13,1
Diğer Ülkeler	108,8	6,4	7,7	4,1
Afrika	**129,1**	**7,6**	**14,1**	**7,5**
Asya Pasifik	**42,6**	**2,5**	**15,6**	**8,4**
Çin	18,5	1,1	3,8	2,1
Hindistan	5,7	0,3	1,5	0,8
Diğer Ülkeler	18,4	1,1	10,3	5,5
Dünya	**1.697,6**	**100,0**	**186,9**	**100,0**

Kaynak:BOTAŞ 2016 Yılı Sektör Raporu

Tabloda görüldüğü üzere Dünya'nın ispatlanmış petrol ve doğalgaz enerji kaynaklarının çoğunun bulunduğu coğrafyalara Türkiye komşu konumdadır. Enerji kaynaklarına komşu olmasının yanı sıra bu kaynakların nakil hatları ile topraklarından geçerek tüketici ülkelere aktarılmasına da öncülük etmektedir. Bu bakımdan hem stratejik hem de ekonomik bakımdan kilit bir rol oynamaktadır. Geliştirilecek politikalarla Ortadoğu başta olmak üzere Orta Asya ve Hazar havzasında önemli bir enerji taşıyıcısı ülke olacaktır. Tüm bunlar Türkiye'nin gerek bölgesel gerekse küresel manada siyasi ve ekonomik bir güç haline gelebileceğinin göstergesidir. Günümüzde petrol ve doğalgaz başta olmak üzere enerjinin öneminin artması ile beraber kaynak ülkeler ile tüketici ülkeler arasında nâkili sağlayan transit ülkelerinde önemi artmıştır.Transit ülke olarak bilinen ülkeler nakil hattı projeleri ile stratejik ve jeopolitik konumlarını kullanarak enerji pazarında merkez ülke olabilmeyi hedeflemektedirler.Türkiye'de jeopolitiği nedeniyle bu transit ülkeler içinde stratejik bir bölgede yer almaktadır. İşte tam bu noktada Türkiye üzerinden geçen Bakü-Tiflis-Ceyhan (İTO, 2006: 205-207) ve Irak-Türkiye petrol boru hatları, Trans Anadolu (TANAP) Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı (ITG), Türkiye-Bulgaristan (ITB) Doğalgaz Boru hattıProjesi, Rusya-Türkiye-Avrupa (TÜRK AKIMI) Doğal Gaz Boru Hattı Projesi, İran- Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı, Rusya-Türkiye (MAVİ AKIM) Doğal Gaz Boru Hattı (MAVİ AKIM), Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğal Gaz Boru Hattı (Akbaş ve Ürün, 2016: 106-108)gibi hali hazırda kullanılan veya yapım aşamasında olan boru hatları Türkiye'nin uluslararası alanda enerji köprüsü haline gelmesine katkı sağlamaktadır (Yılmaz, 2005: 6).

Görüldüğü üzere bölgesel enerji kaynakları, Türkiye üzerinden enerji talep eden ülkelere ulaştırılmaktadır. Bu bağlamda Türkiye topraklarından geçen nakil hatları, hem kaynak hem de tüketici ülkeler için önemlidir (İşeri ve Dilek, 2012: 240). Enerji coğrafyası açısından Türkiye'nin konumu transit ülke olmasının yanında merkez ülke olabilme potansiyelini de içinde barındırmaktadır. Bu bakımdan Türkiye için en mühim hedeflerden biri enerji alanında jeopolitik konumunun sağladığı avantajı kullanarak merkez ülke olabilmektir. Jeopolitik konumu ise bu duruma gayet uygun ve rasyoneldir. Belirtilen hususlar çerçevesinde, enerjinin bu denli öneminin arttığı bir çağda, topraklarından geçen nakil hatları ile Türkiye'nin enerji merkezi olabilmesi hayal olmayacaktır (Oral ve Özdemir, 2017: 954-955). Böylece Türkiye, enerji kaynağı bir ülke olmamasına rağmen transit ülke olma özelliğini kullanarak, dünya enerji pazarında önemli bir noktaya gelerek, merkezi bir konuma yükselecektir (Kantörün, 2010: 104). Dolayısıyla geleceğe bakıldığında Türkiye'nin öneminin artacağı, jeopolitik açıdan mühim bir noktaya geleceği, transit ülke olmasının yanında merkez ülke de olabileceği söylenebilecektir (GİF, 2013: 32). Nitekim Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı'nın yayımladığı stratejik planda da Türkiye'nin enerji jeopolitiği açısından geçiş noktasında bulunduğu, yapımı devam eden nakil hattı projeleriyle enerji merkezi ülke konumuna yükselebileceği ifade edilmiş, uluslararası arenada güçlü bir aktör olabilmesi için, jeopolitik konumunun stratejik olarak kullanılması gerektiğine vurgu yapılmıştır (ETKB, 2017: 80). Tüm bu durumlar ışığındaTürkiye, enerji kaynağı ve tüketici ülkeler arasında gayet avantajlı bir lokasyonda bulunmasının yanı sıra jeopolitik bakımdan rakibi olabilecek ülkelere göre de daha istikrarlı bir tablo çizmesinden dolayı enerji merkezi olarak öne çıkabilecektir (Telli, 2016: 3).

5.SONUÇ

Jeopolitik, gelecekte varılmak istenen hedeflere siyasi coğrafyanın esas alınarak ulaşılmak istenmesidir. Ülkeler için bulunulan jeopolitik konum stratejik bağlamda son derece önemlidir. Her ülke bulunduğu jeopolitik lokasyonu doğru değerlendirip siyasi ve ekonomik avantajlar elde etmek ister. Küresel bağlamda devletler enerjiden askeriyeye kadar birçok mecra da farklı devletlerle mücadele halindedirler. Bu mücadele ülkelere rekabet üstünlüğünü kendileri lehine çevirmesi adına sahip olunan tüm imkânların kullanılması gerektiğini göstermektedir. Devletlerin jeopolitik konumu ise küresel rekabette rakibine üstünlük sağlayabilmenin önemli öğelerinden birisidir. Stratejik geçiş güzergâhlarında bulunan, kıtalar arasında bağlantıyı sağlayan, Dünya'nın en zengin enerji kaynaklarına komşu olan Türkiye jeopolitik bağlamda bulunduğu lokasyon dolayısıyla önemli bir noktada yer almaktadır. Özellikle enerji alanında bu konumu Türkiye'ye birçok avantaj sağlamaktadır. Enerji jeopolitiği açısından, topraklarından geçen pek çok nakil hattına ev sahipliği yapan Türkiye enerji arz eden ile talep eden ülkeler arasında doğal bir köprü mahiyetindedir.

Global anlamda bakıldığında sanayisi çok gelişmiş, nüfusu artmış ve enerjiye ihtiyaç duyan Avrupa ile Dünya enerji kaynaklarının pek çoğuna sahip olan Ortadoğu ve Orta Asya devletlerine komşu konumda bulunan Türkiye, bu bağlamda son derece stratejik bir konumda yer almaktadır. Topraklarından geçen nakil hatları ile enerji arz eden devletlerden tüketici pazarlarına enerji transferi sağlayan Türkiye jeopolitik konumunu doğru değerlendirmesi durumunda merkezi bir ülke olabilecektir. Gelecek yıllarda enerjinin öneminin daha da artış göstermesinin beklenmesi sadece enerji kaynağı ülkelerin değil transit ülkelerinde stratejik önemlerini arttıracaktır.

21.yy'da Bölgesel bir güç olmaya aday olan Türkiye, bölgesel anlamda söz sahibi olmak adına siyasetten askeriyeye, ekonomiden enerjiye birçok mecrada orta ve uzun vadeli politikalar geliştirmektedir. Jeopolitik konumu stratejik olarak kullanarak belirlediği politikaların kendisine avantaj sağlamasını hedeflemektedir. Bu bağlamda özellikle Dünya genelinde artan enerji talebi ve ihtiyacı, sadece enerji arzı sağlayan ülkeleri değil enerji kaynaklarını talep eden devletlere ulaştıran ülkelerinde stratejik önemini de arttırmıştır. Her devlet ise temin ettiği enerjinin ucuz olmasına ve arz güvenliğinin sağlanmasına önem vermektedir. İşte tam bu noktada Türkiye, birçok çatışma ve kargaşanın yaşandığı enerji kaynağı ülkelerin coğrafyalarında istikrarlı, demokratik ilkeleri benimsemiş ender ülkelerden biridir. Türkiye, enerji kaynaklarını talep eden ülkelere kaynakların transferinde sağladığı arz güvenliği, istikrar ve en rasyonel güzergâh olması sebebiyle birçok avantaja sahiptir. Topraklarından geçen ve son derece stratejik öneme haiz nakil hatlarını kontrol eden Türkiye bu avantajını kullanarak enerji pazarında merkezi bir ülke konumuna yükselebilecektir.

KAYNAKÇA

Abbasigil, Serkan Ömer (2016), "Son Dönemde Gelişen Türk-Rus İlişkilerinin Enerji Perspektifinden Analizi", Barış Araştırmaları Ve Çatışma Çözümleri Dergisi, Cilt. 4, Sayı: 8, ss. 50-83.

Akbaş, Fahri ve Ürün, Emre (2016), "Enerji Güvenliği: Bölgesel Enerji Merkezi Türkiye", Sosyal Bilimler Dergisi Özel Sayısı, Kasım, ss. 103-113.

Akengin, Hamza (2015), Siyasi Coğrafya: İnsan ve Mekân Yönetimi, Pegem Akademi Yayınları, Ankara.

Aydın, Levent (2014), Enerji Ekonomisi ve Politikaları: Kuram ve Kavramlar-Piyasalar-Modeller-Politikalar, Seçkin Yayıncılık, Ankara. Bilgin, Pınar (2015), "Türkiye'deki Jeopolitik Dogma", Türkiye Dünyanın Neresinde? Hayali Coğrafyalar, Çarpışan Anlatılar, (Der. Murat Yeşiltaş, Sezgi Durgun, Pınar Bilgin), Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul. Brzezinski, Zbigniew (2013), "Stratejik Vizyon: Amerika ve Küresel Güç Bunalımı", (Çev. Sezen Yalçın ve Abdullah Taha Orhan), Timaş Yayınları, İstanbul.

Bayraç, Naci (2009), "Küresel Enerji Politikaları ve Türkiye: Petrol ve Doğal Gaz Kaynakları Açısından Bir Karşılaştırma", Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt. 10, Sayı: 1, Mart, ss. 115-142.

Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ) (2016), 2016 Sektör Raporu, Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi (BOTAŞ), Ankara.

Demirbaş, Lütfiye (2002), Türkiye'de Enerji Sektörü, Sektörün Problemleri, Avrupa Birliği ve Türkiye'de Enerji Politikaları, Isparta.

Doğanay, Hayati (1991), Enerji Kaynakları, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum.

Erdoğan, Nuray (2017), "TANAP Projesinin Türkiye Ve Azerbaycan Enerji Politikalarındaki Yeri Ve Önemi", Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt. 10, Sayı: 3, Temmuz, ss. 10-26.

Flavin, Christopher ve Lenssen, Nicholas (1994), "Enerjide Arayışlar: Yaklaşan Enerji Devriminin El Kitabı", (Çev. Yaman Köseoğlu), Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı (TEMA) Yayınları, İstanbul.

Global İlişkiler Formu (GİF) (2013), "21. Yüzyılda Türkiye'nin Enerji Stratejisi: Belirsizlikler, Yapısal Kırılmalar ve Bazı Öneriler", Global İlişkiler Formu (GİF), İstanbul.

Göksü, Ekrem (1986), Enerji Kaynakları, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Günel, Kamil (2002), Coğrafyanın Siyasal Gücü, Çantay Kitabevi, İstanbul.

https://www.bp.com/en_az/caspian/operationsprojects/pipelines/BTC.html (24.03.2019).

Illıch, Ivan (1992), "Enerji ve Eşitlik", (Çev. Ufuk Uyan), Ağaç Yayıncılık, İstanbul.

İlhan, Suat (1999), Türkiye'nin Jeopolitik Konumu ve Türk Dünyası, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayınları, Ankara.

İlhan, Suat (2003), Jeopolitik Duyarlılık, Ötüken Yayınları, İstanbul.

İlhan, Suat (2004), Türkiye'nin Zorlaşan Konumu: Uygarlıklar Savaşı-Küreselleşme-Petrol, Ötüken Yayınları, İstanbul.

İlter, Emel ve Kınık Hülya (2017), "Türkiye'nin Enerji Denklemi: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı ve Türk Akımı", Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Sayı: 18, Aralık, ss. 185-200.

İSMAYIL, TOĞRUL (2013), "AZERBAYCAN, GÜNEY ENERJİ KORİDORU, TANAP VE TAP", ENERJİ GÜNLÜĞÜ, HTTPS://ENERJİGUNLUGU.NET/İCERİK/4681/AZERBAYCAN-GUNEY-ENERJİ-KORİDORU-TANAP-VE-TAP.HTML(29.03.2019).

İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ), (2007), Türkiye'de Enerji ve Geleceği İTÜ Görüşü, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ), İstanbul.

İstanbul Ticaret Odası (İTO), (2006), Küresel Petrol Stratejilerinin Jeopolitik Açıdan Dünya ve Türkiye Üzerindeki Etkileri, İstanbul Ticaret Odası (İTO), İstanbul.

İşeri, Emre ve Dilek, Oğuz (2012), "Yeni Enerji Jeopolitiğinde NATO'nun Enerji Güvenliğinde Tamamlayıcı Rolü ve Türkiye'nin Potansiyel Katkıları", Akademik Bakış Dergisi, Sayı: 10, ss. 229-248.

Kakışım, Cemal (2017), "Türkiye'nin Enerji Politikaları Açısından Türk Akımına Yönelik Bir Değerlendirme", Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl. 5, Sayı: 50, Temmuz, ss. 517-527.

Kantörün, Ufuk (2010), "Bölgesel Enerji Politikaları Ve Türkiye", Bilge Strateji Jeopolitik, Ekonomi-Politik ve Sosyo-Kültürel Araştırmalar Dergisi, Cilt. 2, Sayı: 3, ss. 87-114.

Karabulut, Yalçın (1999), Enerji Kaynakları, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara.

Karagöl, Erdal Tanas ve Kızılkaya, Mehmet (2015), "Rusya AB-Türkiye Üçgeninde Türk Akımı", Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı Perspektif (SETA), Sayı: 105, Temmuz, ss. 1-6.

Kılınç Savrul, Burcu (2016), Enerji Ekonomisi: Türkiye'nin Enerji Sektörü ve Alternatif Enerji Kaynakları, Dora Yayıncılık, Çanakkale.

Kutluay Tutar, Filiz ve Tatlı, Meram (2019), "Küresel Güç Mücadelesinde Avrasya Ve Enerji Politikaları", SocialMentalityandResearcherThinkersJournal, Sayı: 15, Ocak, ss. 94-108.

Külünk, Hasan ve Eyice, Suavi (1983), Yeni Enerji Kaynakları, Fotosan Ofset Matbaacılık, İzmit.

Lesser, O. , Ian ve Fuller, E. , Graham (2000), "Balkanlar'dan Batı Çin'e: Türkiye'nin Yeni Jeopolitik Konumu", (Çev. Meral Gönenç), Alfa Yayıncılık, İstanbul.

Oğan, Sinan (2003), "Mavi Akım Projesi: Bir Enerji Stratejisi Ve Stratejisizligi Örneği", Stradigma Aylık Strateji ve Analiz E-Dergisi, Sayı: 7, Ağustos, ss. 1-20.

Oral, Muhammed ve Özdemir, Ünal (2017), "Küresel Enerji Jeopolitiğinde Türkiye: Fırsatlar ve Riskler", Journal of HistoryCultureand Art Research, Sayı: 4, Kasım, ss. 948-959.

Özey, Ramazan (2002), Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği, Aktif Yayınevi, İstanbul.

Özey, Ramazan (2017), Jeopolitik Tanımlar, Teoriler ve Değişimler, Pegem Akademi Yayınları, Ankara.

Sandıklı, Atilla (2011), Jeopolitik ve Türkiye: Riskler ve Fırsatlar, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi (BİLGESAM) Yayınları, İstanbul.

Sandıklı, Atilla (2015), Türkiye'nin Jeopolitiği: Yumuşak Güç Savaşları ve Terörizm, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi (BİLGESAM) Yayınları, İstanbul.

Sezgin, Emin ve Yılmaz Selahattin (1965), Jeopolitik, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul.

Spurgeon, Richard ve Flood, Mike (2000), "Enerji ve Güç", (Çev. Zehra Sönmezer), TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara.

T.C. Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı, https://www.enerji.gov.tr/tr-tr/sayfalar/petrol-boru-hatlari (24.03.2019).

Telli, Azime (2016), "Türkiye'nin Enerji Koridoru Olmasının Mihenk Taşları Olarak Türk Akımı ve TANAP Karşılaştırması", Enerji Piyasaları ve Politikaları Enstitüsü (EPPEN), Sayı: 20, Aralık, ss. 1-9.

Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi (TANAP), https://www.tanap.com/tanap-projesi/tanap-nedir/(29.03.2019).

Türk Sanayici ve İşadamları Derneği (TÜSİAD), (1994), Enerji Sektöründe Geleceğe Bakış: Arz, Talep ve Politikalar, Türk Sanayici ve İşadamları Derneği (TÜSİAD), İstanbul.

Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı (ETKB) (2017), "T.C. Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı 2015-2019 Stratejik Planı", Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı (ETKB), Ankara.

Yeşiltaş, Murat ve Durgun, Sezgi (2015), "Coğrafya ve Jeopolitiği Tartışmak: Eleştirel Bir Değerlendirme" , Türkiye Dünyanın Neresinde? Hayali Coğrafyalar, Çarpışan Anlatılar, (Der. Murat Yeşiltaş, Sezgi Durgun, Pınar Bilgin), Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Yıldız, Dursun ve Cengiz, Pertev (2009), Üretim Enerjisi, Ulusal Sanayici ve İşadamları Derneği Yayınları, İstanbul.

Yılmaz, Necip Fazıl (2005), "Petrol ve Doğal Gaz Boru Hatları Üzerine Genel Bir Değerlendirme", Tesisat Mühendisliği Dergisi, Sayı: 87, ss. 4-14.

Yücel, Behçet (1994), Enerji Ekonomisi, AKAY Ofset Matbaacılık, Ankara.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

Dr. Öğr. Üyesi Mustafa BAYLAN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
İktisat Bölümü, İktisat Teorisi ABD
m_baylan@ksu.edu.tr

Öğr. Gör. Tuğçe KARAÇEVİRGEN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Pazarcık Meslek Yüksekokulu
Mülkiyet Koruma ve Güvenlik Bölümü, Sosyal Güvenlik Pr.
tugcekaracevirgen@ksu.edu.tr

Öz

Lojistik kavramının tarihi incelendiğinde askeri bir kavramken sanayi devrimi ile birlikte geliştiğini, günümüzde ise taşımacılıktan çok daha geniş bir anlama erişerek, taşımacılığın öncesi ve sonrası tüm süreçleri kapsadığı görülmektedir. Tüm bu süreçler iş sağlığı ve güvenliği açısından ele alındığında lojistik Nace Kod Listesi'nde tehlikeli sınıfta nitelendirilmektedir. Bu çalışmada; iş sağlığı ve güvenliği kavramının kısa tarihsel gelişiminin incelenmesinin ardından genişleyen lojistik kavramı ışığında sektörde taraf olduğumuz uluslararası sözleşme ve standartların iş sağlığı ve güvenliği açısından değerlendirilmesi, sektöre ait iş kazası istatistiklerinin hem Türkiye hem de dünya açısından analiz edilerek, Türkiye'nin lojistik sektöründe önemli bir üs olabilmesi için iş sağlığı ve güvenliğindeki durumuna ilişkin önerilerin sıralanması amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Lojistik, İş Sağlığı ve Güvenliği

OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY IN LOGISTICS: THE CASE OF TURKEY

Abstract

When it was military concept, it is seen that the concept of logistics developed along with the industrial revolution. It has reached a much broader meaning than transportation. Nowadays, it covers all processes before and after transportation. According to the Nace Code List logistics sector is considered as dangerous class. In this study, after tracing the evolution of occupational health and safety, we will look at the international conventions and standards we are a party to in the light of the concept of logistics. Work accident statistics will be analyzed for Turkey and the world. It is aimed to make some recommendations on occupational health and safety status for Turkey to be an important base in the logistics sector.

Key Words: Turkey, Logistics, Occupational Health and Safety

1. Giriş

Mal ve hizmet üretmek kadar, üretilen malların zamanında, arzu edilen bir şekilde teslim edilmesi veya depolanması da bir o kadar önemlidir. Lojistik, ürünlerin ortaya konulmasından müşteriye ulaştırılmasına kadar geçen süreçte çok önemli bir

paya sahiptir. Lojistik sadece teknolojiyi değil aynı zamanda emeği de yoğun kullanan ve üretimin ana tamamlayıcısı olarak görülen bir sektördür. Emeğin yoğun olarak kullanıldığı bütün sektörlerde olduğu gibi lojistik sektöründe de iş sağlığı ve güvenliği hayati önem taşımaktadır. Dünyada lojistik kavramsal olarak 1900'lü yıllara, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili yasal düzenlemeler ise Sanayi Devrimi dönemine dayansa da ülkemizde hem genel anlamda hem de lojistik sektöründe iş sağlığı ve güvenliği düzenlemelerinin yakın geçmiş tarihe dayandığı görülmektedir. Sektörün her geçen yıl artan hacmi bu alandaki iş sağlığı ve güvenliği önlemlerinin önem kazanmasına neden olmuştur.

Bu çalışmada öncelikle lojistik kavramı lojistik sektörünün dünyada ve Türkiye'deki yeri incelenerek açıklanmıştır. Sonra iş sağlığı ve güvenliği kavramı üzerinde durulmuş ve lojistik sektöründe de son yıllarda meydana gelen ölümlü iş kazaları ve kayıp iş günü istatistikleri derlenmiştir. Takip eden bölümde sektörde geçerli olan mevzuatlar uluslararası ve ulusal başlıklar altında yer almış, iş kazası ve bu kazalar sonucu ölüm sayılarına yönelik ülkemizde sektöre çözüm getirici öneriler ifade edilmeye çalışılmıştır.

2. Lojistik Kavramı

Askeri bir kavram olarak doğan lojistik, 1905 yılında Albay Chauncey B. Baker tarafından "malzeme ve personel taşıması ile tedarik, bakım ve yenilenmesi" şeklinde tanımlamıştır (Gülenç & Karagöz, 2008:75). Lojistik kavramı tarihsel gelişim sürecinde, ülkelerin askeri güçlerinin temel yapı taşlarından birisi olmaktan çıkmış, sanayi devriminin kitlesel ürünlerini bir yerden başka bir yere taşımaya kadar ulaşım ve ulaştırmaya dair birçok alanda kullanılmış, genişlemiş ve gelişmiştir. Bu gelişim sürecini dikkate alan Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Logistics Management-CLM), yeni adı ile Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri (Supply Chain Management Professionals-CSCMP) lojistiği şu şekilde tanımlamaktadır; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ürünlerin üretildiği veya kaynaklandığı noktadan, son kullanımının bulunduğu tüketim noktasına kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkin ve verimli bir şekilde iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir (www.payamlojistik.com, 2019). Geçen sürede kavramın eşgüdümlü bir faaliyeti ifade etmeye başladığı ve ürünün çıkış ile varış noktası arasındaki tüm hareketliliği kapsadığı görülmektedir (Tanyaş, 2016:5). Diğer bir anlatımla lojistik artık taşıma olarak görülmemekte, satın alma planlamasından ürünün depolanmasına ve hatta atık yönetimine kadar çoklu role sahip bir süreç olarak tanımlanmaktadır (Genç, 2010:600). Yukarıdaki tanımlar dikkate alındığında lojistik ile taşımacılık, depolama, paketleme, gümrükleme ve nihai tüketiciye erişimi kapsayan bir sektörden bahsedildiği görülmektedir (Erkan, 2014:51). Bu durum günümüzde lojistiği birçok alt alana sahip bir sektör haline getirmiştir.

Günümüzde firmaların rekabet edilebilirliği korumak, değişen üretim ve dağıtım yöntemlerine cevap veren bir tedarik zinciri yönetimi oluşturmak ve bunlarla birlikte ulaştırma maliyetlerini azaltmak için özellikle dış ticarette kombine taşımacılık olarak nitelendirilen kara, deniz, demir ve havayolu taşımacılıklarından yalnız birisini değil, sürece göre en optimal olanları zincirleme şekilde kullandıkları lojistik operasyonlarına yönlendiği görülmektedir (TÜSİAD, 2014:7). Ancak işletmeler artık tüm bunları kendi bünyelerinde yapmadıkları veya yapamadıkları ortaya çıkmıştır.

Çünkü sanayi ve iletişim teknolojisinin çok hızlı bir şekilde gelişmesi, müşteri memnuniyetine ve talebine göre ürün teslimi yapma isteği lojistikte işletmeleri dış kaynak kullanmaya zorlamıştır. Bu durum üreticilerin ana faaliyetlerine yoğunlaşmasını, lojistiğin profesyoneller tarafından yapılmasını sağlamıştır. Lojistiğin işletme dışından temini maliyetleri azaltırken karları artırmıştır (Karadeniz & Balcı, 2014: 294).

Lojistik kavramı içinde "lojistik köyleri" günümüzde önemli yer tutmaktadır. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD)'ın yapmış olduğu tanıma göre lojistik köyleri; *"Lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi ve özel kurumların içinde yer aldığı, her türlü taşımacılık moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yük bölme-birleştirme, paketleme ve benzeri faaliyetleri gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, çevreci aktarma alan ve donanımlarına sahip, içerisinde ulusal ve uluslararası taşımacılık, lojistik ve dağıtım ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeciler tarafından gerçekleştirildiği planlanmış alanlardır"* (utikad.org.tr, 2019). Lojistik köylerindeki dağıtım merkezleri, depo ve antrepolar, ulaşım terminalleri ve bu faaliyetleri destekleyici diğer tesislerin bir arada olması ise maliyet avantajı yaratarak rekabetçi yapının devamını beraberinde getirmiştir (Aydın ve Öğüt, 2008:2). Amerika'nın önemli ticaret şehirlerinin tümünde, Avrupa'da ise sadece 8 ülkede 100'den fazla lojistik köy faaliyet göstermekte ve bu sayı her geçen yıl artmaktadır (Üzülmez, 2008:15 ve Bay ve Erol, 2016:126).

3. Dünya'da Lojistik Sektörü

Ülkeler arasında ticaret hacmi her geçen gün daha da artmaktadır. Artan dünya ticareti hem lojistik sektörünü büyütürken büyüyen lojistik sektörü de uluslararası pazarlarda rekabet avantajı elde etmenin önemli ögelerinden birisi olmuştur (Kara ve Tayfur ve Basık, 2009:70). Günümüzde 80 trilyon dolara yaklaşan dünya gayri safi hasılasının %10'u lojistik faaliyetlerden oluşmaktadır. Lojistik sektörü dünyada ciro olarak büyüme göstermektedir. Sektörün toplam cirosu 1995'te 1 trilyon doların altındayken, 2002 yılına kadar yakaladığı sürekli artış trendiyle 2,5 trilyon dolar ciroya ulaşmıştır. Aynı dönemde reel sektör işletmeleri taşımacılık hizmetlerini hızla lojistik işletmelerine kaydırmış, lojistik işletmelerinden destek alan üretici işletmelerde bu oran 1995'te %3 iken, 2002'de %12 olmuştur. Bu dönemde Hong Kong, Rotterdam ve Dubai gibi kentler sağladıkları altyapı ve hizmetlerle dünyanın lojistik üsleri konumuna gelerek, ekonomilerine 30 milyar dolar katma değer kazandırmışlardır. 2023 yılında dünyada lojistik sektörünün büyüklüğünün 15 Trilyon Dolar'ı aşması beklenmektedir. Diğer yandan lojistik sektörünün GSYH'si içinde en yüksek paya sahip olan ülke Çin, ikincisi ise Kanada'dır.

Dünyada böylesine büyük bir hacme sahip sektörün ülkeler arası başarı ölçütü ise Lojistik Performans Endeksi (LPE) ile ölçülmektedir. LPE ülkelerin lojistik performanslarını değerlendirmek, lojistikte büyüme ve kaliteyi ölçmek amacıyla Dünya Bankası tarafından 2007 yılından itibaren iki yılda bir yayımlanan ve 160 ülkeyi lojistik performanslarına göre sıralamakta olan uluslararası bir endekstir (lpi.worldbank.org, 2019).

Gümrük ve sınır geçiş etkinliği, ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi, rekabetçi fiyatlarla sevkiyat planlama kolaylığı, lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesi, sevkiyatları izleme ve takip kabiliyeti, planlanan ve beklenen sevkiyat zamanlarında sevkiyatın alıcıya ulaşma frekansı göstergelerinin ortalaması alınarak genel LPE puanı oluşturulmakta olup ülke puanları o ülke ile ticaret yapan başka ülkelerin lojistik profesyonelleri tarafından online anket uygulaması ile verilmektedir (tuik.gov.tr, 2019).

Tablo-1: Lojistik Performans Endeksi (LPE) 2014 – 2018 (lpi.wordbank.org, 2019)

Sıra	**2014**		**Sıra**	**2016**		**Sıra**	**2018**	
1	Almanya	4,12	1	Almanya	4,23	1	Almanya	4,2
2	Hollanda	4,05	2	Lüksemburg	4,22	2	İsveç	4,05
3	Belçika	4,04	3	İsveç	4,2	3	Belçika	4,04
30	Türkiye	3,5	34	Türkiye	3,42	47	Türkiye	3,15
158	Afganistan	2,07	158	Somali	1,75	158	Burundi	2,06
159	Kongo D.C.	1,88	159	Haiti	1,72	159	Angora	2,05
160	Somali	1,77	160	Suriye A.C.	1,6	160	Afganistan	1,95

Tablo 1 incelendiğinde 5 üzerinden yapılan değerlendirmede son 3 dönemde Almanya LPE puanı ile birinci sırada yer almaktadır. Türkiye'nin LPE değerleri yıllar itibarıyla azaldığı görülmektedir. Tabloya göre Türkiye 2014 yılında 3,5 puan ile 30., 2016 yılında 3,42 puan ile 34. ve 2018 yılında ise 3,15puan ile 47. sırada yer almaktadır.

4. Türkiye Lojistik Sektörü

Türkiye'de lojistik sektörü, sektörde istihdam edilenlerin sayısı, ülkedeki ağ uzunlukları, yük ve yolcu taşıma verileri, ithalat ve ihracatın ulaşım yollarına dağılımı ve sektörün GSYİH içindeki payından faydalanılarak incelenmiştir.

4.1. İstihdam

Türkiye'nin lojistik verileri incelendiğinde sektörde istihdam oranı yıllar itibarıyla artış göstermektedir. Tablo 2'ye göre 2014 yılında ulaştırma ve depolamada istihdam edilenlerin sayısı 1 milyon 119 bin kişi iken 2015 yılında bu sayıda azalma yaşanmış ve 1 milyon 108 bin kişinin sektörde istihdam edilmiştir. 2016 yılında ise sayı 2014'ünde üzerine çıkarak 1 milyon 185 bin kişi olarak belirlenirken bu artış 2017 yılında da devam etmiş ve sektörde 2017 yılında 1milyon 235 bin kişi istihdam edilmiştir.

Tablo-2: Ulaştırma ve Depolama Alanında İstihdam Edilenler 2014 – 2018 (tuik.gov.tr, 2019)

Tür	2014	2015	2016	2017
Ulaştırma ve Depolamada İstihdam Edilenler (Bin Kişi)	1.119	1.108	1.185	1.235

4.2. Ağ Uzunlukları

Ülkedeki karayolu ve demiryolu ağ uzunluklarını incelendiğinde karayolunun demiryolundan beş kat daha fazla olduğu görülmektedir.

Tablo-3: Karayolu ve Demiryolu Ağ Uzunlukları ile Yıllara Göre Büyüme Oranları 2014 – 2017 (udhb.gov.tr, 2019)

Tür	2014	2015	2016	2017
Karayolu Ağ Uzunluğu (km) & Ağ Uzunluğu Büyüme Oranı	66.032 (%4)	66.560 (%8)	67.161 (%9)	67.620 (%7)
Demiryolu Ağ Uzunluğu (km) & Ağ Uzunluğu Büyüme Oranı	12.485 (%3,2)	12.532 (%3,2)	12.532 (%0)	12.608 (%0,6)

Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı'nın verilerine göre 2014 yılında ülkedeki karayolu ağ uzunluğu 66bin 32km iken %8 büyüme ile 2015 yılında 66bin 560km olmuştur. 2016 yılında da büyüme devam etmiş 67bin 161km'ye ulaşmıştır. Yine, karayolu ağ uzunluğu 2017 yılında bir önceki yıla göre %7 büyümüş ve 67bin 602km'ye ulaşmıştır. Demiryolu ağ uzunluğu ise karayoluna kıyasla daha az büyümüştür. 2014 yılında 12bin 485km olan demiryolu ağ uzunluğu 2015 yılına gelindiğinde %3,2 büyüyerek 12bin 532km'ye ulaşmıştır. Bu uzunluk 2016'da aynı kalırken 2017 yılında ise küçük bir büyüme ile 12bin 608km'ye ulaşmıştır.

4.3. Yük ve Yolcu Taşıma

Ulaşım yollarında Türkiye'nin yük ve yolcu taşıma verileri ise Tablo 4'de yer almaktadır. Tablo 4'te yer alan karayolu için belirtilmiş olan ton-km ölçü birimi karayolu ile km başına taşınan yük miktarını ifade ederken, yolcu-km ölçü birimi ise km başına taşınan yolcu sayısını ifade etmektedir. Bu verilere şehir içi ulaşım sayılan özel veya kamu aracılığı ile gerçekleştirilen günlük şehir içi ulaşım verileri dahil değildir. Veriler incelendiğinde ülkede en çok kullanılan ulaşım yolu karayolu olurken bunu demir, deniz ve en son hava takip etmektedir. Tüm ulaşım yollarında artış gösteren 2017 verileri incelenecek olursa karayollarında km başına 262milyar 700milyon ton yük, 314milyar 700milyon yolcu taşınırken, demiryolu ile toplam 28milyar 560milyon ton yük, 182milyon 790bin yolcu taşındığı görülecektir.

Denizyollarında elleçlenen yük miktarı 471milyon 150bin iken kabotaj hattında taşınan yolcu sayısı ise 137milyon 190bindir. Havayolunda ise 2017 yılında 193milyon 530bin yolcu taşınmış olup toplam bagaj, kargo ve posta ağırlığı ise 3milyon 480bin ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo-4: Ulaşım Yollarına Göre Yük ve Yolcu Taşımacılığı Verileri 2013 – 2017 (udhb.gov.tr, 2019)

Ulaşım Yolu	Yolcu/Yük	2013	2014	2015	2016	2017
Karayolu	Ton-km (Milyar)	224,0	234,5	244,3	253,1	262,7
	Yolcu-km (Milyar)	268,2	276,1	290,7	300,9	314,7
Demiryolu	Net Ton (Milyar)	26,59	28,74	25,87	25,89	28,56
	Yolcu (Milyon)	107,65	153,6	182,75	176,63	182,79
Denizyolu	Elleçlenen Yük Miktarı (Milyon Ton)	384,93	383,12	416,03	430,19	471,15
	Kabotaj Hattı Yolcusu (Milyon)	164,43	161,04	163,72	148,1	137,19
Havayolu	Yolcu (Milyon)	150,0	166,18	181,43	174,15	193,58
	Yük (Milyon Ton) (Bagaj+Kargo+Posta)	2,59	2,89	3,07	3,06	3,48

4.4. İthalat ve İhracatın Ulaşım Yollarına Göre Dağılımı

Türkiye'nin ithalat ve ihracatta kullandığı ulaşım yollarının genel dağılımına bakıldığında denizyolunun birinci sırada, karayolunun ise ikinci sırada olduğu görülmektedir.

Tablo-5: İthalat ve İhracatta Kullanılan Ulaşım Yollarının Dağılımı 2014 – 2018 (tuik.gov.tr, 2019)

Tür	İthalat					İhracat				
Ulaşım Yolu / Yıl	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
Karayolu	0,15	0,17	0,17	0,16	0,16	0,35	0,32	0,31	0,29	0,28
Demiryolu	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00
Denizyolu	0,58	0,60	0,61	0,58	0,60	0,55	0,54	0,55	0,58	0,63
Havayolu	0,10	0,10	0,12	0,15	0,13	0,09	0,12	0,12	0,11	0,08
Diğer	0,16	0,13	0,10	0,10	0,11	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01

Tablo 5'e göre denizyolu ile ithalat %58 ile %61 arasında iken denizyolu ile ihracat ise %54 ile %63 arasında gerçekleşmiştir. Türkiye 2014-2018 yılları arasında ithalatının yaklaşım %15'ini, ihracatının ise %30'unu karayolu ile yapmıştır. Havayolu ile yapılan ithalat ise yıllar içerisinde %10 ile %15 oranları arasında gerçekleşirken ihracat ise %8 ile %12 arasında gerçekleşmiştir. Demiryolu hem ithalat hem de ihracat en az orana sahiptir. Bu oran %1'in üzerine çıkamamıştır.

4.5. Sektörün GSYİH İçindeki Payı

Türkiye'de 2013-2017 yılları arasında lojistik sektörünün (ulaştırma ve depolama) GSYİH içerisinde ki payı %10'u geçmemektedir.

Tablo-6: Ulaştırma ve Depolama Hacminin Yıllık Değişim Oranlı ile GSYİH İçindeki Payı 2013 – 2017 (tuik.gov.tr, 2019)

Tür	Ulaştırma ve Depolama		GSYİH (Alıcı Fiyatlarıyla)		Ulaştırma ve Depolamanın GSYİH Oranı (%)
Yıllar /Ölçü	Hacim (Bin TL)	Değişim Oranı (%)	Hacim (Bin TL)	Değişim Oranı (%)	
2013	112.230.489	3,68	1.369.334.107	8,49	8,2
2014	117.275.084	4,49	1.440.083.365	5,17	8,2
2015	124.300.869	5,99	1.527.725.206	6,09	8,2
2016	123.434.887	-0,70	1.576.365.403	3,18	7,8
2017	135.492.708	9,77	1.693.665.799	7,44	7,9

Tablo 6'da da gösterildiği üzere, sektör 2017'de yaklaşık %10 büyümesine rağmen GSYH içindeki payı %102u geçmemiştir. Yıllar itibariyle ülkede ulaştırma ve depolama 2016 yılında %0,7 küçülmüş ancak bu küçülme 2017 yılında %9,77'lik büyüme ile toparlanmıştır.

İş Sağlığı ve Güvenliği (ISG) Kavramı

İş sağlığı ve güvenliğinin uluslararası kabul gören tanımı International Labour Organization (ILO) ve Word Health Organization (WHO) tarafından ortak bir çalışmada verilmiştir. Bu tanıma göre ISG; bir bireyin sadece fiziksel değil aynı zamanda ruhsal ve sosyal açılardan da tam bir iyilik hali içinde olması ve çalışanlara en iyi sağlık ile güvenlik koşullarının sağlanarak bu durumun süregelmesi faaliyetleridir (Çiçek & Öçal, 2016:108). Tarihsel süreç içerisinde iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin ilk bulguların milattan önceki dönemde Mısır Piramitleri'nin inşasında yaşanan ölümlü işçi kazaları ile işçilerin bel rahatsızlığına ilişkin tespitlerde bulunan Hekim İmphotep'e uzandığı görülmektedir (Akkaya, 2017: 506). Sanayi Devrimi ile birlikte sayıca artan iş kazaları, işi yapanın insan olmasından kaynaklı sağlık ve güvenlik hakkının varlığının kabulünün yanında mevcut iktisadi düzenin devam edebilmesi için bu alandaki ilk hukuki düzenlemelerin mecburiyetini

doğurmuştur (Çiçek & Öçal 2016:108). Bu noktada iş sağlığı ve güvenliği hukukunu; iş kazaları ve meslek hastalıklarının önlenmesi, çalışanın sağlıklı ve güvenli bir ortamda çalışmasının sağlanması amacıyla getirilen hukuki düzenlemeler ve kurumlar ile iş kazası ve meslek hastalığının sonuçlarına ilişkin kuralları ele alan bir hukuk dalı olarak tanımlamak mümkündür (igys.ataaof.edu.tr).

4.6. İş Kazası

İş Sağlığı ve Güvenliğinin en önemli alt kavramı ise iş kazasıdır. ILO'ya göre iş kazası *"Belirli bir zarar ya da yaralanmaya neden olan, beklenmeyen, önceden planlanmayan bir olay"*dır. WHO'ya göre ise *"önceden planlanmamış, çoğu kez kişisel yaralanmalara, makinaların, araç ve gereçlerin zarara uğramasına, üretimin bir süre durmasına yol açan bir olay"* dır. 6331 sayılı kanuna göre ise "*işyerinde veya işin yürütümü nedeniyle meydana gelen, ölüme sebebiyet veren veya vücut bütünlüğünü ruhen ya da bedenen engelli hâle getiren olay"* dır. ILO'nun «Ekonomik Faaliyete Göre Ölümcül İş Kazaları» istatistiklerinden «Nakliye ve Depolama» ile «Bilgi ve İletişim» faaliyetlerine ilişkin verilerini ileten 68 ülkenin 2008 – 2017 toplam istatistikleri incelendiğinde bu tarih aralığında toplam 24.972 kişinin iş kazası sonucu hayatını kaybettiği görülmektedir.

Tablo-7: Nakliye ve Depolama ile Bilgi ve İletişim Faaliyetlerinde İş Kazası Sonucu Ölüm ve Kayıp İş Günü Sayıları 2008-2017 (ilo.org, 2019)

Sıra	Ülke	2008 – 2017 İş Kazası Sonucu Toplam Ölüm Sayıları
1	ABD	7.374
2	Tayland	7.373
3	Türkiye	1.581
4	Japonya	1.088
5	Fransa	796
6	Almanya	685
7	İtalya	552
8	Brezilya	542
9	İspanya	510
10	Polonya	449
68 Ülkede İş Kazası Sonucu Toplam Ölüm Sayısı		29.972
68 Ülkede İş Kazası Sonucu Toplam Kayıp İş Günü Sayısı		35.344.584

Tablo 7'de 2008-2017 yıllarını kapsayan toplam 10 yıllık iş kazası sonucu ölüm sayıları 7374 ile en fazla ABD'de görülmektedir. Tayland ikinci sırada, Türkiye ise 1581 ölüm ile üçüncü sırada yer almaktadır.

ILO'ya ilgili dönemde veri aktarımı yapan 68 ülkenin sektörde iş kazası sonucu kayıp iş günü sayısı (iş kazası geçiren kişinin ayakta veya yatarak tedavisi sonucu iş göremez raporu sonucu işe gidemediği günler toplamı) ise 35.344,584 gün olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu veri bizlere sektörün yaşadığı ciddi iş gücü kaybını ortaya koymaktadır.

Türkiye'de 2013-2017 yıllarını kapsayan lojistik sektörü iş kazası sonucu ölüm ve kayıp işgünü verileri Tablo 8'de verilmiştir. Türkiye'de kara taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığında iş kazası sonucu ölüm sayısının 2013'den 2015'e geçerken azalış gösterdiği ancak 2016 ve 2017'de artışa geçtiği görülmektedir. Benzer şekilde iş kazası sonucu kayıp iş günü verisi de 2013'ten 2014'e geçerken azalışa geçse de sonraki yıllarda artmış 2017'de 129.609 gün sektörde kayıp yaşanmıştır. Tüm ulaşım yolları arasında en yüksek ölüm ve kayıp iş günü verisi de bu alana aittir. Su yolu taşımacılığına baktığımızda yine ölüm verisinin 2013'ten 2016'ya doğru göstermiş olduğu azalış ne yazık ki 2017'de artışa geçmiştir. Kayıp iş günleri verisi de benzer bir eğilim göstermiştir. Havayolu taşımacılığı ise hem ölüm hem de kayıp iş günü anlamında verilerin en düşük çıktığı alandır. Ancak burada da 2017 yılındaki kayıp iş günü sayısındaki artış dikkati çekmektedir. Lojistiğin bir parçası olan taşımacılık için depolama ve destekleyici faaliyetler alanında 2013'den 2015'e doğru ölüm verisi azalırken 2016'da bu sayı artışa geçmiş 2017'de ise yeniden düşmüştür. Kayıp iş günü sayıları ise diğer alanların aksine her geçen yıl artarak devam etmiştir. Yine lojistiğin bir parçası olan posta ve kurye hizmetlerinde ise 2015 yılında iş kazası

Tablo-8: Türkiye Lojistik Sektörü İş Kazası Sonucu Ölüm ve Kayıp İş Günü Verileri 2013 – 2017 (sgk.gov.tr, 2019)

Yıl	2013		2014		2015		2016		2017	
Tür	Ölüm Sayısı	Kayıp İş Günü	Ölüm Sayısı	Kayıp İş Günü	Ölüm Sayısı	Kayıp İş Günü	Ölüm Sayısı	Kayıp İş Günü	Ölüm Sayısı	Kayıp İş Günü
Kara Taşımacılığı ve Boru Hattı Taşımacılığı	183	110.035	172	76.895	162	107.469	179	122.239	211	129.609
Su Yolu Taşımacılığı	11	111.825	9	5.165	3	4.794	4	4.068	17	7.687
Havayolu Taşımacılığı	2	4.074	1	3.574	2	7.731	2	7.915	3	6.957
Taşımacılık için Depolama ve Destekleyici Faaliyetler	30	48.417	29	48.802	23	73.617	37	81.057	29	89.589

Posta ve Kurye Faaliyetleri	4	5.308	6	4.123	0	8.038	3	8.226	4	10.963
Toplam	230	279.659	217	138.559	190	201.649	225	223.505	264	244.805

sonucu hiç ölüm yaşanmamış olması dikkati çekerken 2013'ten 2014'e geçerken azalan kayıp iş günü verisinin ne yazık ki 2015, 2016 ve 2017'de bir önceki dönemlerine göre daima arttığı görülmektedir

Tablo-9: Türkiye Ulaşım Yollarına Göre Kaza ve Ölü Sayısı İstatistikleri 2013 – 2017 (udhb.gov.tr, 2019 & aviation-safety.net, 2019)

Yıl / Tür	2013		2014		2015		2016		2017	
	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı
Karayolu	1.207.354	3.685	1.199.010	3.524	1.313.359	7.530	1.182.491	7.300	1.202.716	7.427
Demiryolu	89	45	93	65	101	50	120	81	53	40
Denizyolu	118	27	101	41	71	13	504	183	277	129
Havayolu	0	0	1	0	3	1	0	0	1	0

Tablo 9'a göre ulaşım yollarına göre en fazla kaza ve ölü sayısı karayollarına aittir. 2013 yılında 1milyon 207bin 354 kaza sonucunda 3bin 685 kişi trafik kazasında hayatını kaybetmiştir. Kaza sayıları yıllar itibariyle kayda değer bir düşüş göstermemiş ancak ölü sayısı özellikle 2015 itibariyle oldukça artmış ve son olarak 2017 yılında 7bin 427 kişi karayollarında hayatını kaybetmiştir. Karayollarını denizyolu, ardından demiryolu ve son olarak havayolu takip etmektedir. Buradaki veriler yalnızca iş kazası olmayıp bu ulaşım yollarında yaşanan tüm kaza istatistikleri olduğunu belirtmek gerekir ki denizyolundaki kaza ve ölüm sayısındaki artışın temel nedeni düzensiz göçmenlerin Türk karasularından geçişinde kaynaklanmaktadır. 2017 yılında 277 denizyolu kazası sonucu 129 kişi hayatını kaybetmiştir. Demiryollarına bakacak olursak 2017'de kaza sayısındaki azalış dikkati çekmektedir. 2013 yılında 89 olan demiryolu kaza sayısı 2017'de 53'e düşmüş ancak bunun aksine ölü sayısı 27'den 129'a yükselmiştir. Havayollarında ise yalnızca sivil havayolu taşımacılığı yani yolcu uçakları verisi paylaşılmış ve ülkemiz hava sahası içerisinde yer alan Türk veya yabancı fark etmeksizin tüm havayolu şirketlerinin kaza verileri dikkate alınmıştır. Bu verilere göre yalnızca 2015 yılında 1 kişi havayolu kazası sonucu hayatını kaybetmiştir. Bunun dışında son 5 yılda ölümlü havayolu kazası Türk hava sahası içerisinde yaşanmamıştır.

5. Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Sözleşmelere Lojistik ve ISG Açısından Bakış

Sözleşmeler öncelikle Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından hazırlanan ve Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler olarak incelenecek, ardından diğer uluslararası sözleşmelere bakılarak bu alandaki mevzuata ilişkin bir perspektif oluşturulmaya çalışılacaktır.

5.1. ILO Sözleşmeleri

ILO tarafından yayınlanan ve Türkiye'nin taraf olduğu iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin sözleşmeler incelendiğinde öncelikle karşımıza 155 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği ve Çalışma Ortamına İlişkin Sözleşme çıkmaktadır. Sözleşmenin ILO kabul tarihi 3 Haziran 1981 iken Türkiye bu sözleşmeyi 07.01.2004 tarihinde 5038 sayılı kanun ile kabul etmiş ve 22.04.2005 tarihinde yürürlüğe almıştır. Sözleşmenin en önemli ve yenilikçi özelliği iş sağlığı ve güvenliği alanındaki ulusal politikanın olabildiğince geniş ve kapsamlı şekilde uygulanmasını amaçlıyor olmasıdır. Sözleşmenin 1 (1) ve 2 (1) maddeleri, ekonomik faaliyetin tüm kollarında ve bu kollardaki tüm çalışanlara uygulanmasını öngörmektedir. Sözleşmeye göre iş kazalarını ve meslek hastalıklarını önlemek ve çalışma ortamını sürekli iyileştirmek için dikkate alınması gereken ana faaliyet alanları; işin maddi unsurlarını kontrol etme, çalışma ortamını işçilerin fiziksel ve zihinsel kapasitelerine uyarlama, ilgili kişilerin eğitimi, iletişim ve iş birliği şeklinde sıralanmaktadır.

Bu sözleşmeyi takip eden bir diğer sözleşme ise 187 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Geliştirme Çerçeve Sözleşmesi olup ILO kabul tarihi; 15.06.2006 Türkiye'de yürürlüğe girdiği tarih ise 16.01.2014'tür. Bu Sözleşmeyi onaylayan her üye, en fazla temsil kabiliyetine sahip işçi ve işveren kuruluşlarının temsilcilerine danışarak, ulusal politika, ulusal sistem ve ulusal program geliştirme yoluyla iş kazalarını, meslek hastalıklarını ve ölümleri önlemek için iş sağlığı ve güvenliğinin sürekli geliştirilmesine katkıda bulunmayı taahhüt etmektedir.

İçerik itibariyle sektörü ilgilendiren diğer sözleşme ise 167 No'lu İnşaat İşlerinde Güvenlik ve Sağlık Sözleşmesi'dir. Sözleşmenin ILO kabul tarihi; 20.06.1988, Türkiye'de yürürlüğe girdiği tarih; 23.03.2015'tir. Bu sözleşme, şantiye alanının hazırlanmasından projenin tamamlanmasına kadar olan süre içinde şantiyedeki herhangi bir süreç, işlem, operasyon ya da taşıma dâhil olmak üzere her tür inşaat faaliyeti, bina yapımı, inşaat mühendisliği, yapım ve yıkım işleri için geçerlidir.

ILO tarafından hazırlanan ve Türkiye'nin taraf olduğu diğer sözleşmeler Tablo 10.'da verilmiştir.

Tablo-10: ISG Alanında Türkiye'nin İmzaladığı ILO Sözleşmeleri (ilo.gov.tr, 2019)

Tür	Sözleşme Adı	ILO Kabul Tarihi	Türkiye Kabul Tarihi
Gemiadamlarına İlişkin Düzenlemeler	55 No'lu Gemiadamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme	1936	2005
	73 No'lu Gemiadamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin Sözleşme	1946	2005
	164 No'lu Gemiadamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Sözleşme	1982	2005
	134 No'lu İş Kazalarının Önlenmesine (Gemiadamları) İlişkin Sözleşme	1970	2005
Gemi Mürettebatına İlişkin Düzenleme	92 No'lu Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme	1949	2005
	68 No'lu Gemilerde Mürettebat İçin İaşe ve Yemek Hizmetlerine İlişkin Sözleşme	1946	2005
	133 No'lu Mürettebatın Gemide Barındırılmasına İlişkin Sözleşme (İlave Hükümler)	1970	2005
Diğer Düzenlemeler	152 No'lu Liman İşlerinde Sağlık ve Güvenliğe İlişkin Sözleşme	1979	2005
	153 No'lu Karayolları Taşımacılığında Çalışma Saatleri ve Dinlenme Sürelerine İlişkin Sözleşme	1979	2005
	115 No'lu Radyasyondan Korunma Sözleşmesi	1960	1968

Sözleşmeleri gemiadamları, gemi mürettebatı ve diğer düzenlemeler şeklinde sınıflandıracak olursak gemiadamlarını ilgilendiren sözleşmelerden 55 No'lu Gemiadamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme ILO tarafından 1936'da, Türkiye tarafından 2005 yılında kabul edilmiştir. Sözleşme içeriğinde savaş gemileri dışında, sözleşmenin yürürlükte olduğu ülkede kayıtlı ve seyrüsefer halinde bulunan gemide istihdam edilen herkesin hastalanması, kaza geçirmesi ve ölmesi halinde armatörün sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. 73 No'lu Gemiadamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin Sözleşme ILO tarafından 1946, Türkiye tarafından 2005 yılında kabul edilmiş olup gemiadamı niteliğindeki kişilerin sağlıklı olmalarını sağlamak için alınan ve gemideki diğer kişilerin sağlığını tehlikeye düşürecek olası durumların önüne geçmek adına düzenlemeler içermektedir. 164 No'lu Gemiadamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Sözleşme ILO tarafından 1982, Türkiye

tarafından 2005 yılında kabul edilmiş olup gemiadamlarına, gemide bulundukları sürelerde sağlanması gereken sağlık hakkına ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Bu sınıflandırmadaki son sözleşme 134 No'lu İş Kazalarının Önlenmesine (Gemiadamları) İlişkin Sözleşme ise ILO tarafından 1970, Türkiye tarafından 2005 yılında kabul edilmiş olup gemiadamlarının iş kazalarına ilişkin önlemleri kapsamaktadır.

Gemi mürettebatına ilişkin sözleşmelerden 92 No'lu Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme ILO tarafından 1949, Türkiye tarafından 2005 yılında kabul edilmiş olup gemi mürettebatın barınacağı yerlere ilişkin gereklilikleri belirtmektedir. 68 No'lu Gemilerde Mürettebat İçin İaşe ve Yemek Hizmetlerine İlişkin Sözleşme ILO tarafından 1946 yılında, Türkiye tarafından 2005 yılında kabul edilmiştir. Sözleşme gemi mürettebatının iaşe ve yemek hizmeti alımına ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Bu alandaki son sözleşme olan 133 No'lu Mürettebatın Gemide Barındırılmasına İlişkin Sözleşme (İlave Hükümler) ise ILO tarafından 1970, Türkiye tarafından yine 2005 tarihli olup 92 Nolu sözleşmeye ek olarak gemide kamaralar yemekhaneler ve dinlenme salonları, havalandırma, ısıtma, aydınlatma ve temizleme yerleri gibi konulara ilişkin olarak ayrıntılı kuralları belirlemektedir.

Bir diğer sözleşme ise 152 No'lu Liman İşlerinde Sağlık ve Güvenliğe İlişkin Sözleşme ILO tarafından 1979, Türkiye tarafından 2005 kabul edilmiştir. Sözleşme, geminin yüklenmesi veya boşaltılması işine dair sağlık ve güvenlik tedbirlerini içermektedir. 153 No'lu Karayolları Taşımacılığında Çalışma Saatleri ve Dinlenme Sürelerine İlişkin Sözleşme ILO 1979, Türkiye 2005 kabul tarihli olup ulusal veya uluslararası karayolu taşımacılığında çalışanların çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin kuralları içermektedir. Son olarak 115 No'lu Radyasyondan Korunma Sözleşmesi ILO tarafından 1960, Türkiye tarafından 1968 kabul tarihli olup Türkiye'nin en uzun süredir yürürlükte tuttuğu ILO sözleşmelerinden birisidir. Sözleşme, işçilerin çalışmaları sırasında iyonizan radyasyonlara maruz kalmalarına sebep olan bütün faaliyetleri kapsadığından özellikle havayolu açısından önem arz etmektedir.

5.2. Diğer Uluslararası Sözleşmeler

Türkiye'nin taraf olduğu bir diğer uluslararası sözleşmeler ise doğrudan ulaşım yolları ile ilgili olan sözleşmeler olup burada en öne çıkan tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin olan sözleşmelerdir. Bu sözleşmeler belirli aralıklarla güncellenmekte olup Tablo 11'de belirtilen tarihler ilk imza tarihleridir. Tüm ulaşım yolları için ayrı ayrı hazırlanan tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin sözleşmeler de ne yazık ki Türkiye tarafından ILO sözleşmeleri gibi geç kabul görmüş sözleşmelerdir. Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR) uluslararası alanda ilk kez 1985 yılında kabul edilirken Türkiye tarafından 2010 yılında kabul edilmiş olup tehlikeli maddelerin, insan ve çevreye zarar vermeyecek şekilde karayolu ile taşınmasını düzenlemektedir.

Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74) 1914 yılında uluslararası alanda kabul edilirken Türkiye tarafından 1980 yılında ilk kez kabul edilmiş olup ticari gemilerin inşası, teçhizatı ve işletilmesi ile ilgili minimum emniyet standartlarının belirlemektedir. Tehlikeli Maddelerin İç Su Yolları Aracılığıyla Taşınması Sırasında Uyulması Gereken Kurallar (ADN/ADNR) 1978 uluslararası, 2011

Türkiye kabul tarihli olup tehlikeli yüklerin işletme sahasında uygun nitelikli, eğitimli, iş güvenliği tedbirlerini almış personel tarafından

Tablo-11: ISG Alanında Türkiye'nin İmzaladığı Uluslararası Sözleşmeleri (udhb.gov.tr, 2019)

Tür	Sözleşme Adı	Uluslararası İlk Kabul Tarihi	Türkiye İlk Yürürlük Tarihi
Karayolu	Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR)	1985	2010
Denizyolu	Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74)	1914	1980
Denizyolu	Tehlikeli Maddelerin İç Su Yolları Aracılığıyla Taşınması Sırasında Uyulması Gereken Kurallar (ADN/ADNR)	1978	2011
Denizyolu	Tehlikeli Maddelerin Deniz Yolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Sözleşme (IMDG CODE)	1965	2011
Demiryolu	Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF) – EK C Tehlikeli Malların Demiryolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Düzenleme (RID)	1980	2015
Havayolu	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) Tehlikeli Maddelerin Havayolu ile Taşınmasına Dair Sözleşme	1944	1945
Havayolu	Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi)	1999	2009

emniyetli ve kurallara uygun şekilde işleme alınmasına dair maddeler içermektedir. 1965 tarihli Tehlikeli Maddelerin Deniz Yolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Sözleşme (IMDG CODE), Türkiye'de 2011 yılında itibaren geçerlidir. Tehlikeli yüklerin denizyolu ile yapılan gönderim ve sevkiyat işlemlerinin güvenli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamak amacıyla yapılan uluslararası kuralları kapsamaktadır.

Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF) – EK C Tehlikeli Malların Demiryolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Düzenleme (RID) uluslararası alanda 1980 yılında, Türkiye'de 2015'de kabul edilmiş olup tehlikeli maddelerin, insan ve çevreye zarar vermeden demiryolu ile taşınmasına dair kuralları içermektedir.

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) Tehlikeli Maddelerin Havayolu ile Taşınmasına Dair Sözleşme ise 1945 yılında Türkiye tarafından kabul edilmiştir. ICAO, Türkiye'de bu alanda ilk imzalanan sözleşmedir. Sözleşme içeriğinde uçakla

taşınabilecek tehlikeli maddelerin paketlemesi, taşınması ve güvenlik kuralları yer almaktadır. Son olarak Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi) 1999 uluslararası, 2009 Türkiye kabul tarihli olup yolcuların ölümü veya yaralanması halinde geçerli uluslararası kuralları içermektedir.

6. Türkiye'de Lojistik Sektöründe İş Sağlığı ve Güvenliği Düzenlemeleri

Türkiye'de 1865 yılında çıkartılan "Dilaver Paşa Nizamnamesi" ve 1921'de çıkartılan Havza-i Fahmiyesi Maden Amelesinin Hukukuna Müteallik Kanun (Ereğli Kömür Havzası Maden İşçisinin Hukukuna İlişkin 151 sayılı Kanun)'u iş sağlığı ve güvenliği ilgili düzenlemelerin ilklerini oluşturmaktadır. Son kanun ise 6331 sayılı kanundur. Çalışmanın bu bölümünde başta 6331 sayılı saya ele alınmış ve diğer yönetmeliklere değinilmiş ve son olarak TS ISO 45001:2018 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi Belgelendirmesi incelenmiştir.

6.1. 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu

2012 yılında kabul edilen kanun tüm sektörlerde geçerli olup çalışan sayılarına bağlı olarak kademeli bir geçiş öngörmüştür. Kademeli geçişin 2020 yılında tamamlanması beklenmektedir. 6331 sayılı yasa ile iş sağlığı ve güvenliği konusunda tazmin edici yaklaşımın yerini önleyici yaklaşım almıştır. Çalışanları tüm süreçlere dahil ederek onların iş sağlığı ve güvenliği konularında pasif konumdan daha aktif konuma geçmelerine yol açmıştır. Daha önceden farklı yasalar ve yönetmelikler içerisinde düzenlenen iş sağlığı ve güvenliği konusu işçi-memur, kamu-özel sektör ayrımını ortadan kaldırmış, tek yasa altında birleştirmiştir. Kanun; iş kazası, meslek hastalığı, işyeri hekimi ile iş güvenliği uzmanı çalıştırma yükümlülükleri, çalışanın iş sağlığı ve güvenliği konusunda temsil hakkının yanı sıra hem işçinin hem de işverenin ISG'ye ilişkin yükümlülükleri ile bu alana ilişkin denetimlerin usul ve esaslarını içermektedir (6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, 2012).

Bu kanunla birlikte iş yerleri sektör bazlı ve yapılan işin niteliğine bağlı olarak az tehlikeli, tehlikeli ve çok tehlikeli olarak sınıflandırılmıştır. 2012 tarihli İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Tehlike Sınıfları Listesi Tebliği ile iş yerleri NACE Kod (Nomenclature des Activités Économiques dans la Communauté Européenne) sistemine geçirilmiştir. Bu sınıflandırma Avrupa'da ekonomik faaliyetlerle ilgili istatistik üretilmesi ve yayılması amacına yönelik ve ISIC (The International Standard Industrial Classification of All Economic Activities) ile bağlantılıdır. Aynı zamanda NACE, yapılan işin niteliğine göre dünya standartlarından verilerin değerlendirilmesini sağlamaktadır (uyumsoft.com, 2019). Her yıl ekonomik faaliyetlerin çeşitlenmesine bağlı olarak güncellenen listede lojistik sektörü 49-Kara taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığı, 50-Su yolu taşımacılığı, 51-Havayolu taşımacılığı, 52-Taşımacılık için depolama ve destekleyici faaliyetler, 53-Posta ve kurye faaliyetleri alt alanları ile 49 ile 53 arasındaki NACE kodlarını almakta olup bu kod aracılığı ile tehlike sınıfları belirlenmekte ve sektörde yine yapılan işin alt niteliğine bağlı olarak çoğunlukla tehlike sınıfı tehlikeli veya çok tehlikeli olarak karşımıza çıkmaktadır (İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Tehlike Sınıfları Listesi Tebliği, 2012).

6.2. İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetmelikleri

Kanunları destekleyen en önemli yasal düzenleme ise bilindiği gibi yönetmeliklerdir. 6331 sayılı kanunun uygulanmasına ilişkin de birçok yönetmelik mevcuttur. Burada ele alınan yönetmelikler uluslararası sözleşmelerden ayrı olarak 6331'in uygulanmasına ilişkin hazırlanan yönetmeliklerdir.

Tablo-12: İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Yönetmelikler (mevzuat.gov.tr,2019)

Yönetmelik Adı	Yürürlük Tarihi
İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetleri Yönetmeliği	2012
İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği	2012
İş Güvenliği Uzmanlarının Görevi Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik	2012
İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik	2013
İş Sağlığı ve Güvenliği Kurulları Hakkında Yönetmelik	2013
İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetlerinin Desteklenmesi Hakkında Yönetmelik	2013
Çalışanların İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimlerinin Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik	2013
Geçici veya Belirli Süreli İşlerde İş Sağlığı ve Güvenliği Hakkında Yönetmelik	2013
Yapı İşlerinde İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetmeliği	2013
İşyerlerinde İşveren veya İşveren Vekili Tarafından Yürütülecek İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetlerine İlişkin Yönetmelik	2015

6.3. TS ISO 45001:2018 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi Belgelendirmesi

Uluslararası Standardizasyon Organizasyonu (ISO) tarafından, Mart 2018 tarihinde yayınlanmış olan ISO 45001- İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi standardı TSE (Türk standartları Enstitüsü) tarafından TS ISO 45001:2018 olarak Nisan 2018 tarihinde kabul edilmiş ve Türk Standardı olarak yayınlanmıştır. TS ISO 45001:2018- İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi standardı; kuruluşlara güvenli ve sağlıklı iş yerleri sağlamasına imkân verilmesi, kuruluşta iş kazalarının ve meslek hastalıklarının önlenmesi, yasal ve düzenleyici şartlara uyumun arttırılması, organizasyonel yapının güçlendirilmesi ve oluşturulan sistemin sürekli iyileştirilmesini sağlamak amacı ile yüksek seviyeli yapıda hazırlanan ve TS 18001'in yerine gelen uluslararası platformda geçerliliği olan bir standarttır (www.tse.org.tr, 2019). Sektör fark etmeksizin belge alınabilmekte olup bu belgenin varlığı ISG açısından uluslararası standartlara uygunluğun bir göstergesi olarak kabul görmektedir.

7. Sonuç

Günümüz ekonomilerinde üretilen malların zamanında, arzu edilen bir şekilde teslim edilmesi veya depolanması o malı üretmek kadar önemli bir iş olarak

görülmektedir. Bu durum sadece yurtiçi ticaret için değil aynı zamanda uluslararası ticaret içinde geçerlidir. Çünkü lojistik sektörü uluslararası pazarlarda rekabet avantajı elde etmenin önemli ögelerinden birisi olmuştur. Ancak lojistik sadece teknoloji değil aynı zamanda emeği de yoğun kullanan bir sektördür. Bundan dolayı da emeğin yoğun olarak kullanıldığı bütün sektörlerde olduğu gibi lojistik sektöründe de iş sağlığı ve güvenliği hayati önem taşımaktadır. Çünkü sektördeki iş kazaları yalnızca ölümlere ve maddi kayıplara neden olmamakta aynı zamanda toplumsal güveni zedelemektedir.

Bu çalışmada Türkiye örneğinde lojistik sektöründe iş sağlığı ve güvenliği incelenmiştir. Çalışmada Türkiye'de lojistik sektörün altyapısına yönelik köklü düzenlemelerin yapıldığı tespit edilmiştir. Ancak iş sağlığı ve güvenliği sektörde halen düzenleme yapılmasına ihtiyaç duyulan alanlar sıralamasında ilk 4 arasında yer almaktadır. Ancak iş sağlığı ve güvenliği sadece mevzuat çıkarılarak sağlanamayacağından, mevzuat çıkarma işi olarak bakılmamalıdır. Çeviri mevzuat yerine Türkiye kendi koşullarına uygun, kapsamlı mevzuata yönelmelidir. İSG kültürü oluşturulmalı ve bunun için çalışanlara, işverenlere ve öğrencilere yönelik çalışmalara ağırlık verilmemelidir. Lojistik Sektörü ve üniversiteler arasında ISG alanındaki işbirliğini de arttırılmalıdır.

Çalışmadaki önemli tespitlerden birisi de mevcut yasal düzenlemelerin ölümlü iş kazalarında tatmin edici azalma yaratmamasıdır. Bunun nedeni denetim eksikliği olabilir. 250'den az işçi çalıştıran işletmelerde denetim rutin hale getirilmesi sorunu çözecek adımlardan birisi olabilir. İSGGM ve ILO ya göre İSG uzmanlarının ¼ aktif olarak sahada çalışmaktadır. Bu oranı artırıcı istihdam politikaları geliştirilmelidir. Lojistik işletmeleri uluslararası geçerliliği olan TS ISO 45001:2018 belgesini almaya teşvik edilmelidir.

KAYNAKÇA

Akkaya, Mehmet Ali, (2017), "Bilgi Merkezlerinde İş Sağlığı ve Güvenliğinin Önemi ve Uygulanabilirliğine İlişkin Bir Durum Değerlendirmesi", Türk Kütüphaneciliği, Cilt. 31, Sayı: 4, ss. 501-519.

Aydın, Gülşen ve Öğüt, Kemal Selçuk, (2008), "Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyleri", Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, İstanbul, Sayı: 2, ss. 1471-1481.

Bay, Murat ve Erol, Fuat, (2016), "Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi: Karaman İlinde Bir Uygulama", KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Cilt. 18, Sayı: 30, ss. 124-134.

Çiçek, Özal ve Öçal, Mehmet, (2016), "Dünyada ve Türkiye'de İş Sağlığı ve İş Güvenliğinin Tarihsel Gelişimi", Emek ve Toplum, Cilt. 5, Sayı: 11, ss. 106-129.

Erkan, Birol, (2014), "Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü", ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi, Cilt. 1, Sayı:1, ss. 44-65.

Genç, Ruhet (2010), "Lojistik Yönetiminde Çevresel Değişimler Bağlamında Startejik Uygulamalar", SÜ İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Cilt.10, Sayı:19, ss. 598-614.

Gülenç, Figen ve Karagöz, Bihter, (2008), "E-Lojistik Ve Türkiye'de E-Lojistik Uygulamaları", Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt. 15, Sayı:1, ss. 73-91.

https://arlod.org/content/images/haberler/lojistik/07.doc (28.03.2019).

https://aviation-safety.net/database/dblist.php?Country=TC (1.05.2019).

http://ekovitrin.com (25.03.2019).

http://ekovitrin.com/dergi2017/kasim/lojistik.pdf (31.03.2019).

https://ilo.org/ilostat/faces/ilostat-home/home;ILOSTATCOOKIE=RYSSdiMZzeYd-SFZ02DW_La2G23QFssdmEDNwt6AKzNvzxilPH0m!1567639201?_adf.ctrl-state=1a2mn21cqa_57&_afrLoop=4333505184251018&_afrWindowMode=0&_afrWindowId=null#!%40%40%3F_afrWindowId%3Dnull%26_afrLoop%3D4333505184251018%26_afrWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3Dg9az6nm66_4 (7.04.2019).

https://lpi.worldbank.org/about (25.03.2019).

https://lpi.worldbank.org/international/global?sort=asc&order=LPI%20Rank#datatable (28.03.2019).

http://www.mevzuat.gov.tr. İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Tehlike Sınıfları Listesi Tebliği (25.03.2019).

http://www.mevzuat.gov.tr. 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu (25.03.2019).

http://www.mevzuat.gov.tr. İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Yönetmelikler (25.03.2019).

https://payamlojistik.com/blog/lojistigin-tanimi-tarihsel-gelisimi.html (28.03.2019).

https://transportgeography.org/?page_id=5260 (31.03.2019).

https://transportgeography.org/?page_id=5260 (25.03.2019).

http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1007 (27.03.2019).

http://tuik.gov.tr/PreIstatistikMeta.do;jsessionid...?istab_id=90 (27.03.2019).

http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 (5.04.2019).

http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051 (7.04.2019).

http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 (28.03.2019).

http://udhb.gov.tr/images/faaliyet/e4b907f8f006296.pdf (27.03.2019).

http://udhb.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf (27.03.2019).

http://utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/udhbidarefaaliyetraporu-4491.pdf (7.04.2019).

http://www.utikad.org.tr/SektorelHaber.aspx?DataID=14565&Baslik=%C4%B0%C5%9ETE%20PROF.%20DR.%20MEHMET%20TANYA%C5%9EIN%20%E2%80%9CD%C3%9CNYADA%20VE%20T%C3%9CRK%C4%B0YE%E2%80%99DE%20LOJ%C4%B0ST%C4%B0K%20K%C3%96YLER/MERKEZLER%E2%80%9D%20ARA%C5%9ETIRMASI (1.05.2019).

https://uyumsoft.com/nace-kodu-nedir-ne-ise-yarar/(07.04.2019).

Kandemir, Orhan ve Purtul, Selin ve Ayhan, Derya, (2018), "Siyasi Kriz Sürecinde Türkiye-Almanya İlişkileri: Dış Ticaret, Doğrudan Yatırım ve Turizm", Research of Financial Economic and Social Studies, Cilt. 3, Sayı:3, ss. 633-645.

Kara, Mehmet ve Tayfur, Lütfü ve Basık, Hamit, (2009), "Küresel Ticarette Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye", Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt. 6, Sayı:1, ss. 69-84.

Karadeniz, Mustafa ve Balcı, Mustafa, (2014), "Lojistik Faaliyetlerde Algılanan Hizmet Kalitesinin Marka Sadakatine Etkisi", Marmara Üniversitesi İ.İ.B. Dergisi, Cilt. 35, Sayı: 1, ss. 293-315.

Tanyaş, Mehmet, (2016), "Lojistik Yönetimi", Atatürk Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları, Erzurum

TÜSİAD, (2014) "Türkiye'de Kombine Taşımacılığın Fırsatları", İstanbul.

Üzülmez, Hüseyin, (2008) "Sadece Sanayiciye Değil, Şehrimize Katkı Sağlayacak", Lonca Dergisi, Cilt. 29, ss. 14-17.

Wolff, Reyhan Ayşen ve Yıldız, Deniz, (2018), "Türkiye'de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı", Social Sciences Research Journal, Cilt. 7, Sayı: 3, ss. 187-198.

TÜRKİYE'NİN GÜMRÜK BİRLİĞİNE GEÇİŞ SÜRECİ VE SONRASINDAKİ GELİŞMELER

Ebrar CEYHAN

Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisat Bölümü Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi, Kahramanmaraş/Türkiye
ebrarceyhann@gmail.com

ÖZ

1 Ocak 1996' da tesis edilen Gümrük Birliği, Türkiye – AB ilişkilerinin en önemli kilometre taşlarından biri konumundadır. 1963 Ankara Anlaşmasıyla başlayan ortaklık sürecin en somut aşamasını oluşturmaktadır. Türkiye bu doğrultuda 1959 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu'na üyelik başvurusunda bulunmuştur. Türkiye – AB entegrasyon süreci başlamış olup 1995 yılında Gümrük Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Böylece ortak dış ticaret politikası benimsenmiştir. Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne geçiş sürecini değerlendirmek ve Avrupa Birliği ile dış ticaretindeki değişimleri analiz etmektir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Gümrük Birliği, Avrupa Birliği

TURKEYS TRANSITION TO CUSTOMS UNION AND DEVELOPMENTS IN THE POST-TRANSITION

Abstract

January 1, 1996 at the facilities of the Customs Union, Turkey- is one of the most important milestones of EU relations. The partnership started with the 1963 Ankara Agreement constitutes the most concrete phase of the process. Turkey has applied for membership of the European Economic Community in 1959 in this direction. Turkey- EU integration process has begun of the Customs Union Agreement was signed in 1995. Thus, the common foreign trade policy is adopted. The main objective of this study was to evaluate Turkey's Customs Union to the transition process and analyze changes in foreign trade with the European Union

Keywords: Turkey, European Union, Customs Union

1.GİRİŞ

İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana, ülkeler ortak hedef olan uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi amacı altında birçok kez ekonomik birleşme yoluna gitmiştir. Ülkeler ulusal pazarlarını artırmak ve genişletmek amacıyla yaptıkları ekonomik iş birlikleri ile bir ekonomik bütünleşme sürecinin içerisine girerek, ülke mal ve üretim faktörlerinin tek bir ekonomik bölge oluşumu altında serbestçe mübadelesini hedeflemiştir. Bu küresel düzen içerisindeki rekabet gücü diğer ülke ekonomileriyle entegre olabilmelerine olanak sağlamıştır. Bu amaç doğrultusunda oluşturulan en

önemli iş birliği Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) olmuştur. 1957'de imzalanan Roma Anlaşması'yla değişen dengeler ve ilişkiler ilerleyen günlerde etkisini göstermeye başlamıştır. Belçika, Hollanda, Almanya, Lüksemburg, Fransa ve İtalya'dan oluşan altı ülkenin bir araya gelerek oluşturduğu AET, ülkelerin yapısal değişimlere uğrayarak etkinliğini artırmak istemesiyle yeni Avrupalı üye ülkeleri birliğe alarak genişleme göstermişlerdir. Daha sonraları Avrupa Topluluğu (AT) olan birlik, Avrupa'nın birleşmesini ve topluluktan birliğe geçişi işaret etmek amacıyla Avrupa Birliği olarak adını değiştirmiştir (Çakmak, 2005, s. 20-22). "Ekonomik ve Parasal Birlik" sistemi düşünülerek tek para birimi ile ortak Merkez Bankası oluşturulmak istenmiştir. Bir siyasi birlik çerçevesinde Avrupa Birliği (Maastricht Anlaşması) 1992 tarihinde imzalanmış ve 1993 yılında yürürlüğe girmesiyle bugünkü adını almıştır.

Bu çalışmanın temel amacı; Türkiye ile Avrupa birliği (AB) ilişkilerini öncelikle temelleri ve gösterdiği gelişmeler bakımından ele almaktır. Dünyadaki ekonomik, siyasal, sosyo-kültürel, teknik ve teknolojik olarak değişimin bir gerekliliği olarak kabul ettiğimiz bir bütünleşme modeli gerekliliğidir. Bu noktada Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne giriş sürecinden günümüze kadar süregelen uyum sürecini ve yaşanan tıkanıklıkların oluşturduğu olumsuzlukları ele alarak çalışmamıza eleştirisel bir boyut kazandırmaya çalışılmıştır. Çalışmada tarihsel ve eleştirisel araştırma yöntemlerinden yararlanılmıştır.

2.ANKARA ANLAŞMASI VE KATMA PROTOKOL

Türkiye ile Avrupa Birliği (AB) arasında kurulan ortaklık ilişkisinin temelleri 1963 Ankara Anlaşması'na dayanmaktadır. "Ortaklık rejiminin uygulanmasını ve geliştirilmesini sağlamak amacıyla Akit taraflar, anlaşma ile verilen yetki ve görevlerin sınırları içerisinde bir Ortaklık Konseyinde toplanırlar (Paksoy & Paksoy). Kurulan ortaklık ilişkisinin en doğru şekilde ilerleyebilmesi ve oluşacak sorunların çözümünün yapılabilmesi amacıyla ortaklık organları kurulmuştur.

- Ortaklık Konseyi
- Ortaklık Komitesi
- Karma Parlamento Komisyonu (KPK)
- Gümrük İş birliği Komitesi (GİK)

2.1.Ortaklık Konseyi

Bu ortaklık Türkiye – AB ilişkisini hem siyasi hem de ekonomik olarak yol gösterici öneme sahiptir. Konsey Türk hükümet temsilcileri (Bakanlar) ile AB Konseyi, Avrupa Komisyonu ve üye ülkelerin temsilcilerinden oluşmaktadır.

2.2.Ortaklık Komitesi

Bu kuruluştaki temel hedef, Ortaklık Konseyi gündemini oluşturmak ve komisyonda alınacak her türlü karar için teknik incelemelerde bulunmaktır. Komite içerisinde üye devletler, AB Konseyi ve Avrupa Komisyonu ile birlikte Türkiye'deki teknik uzmanlar

yer almaktadır. Bu komiteye bağlı alınan kararlar hakkında bilgilendirme ve raporlama yapılması amacıyla 8 alt komite oluşturulmuştur.

Bu komiteler şu şekildedir:

- Tarım ve Balıkçılık Alt Komitesi;
- İç Pazar ve Rekabet Alt Komitesi;
- Ticaret, Sanayi ve AKÇT Ürünleri Alt Komitesi;
- Ekonomik ve Parasal Konular, Sermaye Hareketleri ve İstatistik Alt Komitesi;
- Yenilenme;
- Ulaştırma, Çevre ve Enerji (trans Avrupa şebekeleri dahil) Alt Komitesi;
- Bölgesel Gelişme, İstihdam ve Sosyal Politika Alt Komitesi;
- Gümrük, Vergilendirme, Uyuşturucu Trafiği ve Kara Para Aklama Alt Komitesi.

2.3.Karma Parlamento Komisyonu (KPK)

Ortaklık Konseyi tarafından hazırlanan yıllık raporları inceleyerek bilgi alışverişi yapılmasını öngörmektedir. Türkiye – AB ilişkileri ve Gümrük Birliği süreci ve işleyişi komisyonun gündemini belirlemektedir.

2.4.Gümrük İş Birliği Komitesi (GİK)

Ankara Anlaşması sonrasında gümrük mevzuatı hakkında alınan kararların uygulanabilirliğinin incelenmesi amaçlanmıştır. 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi kararı sonucu bilgi alışverişi sağlanması düşünülerek Gümrük birliği Ortak Komitesi (GBOK) kurulmuş, mevzuat ve uygulama arasında oluşacak farklılıkların ele alınması ve çözüme kavuşması düşünülmüştür.

Bunun yanı sıra, Ankara Anlaşması'nın imzalanmasıyla birlikte Hazırlık dönemi, Geçiş dönemi ve Son dönem olmak üzere oluşacak bütünleşme modeli için 3 aşamalı bir entegrasyon süreci öngörülmüştür (İktisadi Kalkınma Vakfı, 2019).

Hazırlık dönemi (1964 – 1973)

Türkiye'nin yerine getirmesi gereken herhangi bir yükümlülüğünün olmadığı bu dönemde sorumluluk AET'deydi. Türkiye'nin beklenen ekonomik seviyeye ulaşmasının desteklenmesi amacıyla mali yardımlarda bulunulmuş ve krediler verilmiştir. Bu sayede dış ticaret kolaylıkları sağlanmak istenmiştir.

Geçiş Dönemi (1973 – 1995)

1973 tarihinde yürürlüğe giren Katma Protokol ile Geçiş döneminin koşulları ve yöntemleri belirlenmek istenmiştir. Uygulanan gümrük vergilerinin sıfırlanması ve AB'nin üçüncü ülkelere uyguladığı ortam gümrük tarifelerinin benimsenmesi istenmiştir.

Son Dönem (1996 ve sonrası)

Türkiye'nin üstlendiği yükümlülükleri yerine getirmesi ile birlikte 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı neticesinde 1996 yılında imzalanan Gümrük Birliği ile son döneme girilmiştir. Türkiye'nin Roma Anlaşması'nda üstlenmesi gereken yükümlülükleri tam olarak yerine getirmesi durumunda tam üyelik görüşmeleri söz konusu olmaktadır. Fakat Türkiye, Yunanistan'ın da üyelik başvurusu üzerine beklemek istemeyerek 1987 yılında ortaklık statüsünden ayrı olarak tam üye olmak için topluluğa başvuruda bulunmuştur (Karluk, 2002).

1/95 sayılı OKK kapsamında belirtilen maddeler şu şekildedir:

- Malların serbest dolaşımı: Gümrük vergileri ve miktar kısıtlamalarının kaldırılması ve AB Gümrük Koduna uyum;
- Ortak Ticaret Politikası: Ortak Gümrük Tarifesi 'ne (OGT) uyum, tercihli ticaret anlaşmaları, otonom rejimler;
- Ticarette Teknik Engellerin Kaldırılması: Teknik mevzuat uyumu;
- Yasal Düzenlemeler: Fikri ve sınai mülkiyet hakları, rekabet kuralları, kamu alımları;
- Kurumsal İş Birliği: Ortaklık kurumların oluşumu (İktisadi Kalkınma Vakfı, 2019)

3.TAM ÜYELİK BAŞVURUSU VE GÜMRÜK BİRLİĞİ

Türkiye, 14 Nisan 1987 yılında Roma Anlaşması'nın "Her Avrupalı devlet Topluluğa katılma talebinde bulunabilir." hükmüne dayanarak tam üyelik başvurusunu yapmıştır. Avrupa Komisyonu bu talebe yönelik raporunu diğer başvuru talepleri içerisinde en uzunu olarak ele alınan toplam iki buçuk yıl süre sonrasında 1989'da açıklamıştır. Şubat 1990'da Konsey olumsuz görüşünü açıklamış ve Türkiye'nin topluluğa girmek için ehil olması, ekonomik anlamda entegre olabilmesi için ekonomik yeterliliğe ulaşması gerekliliğini öne sürmüştür. 1995 yılında, Katma Protokol'de öngörülen 22 yıllık geçiş süreci sona ermiş, 6 Mart 1995'de Türkiye ile Avrupa Birliği (AB) arasında Gümrük Birliği Protokolü imzalanmıştır. Anlaşmanın 1996 yılında yürürlüğe girmesiyle Türkiye, Gümrük Birliği'ne girmiş kabul edilerek tam üyelikte bir adım daha ilerleme sağlanmıştır. Anlaşmada başlıca öne çıkan konular Türkiye ve AB'nin ortak gümrük tarifesi, tercihli ticaret anlaşmalarına uyumu, tekstil ürünlerine uygulanan kotaların kaldırılması koşulları, AB mevzuatına uyumu ve Türkiye'ye yapılacak mali yardımlardır. Bu konulara baktığımızda Türkiye'ye yapılacak mali yardımların ortak çıkarlara ters düşmemesi önem arz etmektedir. Tarım ürünlerinin serbest dolaşımı için uygulanacak olan Ortak Tarım Politikası (OGT)'na uyum sağlanması istenmektedir. AB üyesi olmayan üçüncü ülkelere uygulanan dış ticaret politikasının uyum içerisinde olması beklenmektedir. Gümrük Birliği tam üyeliğe başvuru amacı da dikkate alındığında Ortak Pazar'ın kurulduğu, ekonomik, mali ve sosyal politikaların uyumlu olması amaçlanarak bir ekonomik birlik oluşumunun temelleri atılmıştır (Dura & Atik, 2007). Türkiye derinleşme ve genişleme stratejisinin belirleneceği konferansa davet edilmemiş ve bu yaşanan

durumun kendisinin dışlandığını düşünmesine neden olmuştur. Daha sonraki gelişmelere baktığımızda Avrupa Parlamentosu 19 Eylül 1996'da yapmış olduğu toplantıda Türkiye'ye yapılan mali yardımı durdurma kararı aldıklarını açıklamıştır. Sonrasında genişlemeye ilişkin stratejilerin esas alınacağı 16 Temmuz 1997'de "Gündem 2000" raporunda Türkiye hakkında şu görüşler yer almaktadır:

- Gümrük Birliği AB – Türkiye ilişkilerinin geliştirilmesinin sağlam bir temelidir.
- Ancak politik durum, mali iş birliği ile siyasi diyaloğu 6 Mart 1995'de kararlaştırıldığı şekilde sürdürülmesini engelliyor.
- Türkiye birçok alanda AB müktesebatını başarıyla üstlenebilir. Ne var ki Türkiye ekonomisi makroekonomik istikrarsızlıktan kurtulamamıştır. İnsan hakları sorunu vardır. Güneydoğu sorunu askeri değil, siyasi yoldan çözülmelidir (Dura & Atik, 2007).

Yukarıda yer alan görüşler göz önüne alındığında Türkiye'den beklenen politik reformların daha somut içerikli ve kapsamlı olması beklenmektedir. Kıbrıs sorununda Türkiye'den yapıcı bir rol almasını isteyerek, Yunanistan ile aralarında oluşan gerginliği sonlandırmalarını beklemektedir. Gümrük Birliği, yeni önlemlerle güçlendirilmelidir (Tigrel, 1998). Daha sonra Türkiye – AB ilişkilerinin dönüm noktası kabul edebileceğimiz 10 – 11 Aralık Helsinki'de yapılan AB Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi'dir. Helsinki Zirvesi'nde Türkiye'nin adaylığı resmen onaylanmış ve diğer aday ülkelerle eşit konumda olacağı açık ve kesin bir dille ifade edilmiştir. Helsinki Zirvesi'nde, diğer aday ülkelere olduğu gibi Türkiye içinde Katılım Ortaklığı Belgesi hazırlanması istenmiştir. Türkiye için hazırlanan ilk Katılım Ortaklığı Belgesi 8 Mart 2001 tarihinde AB Konseyi tarafından onaylanmıştır. Katılım Ortaklığı Belgesi'nde yer alan önceliklerin hayata geçirilmesine yönelik program takviminin yer aldığı Ulusal Program, 19 Mart 2001 tarihinde hükümet tarafından onaylanarak Avrupa Komisyonu'na 26 Mart 2001 tarihinde tevdi edilmiştir.

Katılım Ortaklığı Belgesi Avrupa Birliği tarafından, 2003, 2005, 2006, 2008 yıllarında tekrar gözden geçirilmiştir. Ulusal Program ise, 2003, 2005 ve 2008 yıllarında revize edilmiştir. Avrupa Birliği'ne üyelik konusundaki kararlılığını her fırsatta ortaya koyan siyasi irade, reform çabalarına da ivme kazandırmıştır. Bu sayede müzakerelerin açılması için ön şart olan siyasi kriterlerin karşılanmasına yönelik uyum yasası paketleri meclisten geçirilmiştir. Temel hak ve özgürlüklerin kapsamını genişleten, demokrasi, hukukun üstünlüğü, düşünce, ifade özgürlüğü ve insan hakları gibi alanlarda mevcut düzenlemeleri güçlendiren ve güvence altına alan reformlara devam edilmiştir. Bu çerçevede 2002 – 2004 yılları arasında 8 uyum paketi, 2001 ve 2004 yıllarında da 2 Anayasa Paketi TBMM'de kabul edilmiştir. 17 Aralık 2004 tarihli Brüksel Zirvesi'nde AB – Türkiye ilişkilerinde bir dönüm noktası daha yaşanmış ve Zirve'de Türkiye'nin siyasi kriterleri yeterli ölçüde karşıladığı belirtilerek 3 Ekim 2005'te müzakerelere başlanması kararı alınmıştır.

3 Ekim 2005 tarihinde Lüksemburg'da yapılan Hükümetler arası Konferans ile Türkiye AB'ye katılım müzakereleri başlamıştır. Ve aynı zamanda bir basın toplantısı düzenlenerek Türkiye için Müzakere Çerçeve Belgesi yayımlanmıştır. Böylece,

Türkiye ile AB arasındaki inişli çıkışlı devam eden ilişki, önemli bir dönüm noktasını aşarak yeni bir sürece perde açmıştır. Katılım Müzakerelerinde gelinen mevcut durumda şu ana kadar 6 fasıl müzakerelere açılmış ve bir tanesi geçici olarak kapatılmıştır. 1999'da böylelikle AB'ne tam üyelik müzakerelerini başlatma imkânı elde etmiştir.

4.GÜMRÜK BİRLİĞİ SONRASINDAKİ GELİŞMELER

Samuel Huntington'un "Avrupalılar Türkleri istemiyorlar Türkiye'yi AB'nin dışında tutmak için ellerinden geleni yapacaklar. Öyle bir noktaya geldiler ki Türkiye'ye evet diyemiyorlar hayır da diyemiyorlar ve almaları gereken kararları erteliyorlar" şeklindeki açıklaması Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne girişten günümüze geçen süreci açıklar niteliktedir (Keskin, 2010). Oluşturulan gümrük birliği gerek Türkiye gerek AB üzerinde bazı ekonomik, sosyal ve siyasal etkiler meydana getirmiştir. Gümrük birliği temelde ticari bir oluşum olduğu için ortaya çıkardığı etkiler daha çok dış ticaret alanında olmuştur. Bugüne kadar ki yaşanan gelişmelere ve tartışmalara bakıldığında, Türkiye AB arasındaki dış ticaretin Türkiye'nin lehine mi yoksa aleyhine mi olduğu konusunda tam bir mutabakatın sağlanamadığını söyleyebiliriz.

AB pazarlarına gümrüksüz erişebildiği Türkiye'yi, tam üye olarak bünyesine alarak ilave maliyetler (özellikle işçilerin serbest dolaşımı ve mali yardımlar) altına girmek istemeyerek (Özen, 2002) ortaklık ilişkisini GB ile sınırlı tutarak Türkiye'yi etkisi altında tutma yolunu izlemiştir. (Özsoy ve Özsoy, 2006). Türkiye'de de AB'deki teknik normların kullanılması, tüketicilerin korunmasını artırmıştır. Üreticiler açısından ise daha geniş bir piyasaya erişme imkânı sağlanarak ucuz ve kaliteli girdilere ulaşma imkânı tanımıştır (Hatipler, 2011). Uluslararası ticaret hukukunun özellikle fikri ve sınai mülkiyet haklarına yönelik uygulamaların yerleşmesine olanak sağlamıştır. Böylece GB, Türkiye'nin AB'ye uyum sürecini, dolayısıyla tam üyelik sürecini hızlandırmıştır (TÜSİAD, 2003). Gümrük tarifelerinin Avrupa Birliği'ne karşı yapılan dış ticaretlerde tamamen kaldırılması hem üreticilerimizi hem de ihracatçılarımızı AB ve diğer üçüncü ülke firmaları ile kıyasıya bir rekabete sokmuş ve üçüncü ülkelere karşı Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) uygulanması firmalarımızın daha düşük maliyetlerle hammadde teminini sağlamıştır (Damlacı, 2014). AB- Türkiye ihracat kalemlerine baktığımızda; makine ve taşıt ürünler, kimyasal ürünler ve mamul mallardır. Türkiye- AB ihracat kalemleri ise makine ve taşıt ekipmanı ve mamul mallardır.

Tablo 1: 2018'de En Çok İhracat Yapan İlk 5 Sektör

SEKTÖR	2017	2018	DEĞ.
Otomotiv Endüstrisi	28,5 milyar $	31,6 milyar $	10,7%
Hazır giyim- Konfeksiyon	17 milyar $	17,6 milyar $	3,6 %
Kimyevi Maddeler- Mamulleri	16 milyar $	17,4 milyar $	8,3 %
Çelik	11,4 milyar $	15,6 milyar $	36,1%
Elektrik, Elektronik	10,5 milyar $	11,3 milyar $	7,9 %

Kaynak: TİM

2018 yılında en çok ihracat yapılan 5 sektöre baktığımızda otomotiv endüstrisi, hazır giyim ve konfeksiyon, kimyevi maddeler ve mamulleri, çelik, elektrik ve elektronik sektörleri olmuştur. Türk otomotiv endüstrisi 2018 yılından bir önceki yıla göre yüzde 11 artışla 31,6 milyar dolarlık bir ihracata imza atmıştır ve bu rakam kendi sektörü içinde Cumhuriyet tarihinin en yüksek rakamını vermektedir(tim.org.tr,2019)

Tablo 2: 2018'de İhracatını En Çok Artıran İlk 3 Sektör

SEKTÖR	2017	2018	DEĞ.
Çelik	11,4 milyar $	15,6 milyar $	36,1%
Mücevher	3,3 milyar $	4,4 milyar $	34,5%
Zeytin ve Zeytinyağı	323 milyon $	400 milyon $	23,7%

Kaynak: TİM

2018 yılında ihracatını en çok artıran ilk 3 sektör çelik, mücevher, zeytin ve zeytinyağı sektörleri olmuştur. Bu sektörlerin son dönemlerdeki verilerine baktığımızda çelik sektörü ihracatını %36, mücevher sektörü ihracatını %34,5 ve zeytin ve zeytinyağı ihracatını %23,7 artırmıştır(tim.org.tr,2019)

Tablo 3: 2018'de En Çok İhracat Yapılan İlk 5 Ülke

ÜLKE	2017	2018	DEĞ.
Almanya	15,1 milyar $	16,2 milyar $	7,0%
İngiltere	9,6 milyar $	11,1 milyar $	15,8%
İtalya	8,5 milyar $	9,6 milyar $	12,9%
Irak	9,1 milyar $	8,4 milyar $	-7,7%
ABD	8,7 milyar $	8,3 milyar $	-3,9%

Kaynak: TİM

2018 yılında en çok ihracat yapılan ilk 5 ülke Almanya, İngiltere, İtalya, Irak ve ABD olmuştur. Tablo 3'e göre Almanya, İngiltere ve İtalya artış gösterirken, Irak ve ABD ihracatta düşüş göstermiştir (tim.org.tr,2019)

Tablo 4: Türkiye'nin Toplam Dış Ticareti (Milyon $)

YIL	İHRACAT			İTHALAT			DIŞ TİCARET HACMİ	İHRACATIN İTHALATI KARŞILAMA ORANI
	DEĞER	DEĞİŞİM (%)	Avrupa Birliği (28)	DEĞER	DEĞİŞİM (%)	Avrupa Birliği (28)		
1996	23 224	7,3	12 590	43 626	22,2	24 349	66 851	53,2
1997	26 261	13,1	13 471	48 558	11,3	26 128	74 819	54,1
1998	26 973	2,7	14 837	45 921	-5,4	25 297	72 895	58,7
1999	26 587	-1,4	15 454	40 671	-11,4	22 538	67 258	65,4
2000	27 774	4,5	15 688	54 502	34,0	28 552	82 277	51,0
2001	31 334	12,8	17 576	41 399	-24,0	19 841	72 733	75,7
2002	36 059	15,1	20 458	51 553	24,5	25 698	87 612	69,9
2003	47 252	31,0	27 479	69 339	34,5	35 157	116 592	68,1
2004	63 167	33,7	36 699	97 539	40,7	48 131	160 706	64,8
2005	73 476	16,3	41 527	116 774	19,7	52 781	190 250	62,9
2006	85 534	16,4	48 137	139 576	19,5	59 447	225 110	61,3
2007	107 271	25,4	60 746	170 062	21,8	68 472	277 334	63,1
2008	132 027	23,1	63 708	201 963	18,8	74 513	333 990	65,4
2009	102 142	-22,6	47 227	140 928	-30,2	56 616	243 071	72,5
2010	113 883	11,5	52 934	185 544	31,7	72 391	299 427	61,4
2011	134 906	18,5	62 588	240 841	29,8	91 439	375 748	56,0
2012	152 461	13,0	59 394	236 545	-18	87 657	389 006	64,5
2013	151 802	-4	63 038	251 661	64	92 457	403 463	60,3
2014	157 610	3,8	68 514	242 177	-3,8	88 784	399 787	65,1
2015	143 838	-8,7	63 998	207 234	-14,4	78 681	351 073	69,4
2016	142 529	-0,9	68 343	198 618	-4,2	77 501	341 147	71,8
2017	157 000	10,2	73 906	233 798	17,7	85 205	390 804	67,2

Kaynak: (TÜİK 2018)

Tabloya 4'e göre, 1996 yılında 23 milyar $ olan ihracat hacmi Gümrük Birliği ile beraber ticaret hacmini geliştirmiş ve 2017 yıl sonunda 157 milyar $'a çıkmıştır. Aynı yıllar arasında ithalat ise 43 milyar $'dan 233 milyar $'a çıkmıştır. 1996 yılında 20 milyar $ olan dış ticaret açığı, 2017'de 76 milyar $'a ulaşmıştır. Dış ticaret hacmi ise 1996'da 66 milyar $ iken, 2017'de bu değer 390 milyar $'a çıkmıştır. İthalatın ihracatı karşılama oranı ise 1996'da yüzde 53,2'dir. Bu oran 2000 yılına kadar artış gösterse de 2001 krizi ve 2008 küresel krizine bağlı olarak sonraki yıllarda dalgalanmalar yaşanmış, 2011 yılı haricinde yüzde 60'ın altına düşmemiş, 2017 yıl sonunda ihracatın

ithalatı karşılama oranı yüzde 67,2 seviyelerine ulaşmıştır. Veriler, Gümrük Birliği'nin ticaret yaratıcı etkisinin başlangıçta ithalat ihracat dengesi açısından AB lehine olduğunu göstermektedir. Ancak Türkiye aleyhine ortaya çıkan bu etki zaman içerisinde ortak teknoloji gelişimi, bilgi transferi ve Ar-Ge harcamalarının yükselmesiyle Türkiye lehine gelişmiştir.

1996 yılından sonra Türkiye'nin AB ile olan ihracat ve ithalatı önemli ölçüde artış göstermiştir. Özellikle ithalattaki hızlı artış 2009 yılına kadar aralıksız devamlılık göstermiştir. Fakat kriz ortamından etkilenen AB ve Türkiye ticaretinin daralması 2010 yılından itibaren yenide yükselişe geçmiştir. 1996 yılında 24 milyar $ olan AB ithalatı 2008 sonunda 74,5 milyar $'a çıkmış ve 2017 yıl sonunda 85,2 milyar $ seviyesine gelmiştir. Aynı yıllar arası dönemde ihracatta ise, 12,5 milyar $'dan 63,7 milyar $'a çıkan AB-Türkiye ihracat hacmi 2017 yılında 73,9 milyar $'a ulaşmıştır.

5.GÜMRÜK BİRLİĞİNİN GÜNCELLENMESİ GEREKLİLİĞİ

1996'da Gümrük Birliği Anlaşması'nın imzalanmasından bu yana Türkiye'nin AB ile olan ilişkisine bakıldığında gerek siyasi nedenler gerekse AB'nin tutumundan kaynaklı bir kilitlenme yaşanarak ilerleme kaydedilememektedir. Avrupa Türkiye'nin en büyük, Türkiye de Avrupa'nın 5'inci büyük ticaret ortağıdır. AB'nin Türkiye'nin en önemli dış ticaret ortağı olduğunu dikkate alarak ekonomik iş birliğinin önemini vurgulamak son derece önemlidir. Bu noktada ekonomik entegrasyon ve ticari ilişkilerimiz kapsamında Gümrük Birliği'nin güncellenmesi istenerek birçok başlıklar açılmış ama istenilen sonuçlara ulaşılamamıştır. Son dönemdeki gelişmeleri ele aldığımızda yaşanan en büyük tıkanıklıklar Gümrük Birliği'nin güncellenmesi, vize serbestisi süreci, göç krizindeki yük paylaşımı konuları olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye ortak pazara katılmasına rağmen malların, sermayenin, hizmetlerin ve kişilerin serbest dolaşımı konularında kısıtlı yetki ve haklara sahiptir. Yaşanan tıkanıklıkların çözümünde gümrük resimlerinin, hizmetler, işlenmemiş tarım ürünü, kömür ve çelik ürünleri, tekstil ürünleri için tam olarak kaldırılmasıdır. AB'nin 37 ülke ve bölgeyi kapsayan 26 serbest ticaret anlaşması bulunuyor. Fakat biz bu anlaşmaların müzakerelerinde söz sahibi değiliz. Yani Gümrük Birliği'nin karar mekanizmasında yer almıyoruz. Bu durumun en olumsuz karşılığı; Türkiye, AB'nin üye olmayan ülkelerle yaptığı anlaşmaları otomatik olarak kabul etmek zorunda kalmasıdır. Bu ülkeler Türkiye'ye mal satarken gümrük vergisinden muaf tutuluyor fakat Türkiye aynı haklardan yararlanamıyor yani bu ülkelere mal satarken bütün ihracat işlemlerine tabii olmak durumunda kalmaktadır. Dolayısıyla bir vergi yükü yaşanmaktadır. Bu durum ülkemizin dış ticaret dengesini olumsuz yönde etkilemektedir. Üçüncü ülkelerle yapılan serbest ticaret anlaşması kapsamında Türkiye pazarının korunmasına yönelik bir adım atılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan bakıldığında Gümrük Birliği'nden pozitif bir fayda sağlanabilmesi için malların, sermayenin, hizmetlerin ve kişilerin serbest dolaşımı önündeki kısıtlamalar kaldırılmalı, vize serbestisi süreci çözüme kavuşturularak taraflar arasında ticaret engelinde yaşanan tıkanıklıklar giderilmelidir.

Gümrük Birliği Türkiye'ye geniş bir pazar sunmasının yanında, artan AB üyeleriyle birlikte gelişmiş pazarlarla büyük bir rekabet alanı oluşturmaktadır. Transit geçişlerde gözlemlenen sorunlar, Türk iş adamlarına uygulanan vize kısıtlamaları bir başka engel oluşturmaktadır. AB ülkeleriyle iş yapmak isteyen iş adamlarının bürokratik karmaşadan uzak tutularak iş yapmak isteyen meslek sahiplerine çoklu ve uzun süreli vize rejimi uygulanarak ticari işlem hacminin artmasına katkı sağlanmalıdır. Sağlanan avantajların kaybedilmemesi amacıyla Gümrük Birliği'nin kapsamlı bir derinleşme ve genişlemeye ihtiyacı olduğu açıkça gözlenmektedir. Türkiye'nin AB'ye tam üyelik sürecinde AB mevzuatının Türk mevzuatına uyumu sağlanarak müzakerelerin daha etkin bir şekilde yürütülmesi ve ilerletilmesi konusunda şeffaflık sağlayacak resmi bir yapının olmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Kurulacak bu yapı, karşılıklı iletişimin sağlanmasında temel rol almalı ve Gümrük Birliği kapsamına giren düzenlemelerin uyumlaştırılması ve sürdürülmesine yönelik çalışmalarda etkinliğini korumalıdır (Ayhan, 2018).

Gelişmekte olan ekonomisiyle son 10-15 yıllık dönemde dünyanın en hızlı büyüyen ekonomileri arasında ilk sıralarda yer alan ve bu nedenle makroekonomik göstergelerinde önemli oranda iyileştirme görülen Türkiye'nin bu gelişiminin göz ardı edilmeyerek taraflar arasında yapılacak ekonomik genişleme ve iyileştirmelerle sürekliliğinin desteklenmesi gerekmektedir.

6.SONUÇ

Küreselleşme sürecinin bir gerekliliği olarak bahsedebileceğimiz ekonomik açıdan hayatta kalabilmek, var olan pazarlar içine dahil olmayı ve yeni pazar alanları yaratmayı gerektirmektedir. Dünyada var olan ekonomik bütünleşmelere bakıldığında, pazar payı, ekonomik gücü ve sahip olduğu üye sayısıyla sürekli değişim ve gelişim gösteren AB'den bahsedebiliriz. Türkiye açısından bakıldığında ise, bugün dış ticaretinin yarısını gerçekleştirdiği ve dünya ticaretinde önemli ekonomik gücü olan AB ile bütünleşme sürecine yaklaşık yarım asırdır çalıştığı görülmektedir. AB'ye dönük ihracat hiçbir dönemde ithalat ile aynı miktarda olmamıştır. Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin toplam ticaret hacmini arttırıcı bir etkisi olmuştur. AB Türkiye'nin dış ticaretinde her zaman çok önemli bir paya sahip olmuş, bu oran GB öncesi %48 iken, GB sonrası da aynen devam etmiş ve %50 oranına ulaşmıştır. Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki dış ticaret rakamları değerlendirildiğinde ise GB sonrasında ticaretin, Türkiye'nin AB'ye ihracatında da sürekli bir artış kaydedilmesine rağmen ithalat lehine bir dağılımı saptanmaktadır.

AB'nin ülkenin rekabet gücünü artırmak için gerekli düzenlemeleri gereğince yerine getirdiğini söylemek zordur. AB ile Serbest Ticaret Anlaşması (STA) imzalayan üçüncü ülkelerin ürünleri AB üzerinden Türkiye'ye gümrüksüz bir şekilde girerken, Türk ürünlerinin söz konusu ülkelere ihracında yüksek gümrük vergileri ile karşılaşılmaktadır. Diğer yandan, üçüncü ülke pazarına gümrüksüz erişen AB ülkeleri karşısında rekabet dezavantajı da doğmaktadır. En büyük sorunlardan biri olarak ele

alabileceğimiz STA sorunu neticesinde imalat sanayi dışında Türkiye'nin rekabet gücünün zayıfladığı görülmektedir. Dünya ticaret sistemindeki değişim ve gelişmelerle birlikte ortaklık anlaşmasında öngörülen entegrasyon hedefinde istenilen ilerleme kaydedilememiştir. Gümrük Birliği fayda beklentisi aşınmaya uğramıştır. AB iç pazarına erişimde yaşanan yapısal sorunlar, Serbest Ticaret Anlaşması (STA) süreci, Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP) süreci, karşılaşılan kota ve vize sorunları, üyelik müzakerelerindeki tıkanıklıklar Gümrük Birliği'nin güncellenmesi gerekliliğinin altını dolduran sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sonuç olarak, tüm bu sürece baktığımızda AB'nin Türkiye'ye olan yaklaşımının diğer aday ülkelere kıyasla daha eleştirel olduğu açıkça görülmektedir. Türkiye'ye karşı değişmeyen bu olumsuz tavır, Türkiye'nin AB'ye üyeliğine olan inancını ve motivasyonunu negatif yönde etkilemektedir. Taraflar arasında bir mesafe alınmak isteniyorsa, AB'nin normlarını kendi içinde eleştirel yaklaşıma açık tutmalı ve bu bakış açısını değiştirmesi göz önünde bulundurularak gözden geçirilmesi nihai çözüm olarak görülmektedir. Türkiye, AB' ye tam üyelik amacıyla başvurmuş ve yolun yarısını geçmiş durumdadır. Gümrük Birliği, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyeliği gerçekleşinceye kadar en önemli bütünleşme ve birleşme anlaşması olmaya devam edecektir.

KAYNAKÇA

İKV, (2019) İktisadi Kalkınma Vakfı https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=4&id=37

Yılmaz, Arzu. (2012). "AB Gümrük Birliği'ne Üyeliğin Türkiye Ekonomisine Etkileri**"** Yüksek Lisans Tezi,Niğde Üniversitesi *Sosyal Bilimler Enstitüsü , İşletme Ana Bilim Dalı*,Niğde

Özkoç, Osman. (2019). "Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri".Yüksek Lisans Tezi,Ordu Üniversitesi Yüksek *Sosyal Bilimler Enstitüsü , İktisat Ana Bilim Dalı*, Ordu

T.C. Ticaret Bakanlığı (2019) http://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/euromed

Atik, H. & Dura, C. (2007). Avrupa Birliği, Gümrük Birliği ve Türkiye (3 b.), Nobel Basımevi, Ankara

Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü (2002). Avrupa Birliği ve Türkiye, TOBB, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (5 b.)

Cengiz, C. (2013), "Türkiye – AB Gümrük Birliği ve Gümrük Birliğindeki Güncel Sorunlar". Yüksek Lisans Tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat

Dura, C., & Atik, H. (2000), Avrupa Birliği, Gümrük Birliği ve Türkiye, Nobel Yayın, Kızılay, Ankara

Çakmak, H. (2005), Avrupa Birliği – Türkiye İlişkileri, (B. Karabulut), Platin,1 b., Yenişehir, Ankara

Karluk, R. (2002), Avrupa Birliği – Türkiye, (6 b.), Cilt: Beta, İstanbul

Keskin, M. (2010), Doru Sanılan Yanlışlara Avrupa Birliği, Ankara

Paksoy, M. & Paksoy, S. (2000), Türkiye – Avrupa Birliği İlişkileri, Şanlıurfa

Uzun, T. & Özen, S. (2004), Avrupa Birliği Sürecindeki Türkiye, Basım: Seçkin, Ankara

Çayhan, E. (1997), Dünden Bugüne Türkiye Avrupa Birliği İlişkileri ve Siyasal Partilerin Konuya Bakışı, Cilt: Boyut, İstanbul

Ayhan, Serkan. (2018). "Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Üyelik Sürecinin Gümrük Birliği Bağlamında Değerlendirilmesi". Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Avrupa Araştırmaları Enstitüsü, Avrupa Birliği İktisadı Ana Bilim Dalı, İstanbul

TİM, (2019) https://www.tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari.html

KAHRAMANMARAŞ'IN LOJİSTİK MERKEZ POTANSİYELİNİN SWOT ANALİZİ İLE İNCELENMESİ

Prof. Dr. Şükrü YAPRAKLI
Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü
sukruyaprakli@atauni.edu.tr

Dr. Öğr. Üy. Elif KARA
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Göksun Uygulamalı Bilimler Yüksek Okulu, Bankacılık ve Finans
elifkara@ksu.edu.tr

Öz

Farklı operatörler tarafından ticarî olarak ulusal ve uluslararası transit taşımacılık, lojistik ve dağıtımla ilgili tüm faaliyetlerin gerçekleştirildiği bölgelere lojistik merkez adı verilmektedir. Lojistik faaliyetlerin yapılması için özel olarak kurulmuş yerlerdir. Bu çalışmada, Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi adına mevcut pozisyonunu, en yaygın durum analizi olan SWOT analiz (güçlü ve zayıf yönleri ile fırsat ve tehditlerinin değerlendirilmesi süreci) üzerinden incelenmiştir. Yapılan değerlendirme sonucunda, Kahramanmaraş ilinin lojistik merkez olabilme açısından önemli güçlü yönlere ve fırsatlara sahip olduğu tespit edilmiştir. Yapılan çalışma sonucunda Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi için fiziksel ve kurumsal alanda eksikliklerin giderilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Mevcut olan potansiyelin harekete geçirilmesine yönelik tavsiyelerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Lojistik merkez, SWOT analizi, Kahramanmaraş.

THE INVESTIGATION OF POTENTIAL OF KAHRAMANMARAŞ AS A LOGISTIC CENTER BY USING SWOT ANALYSIS

Abstract

Logistic centers have been known as the regions where all the activities related to national and international transit transportation, logistics and distribution are carried out by different operators. These places are specifically established for logistics activities. In this study, Kahramanmaraş has examined in order to be a logistics center through SWOT analysis (the process of evaluating its strengths and weaknesses with its opportunities and threats). As a result of the evaluation, it has been determined that Kahramanmaraş has important strengths and opportunities in terms of being a logistics center. This study emphasizes that the physical and institutional deficiencies should be eliminated in order to be the logistics center of Kahramanmaraş. Also, to mobilize the existing potential some recommendations have been made.

Key Words: Logistic center, SWOT analysis, Kahramanmaraş.

1. GİRİŞ

Lojistik, bir malın üreticiden alınarak nihai tüketiciye teslimi arasında geçen müşteri hizmetleri, taşımacılık, depolama, elleçleme, talep yönetimi ve sipariş yönetimi ve ambalajlama gibi faaliyetler bütününü ifade etmektedir. Destekleyici faaliyetler ise depo ve dağıtım merkezlerinin yer seçimi, dokümantasyon akışı, ürün/envanter akışı, üretim planlama, satın alma, yedek parça ve satış sonrası hizmet/destek, geri dönüşüm, tersine lojistik, sigortalama ve gümrüklemedir (Gürdal, 2006: 11).

Küresel üretim ve dağıtım, dünyanın değişik yerlerinden hammaddeleri, parçaları ve yarı mamul girdileri bir araya getirmektedir. Üretimin küreselleşmesi ile stok düzeyini minimum ya da sıfır düzeyde tutmayı hedefleyen "tam zamanında üretim" gibi esnek üretim sistemleri oluşturmuştur. Yeni üretim süreçleri, girdilerin zamanında elde edilmesini ve mamul ürünlerin piyasaya zamanında sürülmesini, böylece tedarik zinciri yönetimi tekniklerinin kullanımını gerekli kılmaktadır (Giannopoulos, 2000: 65; Müller-Jentsch, 2002: 13).

Meydana gelen tüm bu lojistik faaliyetler ve farklılıklar lojistik köylerin doğmasını gerekli hale getirmiştir. "Lojistik merkezler", "lojistik üs" ve "lojistik köy" tanımlamalarıyla da ele alınmaktadır. Lojistik merkez bir bütündür. Tıpkı lojistik yönetimindeki iş süreçleri gibi birçok bileşenin uyum içerisinde hareket etmesiyle gelişimi sağlanır. Lojistik merkezler, ulaştırma sektöründe oldukça kilit bir öneme sahip olmuş ve ulaştırma modlarını birbirine entegre ederek yüklerin elleçlendiği, depolandığı sahalardır (Goetschalckxa ve diğ, 2002:1123).

Türkiye, doğu batı arasında 600 milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında, karayolları, demiryolları, üç tarafını çevreleyen denizleri, hava limanları ve dağıtım merkezleri ile Avrasya ticaretinin merkezinde, Batı Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğunun bağlantı merkezidir (Kara vd.. 2009: 77). Bir ülkenin lojistik merkez olabilmesi için ulaştırma güzergâhlarında yer alması ciddi bir öneme sahiptir. Türkiye, Çin ve Avrupa'yı birleştirecek İpek Yolu projesinde ana rotada bulunan, Kuzey Afrika'dan Orta Asya'ya kadar uzanan bölgeden yapılan sanayi ürünleri ihracatının %65'ini tek başına gerçekleştiren, bölgenin en girişimci, en dinamik, dünyaya en fazla açılmış özel sektöre sahip bir ülkedir (Hisarcıklıoğlu, 2008: 13).

Bu çalışmanın temel amacı Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi adına mevcut pozisyonunu, en yaygın durum analizi olan SWOT analizi ile(güçlü ve zayıf yönleri ile fırsat ve tehditlerinin değerlendirilmesi süreci) incelemektir.

Bu amaçla çalışmanın ikinci bölümünde; lojistik merkez kavramı, lojistik merkez gelişim süreci, lojistik merkezlerin temel fonksiyonları, lojistik merkezlerin kurulmasını etkileyen temel faktörler ve Türkiye'deki lojistik merkezler üzerinde durulmuştur. Ardından çalışmanın üçüncü bölümünde; Kahramanmaraş'ın coğrafi konumu, idari, sosyo-ekonomik durumu, Kahramanmaraş'a dair bazı temel göstergeler, Kahramanmaraş'daki şirketlerin yapmış olduğu ihracat-ithalat rakamları ve Kahramanmaraş'ın ulaşım altyapısına dair açıklamalar sunulmuştur. Dördüncü bölümde; Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi açısından şehrin güçlü yönlerini, zayıf yönlerini, fırsatlar ve tehditleri içeren SWOT analizi yapılmıştır. Beşinci ve son bölümde ise genel bir değerlendirme ve önerilerle çalışma sonlandırılmıştır.

2. LOJİSTİK MERKEZLER

2.1. Lojistik Merkez Kavramı ve Özellikleri

"Lojistik Köy" (Freight Village), "Lojistik Merkez" (Logistics Centre/Center), "Lojistik Park" (Logistics Park), "Kara Limanı" (Dry 16 Port) "Dağıtım Parkı" (Distripark) ve "Taşımacılık Merkezi" (Transportation Centre/Center) kavramları birbirine yakın anlamlara gelse de, lojistik merkezler lojistik faaliyetlerin bir arada olduğu; hizmet sağlayıcılarının, hizmet alıcılarının ve kamu kurumlarının da bu alanda buluştuğu; intermodal taşımacılık altyapısına; ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorlarına bağlantıları olan alanlardır (Johannsen ve Kristiansen, 2007: 5 – 6).

Lojistik merkezler, çeşitli ulaşım ağlarına yakın ve ulaşılabilir bir mesafede konumlanarak, üretici ve müşteriyi birbirine bağlayan alanlarda bulunmaktadır, yüklerin bu noktalarda konsolide, de – konsolide edilmesini, aktarılmasını kolaylaştırarak, ulusal ve uluslararası geçişlerde taşımacılık, lojistik ve dağıtım faaliyetlerinin çeşitli işletmeler tarafından ticari temele dayandırılarak bu noktalarda yerine getirilmesini sağlamaktadır. Lojistik faaliyetlerin farklı işletmeciler tarafından yapıldığı bölgeler olan lojistik merkezler, yük taşıma ve depolamalarıyla ilgili faaliyetlerin, bu amaç için oluşturulmuş ortak alan içerisinde kümelenmesinin olduğu alanlardır (Tanyaş, 2016: 37).

Lojistik merkez kavramı ilk olarak ABD'de ortaya çıkmıştır. Avrupa'da ilk örneklerine Fransa'da rastlanmaktadır. 1960'lı yıllarda başlayan süreç 1990'lı yıllarda Avrupa'nın birçok ülkesinde benimsenmeye başlanmıştır (Yapraklı ve Ünalan, 2018: 2). Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) ilk defa ülkeye lojistik merkez kavramı getirmiş ve lojistik merkezlerin inşasını başlatmıştır (tcdd. gov. 2019). Lojistik merkezlerin temel fonksiyonel özellikleri Tablo 1'de görülmektedir (Venalainen, Karvonen, ve Kondratowicz, 2001: 36).

Tablo 1. Lojistik Merkezlerin Temel Fonksiyon Özellikleri

Özellik	Açıklama
Multimodalite	En az iki taşıma moduna erişim (sıklıkla karayolu ve demiryolu)
Çok İşlevlilik	Geniş kapsamlı hizmetlerin varlığı
Çok Kullanıcılık	Çok sayıda müşteriye hizmet sunma
Entegre Platform Fonksiyonları	Farklı iş birimleri için iyi işbirliği koşulları. Sanayi ve ticaret işletmeleri, taşımacılık ve lojistik işletmeleri için entegrasyon platformaları oluşturma
Bilgi Teknolojisi Çözümleri	Gelişmiş bilgi ve iletişim teknolojileri
Değer Ekleme	Bölgesel kalkınma açısından makro ekonomik fayda, tedarik zinciri üyeleri açısından mikro ekonomik fayda yaratma

Lojistik merezlerin çok amaçlı bir şekilde kullanılması için bünyesinde farklı fiziksel tesislere yer verilmesi gerekmektedir.

2.2. Lojistik Merkez Kuruluşunda Yer Seçimi ve Türkiye'deki Lojistik Merkezler

Lojistik merkezlerin kuruluş yerleri belirlenirken dikkat edilmesi gereken temel unsurlar (Filik, 2011: 215) Tablo 2'de görülmektedir.

Tablo 2. Lojistik Merkezlerin Kuruluş Yerlerini Etkileyen Temel Unsurlar

Arazi	**Maliyetler**
• Büyüklüğü • Genişleme olanakları • Altyapısı • Fiziksel şartları	• Arazi • Tesis • Kullanıcılara maliyeti
Yakınlık (Mesafe)	**Sosyo-Ekonomik Faktörler**
• Üretim merkezlerine • Tüketim merkezlerine • Havaalanına, limana • Demiryoluna, otoyollara	• Çevresel etkiler • Kentsel trafiğe etkisi • Ekonomik yaşama etkisi • Afet lojistiğine etkisi

Bölgelerin, sahip oldukları işgücü ile karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşım olanakları ve uzaklıkları ve yine tüketim – üretim merkezleri, sanayi alanlarına olan mesafeleri, ekonomi üzerindeki etkileri, arazi özellikleri ve çevresel etkileri dikkate alınarak lojistik merkez olma potansiyelleri belirlenebilmektedir.

Günümüzde yük taşımacılığında ağırlıklı olarak karayolu taşıma modu kullanılmakla birlikte bu taşıma modunun kullanım yaygınlığını azaltmak taşıma politikalarının temel amaçları arasında yer almaktadır. Diğer taşıma modlarının da ön plana çıkması ve kullanım ağlarının yaygınlaşması ile birlikte, taşımayı birden fazla mod ile yapabilme olanağı da oluşmaktadır. Bu noktada, uzaklık kriteri birden fazla taşıma modu kullanımına olanak sağlayan lojistik merkezin tüm taşıma modlarına olan uzaklıkları ve alt kriterler olarak dış pazarlar, tüketim ve endüstri bölgelerine olan yakınlıkları içermektedir.

Lojistik merkezlerin kuruluş yeri seçimi belirlenmesinin ekonomi ile ilişkili olduğu noktalar genel olarak dış ticaret yapılması üzerinde etkili olabileceği düşüncesi ve taşıma modları değişikliğinin yapıldığı sırada ortaya çıkan elleçleme faaliyetlerinin yoğun olarak yapıldığı yerlere yakın olma gerekliliği ile karşımıza çıkabilmektedir. Bu nedenle de ekonomi üzerindeki etki kriteri dış ticarette yararlı

olabilmek ve lojistik faaliyetler arasında da önemli yer tutan elleçlenen yük miktarı açılarından değerlendirilmiştir.

Lojistik merkezlerin üzerine inşa edilecek olması nedeniyle arazi özellikleri kriteri de lojistik merkez kuruluş yeri belirlenmesinde önemli olan kriterlerden bir tanesini oluşturur. Bu kriter arazinin maliyeti, niteliği ve büyüklüğü gibi 3 farklı alt kriter ile aşağıdaki gibi ele alınmaktadır.

Lojistik merkezlerin kurulmasının yanı sıra, bu merkezlerin kurulduktan işlemeye devam edebilmesi içerilerinde bulunan tesislere bağlı olmaktadır. Kuruluş yeri belirlenirken etkili olan tesis özellikleri kriterinin alt kriterleri ise tesislerin genişleme olanağı ve tesislerin sürdürülebilirliğidir. Lojistik merkezlerin kurulması bölgede yaşayan insanlara istihdam açısından büyük avantajlar sağlamaktadır. Bunun yanı sıra bazı konularda olumsuz etkisi olabilir. Çevreye vereceği zarar, kent içerisinde trafiğin artması vb sonuçlar doğurmaması adına bu ihtimallerin hepsi dikkate alınarak iyi bir projeksiyonla dezavantajlar minimuma indirilebilir.

Lojistik Merkezler Kurulması Projesi ile etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir kent merkezlerinin dışındaki alanlarda, ihtiyaçlara cevap verebilecek özellikte alanlar oluşturulması, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun olarak, özellikle organize sanayi bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan bölgelerin yeniden yapılandırılmaları amaçlanmıştır.

Lojistik merkezlerin, öncelikle organize sanayi bölgeleriyle bağlantılı olarak yük taşıma potansiyelinin yoğun olduğu İstanbul (Halkalı), Kocaeli (Köseköy), Eskişehir (Hasan- bey), Balıkesir (Gökköy), Kayseri (Boğazköprü), Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), Mersin (Yenice), Erzurum (Palandöken), Uşak, Konya (Kayacık), İstanbul (Yeşilbayır), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Sivas, Kars, İzmir (Kemalpaşa), Şırnak (Habur) ve Bitlis (Tatvan) olmak üzere toplam 20 yerde inşa edilmesi planlanmıştır

Şekil 1. Türkiye'deki Lojistik Merkezler



Samsun, Uşak, Denizli (Kaklık), Köseköy, Halkalı ve Eskişehir (Hasanbey) işletmeye açılmıştır. Balıkesir, Bozüyük, Mardin, Erzurum, Mersin (Yenice), İzmir (Kemalpaşa) lojistik merkezlerinde inşaat işleri devam etmektedir. Diğer lojistik merkezlerle ilgili ihale, proje ve kamulaştırma çalışmaları da sürdürülmektedir.

3. KAHRAMANMARAŞ EKONOMİSİ VE LOJİSTİK MERKEZ OLMA POTANSİYELİ

3.1. Coğrafi Durum

İlimiz 14.346 km²'lik yüzölçümü ile Türkiye'nin 11. büyük vilâyeti durumundadır. Merkez ilçe deniz seviyesinden 568 m. Yükseklikte olup, ilin kuzey kesimleri oldukça dağlıktır. Yeryüzü şekilleri genellikle Güneydoğu Torosların uzantıları olan dağlarla bunlar arasında kalan çöküntü alanlarından oluşmaktadır. Arazi yüksekliği 350 metreden 3000 metreye kadar çıkan ilimizde geniş ovalar vardır. Kahramanmaraş üç ayrı coğrafi bölgenin (Akdeniz Bölgesi, Doğu Anadolu Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi) birbirine en çok yaklaştığı alanda yer alır. Kahramanmaraş'ın merkezi Ahir Dağı'nın eteklerine kurulmuştur. Bu yüzden şehir merkezi engebelidir. Şehrin merkezi dışında kalan bazı bölgeler düzlük olsa da geneli engebeli bir yapıya sahiptir. Kahramanmaraş iklim yapısında diğer illerden farklıdır. Çünkü Kahramanmaraş'ın il haritası onu 3 bölgeye birden sokmaktadır. Bu sebeple değişken bir iklime sahiptir ancak genelde Akdeniz iklimi hakimdir. Kahramanmaraş'ın bulunduğu bölge şehir merkezi o bölgede olduğundan Akdenizdir.

3.2. İdari, Sosyo-Ekonomik Durum ve Bazı Temel Göstergeler

Kahramanmaraş ili iki alt bölge olarak incelenmektedir. Bunlardan birincisi Kahramanmaraş il merkezinin içinde yer aldığı Göksun ve Türkoğlu ilçelerinden oluşan bölge diğeri ise Elbistan, Afşin, Ekinözü ve Nurhaktan oluşan bölgedir. Kahramanmaraş İl Merkezi, Göksun ve Türkoğlu ilçeleride üzüm, buğday ve kuru soğan en çok üretimi yapılan tarımsal ürünler arasındadır. Bölge için bir diğer önemli sektör turizmdir. Kahramanmaraş il merkezi kültür, inanç, gastronomi turizmi varlıkları ve yeni keşfedilen Germanicia Antik Kenti ile özellikle yerli turistler için önemli bir turizm destinasyonuna sahiptir. Tarım ve turizmin ekonomik katkısının önemli olduğu bölgenin hâkim sektörleri ise tekstil ve gıda sanayiidir.

Şekil 2. Kahramanmaraş İl Merkezi-Göksun-Türkoğlu Bölge Haritası



Kaynak: DOĞAKA, 2019

Bu bölgede bulunan Sanayi Siciline Kayıtlı Firmaların büyük bir bölümü Kahramanmaraş il

merkezinde olup, bu firmalar ilin ihracat ve istihdam rakamlarında önemli bir rol oynamaktadır. Kahramanmaraş ilinden İSO 500 Listesine giren firmaların tamamı Kahramanmaraş il merkezinde ve tekstil sektöründe yer almaktadır. Kahramanmaraş il merkezinde bulunan Organize Sanayi Bölgesi faaliyet gösterirken, yine il merkezinde Tekstil İhtisas OSB ve Türkoğlu ilçesinde OSB kurulması çalışmaları devam etmektedir (Doğaka, 2019: 72).

DOĞAKA Bölge Planında Ana Gelişim Aksında ve Temel Bileşenler Analizinde ilk sıralarda yer alan Kahramanmaraş il merkezi, sosyal imkânları, ekonomisi gibi özellikleri ile baskın bir şekilde bölgenin merkezi haline gelmektedir. Bölgenin merkezi, ekonomik ve sosyal sektörlerde yalnızca Göksun ve Türkoğlu ilçeleri için değil tüm ilçeler için önemli bir çekim merkezi olan Kahramanmaraş il merkezidir. Türkoğlu ilçesi ile Kahramanmaraş il merkezi arasında kurulacak olan Organize Sanayi Bölgesi, Türkiye'nin en büyük tekstil firmaları ve gıda sanayisi düşünüldüğünde, hâlihazırda yoğun sanayisi bulunan bölgeyi ekonomik ve işgücü açısından daha da önemli bir cazibe merkezi haline getirecektir. Göksun ilçesi ise yoğun sanayi bölgesinde yer alan Kahramanmaraş İl Merkezi ve Türkoğlu'na göre önemli farklılıklar barındırmaktadır. İlçenin gelişmiş bir sanayisi bulunmamakta, il merkezine uzak mesafede yer almakta ve Küçük Sanayi Sitesinin bulunmasına rağmen ekonomisi genel itibariyle birincil tarıma dayanmaktadır. Türkoğlu, yakın konumunun da etkisiyle ihtiyaçlarını sosyal ve ekonomik sektörlerde gelişmiş olan Kahramanmaraş il merkezinden karşılamaktadır. Göksun ilçesi ise yeterli ekonomik gelişmeyi sağlayamadığından ve kendi başına alt bölge oluşturabilecek kapasitede olamamasına rağmen konumunun il merkezine uzak olmasının da etkisiyle il merkeziyle yeterli etkileşim içinde de değildir. Ancak bazı ekonomik ve sosyal sektörlerde Kahramanmaraş il merkezini tercih etmektedir (Doğaka, 2019: 73).

Kahramanmaraş il merkezi Yukarı Mezopotamya İnanç ve Gastronomi Turizmi Koridoru içerisinde yer almakta ve bu bakımdan turizm sektöründe, önemli doğal kaynakları ile yenilenebilir enerji sektöründe, artan yatırımlar ile metal mutfak eşyası sektöründe önemli bir potansiyele sahiptir. Bu potansiyellerin değerlendirilmesi amacıyla turizm altyapısına yönelik yatırımlar, doğal kaynakların değerlendirilmesine yönelik tanıtım, pazarlama ve teşvik destekleri ve metal mutfak eşya sektöründe yeni teknolojiye sahip, inovatif üretimin geliştirilmesine yönelik ortak kullanım atölyelerinin kurulması, sektörün pazar payının geliştirilmesi önem taşımaktadır (Doğaka, 2019: 73).

Kahramanmaraş sanayisinin büyüme aksında yer alan Türkoğlu ilçesi; uygun ulaşım imkânları, elverişli alanları ile sanayi yatırımlarını çekmektedir. Bununla birlikte Türkoğlu'nda kurulması planlanan Lojistik Merkez ve Organize Sanayi Bölgesi de Kahramanmaraş il merkezi ile Türkoğlu ilçelerini sınırları içine alan yoğun sanayi bölgesinin gelişimine katkı sağlayacak ve şu an Temel Bileşenler Analizine göre Göksun ilçesinin gerisinde olan Türkoğlu ilçesinin sosyoekonomik olarak ön sıralara yükselmesi fırsatını doğuracaktır. Ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayanan Göksun ilçesinde ise birincil tarım desteklerinin sağlanması ve işbirliği organizasyonlarının desteklenmesi bunun yanı sıra turizm sektöründe eko-turizm potansiyelinin değerlendirilmesi ekonomik çeşitliliğin artırılması adına önem taşımaktadır (Doğaka, 2019: 73).

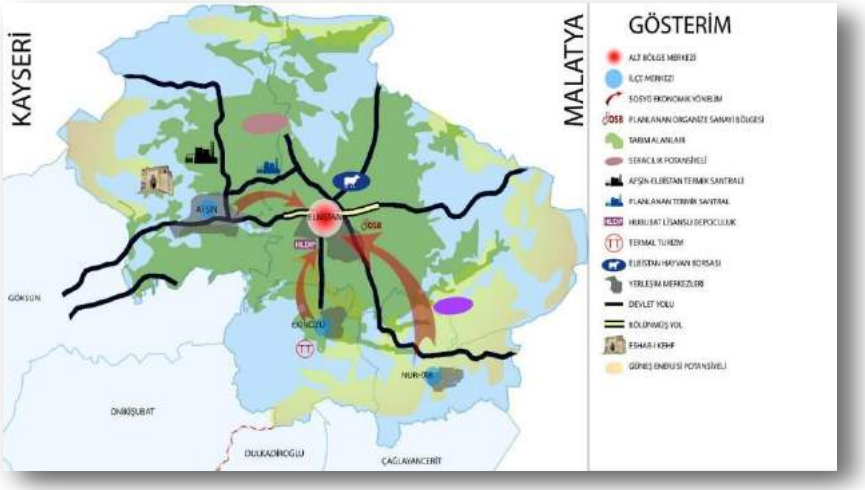
Elbistan, Afşin, Ekinözü, Nurhak Bölgesi

Tarım alanlarına sahip bu bölgenin ekonomisi tarıma ve hayvancılığa dayanmaktadır. Bölgede yer alan Afşin-Elbistan Termik Santrali Türkiye'nin en büyük termik santralidir. Elbistan'da Ticaret ve Sanayi Odası ile Hayvan Borsası

bulunmaktadır. Afşin ilçesinde önemli bir turizm destinasyonu olan Eshab-ı Kehf Külliyesi ve Ekinözü ilçesinde sağlık turizmine yönelik içmeler bulunmaktadır (Doğaka, 2019: 74).

Elbistan ilçesi nüfus, SGK'ya kayıtlı çalışan işçi sayısı, TSO'lara kayıtlı en fazla üyeye sahip olması, sağlık, eğitim, konaklama gibi altyapı olanakları en gelişmiş ilçedir. Afşin, Ekinözü ve Nurhak ilçeleri ticaret, günlük alışveriş, bankacılık, ikamet, eğitim, sağlık, sosyal faaliyetler ve kamu hizmetlerinin karşılanması açısından Elbistan ilçesini tercih etmektedir. Elbistan ilçesi Sosyal ve Ekonomik İlişkilerinin Fonksiyonel Analizine göre daha merkezi konumda ve çevre ilçelerle daha fazla etkileşim içindedir. Bunun yanı sıra Temel Bileşenler Analizine göre sosyoekonomik açıdan daha gelişmiş olması sebebiyle bu bölgenin merkezi olarak öne çıkmaktadır. Elbistan sanayisi, toplam nüfusu, sağlık altyapısı gibi göstergelerle önemli bir merkez olmasının yanı sıra, Ekinözü ve Nurhak gibi az gelişmiş merkezler için de önemli bir çekim merkezidir (Doğaka, 2019: 74).

Şekil 3. Elbistan, Afşin, Ekinözü, Nurhak Bölge Haritası



Kaynak: DOĞAKA, 2019

Bu bölgede en fazla şekerpancarı, buğday ve arpa üretilmektedir. Bölgenin hakim sektörü tarım ve tarıma dayalı sanayi olmakla birlikte, termik santralin varlığı sanayi sektörünü de önemli bir sektör haline getirmektedir. Elbistan ilçesinde Organize Sanayi Bölgesi kurulumu planlanan bölgede Elbistan Küçük Sanayi Sitesinde (KSS) 499 ve Afşin KSS'de 100 işletme bulunmaktadır. Ayrıca Elbistan Hayvan Borsasının varlığı da hayvancılık alanında geliştiğinin göstergesidir. Ancak mevcut Hayvan Borsasının geliştirilmesi ve modernizasyon çalışmalarıyla teknik altyapının sağlanması gereklidir. Afşin-Elbistan arasında yer alan bölgede bulunan rezervler önemli bir enerji üretimi potansiyelini

ortaya çıkarmaktadır. Bunun yanı sıra güneş enerjisi ve rüzgar enerjisi potansiyeli de bulunmaktadır (Doğaka, 2019: 74).

Bölgeye yapılacak enerji yatırımları ekonominin gelişimine katkı sağlayacak ve önemli bir işgücü imkanı sağlayacaktır. Hakim sektör olan tarımın geliştirilmesi amacıyla Ekinözü ve Nurhak ilçelerinde birincil tarım desteğinin sağlanması, Elbistan ve Afşin ilçelerinde tarıma dayalı sanayiye yönelik yatırımların desteklenmesi önem taşımaktadır. Afşin-Elbistan Termik Santrali ve ileride kurulabilecek potansiyel santraller bölge için önemli iki fırsatı öne çıkarmaktadır: Birincisi kurulabilecek organize sera bölgelerinin ısınma ihtiyacının karşılanma olanağı, ikinci ise santralin atıklarının kullanılarak ürün üretimi. Söz konusu iki potansiyele yönelik fizibilite çalışmalarının yapılması bölgenin ekonomik çeşitlilik alternatiflerinin oluşmasına katkı sağlayacaktır. Ayrıca Afşin ve Ekinözü ilçeleri inanç ve sağlık turizmi için bölgenin önemli merkezleridir. Afşin ilçesinde yer alan Eshab-ı Kehf Külliyesinin tanıtımı ve konaklama altyapısının geliştirilmesi ve Ekinözü ilçesinde yer alan Ekinözü İçmelerine yönelik altyapı olanaklarının geliştirilmesi bölge turizmine katkı sağlayacaktır (Doğaka, 2019: 75).

Kahramanmaraş, iki resmî ve iki de özel OSB'ye sahiptir. Özellikle tekstil ve iplik sanayiinde Türkiye ve Ortadoğu'da önde gelen bir merkez durumuna gelmiştir. Şehirdeki 5.OSB'nin yapımına karar verilmiş olup çalışmalar sürmektedir. Tomsuklu mevkiine yapılacak yeni OSB yaklaşık 25 bin dekar genişliğinde yapılacak ve bu büyüklüğü ile Türkiye'nin en büyük sanayi OSB'si olacaktır. Tablo 3'te Kahramanmaraş iline ait bazı temel göstergeler yer almaktadır.

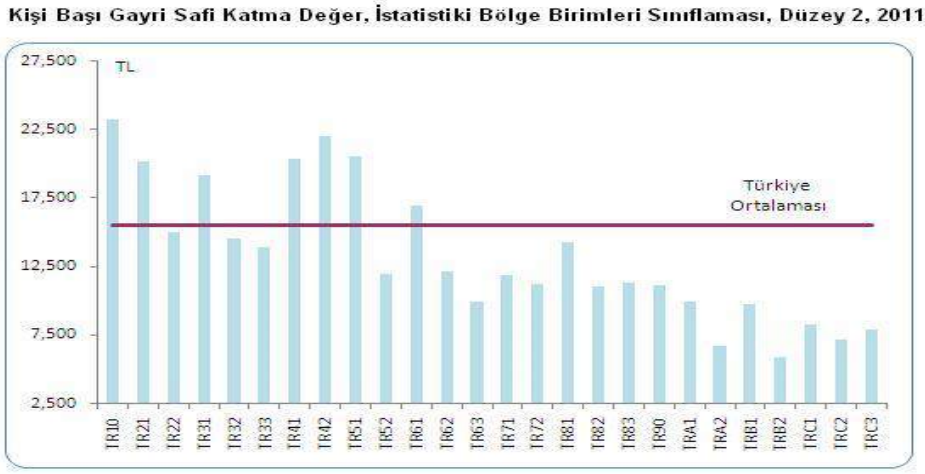
Tablo 3. Kahramanmaraş ili Temel Göstergeler

Kriterler	Yıl	Kahramanmaraş	Türkiye
Toplam nüfus (Kişi)	2018	1.144.851	82.003.882
İlçe Sayısı	2018	11	922
Belediye Sayısı	2018	11	1397
Net Göç (Aldığı Göç-Verdiği Göç)	2017	3973	212,693
Net Göç Hızı (Binde)	2017	-0,04	0
Nüfus yoğunluğu (kişi/km2)	2017	78,6	107
Yıllık nüfus artış hızı (Binde)	2017	13,38	12,4
Yaş bağımlılık oranı (Her 100 kişi için)	2017	11,89	12,56
Kaba doğum hızı (binde)	2017	18,9	16,1
İşsizlik oranı (yüzde)	2018	14,4	11,2
İstihdam oranı (yüzde)	2018	46,5	52
Kişi başına toplam elektrik tüketimi (KWh)	2017	3,974	3,082
Kişi başına düşen otomobil sayısı	2017	114	151
15 yaş üstü okuma yazma bilmeyenlerin oranı	2018	94,8	96,74

Kaynak: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, TÜİK Bölgesel Göstergeler, 2019

2019 tarihli Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçlarına göre Kahramanmaraş ilinin toplam nüfusu 1.144.851'dir. Bu sayı ile Türkiye'deki 81 il içerisinde nüfus sayısı bakımından 18. sırada yer almaktadır. İl merkezinin nüfusu 641 bin 317'dir. Kahramanmaraş ilinin nüfusu bir önceki yıla göre 17.228 artmıştır. Kahramanmaraş'taki merkez ilçeler dahil toplam ilçe ve belediye sayısı 11'dir. 2017-2018 arası net göç durumuna bakıldığında, Kahramanmaraş, 3973 kişi göç almıştır. Yine aynı yıllar için net göç hızına bakıldığında, binde -0,04 değeri ile göç veren iller arasında olduğu görülmektedir. Nüfus yoğunluğu bakımından 78,6 ile Türkiye ortalamasının altında bulunmaktadır. Yıllık nüfus artış hızı ise 13,38 ile ülke ortalamasının üzerinde seyretmektedir. Doğum hızı nüfus artış hızına paralel olarak türkiye ortalamasının üzerindedir. İşsizlik oranı 14,4 ile türkiye ortalamsının üzerindedir ve istihdam oranı 46,5 ile ülke ortalmasının altındadır. Kişi başına düşen toplam elektrik oranı 3,974 ise Türkiye ortalamasının üzerinde görülüyor. 15 yaş üstü okuma yazma bilmeyenlerin oranı 94,8 ile Türkiye ortalamasının altında gözükmektedir. Buda okuma yazama oranının ülke genelinden daha yüksek olduğunu ifade etmektedir.

Grafik 1. Kişi Başına Gayri Safi Katma Değer, 2011



Kaynak: www.tuik.gov.tr ,2019

Türkiye bölgedeki gelişmelere ait temel göstergeler bakımından 26 bölgeye ve 81 ile ayrılmıştır. İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2'de (26 Bölge) yapılan hesaplamalara göre; 2011 yılı için TR10 Bölgesi (İstanbul) 312 438 Milyon TL ile en yüksek gayri safi katma değere ulaştı ve toplam gayri safi katma değerden %27,2 pay aldı. İstanbul'u, 99 305 Milyon TL ve %8,6 pay ile TR51 Bölgesi (Ankara) ve 75 922 Milyon TL ve %6,6 pay ile TR31 Bölgesi (İzmir) izledi. Bölgesel gayri safi katma değer hesaplarında en düşük payı %0,7 ile TRA2 Bölgesi (Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan) aldı. Kahramanmaraş'ın içinde yer aldığı TR63 Bölgesinin ise Türkiye ortalamasının altında kaldığı görülmektedir.

Tablo 4. Cari Fiyatlarla Bölgesel Gayrisafi Katma Değer

Kriterler	Yıl	Kahramanmaraş	Türkiye
Tarım (Bin TL)	2017	2,515,363	189,000,175
Sanayi (Bin TL)	2017	9,973,549	905,819,274
Hizmetler (Bin TL)	2017	10,307,281	1,657,822,396

Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler ,2019

Tablo 4 te Kahramanmaraş ilinin 2017 yılına ait tarım, sanayi ve hizmetler sektörüne göre gayrisafi katma değerleri ve oranları gösterilmiştir. Sektörler içerisinde 10.3 milyar TL ile en yüksek paya hizmetler sahiptir. Daha sonra ise 9.9 milyar TL ile sanayi ve 2.5 milyar TL ile tarım sektörü gelmektedir.

3.3. Dış Ticaret

Tablo 5. Kahramamaraşa'a Bağlı Firmaların Yaptığı İthalat-İhracat, 2019

Kriterler	Yılv	Milyon Dolar	İller İçindeki Sıralaması
Yapılan İhracat	2018	998.419	17
Yapılan İthalat	2018	1.185.598	18

Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler ,2019

Tablo 5'te ihracat açısından bakıldığında, Kahramanmaraş'a bağlı firmalar tarafından 2018 yılında, 998.419 milyon dolar ihracat yapılmıştır. 81 il içerisindeki sıralaması 17'dir. Yapılan ithalat ise 1.185 milyon dolardır ve 81 il içerisinde 18. Sırada yer almaktadır.

Tablo 6. Kahramanmaraş'ta Ekonomik Faaliyetlere Göre İhracat (Bin Dolar), 2003-2017

Yıllar	Toplam	Tarım ve Ormancılık	Madencilik ve Taş Ocakcılığı	İmalat	Toptan ve Parekende Ticaret
2013	862603	15781	4	827347	19470
2014	906723	20893	12	869537	16280
2015	793041	14090	20	764871	14059
2016	873848	31787	94	826364	15603
2017	955599	793	_	913484	20322

Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler, 2019

Tablo 6 'da Kahramanmaraş'dan yapılan ihracatın 2017 yılı için ekonomik faaliyetlere göre dağılımına bakıldığında; en büyük pay yaklaşık 913,5 milyon dolar ile imalat sektörüne aittir. İmalat sektörünü 21,8 milyon dolar ile tarım ve ormacılık, onu da 20,3 milyon dolar toptan ve parekende ticaret sektörü takip etmektedir.

Tablo 7. Kahramanmaraş'ta Ekonomik Faaliyetlere Göre İthalat (Bin Dolar), 2013-2017

Yıllar	Toplam	Tarım ve Ormancılık	Madencilik ve Taş Ocakcılığı	İmalat	Toptan ve Parekende Ticaret
2013	1163050	534242	6430	622176	185
2014	1227052	545812	19783	648563	12893
2015	1043291	480043	10617	533008	19623
2016	1294434	505217	4390	757554	27271
2017	1387264	668896	19316	654738	44203

Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler, 2019

Tablo 7'de Kahramanraş'tan yapılan ithalatın 2017 yılı için ekonomik faaliyetlere göre dağılımına bakıldığında en büyük pay yaklaşık 668,9 milyon dolar ile tarım ve ormancılık sektörüne aittir. Tarım ve ormancılık sektörünü 654,738 milyon dolar ile imalat, onu da 44,2 bin dolar ile toptan ve parekende ticaret sektörü ve 19,3 ile madencilik ve taş ocakcılığı takip etmektedir.

3.4. Kahramanmaraş Ulaşım Altyapısı

Kahramanmaraş konumu itibariyle karayolu, demir yolu ve havayolu ulaşımına sahiptir. 2017 yılı rakamlarına göre Türkiye sınırları içerisinde yer alan toplam yol uzunluğu 65,174 km'lik il ve devlet yolunun 975 km'lik kısmı K.Maraş il sınırları içerisinde bulunmaktadır.

Tablo 8. Yol Uzunlukları (2019)

Kriterler	Yıl	K.Maraş	Türkiye
İl ve devlet yolu (km)	2018	975	65,174
Otoyol (km)	2018	34	2.842
Köy yolu (km)	2018	5,87	323,43
Demir yolu (km)	2018	147	10,207

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü (2019)

Kahramanmaraş'ta 34 km uzunluğunda otoyol bulunmaktadır. 5,87 km uzunluğunda ise köy yolu mevcuttur. Demir yolu uzunluğu ise 147 km uzuluğundadır.

Aşağıdaki Tablo 9'da illere göre karayollarındaki yük trafiği gösterilmektedir. İlk üç sırada İstanbul, Ankara, Kocaeli yer almaktadır. Kahramanmaraş 585,388 ile 18. Sırada yer almaktadır. Kahramanmaraş'tan sonra 19. sırada 494,391 ile Edirne ve 20. sırada 452,908 ile Yalova yer almaktadır.

Tablo 9. İllere Göre Karayollarındaki Yük Trafiği, 2019

Sıra	İller	**Yük Trafiği (bin ton-km)**
1	İstanbul	19,019,063
2	Ankara	4,634,594
3	Kocaeli	4,241,226
…	…	…
18	Kahramanmaraş	585,388
19	Edirne	494,391
20	Yalova	452,908

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2019

Tablo 10'da Kahramanmaraş iline iniş-kalkış yapan uçak sayısı, yolcu sayısı ve taşınan yük görülmektedir. 2016 yılında, hem iç hatlarda hem de dış hatlarda Kahramanmaraş Havalimanı'na inişkalkış yapan uçak sayısı 336 iken; 2018 yılında bu rakam 2,703 olmuştur. Yine iç hatlarda gelen-giden yolcu sayısı 33 binden 332 bine çıkmıştır. Dış hatlardan gelen-giden yolcu sayısı 426'dan 23 bin 1,298'e ulaşmıştır. İç hat ve dış hatlarda taşınan yüke bakıldığında, 2016 yılında 311 ton yük taşınırken; 2018 yılında 2 bin 788 tonluk bir yük taşınmıştır.

Tablo 10. Kahramanmaraş'da İniş-Kalkış Yapan Uçak Sayısı, Yolcu Sayısı ve Taşınan yük

Yıl	İniş kalkış yapan uçak sayısı (İç hat + Dış hat)	Yolcu sayısı (İç hat gelen + İç hat giden)	Yolcu sayısı (Dış hat gelen + Dış hat giden)	Taşınan yük (İç hat + Dış hat) (Ton)
…	…	…	…	…
2016	336	33,653	426	311
2017	254	27,077	875	1,690
2018	2,703	332,680	1,298	2,788
…	…	…	…	…

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019

Yapılan son çalışma ile Kahramanmaraş'taki havayolu kapasitesi artırılmıştır. Yeni yapılan terminal binası ile yıllık 2 milyon yolcu kapasitesi ve 22 bin 330 metrekare büyüklüğe kavuşmuştur. Bu gelişme havayolu erişilebilirliğini artıracaktır.

Kahramanmaraş demiryolu ağı bakımından erişilebilir çıkmaktadır. Bunun sebebi ise Türkoğlu ilçesinde yer alan istasyonların kullanılmış olmasıdır (Doğaka, 2019).

4. STRATEJİK PLANLAMA VE SWOT ANALİZİ

Yönetim faaliyetleri için yapılan ilk adımlardan bir tanesi planlamadır. Her kurumun, yapının ya da organizasyonun yapacakları bir çalışma için planlama yapmaları gerekmektedir. Bu anlamda stratejik planlama, bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır. Stratejik planlama, herhangi bir organizasyonun ya da yapının uzun vadede başarılı olabilmesi, verimli çalışabilmesi, sürdürülebilir sistemleri oluşturabilmesi adına öncesinde almış olduğu eylemler ve kararların yapıldığı bir yönetim aracı ve planlama modelidir (Yapraklı ve Ünal, 2005: 12). Stratejik planlama şu adımlardan oluşmaktadır (Huxhold, Huxhold, ve Levinsohn, 1995: 12):

- Mevcut durum analizi
- Stratejik görüşün oluşturulması
- Programın (projenin) fizibilite çalışmaları
- Finans stratejileri
- Program için faaliyet alanının geliştirilmesi

Mevcut durumun iyi analiz edilmesi stratejik planlama için önemlidir. Bu çalışmada da yaygın durum analizlerinde SWOT Analizi kullanılacaktır. Swot analizi; işletmelerin içinde bulundukları durumun dış etkenler (fırsatlar ve tehditler; opportunities, threats: OT) ve iç etkenler (güçlü ve zayıf yönler; strenghts, weaknesses: SW) açısından analiz edilmesine dayanan bir analiz çeşitidir (Yamuk ve İnan, 2005: 10). SWOT kelimesi, dört İngilizce kelime, Strenghts (Avantajlar), Weaknesses (Dezavantajlar), Opportunities (Fırsatlar) ve Threats (Tehditler) kelimelerinin baş harflerinden meydana gelmektedir. SWOT Analizinin dört öğesi şu anlamları ifade etmektedir (Yapraklı ve Ünal, 2005: 12):

Güçlü Yönler (Strenghts): Örgütün sahip olduğu yetenekler ile rakiplerine göre daha etkili ve verimli olduğu durumlardır.

Zayıf Yönler (Weakıiesses): Örgütün geliştirebileceği ya da geliştirmesi gereken, rakiplerine kıyasla daha az etkili olduğu durumlardır.

Fırsatlar (Opportunities): Çevrenin örgüte sunduğu ve amaçlarını başarıyla gerçekleştirebilmesi için elverişli koşullardır, örgüt için çevre; rakipleri, bilgi alanındaki gelişmeler, yasalar vb.dir. Bu bağlamda örgütler, fırsatları anlamak ve bu fırsatlardan yararlanabilmek için sürekli olarak çevreyi anlamaya ve öıigörmeye çalışmalıdırlar.

Tehditler (Threats): Çevrede oluşan ve örgütün varlığını sona erdirebilecek ya da gelişimini durdurabilecek, dolayısıyla önlem alınmasını gerektiren olumsuz çevre göstergeleridir.

Bu kapsamda Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi için sahip olduğu güçlü ve zayıf yönler ile bulunduğu bölgede sahip olduğu fırsat ve tehditlerin incelenmesi SWOT Analizi üzerinden yapılacaktır.

5. LOJİSTİK BİR MERKEZ OLARAK KAHRAMANMARAŞ: GÜÇLÜ YÖNLER VE FIRSATLAR, ZAYIF YÖNLER VE TEHDİTLER

Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi için sahip olduğu güçlü ve zayıf yönler ile bulunduğu bölgede sahip olduğu fırsat ve tehditler aşağıda sıralanmıştır.

5.1. Güçlü Yönler

- Türkiye Lojistik Master Planı çerçevesinde, kurulacak olan lojistik merkezler içerisinde Kahramanmaraş Türkoğlu'nun yer alması
- Şehir içerisinde yer alan Kahramanmaraş Sütçü İmam üniversitesi ve kuruluş çalışmalarına başlanan İstiklal Üniversitesinin bölgesel kalkınmaya etkisi
- Teknopark kapasitesi ve uygulamaları
- Lojistik ve taşımacılık hizmeti veren şirketlerin varlığı
- Kış turizmiyle ilgili faaliyetlerinin başlaması
- Havalimanına sahip olması
- Metal Mutfak Eşya, Gıda (Dondurma), Tekstil sektörlerinin uluslararası piyasalara entegrasyon konusunda gelişmişolması
- Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi'nde bölgenin ana gelişme koridorunda yer alması
- Kahramanmaraş'ınTürkoğlu ilçesininTCDDtarafından LojistikMerkezOlarak Kabuledilmişolması
- OSB'lerin varlığı ve doluluk oranlarının yüksek olması
- Nitelikli eleman yetiştirmeye yönelik Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi bünyesindeLojistik bölümünün varlığı

5.2. Zayıf Yönler

- Mevcut durumda denizyolu bağlantısının olmaması
- Kurumlar arası işbirliği eksikliği
- Sektörde yer alan firmaların kurumsallaşma konusunda yaşadıkları sorunlar
- Kahramanmaraş iline ait Lojistik Master Planının olmaması
- Karma taşımacılık altyapısının gelişmemesi
- Uluslararası kalite standartlarında üretimin yapılamaması, pazarlama faaliyetlerine yeteri kadar önem verilmemesi
- Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü'nün yeni açılmış olması
- Üniversite ile sanayi arasındaki işbirliğinin yeterli seviyede olmaması
- Sektöründe eğitimli, yabancı dil bil bilen eleman eksikliği
- Sermaye altyapı yatırımlarının yetersizliği
- Girişimcilik kültürünün gelişmemiş olması
- Dış ticaret kapasitesinin düşük olması
- Bilgi teknolojilerinin yeteri kadar kullanılmaması

- Yabancı yatırım yetersizliği

5.3. Fırsatlar

- Ülkede lojistik merkezlere yönelik farkındalığın artması
- Genç, dinamik nüfusun varlığı
- Siyasilerin bölgeye yönelik destekleri
- Şehir içerisinde iki üniversitenin olmasından ötürü bilimsel anlamda proje destekleri

5.4. Tehditler

- Bölgesel ve şehirler arasında yaşanan rekabetin doğuracağı olumsuzluklar
- Politik ya da bürokratik sebeplerden ötürü projelerdeki sürdürülebilirliğin sekteye uğrama durumu
- TCDD tarafından yapımı devam eden diğer lojistik merkezler ve faaliyette olan lojistik köyler
- Karayolu taşımacılığının çevreye vereceği zarar
- Lojistik merkez alanının ilan edilmesi ile rant oluşma olasılığı ve kamulaştırma maliyetlerinin artması
- Küresel ve ulusal ekonomik krizler ve makro ekonomik değişimler
- Komşu ve bölge ülkelerinde yaşanan siyasi belirsizlikler
- Altyapı eksikliğinin iyi olmamasından ötürü yaşanabilecek çevresel sorunlar.

6. GENEL DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

Bu çalışmada lojistik sektörünün gelişmesiyle birlikte, artan lojistik merkezlerin önemi ele alınarak, Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi adına taşımış olduğu potansiyel literatür taramasıyla ortaya konarak, Kahramanmaraş'ın mevcut potansiyeli SWOT Analizi ile değerlendirmeye alınmıştır. Yapılan analiz sonucunda, Kahramanmaraş'ın güçlü yönlerinin olduğu ve fırsatlar açısından da elverişli olduğu görülmüştür.

Kahramanmaraş ilinin lojistik sektörüne yönelik master planı hazırlanarak, misyonu belirlenmeli ve gelecekte olmak istediği yer için vizyonu ortaya konulmalıdır. İl içerisinde yer alan kuruluşlar ile ortak bir payda da buluşup stratejik kararlar alarak ilerleme sağlanmalıdır. Lojistik sektörü içerisinde kamu-özel sektör, üniversite-sanayi arasındaki işbirliklerinin hızlandırılması gerekir. Modern işletme modelleriyle birlikte, çağa uygun teknolojiler kullanılmalıdır.

Ulaşım ağları arasında uyum sağlayarak karma taşımacılık sistemi geliştirilmelidir. Karayolu, demiryolu, havayolu ağlarının kullanımına yönelik alt yapı sistemleri geliştirilmeli, maliyetler düşürülmelidir. Demiryolu taşımacılığından daha fazla faydalanılmaya çalışılmalıdır. İl içerisinde yer alan üniversiteler ile işbirliğine gidilerek, nitelikli insan gücü yetiştirmek için ortak projeler geliştirilmeli, teşvikler çıkarılmalı, üniversitelere ekonomik anlamda destekler sağlanmalıdır. Lojistik sektöründe çalışanlara yönelik eğitimler düzenlenerek bilgi seviyeleri ve profesyonel çalışma disiplinleri artırılmalıdır.

Lojistik sektörünün gelişimine paralel olarak Kahramanmaraş'ta bu sektörün tam olarak kurumsallaşamaması ve sektör içerisinde yer alan firmaların geleneksel iş modelleri bağlamında yönetilmesi, profesyonelleşme eğilimlerinin istenilen seviyede

olmaması, yaşanan sorunlara yönelik eğitimsel çalışmaların yetersizliği vb. kriterlere yönelik çözüm ve öneriler geliştirilmelidir.

Bütüncül bir lojistik stratejisi oluşturularak, kısa-orta-uzun vadede yapılması gerekenler masaya yatırılmalı, hedefler belirlenmeli ve bu hedeflere ulaşmak için gerekli bütün destekler verilmelidir. Süreç içerisinde dönemsel raporlar yayınlanarak takip ve denetim yapılmalı, değişiklik gereken noktalarda revize çalışmaları yapılmalıdır.

Kahramanmaraş'ın cazibe merkezi olacak şehirler arasında olmasından ötürü ulusal ve uluslararası platformlarda tanıtımlarının artırılması gerekmektedir. Lojistik merkezin tanıtımının yapılması için kongre, sempozyum, fuarlar düzenlenmelidir. Çevresel duyarlılığı göz önüne alarak modern lojistik işletme modellerinden en iyi şekilde faydalanılmalı ve e-lojistik faaliyetlerinden maksimum şekilde faydalanılmalıdır. Yerli ve yabancı yatırım çekmek için lobi faaliyetleri sürdürülmelidir.

İl içerisindeki lojistik sektöre yönelik bilgi açığını kapatmak için üniversiteler üzerinden araştırma merkezleri kurulabilir. Belediyeler, kalkınma ajansı, ticaret ve sanayi odası, üniversiteler, kamu idari merkezler tarafından oluşturulacak lojistik merkez olma potansiyeline yönelik proje planına en iyi destek verilmelidir.

Kahramanmaraş'ın lojistik merkez olabilmesi bakımından yukarıda bahsedilen eksikliklerin giderilmesi ve önerilerin özenle dikkate alınması şehir, bölge ve ülke ekonomisine katkıda bulunmasını sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Filik, F. (2011). Lojistik Merkezlerin Rolü ve Önemi. *Tanyaş, M. ve Hazır K. (Ed.), Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş), 1. Baskı içinde (199-250), Tarsus, Mersin: Arzu Ofset Matbaacılık.*

Gürdal, S. (2006), Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul: EUROMAT.

Goetschalckx, M., Ratliff, H. D. (2002). "Shared storage policies based on the duration stay of unit loads", Management Science, 36 (9): 1120–1132.

Güngör, S. ve Arslan M. (2004). Turizm ve regresyon stratejileri için swot analizi görsel jkalite değerlendirmesi turizm tesisleinin beğenirliği ve turizm tesisleri durum analizi uygulaması: beyşehir ilçesi örneği, S.Ü. Ziraat Fakültesi Dergisi 18 (33): 68 – 72.

G. Yamuk ve İ. H. İnan (2005). Trakya Bölgesindeki İmalata Sanayi İşletmelerinin Kalite Maliyetlerinin Swot Analizi ile Değerlendirilmesi, Journal of Tekirdag AgriculturalFaculty, 2(2).

Giannopoulos, G. (2000). "European Inland Freight Transport Scenarios for 2020 and Some Related Policy Implacations", Key Issues for Transport Beyond 2000 15th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics, ECMT, Thessaloniki 7-9 June.

Hisarcıklıoğlu, M. R. (2008). "Zaman Reaktif Değil, Proaktif Olma Zamanıdır." Ekonomik Forum, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yayın Organı, Ekim.

Huxhold, W. E. L., Huxhold, A. G. W. E., ve Levinsohn, A. G. (1995). *Managing*

geographic information system projects.

Mehmet Kara, Lütfü Tayfur ve Hamit Basık (2009). "Küresel Ticarette Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye", Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt No: VI, Sayı: 11, 69-84.

Tanyaş, Mehmet (2016). Lojistik Sektör Raporu 2015, MÜSİAD Sektör Raporları, Mavi Ofset Basım, İstanbul, Ocak.

Venalainen, P., Karvonen, T., ve Kondratowicz, L. (2001). Logistics Centres in the Baltic Sea Region. *Publications of The Ministry of Transport And Communications-Tedim Publications*.

Yapraklı, T. Ş. ve Ünalan, M. (2017). Lojistik Merkez Olabilmesi Açısından Erzurumun Swot Analizi ile Değerlendirilmesi, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 31, Sayı: 3.

Johannsen W. Ve Henrik H. (2017). "Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB Kristiansen, Jorgen: North Sea Programme – Analysis Of Institutional And Organisational Solutions ın The Development of Transport and Logistics Centres".

İnternet Kaynakları

https://www.e-icisleri.gov.tr/Anasayfa/MulkiIdariBolumleri.aspx (23.05.20119)

http://www.dogaka.gov.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_500_LD2D63KZ_TR63-Bolge-Plani-2014-2023-Analiz-calismalari.pdf (25.05.2019)

http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=istgosterge (07. 05. 2019)

https://www.nufusu.com/il/kahramanmaras-nufusu#yas-grublari (02.05.2019)

http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/TrafikveUlasimBilgileri/18TrafikUlasimBilgileri.pdf (01.04. 2019)

http://www.tcdd.gov.tr/ (02.05.2019)

https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=116&locale=tr (02.05.2019)

http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do;jsessionid=69Vkc9hZxbN9my8MBfhc7f69whZLspGV9pK6Xn0nKM9pSvmyHYYh!251220313?id=16180 (10.05.2019)

https://www.nufusu.com/il/kahramanmaras-nufusu#yas-grublari (10.05.2019)

TRADE AND UNEMPLOYMENT IN SUDAN AND TURKEY: AN ARDL BOUNDS TEST COINTEGRATION APPROACH

Dr. Elwasila Saeed Elamin Mohamed
Assistant Professor in Economics, University of Khartoum, Faculty of Economic & Social Studies, P. O. Box 321, Khartoum-Sudan
E-mail: elwasila.sem@gmail.com

Abstract

This study investigates the effects of trade on unemployment in the case of Sudan compared with Turkey, applying the Autoregressive distributed lags ARDL bounds test to cointegration on annual time series data. The study reveals that a long run equilibrium relationship of unemployment and trade openness along with other explanatory variables exists for each of the two countries. For Sudan, in the short run, unemployment is negatively affected by economic growth, current exports and current investment, but positively affected by contemporaneous and one year lag inflation and only inflation is inversely related to unemployment in two years lag. This indicates a case of stagflation. Increase in salaried workers is positively associated with unemployment, indicated a mass rural-urban migration while expansion in FDI leads to reduction of unemployment. In the long run, unemployment is affected negatively and significantly by economic growth followed by investment and FDI, confirming the Okun's law, but positively affected by waged and salaried workers followed by inflation. Trade openness has no significant effect on unemployment. In the case of Turkey, in the short run, unemployment is positively affected by salaried workers and only negatively affected by FDI. In the long run, only GDP and imports have negative effects on unemployment, while increases in FDI lead to increases in unemployment. Unemployment adjusts by a factor of 98% and 36% for Sudan and Turkey respectively in response to short run shocks. The findings suggest that trade affects unemployment in Sudan more than it does in Turkey but with a longer time lag for Sudan.

1. Introduction

The unemployment rate is an important measure of economic growth and development. Reduction of unemployment is associated with rising gross domestic product (GDP), higher wage incomes, and higher industrial production which are indeed tide to a level of employment and a price level. In open the economy, the volume of exports and imports of goods and services and their composition on the demand side affect the level and growth of output which in turn affects the level of employment. Thus, the price level is common factor in the supply and the demand side of the economy and closely supposed to inversely relate to a level of unemployment. Furthermore, reducing unemployment and achieving full employment, together with a low inflation are vital for real income generation and reduction of inequality and poverty. In fact, achieving lower unemployment rate or conversely full employment has always been a government target even in free market economies as of the US. Antoine Godin (2014) explains Minsky (1965) proposal of the Employer of Last Resort (ELR) policies as a response to the War on Poverty strongly criticizes the policies in terms of tax cuts and advocates in favour of public works in order to reach full employment as the only state of affairs that could

eradicate poverty. In developing countries, levels of unemployment generally and particularly among the youth is high. This could be explained by many factors related to labour market characteristics, output volume and its sectoral composition, demographic factors such as high fertility and high population growth rates, weaknesses in educational and institutional factors, as well as the extent and composition of foreign trade and flows of capitals as well as people movements. High employment rates and conversely low unemployment rates affect the availability of goods and services used as inputs in the production process (domestic or imported) generally impacts the final prices of goods and services, and therefore changing the rates of inflation. Addressing high unemployment in developing countries is supposed to increase per capita incomes, reduce income inequality and contribute to eradicate poverty. In order to reduce unemployment, the IMF (2012) recommends policies relate to labour markets such as more flexibility in the labor market, a decrease of minimum wages and of labor costs, and active labor market policies. But such policies need to take into account the structural characteristics of the economy and its openness to trade and capital flows. With regard to globalisation and labour markets in developing countries, Ghose (2008) argues that labour markets characteristics in these countries have two important implications. First, the measured rate of unemployment is usually low as it mostly about the modern sector. Second, growth in the number employed in the traditional sector often means growth of work sharing, meaning under-employment. As a result, only the growth in the number employed in the modern sector can be meaningfully interpreted as growth of employment. Given this, the direct effect of foreign trade can only be on the modern sector, which produces tradable products. Any effect on labour productivity in the traditional sector is a secondary, derived effect which necessitates an analytical understanding of transmission mechanisms to study the effect of globalisation on employment in the traditional sector.

conomic globalization is commonly indicated by trade liberlaisation in terms of reduction of tariffs and trade barriers which increase flow of goods and services across borders, international capital flows including foreign direct investments FDI, immigration, and the spread of technology and knowledge beyond borders. Trade openness is indicated by nominal and real exports, nominal and real imports, economic globalisation index, and the KOF globalisation index (Dreher 2006), Gozgor, G. (2014). All these measures have proved to have effects on unemployment along the economic activities, labour market characteristics of any country open to trade.

Youth unemployment in Sudan is high and averages about 28%, while in Turkey it averages about 17% over the period 1972-2017. Economic growth of the two countries over the past four decades fluctuates around 4.5 percent on average. Both countries are highly open to international trade and capital inflows in terms of FDI. The share of manufacturing sector in GDP averaged 19% for Turkey while it averaged just around 7% for Sudan. Exports of manufactures as percentage of merchandise exports have been around 63% closely matching imports of manufactures as percentage of merchandise imports for Turkey while for Sudan imports of manufactures averaged 66% remarkably higher than exports of manufactures as percentage of merchandise exports of 1.30%. Overall, while Turkey has almost balanced openness, Sudan openness has been highly dominated by high volume of imports of goods and services and low volume of exports of goods and

services. The share of gross capital formation in GDP has been around 19 % for Sudan and around 23 % for Turkey. However, the number of waged and salaried workers as percentage of labour force has been almost the same around 47% in the two countries. Net inflows of FDI averaged 562 million US$ in Sudan, while it averaged about 4,530 billion US$ in Turkey over the period 1972-2017.

The empirical question of this study is; how these macroeconomic and openness variables affect the youth unemployment in Sudan compared with Turkey. Krueger (1983) argues that to analyze the trade-employment relationship, it is necessary both to provide a fairly careful analysis of the interrelations of key macroeconomic variables in their relation to trade and unemployment and also to undertake empirical investigation of the relevant magnitudes.

2. Theoretical Background

Classical economic theory assumes full employment of resources including labour and thus the total output is fixed in the long run. In this context, fluctuations in output and employment are thus temporal and short lived as flexible prices and wages bring total output and labour market to equilibrium in the long run, and thus unemployment fluctuates around a natural rate. In the new Keynesian context equilibrium output can be achieved without full employment of all resources including labour. High employment can be achieved by expansionary fiscal or monetary policy, but this is limited by the other main government target of low and stable price level. In other words, the relationship between the unemployment rate and the inflation rate is always a central concern to successful policies where central banks seek to balance maximum employment and stable prices. This comes within the context of the inverse relationship between the unemployment rate and the inflation rate, i.e., the rate at which prices rise. This trade-off between states that small changes in unemployment result in relatively large price swings and when the unemployment rate drops below a natural unemployment rate. Alternatively, when the unemployment rate rises above the natural rate, inflation will tend to decelerate. The natural rate of unemployment is defined as the level of unemployment consistent with sustainable economic growth. An unemployment rate below the natural rate suggests that the economy is growing faster than its maximum sustainable rate, which places upward pressure on wages and prices in general leading to increased inflation, whereas if the unemployment rate rises above the natural rate, downward pressure is placed on wages and prices in general leading to decreased inflation. But, increase in waged and salaried workers leads to increase in wages incomes which make up a significant portion of the costs of goods and services, therefore upward or downward pressure on wages and incomes pushes average prices in the same direction. Economist A. W. Phillips found that between 1861 and 1957, there was a negative relationship between the unemployment rate and the rate of change in wages in the United Kingdom, showing that wages tended to grow faster when the unemployment rate was lower and vice versa. A similar negative relationship between unemployment and wage growth was discovered for the U.S. between 1934 and 1958. However, the relationship is not simple and static. Whether employment is at natural or at high rates it fluctuates alongside changes within the economy affected by:

i. Changes in the demographics such as age structure of population, gender, and fertility;

ii. Educational attainment, and work experience of the labor force;
iii. Institutions (e.g., apprenticeship programmmes, bureaucratic quality) and public policies (e.g., unemployment insurance);
iv. Changes in productivity growth, overall and by economic sector;
v. Contemporaneous and previous level of long run unemployment, and
vi. The degree and composition of openness of the economy to international trade and capital flows as well as migration.

Economic recessions are usually associated with high and continued unemployment even after the recession but with low inflation. For example, during the global financial and economic crisis 2008-2010, the number of unemployed youth has increased from 73.5 million in 2007 to 77.7 million in 2011 (ILO, 2011). But also a series of negative shocks would result in high unemployment and high inflation, known as stagflation, with inflation and the unemployment rate both rising in various years. The economy's actual output is largely governed by demand for goods and services, which can rise above or below potential output. In other words, capital, labor, and technology determine how much the economy can sustainably produce at a given time, but demand for goods and services is what actually determines how much is produced in the economy, in the Keynesian context. Yet, the external sector performance affects this economic process and brings about changes in output, unemployment and inflation rates. Thus, the link between unemployment and inflation can be treated in a comprehensive model of opening the economy to exports of goods and services and imports of goods and services as well as flows of capital in terms of foreign direct investments.

Krueger (1980) states that the level of employment is determined by the demand for, and the supply of labor, but posed critical questions; do the demand and supply curves for labor depend upon the microeconomic properties of production and cost functions, or are they instead the result of macroeconomic variables? Is the level of employment determined within a Keynesian or neo-Keynesian framework so that it is really the outcome of macroeconomic policy? Or is the world really neoclassical, so that the level of employment is determined by demographic variables, with the real wage being determined by the supply and demand curves for labor? Such questions indicate the complexity and difficulty of explaining employment/unemployment at the microeconomic level which relies on survey data and at the macroeconomic level which commonly uses aggregate secondary data. However, while microeconomic survey data capture the cross sectional variations in employment/unemployment, they are mostly at point in time possibly comparable with another point in time as surveys permit. On the other hand, macroeconomic aggregate data permit investigation of changes in employment/unemployment over time in relation to a set of main determining factors with the possibility of inclusion of all theoretical propositions and policy changes.

Trade policy plays roles in the functioning of the labour markets and thus the unemployment rates. In this regard, in 1980, the National Bureau of Economic Research (NBER) of the US produced three volumes on export promotion vs. import substitution and employment with case studies of Brazil, Chile, Colombia, Indonesia, Ivory Coast, Pakistan, South Korea, Thailand, Tunisia and Uruguay (Krueger, 1980).

Given the countries' differences, Krueger (1980) states that the country findings "stand alone" in the sense of being self-contained analyses of value for understanding the individual economy. The volume and composition of exports and imports necessarily reflect differing trade strategies and policies with different degree and composition of openness and indeed different impacts on growth and employment and its rate of growth, which according to Krueger (1980) and (1983) can be summarized as follows:

i. If the strategy results in a higher rate of growth of the overall economy, faster growth would presumably entail more employment growth and less unemployment.

ii. Under an export promotion strategy export industries grow faster, and the opposite is true under import substitution. If employment per unit of output is greater in one industry than in the other, then employment growth would be faster, on this account, under the strategy that lets the labor-intensive industries grow relatively faster.

iii. Alternative trade policies could influence the choice of technique and capital/labor ratio in all industries, as, for example, through implicit subsidization of capital goods imports. If such policies lead to greater capital intensity and fewer jobs per unit of output in all lines of economic activity, then employment opportunities will grow more slowly with continued capital deepening.

Kruger (1983) synthesized three alternative hypotheses upon outcomes of studies on trade policies and unemployment from developing countries:

i. The amount of employment generated is relatively independent of the trade strategy.

ii. Import substitution generates significantly less employment growth than does an export promotion strategy.

iii. An export promotion strategy is unlikely to entail significantly more employment growth than an import substitution strategy and may in fact conflict with efforts to expand employment.

Jose L. Carvalho and Claudio L. S. Haddad (1980) document that the export promotion policies in Brazil have been successful in many respects. For example, in the last ten years of the import substitution, the average annual growth rates of GDP, industrial output, and manufacturing employment were roughly 5, 6, and 2 percent respectively. With introduction of export promotion policies in the period 1966-75 they averaged 9, 11, and 10 percent. The share of the manufacturing sector in GDP rose from about 25 to 30 percent from 1966 to 1974 while the share of manufacturing exports in total exports increased from about 6 to 16 percent in the same period, and from 1964 to 1974 Brazil's manufactured exports increased at an average annual rate of 33 percent.

Ghose A. K. (2008) noted that globalisation has meant rapid growth of trade not in all goods but in manufactures and in services. In the early stages, advances in transport and communications technology together with widespread trade liberalisation stimulated trade in manufactures with a fundamental change in the international division of labour; there was rapid growth of two-way trade in manufactures between developed and developing countries. As particular parts of a manufacturing process were separated out and located in different countries to take

advantage of differences in labour and other costs, trade in intermediate goods grew rapidly. During more recent periods, a similar development began to occur in the case of commercial services and there was rapid growth of what is now called 'trade in tasks' during the post-2000 period. But advances in technology and widespread trade liberalization had very little impact on trade in primary commodities. In fact, stagnating demand and persistent excess supply characterised international markets in primary commodities, resulting in sharply declining prices until the end of the century.

Secondly, globalisation has meant rapid growth of flows of private capital but not growth of investment in developing countries, with quite small net inflow of foreign private capital into developing countries and the really saving-poor countries received negligible net inflow of foreign private capital. Another important fact is that even the few developing countries that received a substantial net inflow of foreign capital ended up achieving a lower rate of investment than their domestic saving rate would have permitted. This suggests a crowding out of domestic investment by foreign investment, a major consequence of which was the massive growth of foreign currency reserves. With regard to developing countries Ghose A. K. (2008) concludes that globalisation has not had a systematic effect on formal sector employment, as in some countries it stimulated employment growth and depressed productivity while in others it stimulated productivity growth and depressed employment, and had slowed down growth of output per worker in the non-formal part of the economy in most developing countries. According to the author this resulted from the fact that the growing trade orientation induced a reallocation of investment from the non-formal to the formal part of the economy. Overall, even in those developing countries that have derived growth benefits from globalisation, the employment effect has tended to be negative.

Effects of globalization in terms of capital flows, namely inflows of FDI are complex to evaluate and still debatable in theoretical and empirical literature. In a sense, it is a matter of cost-benefit analysis of direct and indirect of financial benefits and indirect spill-over benefits of FDI on growth and employment. Direct and indirect financial benefits of FDI and their repercussions on unemployment could include:

i. The direct balance of payments impact in that how FDI generates a net inflow or net outflow on the balance of payments account initially and over time through the interplay of new investment, reinvestments, disinvestments and profit remittances. These effects involve complex transmission mechanisms on unemployment.

ii. The indirect balance of payment impact – whether FDI, through its impact on trade generates more exports or imports, and indeed with different implications on unemployment.

iii. Benefits for domestic resource mobilization such as tax revenue for the state and the costs in terms of providing subsidies, with possible effects on unemployment.

On the other hand, indirect spill-over benefits of FDI include:

i. Jobs created and destroyed, if jobs created are more than jobs destroyed the net effect of FDI on unemployment should be positive, i.e., unemployment reducing.

ii. Technology transfer, if technology substitutes for labour, the effect of FDI on unemployment would be negative.

iii. Skills transfer, the net effect of FDI on unemployment could be positive or negative, depending on labour productivity and wage differences which affect demand of labour.

iv. Growth, higher growth should lead more jobs and less unemployment.

v. Forward and backward linkages with the local economy. For further elaboration the reader to referred to "Foreign Direct Investment – A Critical Perspective A Re-Define Working Paper"

Belenkiy M., and David R. (2015) concludes that the theoretical models demonstrate that there is a complex and often ambiguous relationship between trade and aggregate unemployment rates and whether trades increases or reduces unemployment depends in a complicated way on industry composition of a country's output and on differences in labor market frictions across industries and countries. On the hand, empirical studies generally find that an expansion in international trade reduces a country's unemployment in the long run.

3. Empirical Literature Review

Trade openness is believed to lead to economic growth (Dollar 1994, Sachs and Warner 1995, Srinivasan and Bhagwati 2001), among others. This has its foundation on the comparative advantage theory of international trade explained by the well known Heckscher-Ohlin-Samuelson model. The policy implication of these models is more trade liberalization and less trade restrictions and protection. In a survey, Ramjerdi (2012) concluded that all theories of international trade support free trade. A survey of empirical studies by Tahir et al. (2014) confirms the positive effect of trade on growth. Frankel and Romer (1999) constructed a geographical measure of trade and used instrumental variables method to examine the relationship between trade and income growth. They found positive and robust but weakly significant impact of trade openness on income.

With regard to the effect of trade on unemployment, Basher and Wahban (2013) investigated the impacts of GDP, trade openness and FDI in Jordan using the fully modified OLS method for the period 1980-2012. They find a positive and significant effect of GDP, openness and FDI on employment level. Haddad (2016) also found that increases in FDI leads to decrease in unemployment rates. Taleb A. and B. Muhtaseb (2017) investigate the relationship between trade openness and poverty reduction through inclusive economic growth and employment in Jordan over the period 1980-2014. They find that economic growth is mostly driven by workers' remittances and external trade followed by FDI inflows. However, they find that economic growth has not resulted in sufficient unemployment and poverty reduction attributed to inflated government, fast population growth, flux of foreign labour and refugees. Taleb. A. (2018) investigates the effect of trade openness and economic growth on unemployment in the Arab region, using a cross time series data over the period 1990-2015 estimated with the weighted least squares WLS method for seven Arab countries. For the pooled group of the seven selected countries, the study finds that trade openness has a large and significant effect on

unemployment and also real economic growth is found to lead to reduction on unemployment in the selected countries of the Arab region.

Gozgor G. (2014) used four measures of trade openness and globalization to examine their impacts on unemployment rate in the G7 countries; Canada, France, Germany, Italy, Japan, the United Kingdom and the United States. Their estimations show that, along with macroeconomic indicators and market size, nominal openness, real openness, the economic globalisation index, and the KOF globalisation index significantly reduce the unemployment rate in seven developed economies and conclude that there exists a significant and robust relationship between trade openness and unemployment in G7 economies is significant and robust.

It is well known that the Okun's low, Okun A. (1962) postulates a negative relationship between unemployment and growth. In this context, Bankole and Fatati (2013) for Nigeria, El Shamy (2013) for Egypt, Valadkhani (2015) for Australia, Stober (2015) for the UK find evidence of a negative relationship between the unemployment rate and changes in real output. Pereira (2003) investigated the relationship between minimum wages and youth unemployment in Portugal in 1987 and found that an increase in minimum wages had a negative effect on youth unemployment compared with that of older workers and as it made firms substitute young workers with old ones.

Paudel, R. and Perera, N. (2009) examine the effects of foreign debt, trade openness and labor force on economic growth of Sri Lanka, applying the Johansen approach of cointegration using data for the period 1950-2006. Their study finds that there is a cointegration relationship between economic growth and foreign debt, trade openness and labor force, and that in the long run, labor force, trade openness and foreign debt have a positive impact on economic growth of Sri Lanka.

Ebaidalla (2016) examine the determinants of youth unemployment in 32 member states of the Organization of Islamic Countries (OIC) using dynamic panel data over the period 1993-2012. Their study reveals that youth unemployment is affected by economic growth, inflation and domestic investment. Fertility rate is identified to be a significant factor behind the high unemployment rate, where bureaucracy quality (as institutional factor) is found to have a negative effect on unemployment in the OIC.

Kabaklarli et al. (2011) studied youth unemployment in Turkey focusing on education impact. They find that there is a lower risk of unemployment at higher educational levels. Ahmed and Awadalbari (2015) find a negative and statistically significant relationship between unemployment and real GDP in the case of Sudan over the period 1981-2013. They find that unemployment and economic growth are cointegrated. Taylan T. D. (2012) investigates the response of unemployment to economic growth, exports, inflation, money supply, exchange rate and interbank interest rate in Turkey utilizing quarterly data over the period 2000:Q1-2010Q1 applying VAR with structural breaks and impulse response function. The study finds that positive shocks to economic growth, exports and inflation reduce unemployment, while shocks in exchange rate, money supply and interbank interest rate increase unemployment. Also, Berument, M. Hakan et al. (2009) use a VAR analyze the effects of shocks to output, exchange rate, money, prices, interbank interest rate, and unemployment on unemployment rates by selecting four sectors of economic activity, namely agriculture, manufacturing, construction, and wholesale-retail trade, in Turkey using quarterly data from the 1988Q1 to 2004Q4.

The authors noted that Turkey is one of the predominant emerging markets which makes it an interesting country for study, and that the Turkish financial and labor markets are not heavily regulated with flexible real wages which enable easy transmission of economic shocks to labor markets. Their empirical findings show that an income shock causes a decrease in unemployment in all sectors of economic activity the effects are mainly in the short run, whereas price shocks affect unemployment in all sectors in the long run. The money innovations results indicate statistically significant declines during initial periods of unemployment in the manufacturing, construction, and wholesale-retail trade sectors, but a marginally significant increase in unemployment is observed in the agriculture sector during the initial periods. Yet, positive, one-unit interbank interest rate and exchange rate innovations have a positive and statistically significant effect on unemployment in the manufacturing sector only.

Yüksel S. and Zafer A. (2017) use quarterly data for the period 2003-2016 to identify the factors influencing unemployment in Turkey. They conclude that economic growth negatively affects unemployment, while higher inflation rates negatively affect unemployment rate and that interest rate has a positive influence on the unemployment rate. They recommend that economic growth should be improved and interest rates should be declined to decrease unemployment rate in Turkey, and they argue for careful measures to control inflation rate in the sense that reduction of inflation rate could cause unemployment rate to increase. More recently, PATA U. K., et al. (2018) examined the relationship between the GDP and unemployment in the context of Okun's Law using youth unemployment (15-24 years) rate, prime working years (25-54) unemployment rate, and general (15-64) unemployment rate in Turkey. They apply unrestricted VAR and Hsiao's Granger causality test for the period of 2006q2 to 2014q4. Their empirical results show a negative unidirectional and statistically significant causality relationship from GDP to unemployment rates in the short term. They validate the Okun's Law for Turkey.

Hasana et al. (2012) used state and industry-level unemployment with trade protection data for India. They find that trade reforms have no increasing effect on unemployment. But at the state level, they find that urban unemployment declines with trade liberalization in states with flexible labour markets and larger employment shares in net exporter industries, and that the workers in industries experiencing greater reductions in trade protection were less likely to become unemployed especially in the net exporter industries. Marwan, N. F. et al. (2013) examined the effect of export, overseas development aid (ODA) and remittance inflows on economic growth in Sudan over the period 1977-2010 using the Johansen Cointegration technique within the augmented Solow-model approach. Their results support a long run positive relationship between growth, export and remittance, supporting the export-led growth and remittance-led growth hypotheses for Sudan, while rejecting the aid-growth hypothesis. They argue for greater inflow of traditional capital such as aid and the contemporary capital like remittances and greater trade liberalization.

Nwaka I. D. et al. (2015) investigate the impacts of trade policy on unemployment in Nigeria over the period 1970 to 2010 using VECM. They find that in the long run real output and income per capita lead to decline in unemployment, while trade openness is associated with increases in unemployment. In the short run openness and commodity price shocks reduce unemployment. Folawewo A. and

Oluwafemi M. A. (2017) use theoretical frameworks combining the Okun's law and Phillips curve to analyse the relationship between macroeconomic aggregates and unemployment in the Economic Community of West African States (ECOWAS). They employ the fixed and random effects, as well as fully modified ordinary least squares (FMOL) panel data estimation techniques on annual data covering 1991 to 2014. Their results show that GDP growth has a reducing but insignificant effect on unemployment rate, which indicates low employment elasticity of growth in the region. Inflation has an overwhelming positive impact on unemployment, indicating invalidity of the Phillips curve hypothesis. Another important finding of the paper is the positive impact of labour productivity on unemployment rate, reflecting a trade-off between labour productivity and employment. Further, FDI and external debt exert a weak negative impact on unemployment, while population growth has an increasing effect.

4. An overview of Growth, Trade and Unemployment in Sudan and Turkey

Table (1) presents main macroeconomic, trade openness and unemployment measures in Sudan and Turkey over the period 1972-2017.

Table (1): Summary of Major Macroeconomic and Trade Indicators (1972-2017 period average)

Indicator	Sudan	Turkey
Average Exports X	10.60 %	16.66 %
Average Imports M	15.94 %	19.92 %
Average annual growth rate of X	5.77 %	8.53 %
Average annual growth rate of M	5.42 %	8.39 %
Average Manufactures Exports as % of Merchandise Exports MANX	1.30 %	62.57 %
Average Manufactures Imports as % of Merchandise Imports MANM	66.32 %	64.18 %
Average Manufacturing sector as % of GDP, MAN/GDP	6.76 %	18.67 %
Average Youth Unemployment UNE	27.87 %	16.57 %
Average GDP	27,010*	315,049*
Average annual GDP Growth Rate	4.49 %	4.64 %
Average investment as % of GDP	19.35 %	22.92 %
Average inflation INF	35.63 %	39.17 %
Average number of waged and salaried workers WSL	47.13 %	47.55 %
Average inflows of FDI (as % of GDP)	561.923** (1.39)	4,530* (0.79)

* Billion US$, ** million

Figure (1) shows that the contribution of manufactures to GDP in Sudan (MANGDPs) averaged about 7%, while for Turkey (MANGDPt) averaged about 19 % over the period 1972-2017.

Figure (1) Manufacturing Value added as % of GDP: Sudan and Turkey

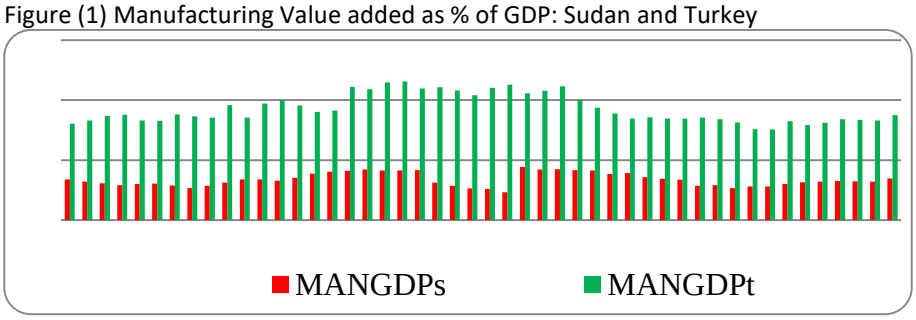


Figure (2) shows openness in Sudan has been dominated by high volume of manufactures imports as percentage of merchandise imports compared with very low of manufactures exports as percentage of manufactures exports, resulting in a high deficit of trade in manufactures amounting to 65.02%. For Turkey, the volume of high manufactures imports as percentage of merchandise imports has also been associated with high manufactures exports as percentage of manufactures exports, resulting in a low deficit of trade in manufactures amounting to only 1.60% over the period 1972-2017.

Figure (2): Manufactures Trade in Sudan and Turkey 1972-2017.

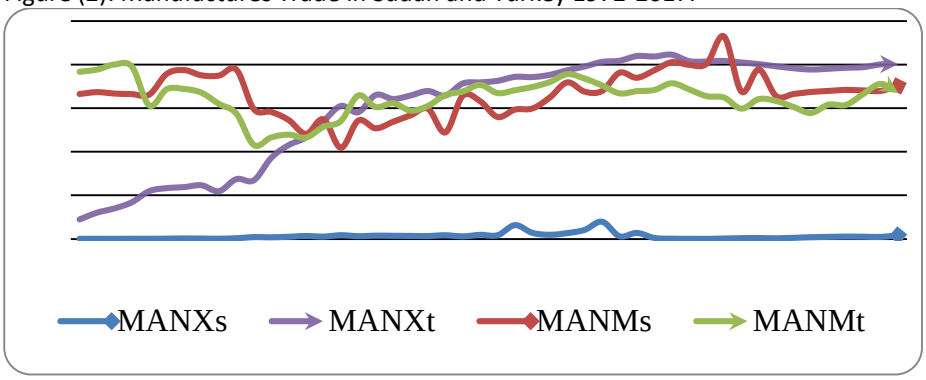
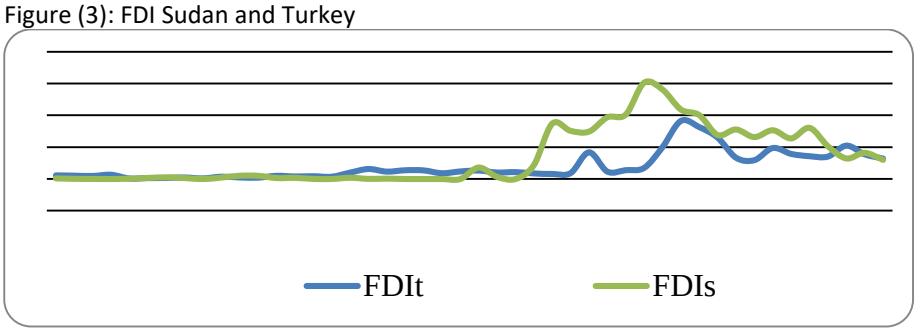


Figure (3): FDI Sudan and Turkey



The capital labour ratio for Turkey (KLR2) has been higher than that of Sudan (KLR1) as shown in figure (3).

Figure (4): Capital labour ratio

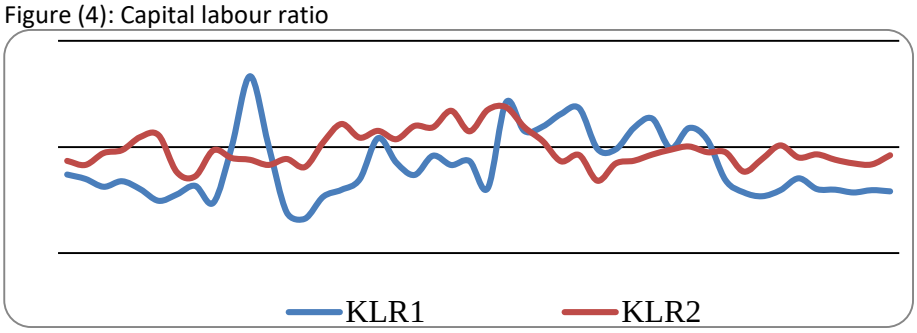
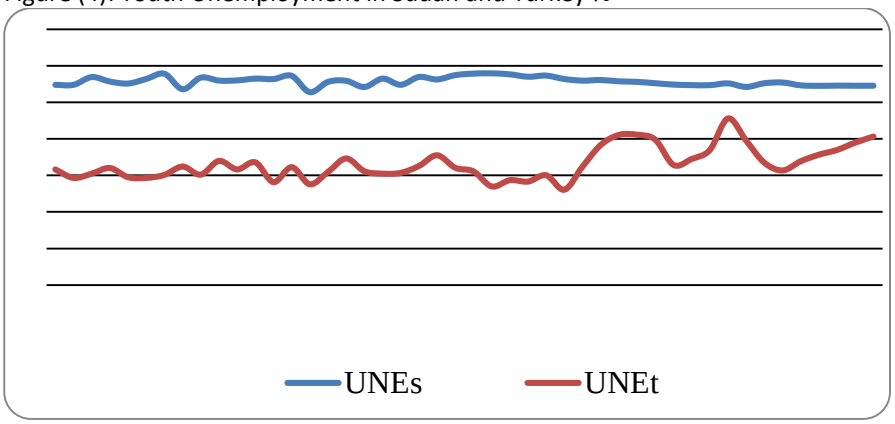


Figure (4): Youth Unemployment in Sudan and Turkey %



Such variations of economic growth, trade volumes and compositions, flows of FDI and intensity of factors of production should have a bearing on unemployment in Sudan and Turkey which this study tries to explain. By doing so, this study detects which trade strategy has more likely been followed in Sudan and Turkey against data rather than evaluating the drafted trade regimes and policies.

5. Econometric Analysis

5.1. Variables definitions

The time series data of our study covers the period between 1972 and 2017. The data on UNE is total unemployment rate among youth of the age 15-24 years. Economic growth is measured by current GDP, and its effect on unemployment is expected to be negative in the sense of Okun's law. INV is gross investment as percentage of GDP and its effect on unemployment is expected to be negative. INF is inflation and measured by the change in consumer price index CPI and its effect on unemployment is expected to be negative as in the sense of Phillips (1958) curve. WSL is the percentage of waged and salaried workers of total labour force, and its effective is expected to be negative as more hired youth would imply reduction of unemployed people, at least in the formal sector. X is exports of goods and services as percentage of GDP. High and diversified exports should imply more jobs and employment and conversely less unemployment. M is imports of goods and services

as percentage of GDP and the effect of imports on unemployment could positive or negative. FDI is the value of net inflow of foreign direct investments measured in current US dollars. In theory inflows of FDI to the host country are expected to create more jobs and thus would imply reduction of unemployment. X, M and FDI indicate the extent of globalization and openness of the economy and its integration with the world economy. The econometric model for explanation of unemployment in relation to trade openness in Sudan and Turkey is specified in natural log following Choudhry et al. (2012), Anayawu (2013) and (2014) and Ebaidalla (2016) as follows.

$$L(UNE)_{jt} = \alpha_j + \beta_{1jt} L(GDP)_{jt} + \beta_{2j} L(INV)_{jt} + \beta_{3j} L(INF)_{jt} + \beta_{4j} L(WSL)_{jt} + \beta_5 L(X)_{jt} + \beta_{6j} L(M)_{jt} + \beta_{7j} L(FDI)_{jt} + \mu_{jt} \quad (1)$$

The subscript j stands for country (Sudan and Turkey), t stands for time, t = 1972, 1973, …, 2017, and μ_t is the error term assumed to be normally and identically distributed.

5.2. Estimation procedures and empirical findings

We conduct necessary tests in finding the long-run dynamics between unemployment, economic growth and international trade for Sudan and Turkey over the period 1972-2017. Econometric tests include unit root tests for stationarity establishment; unit root tests with breaks; and Autoregressive Distributed Lag (ARDL) bounds test for cointegration.

5.2.1. Unit root and cointegration tests

The presence of a unit root implies non-stationarity in the series, and any shock will have a permanent effect. For reliable econometric estimation, stationarity of variables needs to be established. The two common unit root tests are the Augmented Dickey-Fuller (ADF; Dickey and Fuller 1979, 1981) and Philips Perron (PP; Phillips and Perron 1988). Uniform outcomes of both tests are necessary for the final conclusion about the stationarity properties of each series. The ADF and PP are used in this study with intercept only. The findings from the ADF, PP unit root tests are summarized in Table 2.

Table (2): Unit Root Test: Intercept Only

	Sudan				Turkey			
	ADF		PP		ADF		PP	
Variable	Test Value	Crit. Value	Test Value	Crit. Value	Test Value	Crit. Value	Test Value	Crit. Value
L(UNE)	-2.585 [1]	-2.930	-5.343** [0]	-2.928	-2.698 [0]	-2.928	-2.642 [0]	-2.928
L(GDP)	-0.399 [0]	-2.928	-0.422 [0]	-2.928	-1.593 [0]	-2.928	-1.578 [0]	-2.928
L(INV)	-2.959* [0]	-2.928	-2.804 [0]	-2.928	-1.921 [0]	-2.928	-1.73 [0]	-2.928
L(INF)	-2.623 [0]	-2.928	-2.538 [0]	-2.928	-1.169 [0]	-2.928	-1.261 [0]	-2.928

L(WSL)	-0.496 [0]	-2.280	-0.053 [0]	-2.928	0.045 [1]	-2.930	-0.211 [0]	-2.928
L(X)	-1.825 [0]	-2.928	-1.817 [0]	-2.928	-1.331 [0]	-2.928	-1.359 [0]	-2.928
L(M)	-2.348 [0]	-2.928	-2.264 [0]	-2.928	-1.872 [0]	-2.928	-1.739 [0]	-2.928
L(FDI)	-1.243 [2]	-2.931	-2.302 [0]	-2.828	-1.075 [0]	-2.928	-0.801 [0]	-2.928
ΔL(UNE)	-12.815* [0]	-2.930	-15.478* [0]	-2.930	-5.973* [2]	-2.933	-16.903* [1]	-2.930
ΔL(GDP)	-6.239* [0]	-2.930	-6.239* [1]	-2.930	-6.673* [0]	-2.930	-6.675* [1]	-2.930
ΔL(INV)	-6.334* [1]	-2.931	-12.141* [1]	-2.930	-8.028* [0]	-2.930	-9.571* [1]	-2.930
ΔL(INF)	-8.788* [0]	-2.930	-9.043* [1]	-2.930	-6.049* [0]	-2.930	-6.057* [1]	-2.930
ΔL(WSL)	-8.141* [1]	-2.931	-11.518* [1]	-2.930	-9.979* [0]	-2.930	-9.756* [1]	-2.930
ΔL(X)	-8.148* [0]	-2.930	-8.034* [1]	-2.930	-6.052* [0]	-2.930	-6.058* [1]	-2.930
ΔL(M)	-8.034* [0]	-2.930	-8.052* [1]	-2.930	-6.427* [0]	-2.930	-7.562* [1]	-2.930
ΔL(FDI)	-8.005* [1]	-2.931	-17.518* [1]	-2.930	-9.460* [0]	-2.930	-10.394* [1]	-2.930

* indicates significance at 1% level; Lag lengths are determined via AIC and given in parentheses; The ADF and PP unit root tests employ null hypothesis with the series has a unit root against the alternative of stationary.

The combined results from the two tests show that all variables series are non-stationary at their level except investment and stationary at their first difference for Sudan implying that the series are integrated of order I(0) and I(1). For Turkey all variable series are non-stationary at level but they all become stationary at first difference. As a result, the appropriate test for cointegration is the ARDL bounds test because it does not impose a restrictive assumption that all variables should have the same order of integration.

5.2.2. Unit Root Tests with Breaks

The conventional unit root tests have the ability to interpret the time series whether it is stationary or non-stationary. However, these tests fail to directly identify the unknown structural breaks in the series. Such weakness may lead to ambiguous empirical conclusions (Perron 1989; Stern and Enflo 2013). We perform unit root tests with structural breaks. We utilized the general model allowing one structural break and test for break with intercept only with innovational outlier using the PP test. At level, table 3, shows single structural break for log UNE in 1978 for Sudan and in 2000 for Turkey, log GDP for Sudan in 2003 and in 2002 for Turkey, log INV in 1987 for Sudan and in 1985 for Turkey, log INF in 1996 for Sudan and in 2002 for Turkey, log WSL for Sudan in 2000 and in 1996 for Turkey, log X in 1997 for Sudan

and in 1979 for Turkey, log M in 1982 for Sudan and in 1979 for Turkey and log FDI in 1997 for Sudan and in 1987 for Turkey. Noticeably, exports and imports for Turkey break in the same year. At first difference, exports break 1981 while imports break in 1980 for Turkey. At level the break dates range between 1978 and 2003, and between 1979 and 2002 for Sudan and Turkey respectively for all considered series. At first difference the break dates range between 1976 and 2005, and between 1976 and 2009 for Sudan and Turkey respectively. Importantly, results of unit root tests with breaks are identical with results without consideration of structural breaks in the time series showing that all variables are non-stationary at level except investment but all are stationary at first difference.

Table (3): Unit Root Tests with Breaks

	Sudan PP		Turkey PP	
Variable	Test Value	Break Year	Test Value	Break Year
L(UNE)	*-4.958* [0]*	*1978*	*-6.667* [2]*	*2000*
L(GDP)	*-3.367 [0]*	*2003*	*-3.394 [0]*	*2002*
L(INV)	*-4.155 [1]*	*1987*	*-4.016 [0]*	*1985*
L(INF)	*-3.448 [0]*	*1996*	*-4.174 [0]*	*2002*
L(WSL)	*-1.976 [0]*	*2000*	*-3.945 [1]*	*1996*
L(X)	*-2.907 [0]*	*1997*	*-5.760 [0]*	*1979*
L(M)	*-2.852 [0]*	*1982*	*-5.152 [0]*	*1979*
L(FDI)	-6.812* [0]	1997	-2.497 [0]	1987
ΔL(UNE)	-13.905* [0]	1979	-8.077* [0]	2009
ΔL(GDP)	-7.257* [0]	1992	-7.227* [0]	1979
ΔL(INV)	-7.840* [0]	1984	-8.866* [0]	1987
ΔL(INF)	-11.109* [0]	1976	-6.880* [0]	2004
ΔL(WSL)	-8.591 [1]	1992	-10.726* [0]	1996
ΔL(X)	-9.289* [0]	2000	-7.045* [0]	1981
ΔL(M)	-8.419* [0]	2005	-7.123* [0]	1980
ΔL(FDI)	-10.368* [0]	1997	-10.699* [0]	1976

* indicates significance at 1% (critical value = -4.949)

5.3. ARDL Bounds Tests for cointegration

The autoregressive distributed lag (ARDL) approach to cointegration due to Pesaran and Shin (1999) and Pesaran, et al., (2001) is used in this study. The bounds test approach can be applied irrespective of whether the variables are I(0) or I(1), and it captures both long term equilibrium and short term dynamics as well as it offers explicit tests for the existence of a unique cointegration vector. Pesaran and Shin (1999) argued that the appropriate lag selection in the ARDL methodology corrects for both serial correlation and endogeneity problems in time series data. An ARDL of equation (1) to cater for the short-run dynamics and long run equilibrium of unemployment in Sudan and Turkey, together with explanatory variables is specified as follows:

$$\Delta L(UNE)_{tj} = \alpha_j + \sum_{i=0}^{p} \beta_{1ij} \Delta L(UNE)_{tj-1} + \sum_{i=0}^{p} \beta_{2ij} \Delta L(GDP)_{tj-1}$$
$$+ \sum_{i=0}^{p} \beta_{3ij} \Delta L(INV)_{tj-1} + \sum_{i=0}^{p} \beta_{4ij} \Delta L(INF)_{tj-1} + \sum_{i=0}^{p} \beta_{5ij} \Delta L(WSL)_{tj-1}$$
$$+ \sum_{i=0}^{p} \beta_{6ij} \Delta L(X)_{tj-1} + \sum_{i=0}^{p} \beta_{7ij} \Delta L(M)_{tj-1} \sum_{i=0}^{p} \beta_{8ij} \Delta L(FDI)_{tj-1}$$
$$+ \beta_{9ij} L(UNE)_{tj-1} + \beta_{10ij} L(GDP)_{tj-1} + \beta_{11ij} L(INV)_{tj-1} + \beta_{12ij} L(INF)_{tj-1}$$
$$+ \beta_{13ij} L(WSL)_{tj-1} + \beta_{14ij} L(X)_{tj-1} + \beta_{15ij} L(M)_{tj-1} + \beta_{16ij} L(FDI)_{tj-1} + \mu_{tj} \quad (2)$$

Where *p* is the lag length, j is 1 and 2 for Sudan and Turkey. Equation (2) can be estimated through the OLS for each country in order to explore the long-term relationship among the variables by performing an F-test for the joint significance of the lagged-level variables. The null hypothesis of no cointegration in Equation (2) is:

$H_0 : \beta_9 = \beta_{10} = \beta_{11} = \beta_{12} = \beta_{13} = \beta_{14} = \beta_{15} = 0$, against the alternative hypothesis of existence of cointegration that: $H_1 : \beta_9 \neq \beta_{10} \neq \beta_{11} \neq \beta_{12} \neq \beta_{13} \neq \beta_{14} \neq \beta_{15} \neq 0$

Existence of bounds tests cointegrated vectors according to Pesaran and Shin (1999) are two sets of critical values for the F-statistic; the lower bound where all variables are I(0) and the upper bound where all variables are I(1). If the F-statistic lies below the lower bound value, the conclusion is no cointegration and if the F-statistic is above the upper bound value, then cointegration exists. The ARDL bounds test approach results summarized in table (4) clearly indicates that a long-run equilibrium relationship exists amongst the series for Sudan and Turkey. There are seven proper cointegrating vectors for Sudan and only investment is not significantly cointegrated, for Sudan, while also there are seven proper cointegrating vectors for Turkey but only inflation is not significantly cointegrated.

Table (4): ARDL Bounds test summary results: Sudan and Turkey

Dependent variable: Sudan	F. Stat.	Conclusion
FL(UNE)|L(GDP), L(INV), L(INF), L(WSL), L(X), L(M) L((FDI)	11.79	Cointegrated
FL(GDP)|L(UNE), L(INV), L(INF), L(WSL), L(X), L(M) L((FDI)	6.42	Cointegrated
FL(INV|L(UNE), L(GDP), L(INF), L(WSL), L(X), L(M) L((FDI)	3.23	No Cointegration
FL(INF)|L(UNE), L(GDP), L(INV), L(WSL), L(X), L(M) L((FDI)	4.15	Cointegrated
FL(WSL)|L(UNE), L(GDP), L(INV), L(INF), L(X), L(M) L((FDI)	10.25	Cointegrated
FL(X)|L(UNE), L(GDP), L(INV), L(INF), L(WSL), L(M) L((FDI)	3.91	Cointegrated
FL(M)|L(UNE), L(GDP), L(INV), L(INF), L(WSL), L(X), L((FDI)	4.16	Cointegrated
FL(FDI)|L(UNE), L(GDP), L(INV), L(INF), L(WSL), L(X), L(M)	7.23	Cointegrated
Asymptotic critical value bounds are obtained from Table F in appendix C, Case II:		

intercept and no trend for K = 7; * denotes rejection of the null hypothesis at 5% level		
Critical Values		
	I(0)	I(1)
10%	2.13	3.22
5%	2.50	3.72
1%	3.38	4.83
Dependent variable: Turkey	F. Stat.	Conclusion
FL(UNE)|L(GDP), L(INV), L(INF), L(WSL), L(X), L(M) L((FDI)	3.79	Cointegrated
FL(GDP)|L(UNE), L(INV), L(INF), L(WSL), L(X), L(M) L((FDI)	5.42	Cointegrated
FL(INV|L(UNE), L(GDP), L(INF), L(WSL), L(X), L(M) L((FDI)	4.19	Cointegrated
FL(INF)|L(UNE), L(GDP), L(INV), L(WSL), L(X), L(M) L((FDI)	1.94	No Cointegration
FL(WSL)|L(UNE), L(GDP), L(INV), L(INF), L(X), L(M) L((FDI)	3.78	Cointegrated
FL(X)|L(UNE), L(GDP), L(INV), L(INF), L(WSL), L(M) L((FDI)	8.63	Cointegrated
FL(M)|L(UNE), L(GDP), L(INV), L(INF), L(WSL), L(X), L((FDI)	9.55	Cointegrated
FL(FDI)|L(UNE), L(GDP), L(INV), L(INF), L(WSL), L(X), L(M)	7.11	Cointegrated

Asymptotic critical value bounds are obtained from Table F in appendix C, Case II: intercept and no trend for K = 7; * denotes rejection of the null hypothesis at 5% level		
Critical Values		
	I(0)	I(1)
10%	2.13	3.22
5%	2.50	3.72
1%	3.38	4.83

5.4. Johansen Cointegration Test

The relationship between unemployment, trade openness, economic growth and other control variables is further explained by Johansen cointegration test. As reported in table (5), the trace statistics indicate 8 cointegrating vectors while the max-eigen value indicates 6 cointegrating vectors for Sudan. For the case of Turkey, the test reveals 6 cointegrating vectors according to the trace statistics and 5 cointegrating vectors according to the max-eigen value.

Table (5): Johansen Cointegration Test

	H_0	H_1	Eigen Value	Trace Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**	Max-Eigen Stat.	0.05 Critical Value	Prob.**
Sudan	r = 0	r = 0	0.998	605.449	159.530	0.000	252.676	52.363	0.000
	r ≤ 1	r < = 1	0.939	352.774	125.615	0.000	117.242	46.231	0.000
	r ≤ 2	r < = 2	0.891	235.532	95.754	0.000	92.980	40.078	0.000
	r ≤ 3	r < = 3	0.773	142.551	69.819	0.000	62.256	33.877	0.000
	r ≤ 4	r < = 4	0.580	80.296	47.856	0.000	36.409	27.584	0.003
	r ≤ 5	r < = 5	0.437	43.887	29.797	0.001	24.109	21.132	0.019
	r ≤ 6	r < = 6	0.284	19.778	15.495	0.011	14.043	14.265	0.054
	r ≤ 7	r < = 7	0.128	5.735	3.841	0.017	5.735	3.841	0.017
	Trace test indicates 8 cointegrating equations; Max-Eigen value test indicates 8 cointegrating equations at the 0.05 level								
	H_0	H_1	Eigen Value	Trace Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**	Max-Eigen Value	0.05 Critical Value	Prob.**
Turkey	r = 0	r = 0	0.896	335.478	159.530	0.000	97.449	52.363	0.000
	r ≤ 1	r < = 1	0.841	238.029	125.615	0.000	79.080	46.231	0.000
	r ≤ 2	r < = 2	0.678	158.949	95.754	0.000	48.690	40.078	0.004
	r ≤ 3	r < = 3	0.634	110.260	69.819	0.000	43.224	33.877	0.003
	r ≤ 4	r < = 4	0.552	67.036	47.856	0.000	34.542	27.584	0.005
	r ≤ 5	r < = 5	0.353	32.494	29.797	0.024	18.740	21.132	0.105
	r ≤ 6	r < = 6	0.256	13.754	15.495	0.090	12.727	14.265	0.086
	r ≤ 7	r < = 7	0.024	1.027	3.841	0.311	1.029	3.841	0.312
	Trace test indicates 6 cointegrating equations; Max-Eigen value test indicates 5 cointegrating equations at the 0.05 level; **MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values								

Due to the normalization process, the signs of coefficients are reversed to enable proper interpretation. With log likelihood of 478.88 the normalized cointegration equation for Sudan is as follows.

$$L(UNE) = 0.10L(GDP) - 0.06L(INV) + 0.07L(INF) - 1.8L(WSL)$$
$$(0.005) \quad (0.005) \quad (0.002) \quad (0.068)$$
$$+ 0.23L(X) - 0.26L(M) + 0.02L(FDI) \qquad (3)$$
$$(0.005) \quad (0.005) \quad (0.001)$$

With a log likelihood of 318.19, the normalized cointegration equation for Turkey is as follows.

$$L(UNE) = -0.07L(GDP) + 0.56L(INV) + 0.01L(INF) - 0.001L(WSL)$$
$$(0.037) \quad (0.072) \quad (0.017) \quad (0.130)$$
$$- 0.12L(X) + 0.30L(M) - 0.07L(FDI) \qquad (4)$$
$$(0.086) \quad (0.111) \quad (0.018)$$

Cointegration results are summarized in table (6).

Table (6): Summary Results of Johansen Cointegration Test

Sudan	Turkey
1% increase in GDP leads to 0.10% decrease in UNE	1% increase in GDP leads to 0.07% increase in UNE
1% increase in INV leads to 0.16% increase in UNE	1% increase in INV leads to 0.56% decrease in UNE
1% increase in INF leads to 0.07% decrease in UNE	1% increase in INF leads to 0.01% decrease in UNE
1% increase in WSL leads to 1.8% increase in UNE	1% increase in WSL leads to 0.001% increase in UNE
1% increase in X leads to 0.23% decrease in UNE	1% increase in X leads to 0.12% increase in UNE
1% increase in M leads to 0.26% increase in UNE	1% increase in M leads to 0.30% decrease in UNE
1% increase in FDI leads 0.02% decrease in UNE	1% increase in FDI leads 0.07% increase in UNE

Johansen cointegration results reveal that GDP growth leads to reduction in unemployment in Sudan while it leads to increase in unemployment in Turkey. While increase in exports leads to decrease in unemployment in Sudan, it is found to lead to increase in unemployment in Turkey. On the other hand, increase in imports leads to increase in unemployment in Sudan while it leads to decrease in unemployment in Turkey. Increase in FDI is good for employment in Sudan while it is bad for employment in Turkey. Increases in unemployment associated with increases in waged and salaried workers could be due to a fact that increasing the number of jobs in the formal urban sector can actually increase urban unemployment because the increase in the number of jobs could increase rural-urban migration, thereby increasing the number of jobseekers in the urban sector, Harris and Todaro 1970) and McMillan M., and Verduzco I, (2011).

5.5. ARDL Short-run and long-run estimates

We test the long-run equilibrium and short-run dynamics of the impact of trade on unemployment in Sudan and Turkey using the ARDL since our series are integrated of order I(0) and I(1). The ARDL for Sudan is estimated at lag length of 3 while for Turkey is estimated at lag length of 2 on the basis of criteria presented in table (7).

Table (7): VAR Lag Order Selection Criteria

Lag	Sudan						Turkey					
	LL	LR	FPE	AIC	SC	HQ	LL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	1.718	NA	1.85e-10	0.292	0.620	0.413	13.728	NA	1.06e-10	-0.266	0.061	-0.146
1	183.511	287.486	8.12e-13	-5.187	-2.238*	-4.099	249.941	373.546	3.70e-14	-8.276	-5.327*	-7.189
2	255.566	87.137	7.64e-13	-5.561	0.009	-3.507	337.328	105.678*	1.70e-14	-9.364	-3.794	-7.310
3	371.481	97.045*	1.80e-13*	-7.976*	0.216	-4.955*	437.208	83.6202	8.45e-15*	-11.033*	-2.841	-8.012*

* indicates lag order selected by the criterion; LR: sequential modified LR test statistic (each test at 5% level); FPE: Final prediction error; AIC: Akaike information criterion; SC: Schwarz information criterion; HQ: Hannan-Quinn information criterion

For Sudan, the selected model is ARDL (3, 2, 1, 3, 3, 3, 1, 3) out of 49152 number of models evaluated. For Turkey the selected model is ARDL (1, 0, 0, 1, 1, 2, 0, 2) out of 4374 model evaluated. Both are selected on Akaike info criterion (AIC). The findings of the main ARDL model for Sudan and Turkey are summarized in table (8).

Table (8): ARDL Summary Results

ARDL: Sudan				ARDL: Turkey			
Variable	Coeff.	t-Stat.	Prob.	Variable	Coeff.	t-Stat.	Prob.
$L(UNE)_{t-1}$	-0.62	-5.099	0.000***	$L(UNE)_{t-1}$	0.64	4.311	0.000***
$L(UNE)_{t-2}$	0.39	3.082	0.007**	L(GDP)	-0.16	-2.439	0.021**
$L(UNE)_{t-3}$	0.26	2.290	0.036**	L(INV)	-0.06	-0.476	0.637
L(GDP)	-0.07	-4.867	0.000***	L(INF)	-0.06	-1.361	0.184
$L(GDP)_{t-1}$	0.03	1.518	0.149	$L(INF)_{t-1}$	0.06	1.669	0.106
$L(GDP)_{t-2}$	-0.03	-2.390	0.030**	L(WSL)	0.72	2.967	0.006**
L(INV)	-0.01	-1.162	0.262	$L(WSL)_{t-1}$	-0.39	-1.737	0.093*
$L(INV)_{t-1}$	-0.02	-2.389	0.030**	L(X)	0.15	1.389	0.175
L(INF)	0.02	4.959	0.000***	$L(X)_{t-1}$	0.06	0.635	0.531
$L(INF)_{t-1}$	0.003	0.644	0.529	$L(X)_{t-2}$	-0.12	-1.637	0.113
$L(INF)_{t-2}$	-0.01	-3.398	0.004***	L(M)	-0.31	-2.285	0.030**
$L(INF)_{t-3}$	0.01	1.298	0.213	L(FDI)	-0.001	-0.042	0.967
L(WSL)	0.75	4.207	0.001***	$L(FDI)_{t-1}$	0.03	1.179	0.248
$L(WSL)_{t-1}$	-0.33	-1.929	0.072*	$L(FDI)_{t-2}$	0.06	2.866	0.008**
$L(WSL)_{t-2}$	0.87	3.847	0.001***	C	2.93	2.881	0.007**
$L(WSL)_{t-3}$	-0.48	-2.745	0.014**				
L(X)	-0.01	-1.519	0.148				
$L(X)_{t-1}$	0.03	3.190	0.006**				
$L(X)_{t-2}$	0.01	1.467	0.162				
$L(X)_{t-3}$	-0.02	-2.002	0.063*				
L(M)	-0.01	-1.110	0.283				
$L(M)_{t-1}$	0.03	2.267	0.038**				
L(FDI)	0.001	0.525	0.607				
$L(FDI)_{t-1}$	-0.003	-3.625	0.002**				
$L(FDI)_{t-2}$	-0.001	-1.446	0.168				
$L(FDI)_{t-3}$	-0.003	-3.486	0.003**				

C	1.79	2.517	0.023**				
R^2 = 0.95; Adj. R^2 = 0.88; SER = 0.001; SSR = 0.001; LL = 170.12; F. Stat. = 12.58 P(0.000); AIC = -6.657; SC = -5.551; HQ = -6.249; DW = 2.22				R^2 = 0.76; Adj. R^2 = 0.65; SER = 0.075; SSR = 0.164; LL =60.55; F. Stat. = 6.58 P(0.000); AIC = -2.071; SC = -1.462; HQ = -1.845; D.W = 2.05			

*, **, and *** indicates significance at 10%, 5% and 1% level respectively

The explanatory power of the ARDL for Sudan is higher than the explanatory power of the ARDL for Turkey on the basis of the overall coefficient of goodness of fit, R^2 and F. statistics. The long-run estimates for Sudan and Turkey are reported in table (9).

Table (9): ARDL long-run estimates for Sudan and Turkey

Sudan				Turkey			
Variable	Coeff.	t-Stat.	Prob.	Variable	Coeff.	t-Stat.	Prob.
C	*1.79*	*2.517*	*0.023***	*C*	*2.93*	2.881	0.007***
$L(UNE)_{t-1}$	*-0.98*	*-5.236*	*0.000****	*$L(UNE)_{t-1}$*	*-0.36*	*-2.466*	*0.020***
$L(GDP)_{t-1}$	*-0.07*	*-5.642*	*0.000****	*L(GDP)*	*-0.16*	*-2.439*	*0.021***
$L(INV)_{t-1}$	*-0.02*	*-2.923*	*0.010***	*L(GCF)*	*-0.06*	*-0.476*	*0.637*
$L(INF)_{t-1}$	*0.01*	*1.928*	*0.072**	*$L(INF)_{t-1}$*	*0.01*	*0.175*	*0.862*
$L(WSL)_{t-1}$	*0.81*	*5.467*	*0.000****	*$L(WSL)_{t-1}$*	*0.33*	*1.495*	*0.146*
$L(X)_{t-1}$	*0.01*	*0.637*	*0.533*	*$L(X)_{t-1}$*	*0.10*	*1.157*	*0.257*
$L(M)_{t-1}$	*0.02*	*1.588*	*0.132*	*L(M)*	*-0.31*	*-2.285*	*0.030***
$L(FDI)_{t-1}$	*-0.01*	*-3.302*	*0.005****	*$L(FDI)_{t-1}$*	*0.09*	*2.793*	*0.009****

*, **, and *** indicates significance at 10%, 5% and 1% level respectively

From table (10), the speed of adjustment of unemployment to steady state equilibrium is higher for Sudan at 98% while for Turkey it is only 36%. GDP growth in both countries leads to reduction of unemployment. Inflation is inversely related to unemployment but only significant in the case of Sudan. Trade openness has no effect on unemployment in Sudan, while for Turkey more imports are found to reduce unemployment. While the effect of inflows of FDI is found to reduce unemployment in the case of Sudan, FDI inflows is found to worsen unemployment in Turkey. Table (10) presents the ARDL short-run dynamics estimates for Sudan and Turkey.

Table (10): ARDL Short run dynamics and Error Correction

Sudan: ECM Regression				Turkey: ECM Regression			
Case 2: Restricted Constant and No Trend				Case 2: Restricted Constant and No Trend			
Variable	Coeff.	t-Stat.	Prob.	Variable	Coeff.	t-Stat.	Prob.
$\Delta L(UNE)_{t-1}$	-0.64	-8.522	0.000***	ΔL(INF)	-0.06	-1.883	0.070*
$\Delta L(UNE)_{t-2}$	-0.26	-3.530	0.003***	ΔL(WSL)	0.72	4.801	0.000***
ΔL(GDP)	-0.07	-8.006	0.000***	ΔL(X)	0.15	2.499	0.018**
$\Delta L(GDP)_{t-1}$	0.03	3.882	0.001***	$\Delta L(X)_{t-1}$	0.12	2.029	0.052**
ΔL(INV)	-0.01	-1.995	0.063*	ΔL(FDI)	-0.001	-0.057	0.955

$\Delta L(INF)$	0.02	7.749	0.000***	$\Delta L(FDI)_{t-1}$	-0.06	-3.709	0.001***
$\Delta L(INF)_{t-1}$	0.01	2.560	0.021**	ECT_{t-1}	-0.36	-6.600	0.000***
$\Delta L(INF)_{t-2}$	-0.01	-2.361	0.031**				
$\Delta L(WSL)$	0.75	8.107	0.000***				
$\Delta L(WSL)_{t-1}$	-0.39	-4.042	0.001***				
$\Delta L(WSL)_{t-2}$	0.48	4.775	0.000***				
$\Delta L(X)$	-0.01	-2.628	0.018**				
$\Delta L(X)_{t-1}$	0.005	0.985	0.339				
$\Delta L(X)_{t-2}$	0.02	3.165	0.006***				
$\Delta L(M)$	-0.01	-1.558	0.139				
$\Delta L(FDI)$	0.001	0.968	0.348				
$\Delta L(FDI)_{t-1}$	0.004	5.506	0.000***				
$\Delta L(FDI)_{t-2}$	0.003	4.868	0.000***				
ECT_{t-1}	-0.98	-12.614	0.000***				
R^2 = 0.97; Adj. R-squared = 0.94; D.W = 2.22				R^2 = 0.64; Adj. R-squared = 0.58; D.W = 2.05			
Short-run diagnostic Tests				Short-run diagnostic Tests			
χ2 Normality J-B 2.07				χ2 Normality J-B 0.976			
P(0.355)				P(0.614)			
χ2 Autocorrelation F. Stat. 0.758				χ2 Autocorrelation F. Stat. 0.273			
P(0.487)				P(0.763)			
χ2 Heteroskedasticity F. Stat. 0.536				χ2 Heteroskedasticity F. Stat. 0.585			
P(0.934)				P(0.854)			
χ2 Stability: Ramsey F. Stat. 0.034				χ2 Stability: Ramsey F. Stat. 1.634			
P(0.856)				P(0.212)			

*, ** and *** indicates significance at 10%, 5% and 1% level respectively

In the short run, for Sudan, GDP growth and investment mostly lead to reduction of unemployment. Inflation and unemployment mostly change in the same direction, albeit indicate a case of stagflation. Contemporaneous exports are associated with less unemployment, but unemployment increases with the lagged value of exports. Imports have effect on unemployment. Higher inflows of FDI lead to higher the unemployment. With higher time lags, unemployment degenerates itself. In the short run, for Turkey the effect of GDP growth on unemployment disappears while inflation is inversely relates to unemployment. The effect of exports on unemployment is positive while the effect of FDI on unemployment is negative. Number of salaried workers is positively affecting unemployment.

Sudan ARDL Cointegrating Equation:

$$\Delta L(UNE) = 1.79 - 0.98L(UNE)_{t-1} - 0.07L(GDP)_{t-1} - 0.02L(INV)_{t-1} + 0.01L(INF)_{t-1} + 0.81L(WSL)_{t-1} + 0.01L(X)_{t-1} + 0.02L(M)_{t-1} - 0.01L(FDI)_{t-1} - 0.64\Delta L(UNE)_{t-1} - 0.26\Delta L((UNE)_{t-2} - 0.07\Delta L(GDP) + 0.03\Delta L(GDP)_{t-1} - 0.01\Delta L(INV) + 0.02\Delta L(INF) + 0.01\Delta L(INF)_{t-1} - 0.01\Delta L(INF)_{t-2} + 0.75\Delta L(WSL) - 0.39\Delta L(WSL)_{t-1} + 0.48\Delta L(WSL)_{t-2} - 0.01\Delta L(X) + 0.01\Delta L(X)_{t-1} + 0.02\Delta L(X)_{t-2} - 0.01\Delta L(M) + 0.001\Delta L(FDI) + 0.64L(UNE) - 0.07L(GDP)_{t-1} - 0.03L(INV)_{t-1} + 0.01L(INF)_{t-1} + 0.83L(WSL)_{t-1} + 0..01L(X)_{t-1} + 0.02L(M)_{t-1} - 0.01L(FDI)_{t-1} + 0.003\Delta L(FDI)_{t-2} + 1.83 \quad (5)$$

Turkey ARDL Cointegrating Equation:

$$\Delta L(UNE) = 2.93 - 0.36L(UNE)_{t-1} - 0.16L(GDP)_{t-1} - 0.06L(INV) + 0.01L(INF)_{t-1} + 0.33L(WSL)_{t-1} + 0.10L(X)_{t-1} - 0.31L(M) + 0.09L(FDI)_{t-1} - 0.06\Delta L(INF) + 0.72\Delta L(WSL) + 0.15\Delta L(X) + 0.12\Delta L(X)_{t-1} - 0.001L(UNE) - 0.44L(GDP)_{t-1} - 0.16L(INV)_{t-1} + 0.02L(INF)_{t-1} + 0.92L(WSL)_{t-1} + 0.27L(X)_{t-1} - 0.87L(M)_{t-1} + 0.24L(FDI)_{t-1} - 0.06\Delta L(FDI)_{t-1} + 8.05 \quad (6)$$

Due to the structural changes in Sudanese and Turkish economies over the study period, it is likely that macroeconomic series may be subject to one or multiple structural breaks. For this purpose, the stability of the short-run and long-run coefficients of the ARDL models are tested using the cumulative sum (CUSUM) and the cumulative sum of squares (CUSUMSQ) tests proposed by Brown, Durbin and Evans (1975). Unlike Chow test, which requires break points to be specified, the CUSUM and CUSUMSQ tests are quite general tests for structural change in that they do not require a prior determination of structural break. Figures 2 and 3 depict the plot of CUSUM and CUSUMSQ tests statistics that fall inside the critical bounds of 5% significance. This implies that the estimated parameters are stable over the periods.

Figures (7) through (10) depict the plot of CUSUM and CUSUMSQ tests statistics that fall inside the critical bounds of 5% significance. This implies that the estimated parameters are stable over the study period.

Figure (7): CUSUM: Sudan

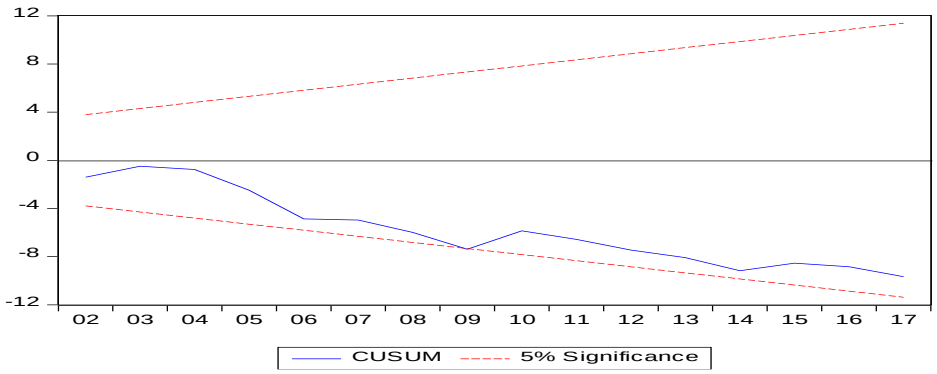


Figure (8): CUSUM Squared Sudan

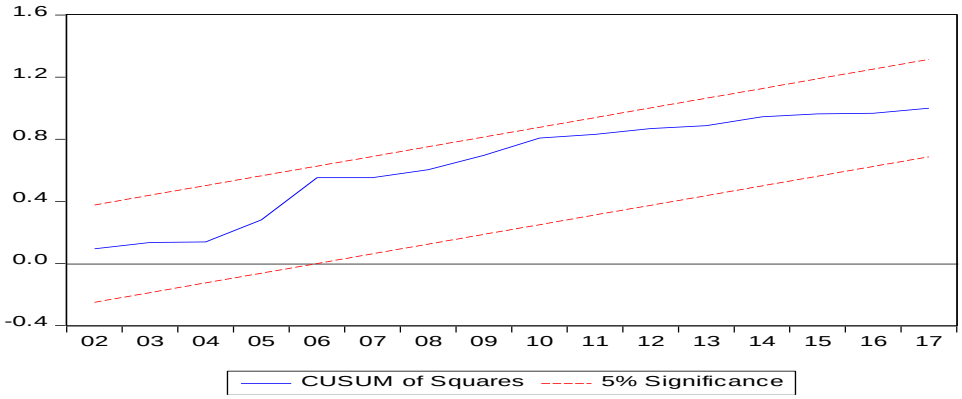


Figure (9): CUSUM: Turkey

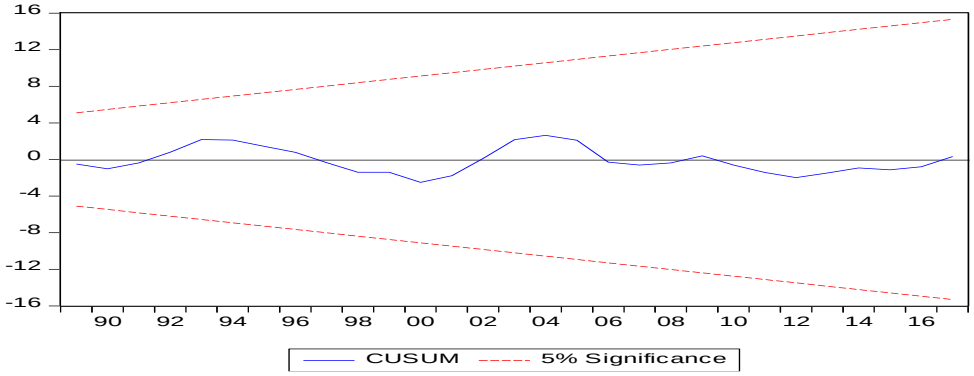
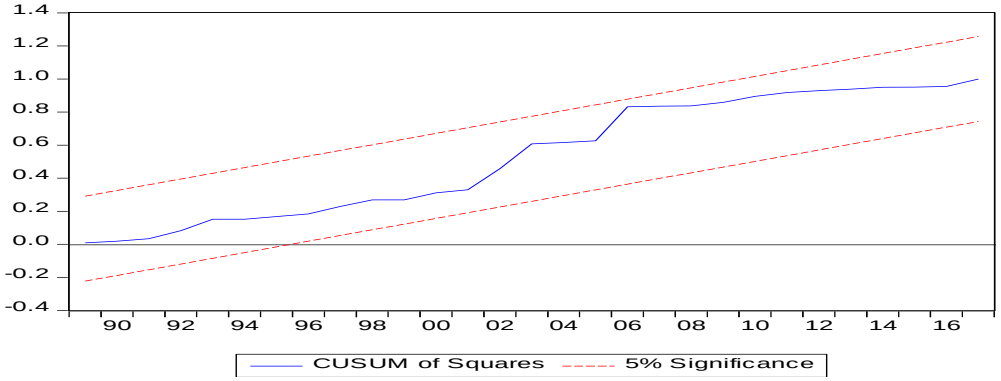
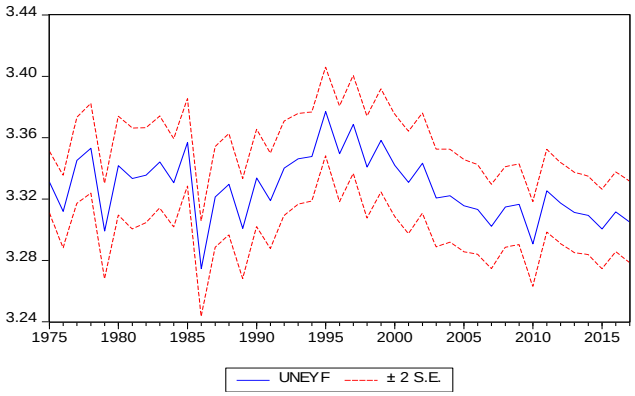


Figure (10): CUSUM Squared Turkey



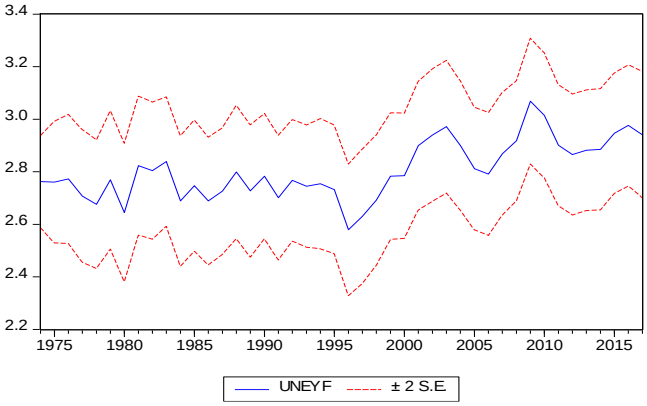
As depicted in figure (11a and b) dynamic forecast of unemployment shows that distribution of errors is within the 2 standard error which confirms the stability of the estimated model and coefficients.

Figure (11a): Sudan Unemployment Forecast



Forecast: UNEYF	
Actual: LOG(UNEY)	
Forecast sample: 1972 2017	
Adjusted sample: 1975 2017	
Included observations: 43	
Root Mean Squared Error	0.006610
Mean Absolute Error	0.005586
Mean Abs. Percent Error	0.167621
Theil Inequality Coefficient	0.000993
Bias Proportion	0.000066
Variance Proportion	0.002334
Covariance Proportion	0.997599
Theil U2 Coefficient	0.260661
Symmetric MAPE	0.167637

Figure (11b): Turkey Unemployment Forecast



Forecast: UNEYF	
Actual: LOG(UNEY)	
Forecast sample: 1972 2017	
Adjusted sample: 1974 2017	
Included observations: 44	
Root Mean Squared Error	0.067740
Mean Absolute Error	0.049920
Mean Abs. Percent Error	1.786897
Theil Inequality Coefficient	0.012066
Bias Proportion	0.001713
Variance Proportion	0.065748
Covariance Proportion	0.932539
Theil U2 Coefficient	0.658362
Symmetric MAPE	1.781620

6. Discussions

This study has investigated the effects of trade openness, FDI together with economic growth and with formal employment in terms of waged and salaried works on unemployment in the case of Sudan compared with Turkey. The study has applied the Autoregressive distributed lags ARDL bounds test to cointegration upon

establishment of stationarity of variables. The empirical findings of this study reveal that a long run equilibrium relationship of unemployment and its explanatory variables exists for each of the two countries. For Sudan, the findings reveals a case of stagflation indicated by a negative relationship between unemployment and economic growth, a negative relationship between unemployment and current exports and current investment, but a positive relationship between unemployment and contemporaneous and one year lag inflation while inflation is inversely related to unemployment only in two years lag. Increase in salaried workers is positively associated with unemployment, while expansion of exports and FDI leads to reduction of unemployment. In the long run, unemployment is affected negatively and significantly by economic growth followed by investment and FDI, confirming the Okun's law, but positively affected by waged and salaried workers followed by inflation. Trade openness has no significant effect on unemployment. In the case of Turkey, in the short run, unemployment is positively affected by salaried workers and only negatively affected by FDI. In the long run, only GDP and imports have negative effects on unemployment, while increases in FDI lead to increases in unemployment. Unemployment adjusts by a factor of 98% and 36% for Sudan and Turkey respectively in response to short run shocks. In Comparison, trade and FDI has more effect on unemployment in Sudan compared with their effect on unemployment in Turkey.

7. Recommendations

A disaggregated study is required to investigate not only the share of exports and imports in GDP but also their components, diversification and competitiveness on unemployment.

Effects of trade policies, such exports/imports taxes and duties and institutional procedures on unemployment in formal and informal sector alike should be investigated.

An analytical model with empirical verification for understanding the transmission mechanisms is required to study the effect of trade strategies on employment in the traditional sector in particular as it employs the bulk of the labour force.

Trade strategies and policies should be designed in accord with labour market characteristics taking into account employment in formal and non-formal traditional sector of the economy and in the era of increasing rate of openness, trade policy should take into account the structure and magnitudes of exports and imports.

Effect of FDI on job creation in Sudan and Turkey needs to be further investigated. They requires a detailed exercise a cost-benefit analysis.

References

Ahmed, H. and A. Awadalbari (2014). Economic Growth and Unemployment in Sudan: An Empirical Analysis, University of Bakht Alruda Scientific Journal, Issue No. 13, Dec 2014, pp. 342-355.

Antoine Godin, « Job Guarantee: a Structuralist Perspective », Revue de la régulation [Online], 16 | 2esemestre/Autumn 2014, Online since 19 December 2014, connection on 12 October 2018. URL: http://journals.openedition.org/regulation/10988; DOI: 10.4000/regulation.10988.

Anyanwu, J. (2013). Characteristics and Macroeconomic Determinants of Youth Unemployment in Africa, African Development Review, Vol. 25, No. 2, pp. 107-129.

Anyanwu, J. (2014). Does Intra-African Trade Reduce Youth Unemployment in Africa? African Development Review, Vol. 26, No. 2, pp. 286-309.

Bankhole, A. and Fatati, B. (2013). Empirical test of Okun's Law in Nigeria, International Journal of Economic Practices and Theories, 3(3), 227-231.

Basher A. and Wahban A. (2013), The Determinants of Unemployment in Jordan: A time series Analysis, International Review of Management and Business, 2(4), 927-936.

Belenkiy M., and David R. (2015). Theory and Evidence Linking International Trade to Unemployment Rates, Office of Economics Working Paper, U.S. International Trade Commission, No. 2015-01B.

Berument, M. Hakan, Nukhet Dogan and Aysit Tansel (2009). Macroeconomic Policy and Unemployment by Economic Activity: Evidence from Turkey, Emerging Markets Finance & Trade, Vol. 45, No. 3 (May - Jun., 2009), pp. 21-34.

Choudhry, M., Marelli E., and Signorelli M. (2012). Youth Unemployment Rate and Impact of Financial Crises, International Journal of Manpower, Vol. 33, No. 1, pp. 76-95.

Dollar, D. (1992) Outward-oriented developing economies really do grow more rapidly: Evidence of 95 LDCs, 1976-85. Economic Development and Cultural Changes, 40(3) 523-544.

Dreher, Axel Does globalization affect growth? Evidence from a new index of globalization, Journal of Applied Economics, Volume 38, 2006 – Issue 10, Pages 1091-1110, Published online: 01 Sep 2006, https://doi.org/10.1080/00036840500392078.

Ebaidalla M. Ebaidalla (2016). Determinants of Youth Unemployment in OIC Member States: A Dynamic Panel Data Analysis, Journal of Economic Cooperation and Development, 37 (2016), 81-102.

El Shamy, H. (2013). Okun's Law and its validity in Egypt, Journal of Emerging Issues in Economics, Finance and Banking (JEIEFB), 1(2), 67-74.

Folawewo, Abiodun O. and Oluwafemi M. Adeboje (2017). Macroeconomic Determinants of Unemployment: Empirical Evidence from Economic Community of West African States, African Development Review, Volume29, Issue2, June 2017, pp. 197-210

Foreign Direct Investment – A Critical Perspective A Re-Define Working Paper" http://re-define.org/sites/default/files/ForeignDirectInvestment-Acriticalper.pdf

Frankel, J. and Romer D. (1999). Does trade cause growth? The American Economic Review, 89(3), 379-399.

Ghose, A. K. (2008). GLOBALISATION AND EMPLOYMENT IN DEVELOPING COUNTRIES, The Indian Journal of Labour Economics, Vol. 51, No. 4, 2008.

Gozgor, Giray (2014). The Impact of Trade Openness on the Unemployment Rate in G7 Countries, The Journal of International Trade & Economic Development: An International and Comparative Review, 23(2), 1018-1037: DOI 10.1080/09638199.2013.827233

Haddad, A. (2016). Analysis of foreign direct investment and unemployment and their impact on growth in Jordan, International Journal of Investment Management and Financial Innovations, 2(1), 1-12.

Harris John R. and Michael P. Todaro (1970). Migration, Unemployment and Development: A Two-Sector Analysis The American Economic Review, Vol. 60, No. 1 (1970), pp. 126-142.

Hasana, R. Devashish, M. Priya, R. and Ahsan R.N. (2012). Trade Liberalization and unemployment: Theory and evidence from India, Journal of Development Economics, 97(2), 269-280.

IMF (2012). World Economic Outlook, Growth Resuming, Dangers Remain. International Monetary Fund, Washington DC.

Jose L. Carvalho and Claudio L. S. Haddad, Chapter 2, Foreign Trade Strategies and Employment in Brazil, in Anne O. Krueger, Hal B. Lary, Terry Monson, and Narongchai Akrasanee, eds. Trade and Employment in Developing Countries, Volume 1: Individual Studies, University of Chicago Press. PP. 28-81.

Kabaklarli, E. Hazel Er. P., and Bulus, A. (2011). Economic Determinants of Turkish Youth Unemployment Problem: Co Integration Analysis, Paper presented at the International Conference on Applied Economics, Dubai, May 16-18, 2011.

Krueger, Anne O. (1980), The Framework of the Country Studies, Chapter 1 in Anne O. Krueger, Hal B. Lary, Terry Monson, and Narongchai Akrasanee, eds. Trade and Employment in Developing Countries, Volume 1: Individual Studies, University of Chicago Press, available at: http://www.nber.org/books/krue80-1.

Krueger Anne O. (1983), Trade and Employment in Less Developed Countries: The Questions, in Anne O. Krueger, edit. Trade and Employment in Developing Countries, Volume 3: Synthesis and Conclusions, University of Chicago Press, available at: http://www.nber.org/books/krue83-1.

Marwan N. F., Nor Aziah Abd. Kadir, Adibah H., Azniza A. Z., Mohd Elfee Ab. Rashid, and Zulkifli Abd. Ghani H. (2013). Export, Aid, Remittance and Growth: Evidence from Sudan, Procedia Economics and Finance 7 (2013) 3–10.

McMillan Margaret and Íñigo Verduzco, NEW EVIDENCE ON TRADE AND EMPLOYMENT: AN OVERVIEW, in Marion Jansen, Ralf Peters, and José Manuel Salazar-Xirinachs (eds.) Trade and Employment: From Myths to Facts, International Labour Organization 2011, Geneva.

Nwaka, Ikechukwu D. Kalu E. Uma, and Gulcay Tuna (2015). Trade openness and unemployment: Empirical evidence from Nigeria, The Economic and Labour Relations Review, Vol. 26, Issue 1, 2015.

Okun, Arthur (1962). Potential GNP: its measurement and significance, Proceedings of the Business and Economics Statistics Section. American Statistical Association, 89-104.

PATA Ugur Korkut, Suleyman YURTKURAN and Adem KALCA (2018). A revisited causality analysis of Okun's Law: The case of Turkey, Theoretical and Applied Economics, Volume XXV (2018), No. 4(617), Winter, pp. 121-134

Paudel, R. and Perera, N. (2009). Foreign Debt, Trade Openness, Labor Force and Economic Growth: Evidence from Sri Lanka. The ICFAI Journal of Applied Economics, 8 (1), 57-64.

Pereira S., (2003) The Impact of Minimum Wages on Youth Unemployment in Portugal, European Economic Review, 47(2), 229-244.

Pesaran, M.H., & Shin, Y. (1999). Autoregressive distributed lag modeling approach to cointegration analysis, in Storms, S. (Ed.), Econometrics and Economic Theory in the 20th Century: The Ranger Frisch Centennial Symposium. Cambridge University Press, Cambridge.

Ramjerdi A. (2014). A survey of effects of international trade on growth, International Trade from Economic and Policy Perspective, Maastricht: In Tech, 3-14.

Sachs J. D. and Warner A. (1995). Economic Reform and the Process of Global Integration. In Brainad, W.C., and Perry, G.I., editors, Brookings Papers on Economic Activity, Vol. 1. Pp, 1-118.

Srinivasan, T. N. and Bhgwati J. (2001). Outward Orientation and Development, Development and Political Economy, Essays in Honour of Anne Krueger, London, Palgrave.

Stober, E., (2015). The Validity of Okun's Law: An Assessment of United Kingdom's Unemployment output Relationship. International Journal of Economic Practices and Theories, 5(1), 10-15.

Tahir, M., Binti, N. D., and Ali H.U. (2014). Trade Openness and Economic Growth: A review of Literature, Asian Social Science, 10(9), 137-143.

Taleb Awad-Warrad (2018). Trade Openness, Economic Growth and Unemployment Reduction in Arab Region, International Journal of Economics and Financial Issues, 2018, 8(1), 179-193.

Taleb Awad-Warrad and Buthaina M. A. Muhtaseb (2017). Trade Openness and Inclusive Economic Growth: Poverty Reduction through the Growth-Unemployment Linkage, International Journal of Economics and Financial Issues, 2018, 8(1), 179-193.

Talyan Taner Dogan (2012). Macroeconomic Variables and Unemployment: The Case of Turkey, International Journal of Economics and Financial Issues, Vol. 2, No. 1, 2012, pp. 71-78.

Valadkhani Abbas (2004). Okun's Law in Australia, Economic Record, 91(295), 509-522.

Yüksel Serhat and Zafer Adalı (2017). DETERMINING INFLUENCING FACTORS OF UNEMPLOYMENT IN TURKEY WITH MARS METHOD International Journal of Commerce and Finance, Vol. 3, Issue 2, 2017, 25-36 25.

DEMİR ÇELİK SEKTÖRÜNDEKİ LOJİSTİK UYGULAMALARI

Öğr. Gör. Emine Vasfiye KORKMAZ
İskenderun Teknik Üniversitesi, Dörtyol Meslek Yüksek Okulu, Mülkiyet Koruma Bölümü, Sosyal Güvenlik Programı
eminevasfiyekorkmaz@hotmail.com
Öğr. Gör. Bahattin GÖZÜBENLİ
İskenderun Teknik Üniversitesi, Dörtyol Meslek Yüksek Okulu, Büro Yönetimi ve Yönetici Asistanlığı
bahettin.gozubenli@iste.edu.tr
Öğr. Gör. Yaşar KORKMAZ
İskenderun Teknik Üniversitesi, Dörtyol Meslek Yüksek Okulu, Mülkiyet Koruma Bölümü, Sosyal Güvenlik Programı
ykorkmaz46@hotmail.com

Öz

Son yıllarda küreselleşen dünya ve ekonomik yapıda meydana gelen gelişmeler ile birlikte işletmeler hizmet kalitesini arttırma, müşteri beklentilerine daha hızlı cevap verebilmek adına lojistik faaliyetlerden yararlanmaktadırlar. Özellikle son yıllarda firmalar yoğun olarak lojistik faaliyetlerinde dış kaynak kullanmaktadırlar. Demir çelik sektörünün başta inşaat malzemeleri olmak üzere, savunma sanayi, otomotiv, gemi, sağlık, uçak, demiryolu, beyaz eşya gibi birçok sektördeki ürünlerin üretimine katkısı vardır. Yukarıda yer alan açıklamalar çevresinde bu çalışmanın konusunu Hatay ili İskenderun ilçesinde demir çelik sektöründeki lojistik kullanım uygulamalarını oluşturmaktadır. Bu çalışma sonucunda elde edilecek bulguların literatüre katkı sağlaması amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Lojistik, Dış kaynak kullanımı, Demir-çelik sektörü*

LOGISTIC APPLICATIONS IN IRON AND STEEL SECTOR

Abstract

In recent years, with the developments in the globalization world and economic structure, enterprises benefit from logistics activities in order to increase the service quality and to respond faster to customer expectations. Especially in recent years, firms use outsourcing in logistics activities. The iron and steel industry has contributed to the production of products in many sectors such as construction materials, defense industry, automotive, ship, health, aircraft, railway, white goods. In the context of the above information, this study focuses on the applications of logistics in the iron and steel sector in the İskenderun district of Hatay province. The aim of this study is to contribute the findings to the literature.

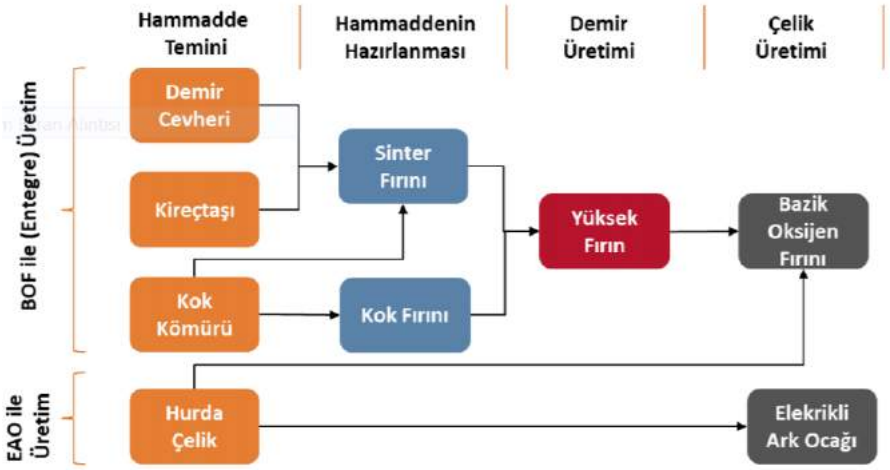
Keywords: *Logistics, Outsourcing, The iron and steel industry*

1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. İskenderun Demir çelik Sektörü

Demir çelik üretiminde kullanılan hammaddeler üretim yöntemine göre farklılık göstermektedir. Günümüze kadar pek çok yöntem kullanılmış olsa da, en yaygın üretim yöntemleri Bazik Oksijen Fırını (BOF), Elektrikli Ark Ocağı (EAO) ile üretimdir. Çelik büyük oranda demirden üretildiği için, çelik üretiminde demir oldukça fazla kullanılmaktadır. Dünyada üretilen demirin %98'i çelik üretiminde kullanılmaktadır.

Şekil 1.1. Üretim Yöntemlerine Göre Çelik Üretimi



Kaynak: Türkiye Sınai ve Kalkınma Bankası, 2018, Sektörel Görünüm

Türkiye demir çelik üretimi ve ihracatında önemli ilerlemeler sağlamıştır. Türkiye çelik üreticileri derneğinden (2019) elde edilen bilgilere göre Ocak ayında Türkiye'nin toplam çelik ürün ihracatı, 2018 yılının aynı ayına kıyasla miktar açısından % 18.2 oranında artışla 1.9 milyon ton, değer açısından ise %10.1 artışla 1.4 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Diğer taraftan Türkiye'nin toplam çelik ürün ithalatı, Ocak ayında % 31 oranında büyük bir düşüşle 963,000 tona gerilerken, değer bakımından % 30 azalışla 807 milyon dolar seviyesine inmiştir. Yassı ürün ihracatındaki artış durumu Ocak ayında da devam etmiştir. Yassı ürün ihracatı % 57 artışla 541,000 tona yükselirken, uzun mamul ihracatı, % 3.3 oranında düşüşle 917,000 tona gerilemiştir. Söz konusu ayda yarı ürün ihracatı, geçtiğimiz yılın Ocak ayına kıyasla % 228.3 seviyesinde keskin bir artışla 192,000 tona çıkarken, ithalatı % 44 azalışla 275,000 tona gerilemiştir.

Şekil 1.2. Türkiye Çelik Haritası



Kaynak: İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası, 2017 Ekonomi Raporu

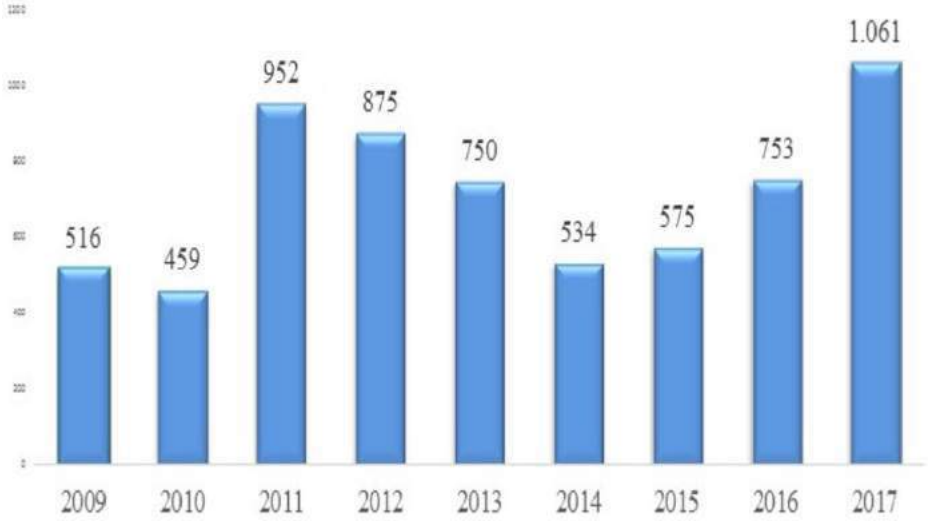
Tablo1.1.1 2010-2017 Yıllar İtibari ile Türkiye'deki Temel Çelik Verileri

Türkiye Temel Çelik Verileri (Bin Ton)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ham Çelik Üretimi	29.143	34.107	35.885	34.654	34.035	31.517	33.163	37.524
Nihai Mamul Üretimi	26.300	31.943	34.286	36.405	36.093	36.939	36.882	39.154
Demir Çelik İhracatı	17.606	18.513	20.270	18.967	17.969	16.732	16.910	18.323
Kütük İhracatı	3.523	2.393	2.957	1.561	568	304	271	734
Slab İhracatı	212	60	21	1	36	2	0	124
Yarı ÜrünİhracatI	3.735	2.452	2.978	1.561	603	305	271	858
Uzun Ürün İhracatı	9.210	10.488	11.713	11.311	10.998	10.185	10.054	9.272
Nervürlü İhracatı	5.966	6.926	8.331	8.057	7.495	7.059	6.741	5.446
Filmaşin İhracatı	1.127	1.233	1.076	935	947	784	939	1.362
YassıÜrün İhracatı	1.520	2.298	1.858	2.356	2.501	2.541	3.080	4.288
Sıcak Sac İhracatı	915	1.670	1.028	1.562	1.664	1.790	2.074	2.616
Soğuk Sac İhracatı	211	138	113	118	165	172	318	417
Demir Çelik İthalatı	11.051	10.684	11.852	14.862	13.808	19.063	17.538	16.339
Kütük İthalatı	2.350	2.004	2.412	3.131	2.959	4.951	4.568	2.398
Slab İthalatı	56	153	953	2.299	1.819	2.934	1.591	2.437
Yarı Ürün İthalatı	2.406	2.158	3.364	5.430	4.777	7.885	6.160	4.835
Yassı Ürün İthalatı	6.834	6.433	6.446	7.117	6.730	8.608	8.666	9.017
Uzun Ürün İthalatı	1.189	1.349	1.307	1.463	1.449	1.560	1.666	1.444
Kişi Başına Ham Çelik Tüketimi(kg)	341	384	400	434	421	465	454	454

Kaynak: İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası, 2017 Ekonomi Raporu

İskenderun'da kangal demir, kütük demir, yassı mamul, inşaat demiri, granül, sandviç panel ve profil gibi demir çelik ürünleri üretilmekte ve dünyanın dört bir yanına ihraç edilmektedir. Bölgenin demir çelik ürünleri ihracat tutarları yıllar bazında incelendiğinde, dalgalı bir seyri olduğu göze çarpmaktadır. İskenderun'dan dünyanın yaklaşık 90 ülkesine demir ihracatı gerçekleştirilmektedir. 2017 yılında İskenderun Ticaret odasına tasdik olunarak yapılan demir çelik ürünleri ihracatı 1 milyar doların üzerindedir.

Şekil1.3: 2009-2017 Yılı İskenderun Ticaret Odasına Tasdik Olunarak Yapılan Demir Çelik Ürünleri İhracatı

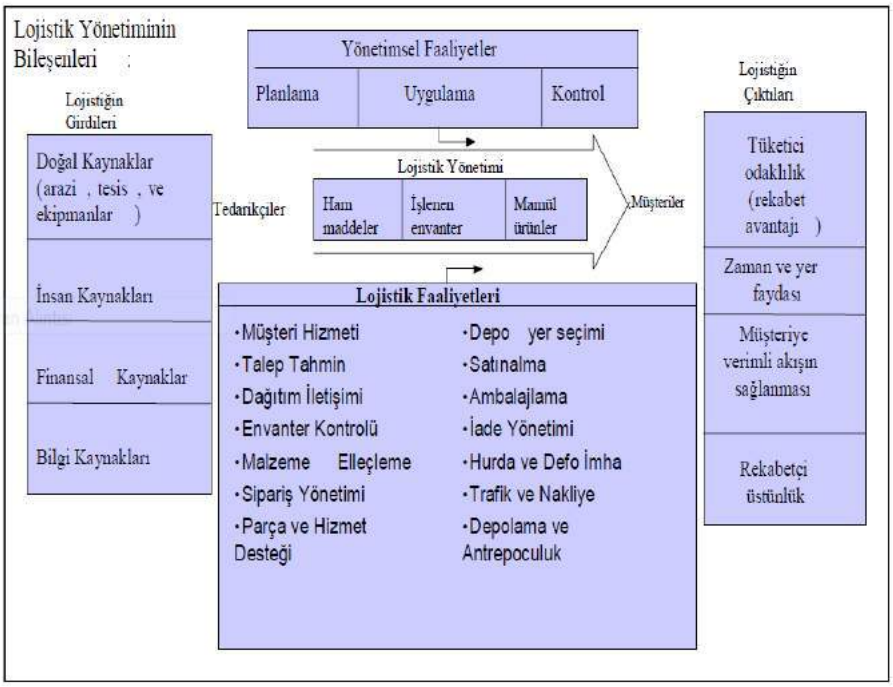


1.2. İskenderun Lojistik Sektörü

Lojistik, dünyada ve Türkiye'de gelecekte stratejik öneme sahip olan önemli bir kavramdır. Ülkeler arasında sınırlar ortadan kalktıkça satış ve dağıtım yapan firmaların ulaştırma maliyetleri de artmaktadır. Uzun vadede stratejik davranıldığında birçok avantajı beraberinde getirmektedir. Lojistik, bir ürünün üretim aşamasında başlayıp tüketiciye ulaştığı ana kadar işletmelerin muhatap olduğu konular içerisinde yer alır.

Lojistik Yönetim Konseyi (CLM) lojistiği, müşterilerin beklentilerini karşılamak üzere hammaddenin üretim sürecinin ilk aşamasından, ürünün nihai tüketiciye ulaştığı en son aşamaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akısının etkin ve verimli bir şekilde iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir (Aktaran: Gönültaş, 2009:3).

Şekil 1.4:Lojistik Uygulamalarının Kapsamı ve Faaliyet Alanları



Kaynak: Aktaran: Yurt, 2004

Lojistik iş süreçleri bir çok meslekten farklı olarak karmaşık bir yapı ve coğrafi alt yapıya sahip olmayı gerektirir. Lojistik; müşterileri dünyanın her yerinden varolan mal ve hizmetlere yedi yirmi dört, ihtiyaç duyuldukları anda temin edebilmelerini konu edinir. Başarılı bir lojistik yönetimi olmadan; pazarlama, üretim ve uluslararası ticarette başarı sağlamayı düşünmek imkansızdır. Gelişmiş endüstriyel toplumlarda lojistik kabiliyet büyük önem taşır; tüketiciler satın aldıkları ürünleri, söz verildiği gibi teslim edilmesi beklentisini taşır (Aktaran: Gülenç ve Karagöz, 2008: 76).

Hatay coğrafi konumu nedeniyle lojistik konusunda stratejik öneme sahiptir. Hatay karayolu, deniz ve demir yolları olmak üzere lojistik açıdan önemli geçiş güzergâhına konumlanmış bir şehirdir. Bu nedenle Hatay'da uluslararası ulaşım ve transit taşımacılığı mevcuttur. Türkiye'nin Ortadoğu ve Kuzey Afrika'ya açılan kapısı olma özelliğini taşıdığı için Hatay ilinde yük taşımacılığı yapan 8,825 adet araç bulunmaktadır. Cilvegözü ve Yayladağ kapıları ile doğuya açılırken, batıya da ulaşım toplam 720 km'lik karayolu imkanı, havaalanının varlığı, demir yolu ağları ve limanlarla mümkündür (http://iskenderuntso.org.tr/ekonomi-raporu-2018.html). Ceyhan uluslararası enerji nakil hatlarına komşudur. Batı pazarlarına ulaşım kolaylığı vardır. Ortadoğu ve Avrupa'nın pek çok açıdan çekim merkezi olan Kıbrıs'a yakın bir konumdadır. Ortadoğu ülkelerine ihracatta önemli bir geçiş ülkesi olan Suriye'de 2011 yılında başlayan olaylar dolasıyla aksayan karayolu ulaşımı sorunu, Ağustos 2012 tarihinden itibaren İskenderun Limanından Ortadoğu ülkelerine başlatılan deniz yolu ropax seferleriyle çözülmüştür. İskenderun Limanı-Duba Limanı (Suudi Arabistan) seferleri devam etmektedir. Terminal binası yenilenen uluslararası Hatay Havaalanında, iç ve dış hatlarda taşıdığı yolcu sayısı ve yük miktarı her geçen gün

artmaktadır. 2012 yılında 5.951 sefer yapılarak 650 bin kişi taşınmıştır (http://www.hataydayatirim.com/sektorler.asp?HS=25&Sektorler=lojistik). Özellikle şehirde liman olması lojistik faaliyetlerinin daha da artmasını sağlamıştır. Bu limanlardan en faal olanı İskenderun limanıdır. İskenderun Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile " İşletme Hakkının Devri" yöntemi ile özelleştirme kapsamına alınmış olup, yapılan ihale sonucunda, 372.000.000.- ABD Doları bedelle ihale ile LİMAK şirketine 30.12.2011 tarihinde 36 yıl süreyle işletilmek üzere devredilmiştir.

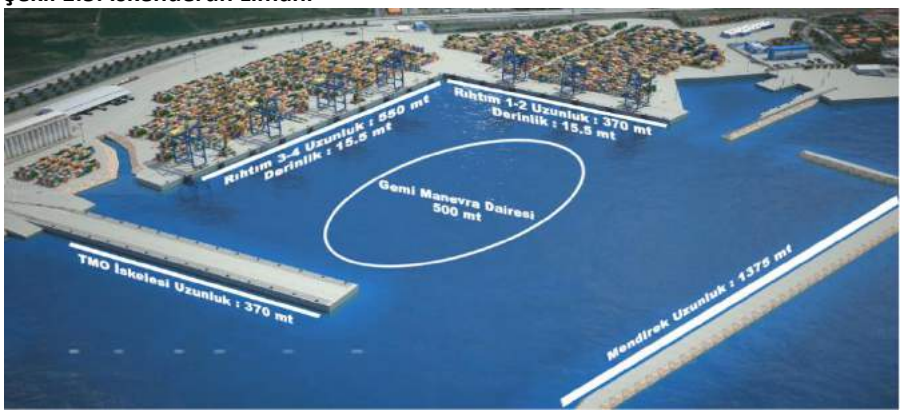
Tablo 1.2. İskenderun Limanı Teknik Özellikler

LİMAN TEKNİK ÖZELLİKLERİ	
Liman Sahası	1.000.000 m²
Rıhtım Sayısı	8 Adet
Konteyner Rıhtım Derinliği	15,5 metre
Genel Kargo Rıhtım Uzunluğu	732 metre
Konteyner Rıhtım Uzunluğu	920
Reefer Plug	600 adet
Konteyner Kapasitesi	1.000.000 TEU/Yıl
Dökme Yük Kapasitesi	2.500.000 Ton/Yıl
Genel Kargo Kapasitesi	600.000 Ton/Yıl
Ro-Ro Kapasitesi	120.000 Araç/ Yıl
Ro-Pax Kapasitesi	30.000 Tır/ Yıl

Kaynak: http://www.limakports.com.tr/tr/liman-ozellikleri/liman-teknik-ozellikleri

İskenderun Limakport limanında hayata yeni geçirilen sistemle gümrük idaresinin sistemleri ve liman işletmesinin sistemleri entegre edilerek gümrük denetimlerinin etkinliği artırılacak, limana gelen-giden konteynerlerin, liman içi hareketlerini de kapsamak üzere etkin bir şekilde izlenmesi ve sağlıklı istatistik üretilmesi mümkün hale gelecektir. Ayrıca gümrük idaresinin otomasyon sistemleriyle limanların otomasyon sistemlerinin entegre edilmesinin kontrol açısından limana önemli bir çok katkıları olacaktır. (https://www.denizhaber.net/iskenderun-limakportta-takip-sistemi-uygulamasi-basladi-haber-83425.htm).

Şekil 1.5. İskenderun Limanı



Kaynak: http://www.limakports.com.tr/tr/liman-ozellikleri/liman-teknik-ozellikleri

Hatay'ın, İskenderun Limanının haricinde İsdemir Limanı, Advansa Sasa Polyester tesisleri, Asfalt İskelesi, Çekisan şamandırası, Gübretaş Sarıseki İskelesi, Orhan Ekinci İskelesi ve Yazıcı İskelesinin bulunması da taşımacılıkta stratejik bir konuma sahip olduğunun göstergesidir (Şit, 2018:49). 2018'in yılının ilk 6 aylık döneminde Liman Başkanlıkları bazında limanlara uğrayan gemi sayıları incelendiğinde Türkiye sıralamasında İskenderun 2,412 adet gemi ile 3. Sırada yer almaktadır. Türkiye'deki limanların tamamında 30.06.2018 tarihi itibari ile elleçlenen toplam yük miktarı 234,356,868 olarak hesaplanmıştır. Ülkemizde en fazla yük elleçlenen ilk 10 Liman Başkanlığı sıralamasında İskenderun Liman Başkanlığı 29,635,142 ton ile 2. Sırada yer almaktadır. Bu tutar ülke toplamında elleçlenen yükün %12,6'sını oluşturmaktadır. Limakport İskenderun Limanı Mersin'den Şırnak'a Malatya'dan Kilis'e kadar geniş bir bölgenin ihracatı açısından avantajlı bir liman haline gelmiştir. Ayrıca Ortadoğu'nun transit ticareti açısından büyük önem taşımaktadır (http://iskenderuntso.org.tr/ekonomi-raporu-2018.html).

Türkiye'nin gelecek planlarını incelediğimizde 2023 yılında 500 milyar dolarlık ihracat hedeflenmektedir. Bu tutar, 2017 yılı itibariyle ülkemiz tarafından yapılan 157 milyar dolarlık ihracat rakamının yaklaşık üç katı kadardır. Yani ülke olarak hedeflediğimiz ihracat rakamlarına ulaşabilmemiz için, bugünkünden çok daha büyük lojistik altyapıya ihtiyaç duyulacaktır İskenderun Körfez Bölgesi'ndeki aktif limanların ticari faaliyet gösteren depo büyüklüğü 120.000 metrekaredir. Mersin'de ise depolama alanları 1.400.000 metrekaredir. Hinterlant olarak İskenderun Limanı Mersin'e göre çok daha avantajlı lokasyonda bulunsa da, depolama alanında Mersin'in öne çıkması, Mersin Limanı'nın İskenderun Limanları'ndan daha fazla tercih edilmesine sebep olmaktadır. (www.iskenderuntso.com).

KAYNAKÇA

Durmaz, Ahmet, 2018. Tersanelerin Tedarikçileri İle İlişkilerinde Lojistik Performansının İlişki Memnuniyetine Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, Milli Savunma Üniversitesi, Barbaros Deniz Bilimleri Ve Mühendisliği Enstitüsü, Deniz Lojistik Yönetimi Ana Bilim Dalı.

Gönültaş, Hasan Cem, 2009, Türkiye'de Lojistik Sektörünün Bir Anket Çalışmasıyla Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Gülenç, İ.Figen ve Karagöz, Bihter, (2008). E-Lojistik Ve Türkiye'de E-Lojistik Uygulamaları, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 15(1): 73-91.

İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası, 2017 Ekonomi Raporu

Şit, Ahmet, 2018. Demir-Çelik Sektöründe Faaliyet Gösteren Ticari Ve İmalat Firmaların Finansal Performanslarının Değerlendirilmesi Ve İç Kontrol Sistemlerinin Finansal Performansa Etkisi: Hatay İli Örneği, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilimdalı, Malatya.

http://www.dogaka.gov.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_526_KJ1E82ED_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf Erişim Tarihi: 08.05.2019

https://www.denizhaber.net/iskenderun-limakportta-takip-sistemi-uygulamasi-basladi-haber-83425.htm Erişim Tarihi: 08.05.2019

https://iskenderuntso.org.tr/wp-content/uploads/2018/10/hatay-ve-iskenderun-bilgilendirme-raporu.pdf Erişim Tarihi: 08.05.2019

http://www.hataydayatirim.com/sektorler.asp?HS=25&Sektorler=lojistik , Erişim Tarihi: 08.05.2019

TÜRKİYE- AFRİKA KALKINMA İŞBİRLİĞİ VE YARATTIĞI FIRSATLAR[152]

Prof. Dr. Enver ARPA
Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi
Doğu ve Afrika Araştırmaları Enstitüsü Müdürü
enverarpa@hotmail.com

Öz

Bu çalışmada Türkiye'nin Afrika Kıtasına yönelik kalkınma işbirliğinin Türkiye'nin Kıta ile olan ilişkilerinin gelişmesine sağladığı katkı ve bunun sonucunda bölgede Türk yatırımcısının lehine oluşan ortam ele alınmıştır. İncelemede Kıtanın mevcut gelişmişlik düzeyi üzerinde durulmuş ve sahip olduğu potansiyelle geleceğin ticaret ve yatırım dünyasındaki muhtemel rolüne işaret edilmiştir. Türkiye'nin yakın zamanlarda Kıta ülkeleriyle geliştirdiği antiemperyalist ve dostane ilişkinin Afrika ülkelerinde Türkiye'ye bir sempati yarattığı, bunun Türk kurum ve kuruluşlarının Kıtaya yoğun bir ilgi duymasını beraberinde getirdiği üzerinde durulmuştur. İncelemede Kıtada açılan Büyükelçiliklerin yanısıra diğer kamu kurum ve kuruluşlarının, sivil toplum kuruluşlarının bu ülkelerle geliştirdikleri ilişki ağlarının Türk yatırımcısı için önemli bir fırsat yarattığı sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Afrika, İşbirliği, Fırsat

OPPORTUNİTİES FOR DEVELOPMENT COOPERATİON BETWEEN TURKEY AND AFRİCA

Abstract

This study assesses the impact of Turkey's development cooperation with Africa on its relations with the continent and, subsequently, on the creation of favorable conditions for Turkish investors. First, the assessment underlines the continent's current level of development and potential to take a role in future's commercial and investment world. Accordingly, this study stresses Turkey's recent anti-imperialist and friendly relations with the continent and the sympathy it created across African countries, and, in return, the significant interest it generated among Turkish institutions and organizations for the continent. This study concludes that the new Turkish embassies in the continent, as well as the networks of relations developed by other public institutions and civil society organizations have created an important opportunity for Turkish investors.

Keywords: Africa, cooperation, opportunity.

[152] Bu metin, güncel *Dış Politika Dergisi*'nin 2017 yılı 1. Sayısında yayımlanan "Türkiye-Afrika İşbirliği ve Yarattığı Fırsatlar" başlıklı makalemizden uyarlanarak hazırlanmıştır.

1. GİRİŞ

Afrika Kıtası, sahip olduğu tüketim potansiyeli, zengin yeraltı ve yerüstü kaynaklarıyla önümüzdeki dönemde dünyanın önemli pazarlarından ve yatırım bölgelerinden biri olmaya adaydır. Kıta'nın 1.250 milyon civarındaki nüfusunun 2030 yılında 1.600 milyona, 2050 yılında ise 2 milyara ulaşacağı öngörülmektedir. Sahip olduğu bu devasa nüfusuyla Kıta'nın gelecekte gözde pazarlardan biri olacağında şüphe yoktur. Dünya ticaretinin önemli bölümünü elinde bulunduran Batı dünyasının üretimde zirveye ulaştığı ancak ciddi bir pazar daralmasıyla yüzyüze bulunduğu bilinmektedir. Hemen tüm sektörlerde üretim konusunda henüz başlangıç düzeyinde bulunan Afrika ülkelerinin önümüzdeki dönemde pazar daralması yaşayan büyük ekonomilerin gözde hedeflerinden biri olacağında şüphe yoktur. Öte yandan 8 milyara yaklaşan nüfusuyla dünyanın ciddi bir gıda üretimi ihtiyacı içerisinde olduğu ifade edilmektedir. 30 milyon km^2'lik alanının yaklaşık yarısı tarıma elverişli arazilerden oluşan Afrika'nın bu ihtiyacı karşılamada önemli bir potansiyel oluşturduğu göz önünde bulundurulduğunda yatırımcıların yoğun bir şekilde bu bölgeye yöneleceğini söylemek zor olmayacaktır.

Nüfusun hızla yaşlanması ve üretim sektörlerinde istihdam edilmek üzere ihtiyaç duyulan genç nüfus ihtiyacı dünyanın karşı karşıya bulunduğu diğer bir sorundur. Afrika nüfusunun yaklaşık % 60'nın genç yaştaki insanlardan oluştuğu ifade edilmektedir. Kıta bu genç nüfusuyla işgücüne duyulan bu ihtiyacı giderme konusunda önemli aktörlerden biri olacaktır.

Afrika kıtası bu potansiyeli sayesinde şimdiden gelişmiş küresel ekonomilerin rekabet alanına dönüşmüş bulunmaktadır. Fransa, Çin, Amerika, İngiltere, Rusya, Hindistan, Türkiye ve Suudi Arabistan gibi küresel ve bölgesel aktörler Kıta'daki bu ticari pastadan pay almak ve pozisyonlarını güçlendirmek için başta kalkınma yardımları olmak üzere çeşitli girişimlerle ilişkilerini geliştirmeye çalışmaktadırlar.

Son yıllarda ekonomisinde kaydettiği gelişmeyle birlikte az gelişmiş ülkelere yaptığı kalkınma yardımlarıyla dikkat çeken Türkiye Cumhuriyeti, Kıta'da önemli aktörlerden biri haline gelmiş bulunmaktadır. Osmanlı İmparatorluğunun bölgedeki hâkimiyetini kaybetmesinin ve dağılmasının ardından Kıtayla ilişkileri önemli oranda zayıflayan Türkiye'nin 1990'lı yıllarda bu ilişkiyi yeniden canlandırmaya başladığı görülmektedir. 1998 yılında başlatılan "Afrika Açılımı" programıyla gelişmeye başlayan ilişkiler, 2005 yılının Afrika yılı ilan edilmesiyle birlikte sistematik bir ilişkiler ağına dönüşmüştür. Türkiye'nin çeşitli proje, program ve faaliyetlerle yürüttüğü bu süreç başarıyla sonuçlandırılarak 2010 yılında "Afrika Stratejik Belgesi"nin uygulanmasıyla birlikte ortaklık dönemine geçilmiştir. Kısa bir süre içerisinde büyük bir ilerleme kaydeden ikili ilişkilerde, ticaret hacminin önemli ölçüde yükselmesinden, siyasi diyalog mekanizmalarının geliştirilmesine, eğitim faaliyetlerinden ekonomik yatırımların başlatılmasına kadar pek çok alanda hızlı gelişmeler kaydedilmiştir.

Türkiye'nin kıtayla gelinen Ortaklık Dönemi'ndeki politikasının temel amacı da Kıta'da barış ve istikrarın sağlanması, Kıta ülkelerinin kalkınmalarına hibeler yoluyla destek sağlanması, yeniden yapılanma sürecindeki ülkelerin siyasi, ekonomik ve sosyal alanlarda desteklenmesi, sahip oldukları kalkınma dinamiklerinin harekete geçirilmesi ve karşılıklı ortaklık ve fayda anlayışına dayanmaktadır.

Biz bu konuşmamızda Türkiye'nin gelinen aşamada Afrika'ya yönelik bu politika ve faaliyetlerini ele alacak ve ortaklık düzeyine yükselmiş olan ikili ilişkilerin karşılıklı olarak doğurduğu fırsatlar üzerinde duracağız. Ancak bundan önce Kıta ülkelerinin mevcut kalkınmışlık düzeyini kısaca resmetmemizde fayda vardır.

2. AFRİKA KITASINDA KALKINMA YÖNÜNDEN MEVCUT DURUM

Eski dönemlerde Dünya'nın merkezi olarak kabul edilen ve günümüzde 54 ülkeyi üzerinde barındıran Afrika kıtası; 30.218.000 km^2'lik yüzölçümüyle Asya ve Amerika'nın ardından Dünya'nın üçüncü büyük kıtasıdır. Kuzey ile güney uçları arasındaki mesafe 8.025 km, doğu ile batı uçları arasındaki mesafe ise 7.416 km uzunluğundadır. 1 milyarı aşan nüfusu, genç insan sayısı, doğal kaynakları, münbit arazileri, doğal yaşam alanları, çevre çeşitliliği, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle oldukça önemli kalkınma imkan ve araçlarına sahip olmasına karşın kalkınmışlık düzeyi yönünden maalesef dünya ortalamasının oldukça gerisinde bulunmaktadır. Dünya gayrı safi hasıla ortalaması 72.496 ABD Doları iken (2014) Sahra Altı Afrika ülkelerinin ortalaması 1.290 Dolar olarak gerçekleşmiştir. Dünyadaki nüfusun % 10.7'si günde 1.90 ABD Dolarının altında bir gelirle yaşam sürerken bu bölgede yaşamakta olan nüfusun yaklaşık % 42.3'ü günde 1.90 Doların altında bir gelirle yaşam sürmektedir. (UN 2017:16) Dünya nüfusunun % 45'i en az bir sosyal güvenlik kurumundan yararlanıyorken sahra altı Afrika ülkelerindeki insanların % 13'ü ancak bu imkana sahiptir. (United Nations 2017:17)

Afrika kıtası dünya nüfusunun yaklaşık % 12'sini temsil etmesine karşın dünya Gayrı Safi Milli Hasılası'nın sadece % 1'ine, dünya ticaretinin ise % 2'sine sahiptir. (Kulaklıkaya 2008:20)

Kıta ülkeleri, maddi imkansızlıklar sebebiyle pek çok sorununa çözüm üretememektedir. Güvenlik sorunları, aşırı nüfus artışı, mali kaynakların yetersizliği ve etkin kullanılamaması, sağlık ve eğitim hizmetleri başta olmak üzere hemen tüm alanlarda ciddi aksamalara sebep olmaktadır. 1 milyar 256 milyon (2017) insanın yaşamakta olduğu Afrika'da (Orakçı 2017:4) temel gıda temini hâla en büyük sorun olarak durmaktadır. Temel ihtiyaç maddelerinin önemli bir bölümünü ithal etmek zorunda olan kıta ülkeleri döviz kaynaklarını önemli oranda ithalata ayırmaktadırlar ve bu da önemli miktarda dış ticaret açığına sebep olmaktadır.

1990'lı yıllardan sonra Afrika ekonomisi genel olarak bir büyüme trendine girmiş olsa da Kıta'nın sahip olduğu geniş potansiyel henüz refah düzeyini arzu edilen seviyeye çıkaramamıştır. Dünya Bankası 2014 verilerinden iktibas ettiğimiz aşağıdaki istatistiki bilgiler, Sahra Altı Afrika'sının gelişmişlik durumundaki acı tabloyu gözler önüne sermektedir.

	Dünya Ortalaması	**Afrika Ortalaması**
Nüfus (milyon)	7.043,9	911,5
Nüfus artış oranı	% 1,1	% 2,7
Kişi başına düşen yıllık ortalama gelir	10.178 ABD doları	1.350 ABD Doları
Ortalama yaşam süresi	71 yıl	56 yıl
İlköğretimi tamamlama oranı	% 91	% 69

HIV hastalarının oranı (15-49 yaş arası)	% 0,8	% 4,7
Düzenli su kaynağına ulaşabilen nüfus oranı	% 89	% 64
Düzenli sağlık hizmetine ulaşabilen nüfus oranı	% 64	% 30
Kişi başına enerji tüketimi (kg petrol eşdeğeri)	1.890	681
Kişi başına elektrik tüketimi (kw saat)	3.044	535
Gayrısafi hasıla (milyar ABD Doları)	72.496	1.290

(Kaynak: Dünya Bankası 2014 verileri)

Sınırlı da olsa üretime dayalı bir ekonomileri bulunan Mısır, Libya, Tunus, Cezayir ve Fas gibi Kuzey Afrika ülkeleri Sahra altı ülkelere oranla daha gelişmiş bulunmaktadırlar. Ancak Kıta'nın geneli dikkate alınarak yapılacak bir değerlendirmede son derece trajik oranlarla karşılaşılmaktadır. Afrika'da 1990 yılında 287,6 milyon insanın açlık sınırı altında yaşadığı bu sayının 2013 yılında 401 milyona yükseldiği ifade edilmektedir. Bu rakam, 2013 yılında dünyada açlık sınırı altında yaşayan insanların % 52'sinin Sahra-altı Afrika'da yaşadığını göstermektedir. Sahra-altı Afrika'da yoksulluğun gerileyeceği tahmin edilse de bölgenin bazı karakteristik özellikleri geçmişte olduğu gibi gelecekte de yoksulluğun azalmasına engel teşkil etmektedir. (IHH İnsamer 2018)

3. TÜRKİYE AFRİKA İLİŞKİLERİNE KISA BİR BAKIŞ

Türklerin, tarihte Tolunoğulları, İhşitler, Eyyubiler ve Memlukler gibi Türklerin yönetiminde yer aldığı ülkeler aracılığıyla Kuzey Afrika, Kızıldeniz ve Büyük Sahra çevresi ile ilişkiler geliştirdikleri bilinmektedir. Osmanlı İmparatorluğunun Afrika Kıtası'yla ilişkisi ise Memluklar'ın nüfuzunu kaybetmesiyle başlamıştır. Osmanlı devleti döneminde gerek hakimiyet sağlanan ülkelerin halklarıyla ve gerekse diğer Kıta ülkeleriyle ilişkiler -inişli çıkışlı dönemler yaşanmış olsa da- genellikle iyi bir düzeyde seyretmiştir. Ancak Osmanlının bölgede etkinliğini yitirmesi ve geçen yüzyılın başında dağılmasıyla birlikte Kıta'yla ilişkiler alt seviyeye düşmüştür. Türkiye, İkinci Dünya Savaşından sonra Kıta'da başlayan bağımsızlık sürecini desteklemiş ve 10 ülkede Büyükelçilik açmış olsa da ilişkiler arzu edilen düzeyde geliştirilememiştir.

Türkiye'nin 1998 yılında Afrika Eylem Planı'nı ortaya koymasıyla birlikte Afrika'ya yönelik ilgi artmıştır. Kamu kurum ve kuruluşları, ilişkilerin geliştirilmesi için çeşitli tedbirler almaya başlamıştır. Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2003 yılında "Afrika Ülkeleriyle Ekonomik İlişkilerin Geliştirilmesi Stratejisi" belgesini hazırlamış ve ticaret hacmimizin arttırılması için çeşitli teşvikler uygulanmaya konulmuştur.

Hükümet, ilişkilerin daha da ileriye taşınması için 2005 yılını "Afrika Yılı" ilan etmiş, yeni Büyükelçilikler açmaya başlamıştır. 2008 yılında "Türkiye-Afrika İşbirliği Zirvesi" düzenlenerek ilişkilere ivme kazandırılmıştır. 2010 yılında "Afrika Strateji Belgesi" uygulamaya konularak, ilişkilerde "Türkiye-Afrika Ortaklığı" olarak tanımlanabilecek döneme geçilmiştir.

İlişkilerin kurumsal bir özellik arzetmeye başladığı bu son dönemde Türkiye ile Kıta ülkeleri arasında çeşitli zirveler düzenlenmiştir. Bu zirvelerde ortaya konulan belgelerle Türkiye Afrika ilişkileri sürdürülebilir bir yapıya kavuşturulmuştur. Bu süreçle birlikte karşılıklı olarak açılan büyükelçiliklerle diplomatik temsilciliklerin

sayısı hızla artmıştır. 2009 yılında 7'si Sahraaltı ülkelerde olmak üzere Kıta'da toplam 12 Büyükelçiliğimiz bulunmaktayken yeni açılan elçiliklerle bugün bu sayı 39'a yükselmiştir. 2009 yılında Tanzanya ve Fildişi Sahili'nde, 2010 yılında Kamerun, Gana, Mali, Uganda, Angola ve Madagaskar'da, 2011 yılında Zambiya, Mozambik, Moritanya, Zimbabve, Güney Sudan, Somali ve Gambiya'da, 2012 yılında Nijer, Namibya, Burkina Faso ve Gabon'da, 2013 yılında Çad, Gine, Eritre ve Cibuti'de Büyükelçiliklerimiz açılmıştır. 2014 yılında ise Kongo Cumhuriyeti, Ruanda, Botsvana ve Benin'de Büyükelçiliklerimiz faaliyetlerine başlamışlardır. (T.C. Dışişleri Bakanlığı 2019)

Afrika'daki Büyükelçiliklerimizden 26'sında Ticaret Müşavirliğimiz de bulunmaktadır. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı (TİKA) 21 ofisi ile Afrika genelinde faaliyet göstermektedir. Yunus Emre Enstitüsü; Cezayir, Fas, Güney Afrika, Mısır ve Sudan'da açtığı Yunus Emre Türk Kültür Merkezleri (YETKM) ile faaliyet göstermektedir. YETKM'nin önümüzdeki dönemde Cibuti, Gambiya ve Nijer'de merkezler açması öngörülmektedir. Anadolu Ajansı (AA) Sahra Altı Afrika'daki ilk temsilciliğini 2014'te Addis Ababa'da açmıştır. AA ayrıca Batı Afrika ülkelerinden haber geçen muhabirleri sayesinde Afrika ile ilgili konularda İngilizce ve Arapçanın yanısıra Fransızca da haberler yayınlamaya başlamıştır. (T.C. Dışişleri Bakanlığı 2019)

Afrika ülkeleri de Türkiye'nin bu politikasına karşılık vererek Ankara'da peşpeşe büyükelçilikler açmaya başlamışlardır. 2008 yılının başında 5'i Sahraaltı ülkesi olmak üzere 10 Kıta ülkesinin Ankara'da Büyükelçiliği mevcutken, bu sayı 2008 yılında Somali, 2010 yılında Gambiya ve Moritanya, 2011 yılında Uganda ve Kongo Demokratik Cumhuriyeti, 2012 yılında Angola, Kenya, Cibuti, Nijer, Güney Sudan ve Gana, 2013 yılında Ruanda, Gine, Kongo, Benin, Fildişi Sahili, 2014 yılında ise Zambiya, Burkina Faso, Mali ve Burundi Büyükelçiliklerinin açılmasıyla 32'ye yükselmiştir. (T.C. Dışişleri Bakanlığı 2019)

Kıta ülkelerinde Büyükelçiliklerimizin açılmasına ilaveten bu ülkelerle ticari ve ekonomik işbirliği (TEİA), yatırımların karşılıklı teşviki ve korunması (YTKT), çifte vergilendirmenin önlenmesi (ÇVÖ), askeri, eğitim ve kültür alanlarında işbirliği anlaşmaları başta olmak üzere ikili işbirliğinin ahdi altyapısının tamamlanmasına yönelik çalışmalar da sürdürülmektedir. Halihazırda, 38 Afrika ülkesiyle TEİA imzalanmış ve karma ekonomik komisyonu oluşturulmuştur. 17 ülkeyle YTKT, 1 ülkeyle serbest ticaret anlaşması, 8 ülkeyle ÇVÖ anlaşması yapılmıştır. DEİK bünyesinde 19 SAA ülkesiyle İş Konseyi kurulmuştur. (T.C. Dışişleri Bakanlığı 2019)

Türkiye, bir yandan Kıta ülkeleriyle ikili ilişkilerini geliştirmeye çalışırken öbür yandan Afrika Birliği, Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS), Hükümetlerarası Kalkınma Otoritesi (IGAD), Doğu Afrika Topluluğu (EAC), Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı (COMESA), Orta Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECCAS), Afrika Kalkınma Bankası (AfKB), Afrika Kalkınma Fonu gibi bölge kuruluşlarıyla da ilişkilerini geliştirmeye çalışmaktadır.

Kıtayla ilişkilerde yaşanan bu gelişmeler, üst düzey ziyaretlerde ve siyasi temaslarda da bir yoğunluğa yol açmıştır. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan çoğu son dönemlerde olmak üzere şimdiye kadar 30 Afrika ülkesine seyahatte bulunmuştur. Pek çok Afrika ülkesinden ülkemize Cumhurbaşkanı, başbakan ve bakan düzeyinde yoğun ziyaretler yaşanmaktadır. 28 Ağustos 2014 tarihinde ülkemizde gerçekleştirilen Cumhurbaşkanlığı devir teslim törenine Sahra altından 25 ülke Cumhurbaşkanı, Başbakan veya bakan düzeyinde katılım sağlamıştır. Tüm bu

ziyaretlerde ikili ilişkiler kapsamlı olarak değerlendirilmekte, geleceğe yönelik planlamalar yapılarak ilişkiler sağlam bir zemine oturtulmaya çalışılmaktadır.

4. TÜRKİYE'NİN AFRİKA'YA YÖNELİK KALKINMA YARDIMI FAALİYETLERİ

Kıtayla ilişkilerde yaşanan bu hareketlilik Türkiye'nin Kıta'ya yönelik kalkınma işbirliğinde de bariz bir şekilde mülahaza edilmektedir. Türkiye'nin kalkınma yardımlarını koordine etmekle görevli olan Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı (TİKA), bu politikaya paralel olarak kendi sorumluluk alanı ile ilgili çalışmalara başlamıştır. 2005 yılında Etiyopya'nın başkenti Addis Ababa'da ilk çalışma ofisini açarak Afrika'daki faaliyetlerine başlayan TİKA, 2006 yılında Hartum (Sudan) ve 2007 yılında Dakar'da (Senegal) ofisler açmıştır. Ardından Libya, Somali, Mısır, Tunus, Nijer, Kenya, Kamerun, Namibya, Cezayir, Cibuti, Çad, Gine, Tanzanya, Güney Sudan, Komorlar Birliği, Mozambik, Nijerya ve Uganda'da ofis açılmıştır. TİKA, ofisi bulunmayan ülkelerde ise Büyükelçilikler ve Dışişleri Bakanlığı ile STK'lar aracılığıyla faaliyetler yürütmektedir. TİKA'nın halihazırda hemen tüm Afrika ülkeleriyle işbirliği imkanı bulduğu ve ortak projeler yürüttüğü zaman zaman yetkililer tarafından ifade edilmektedir.

TİKA, Kıta'ya yönelik kalkınma işbirliği faaliyetlerinde, ihtisas alanlarına göre farklı kamu kurumlarıyla birlikte çalışmaktadır. İhtiyaca göre projelerin niteliğiyle uyumlu ihtisasa sahip Sivil Toplum Kuruluşlarıyla da işbirliği yapmaktadır. Genelkurmay Başkanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı, Toplu Konut İdaresi, Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı, Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş, Türk Kızılayı, Yükseköğretim Kredi ve Yurtlar Kurumu ve Yunus Emre Vakfı Türkiye adına uluslararası kalkınma işbirliği faaliyetlerinde yer alan kurumlardan bazılarıdır. (T.C. Kalkınma Bakanlığı 2015:XII)

Türkiye'nin Afrika'daki kalkınma işbirliği faaliyetlerinde Türk Sivil Toplum Kuruluşlarının katkısı her geçen gün artmaktadır. Türkiye Diyanet Vakfı, İnsan Hak ve Hürriyetleri (IHH), Yeryüzü Doktorları, Gönüllüler Deneği, Cansuyu Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği, İnsani Yardım Vakfı, Yardım Eli Derneği, RİDA Derneği, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, Beşir Derneği gibi dernek ve vakıflar kalkınma işbirliğinde öne çıkan STK'lara örnek olarak verebileceğimiz kuruluşlardır.

TİKA'nın, Afrika kıtasında henüz yeni bir aktör olmasına karşın oldukça yoğun faaliyetlerde bulunduğu, etkili proje ve programlar yürüttüğü gözlemlenmektedir. TİKA Ortadoğu ve Afrika Dairesinin sadece 2013 yılında bu bölgede 670 projeye imza attığı görülmektedir. (TİKA 2013) 2016 yılı bütçesinin % 44,51'nin Orta Doğu ve Afrika Dairesi'ne tahsis eden TİKA'nın (TİKA 2016) bölgede yürüttüğü proje ve faaliyetlerinin doğrudan Kıta'nın ihtiyaçlarını gidermeye, halkın refah seviyesini yükseltmeye yönelik olduğunu söyleyebiliriz. Yürütülen bu projeler - özellikle tarım proje ve programları- Afrika'da önemli bir sorun olan açlık ve fakirlikle mücadele kapsamında oldukça dikkat çekicidir. Bu amaçla, tarım potansiyeli yüksek olan Sudan, Senegal, Somali, Benin, Kongo, Togo gibi ülkelerle ikili tarım projeleri uygulanmış; ilgili ülkelerden tarım uzmanları Türkiye'de eğitime alınmış veya Türk uzmanlarınca yerinde eğitimler verilmiştir.

Öte yandan, Devlet Su İşleri ve farklı sivil toplum kuruluşları aracılığıyla Afrika'da başta Sudan, Nijer, Mali, Somali, Senegal, Burkina Faso ve Etiyopya gibi ülkeler olmak üzere pek çok ülkede su kuyuları açmakta ve su hijyeni konusunda çeşitli projeler yürütmektedir.

Bazı kuzey Afrika ülkelerinde kurumsal kapasitelerin arttırılması, altyapının güçlendirilmesi, uzman eğitimi vb. projelerin uygulandığını da görüyoruz. Örneğin Arap Baharı diye isimlendirilen sürecin ardından Tunus, Mısır, Libya ve Yemen'e önemli miktarda makina ve ekipman desteği sağlandığı yıllık faaliyet raporlarında ifade edilmiştir.

Ortak kültürel mirasın korunması TİKA'nın önem verdiği hususlardan biri olmuştur. Sudan, Etiyopya, Cezayir, Tunus gibi ülkelerde çeşitli restorasyon projeleri yürütülmektedir.

5. 21. YÜZYILDA AFRİKA BİR FIRSATLAR DİYARI OLACAKTIR

Afrika Kıtası 21. Yüzyılda hem ekonomik hem de jeo-politik yönden ağırlığı giderek artan bir bölge olacaktır. Günümüzde 1 milyarı aşan nüfusuyla dünya nüfusunun % 15'ine ev sahipliği yapmakta olan Afrika'nın, 2030'da 1,6 milyarlık nüfusa, 2050 yılında ise 2 milyar nüfusa ulaşacağı öngörülmektedir. Bu nüfusun % 60'nın gençlerden oluşacağı varsayılmaktadır. Dünyadaki üretim ve sanayi sektörlerinin ihtiyaç duyacağı işgücü bu Kıta'da bulunacaktır.

Son 10 yılda dünyada en hızlı büyüyen 10 ülkeden 6'sı Afrika'da bulunmaktadır. Kıta'nın son yıllardaki genel büyüme oranı % 5'in üzerinde gerçekleşmektedir. Afrika Kalkınma Bankası verilerine göre 2010 yılında 1,667 dolar olan kişi başına gelirin 2060 yılında 5,600 dolara yükselmesi beklenmektedir.

Kıta'da kalkınma ve yatırımın önündeki en büyük engeli oluşturan demokrasi ve istikrar alanında da büyük gelişmeler kaydedilmeye başlamıştır. Soğuk savaş dönemlerinde demokrasiyi işleten ülke sayısı 5'i geçmezken bugün farklı yoğunluklarla da olsa Kıta ülkelerinin yaklaşık yarısı seçimle yönetimlerini belirlemektedir. Geçmiş dönemlerde her 10 yılda yaklaşık 20 darbe yaşanırken günümüzde bu sayı yarıya kadar inmiş bulunmaktadır. Demokrasileri geliştikçe Kıta ülkelerinin istikrarının sağlanması, barış ve huzurunun temin edilmesi, ekonomilerinin gelişmesi ve buna bağlı olarak yatırım imkânlarının artması beklenmektedir.

"Uluslararası Enerji Ajansı'nın (IEA) verilerine göre, 2030 yılına kadar küresel elektrik ihtiyacının karşılanması için her yıl 30 milyar Dolarlık altyapı yatırımına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu yatırımın yüzde 64'ünün ise Sahra Altı Afrika'ya (SAA) yapılması gerekmektedir. Tabiatıyla bu rakamlar SAA'da büyük bir enerji altyapısı açığı bulunduğunu göstermektedir. Öte yandan, SAA'da enerji sektörüne yapılan yatırımlarda artış olmasına rağmen, yatırımların büyük bir kısmı ihraç odaklı olarak gerçekleşmektedir. 2000 yılından bu yana yapılan yatırımların üçte ikisi ihraç edilecek enerji kaynaklarının gelişimine tahsis edilmiştir. Halen 600 milyon kişinin sürdürülebilir ve güvenilir enerjiye erişiminin olmadığı ve elektrik mevcut talebinin 2040'a kadar üç katına çıkmasının beklendiği SAA'da enerjiye erişimi artırmak için üretim kapasitesinin artırılması, iletim ve dağıtım ağının genişlemesine yönelik devasa yatırımların yapılması gerekmektedir." (T.C. Dışişleri Bakanlığı 2019)

Batılı ülkeler başta olmak üzere gelişmiş ülkeler, tüketimin zirvesine ulaşmış bulunmaktadırlar. Sıkı bir Pazar daralması yaşamakta olan kapitalist toplumlar, önümüzdeki dönemde ürettikleri ürünleri satmak için henüz üretim alanında başlangıç düzeyinde bulunan Afrika ülkelerine yöneleceklerdir. 2 milyara yaklaşacak olan insanıyla Afrika, geleceğin en önemli tüketim bölgesi olmaya adaydır.

Dünyada hammadde kaynakları hızla tükenirken Afrika henüz el değmemiş kaynaklara sahiptir. Gelişmiş ekonomilerin en çok ihtiyaç duyacağı hammadde konusunda Afrika bölgesi önümüzdeki dönemde önemli bir merkez konumuna yükselecektir.

Afrika kıtasının yer altı kaynakları yönünden de zengin olduğu bilinmektedir. Kıta ülkeleri bu kaynakların işletilmesi konusunda da yabancı yatırımcıya ihtiyaç duymaktadır. Dünyadaki cazip yatırım sektörlerinden bir olan madencilik alanındaki bu potansiyel, tüm küresel aktörlerin dikkatini celbetmeye yeterli gelmektedir.

Afrika, müteahhitlik hizmetleri sektöründe de gelecek vadeden bir bölgedir. Kıtanın ekonomilerinde gelişmeler yaşandıkça inşaat sektörü büyük fırsatlar yaratacaktır. Zira Kıta, imkan bulursa yollar, kamu binaları, eğitim mekanları, sanayi tesisleri gibi kamusal alanlarda ve konut alanında tamamen yeniden inşa edilme ihtiyacı içerisindedir. Bugüne kadar Afrika'da gerçekleştirilen inşaat projelerinin 55 milyar dolara ulaştığı ifade edilmektedir. Bu rakamın önümüzdeki dönemde hızla yükseleceği aşikardır.

Dünyadaki ekilebilir arazilerin ihtiyaç duyulan gıda üretimi için yetersiz kalmaya başladığı bilinmektedir. Önümüzdeki yüzyılda en kıymetli sektörlerden birinin tarım sektörü olacağı öngörülmektedir. Yeterli tarım arazisine sahip olmayan ülkelerin bu konuda bir arayış içerisinde oldukları bilinmektedir. Afrika kıtası devasa ekilebilir arazileriyle bu ülkeler için oldukça cazip bir bölge olacaktır.

Üretim sektörlerinde neredeyse sıfır düzeyinde bulunan ve kendi kaynakları ve kalifiye iş gücüyle bunu henüz sağlayamayan Kıta ülkeleri bunu gerçekleştirmek için yabancı yatırımcıya ihtiyaç duymaktadır. Kıta, sahip olduğu bu saydığımız avantajlarından dolayı, şimdiden Çin, Hindistan, Amerika, Fransa, Rusya, İran ve Türkiye gibi küresel ve bölgesel aktörlerin rekabet alanına dönüşmüş bulunmaktadır. Afrika ülkelerine yönelik doğrudan yabancı yatırımlar son 10 yılda beş kat artmıştır. Kıtanın; geniş arazileri, zengin doğal kaynakları ve insan kapasitesi ile önümüzdeki dönemde daha da cazip hale gelmesi ve amansız bir rekabet ortamına dönüşmesi beklenmektedir.

6. KITA'YA YATIRIM YAPMAYI DÜŞÜNEN TÜRK YATIRIMCISININ SAHİP OLDUĞU AVANTAJLAR

Türkiye Cumhuriyeti, gerek geçmişten gelen güçlü tarihsel bağlarıyla ve gerekse son dönemlerde uyguladığı etkili dış politikasıyla, geliştirdiği güçlü ilişkileriyle Kıta'da en etkili aktörler arasına girmiş bulunmaktadır. 1998 yılında başlayan Afrika Açılımı'nın ardından gerek kamu kurumlarıyla ve gerekse sivil toplum kuruluşlarıyla Afrika Kıtasına yönelik farklı alanlarda yürüttüğü etkin proje ve programlarıyla, emperyalist heveslerden uzak insani amaçlı yardım çabalarıyla Kıta toplumları nezdinde büyük bir sempati yaratmış bulunmaktadır.

Sahip olduğumuz güçlü tarihi ve kültürel bağlarımız Kıta ile ilişkilerimizin güçlü olmasında önemli bir katkı sağlamaktadır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde hakimiyet sağlanan bölgelerdeki toplumlarla oluşturulan güçlü bağlar, Osmanlının sömürgeci anlayıştan uzak yaklaşım tarzı, Kıta nüfusunun yarısına yakınının inanç ve kültürüyle sağlanan yakınlık, Kıta insanı nezdinde Türkiye'ye duyulan sempatiyi zirveye taşımış bulunmaktadır. Bu sempati, daha rahat bir yatırım için önemli bir avantaj sağlamaktadır.

Türkiye, 2013 yılı itibariyle, Afrika Kalkınma Bankası'na üye olmuştur. Bu üyelikle birlikte, Türk firmalarının, Afrika Kalkınma Bankası, Afrika Kalkınma Fonu ve Nijerya Güven Fonu gibi kuruluşlar tarafından finanse edilecek projelerin ihalelerine katılmalarının önü açılmıştır.

Türk yatırımcısı, diğer ülkelerin yatırımcısına kıyasla iletişim, ulaşım, lojistik destek, manevi motivasyon vb. pek çok avantaja sahiptir. Yukarıda işaret ettiğimiz gibi ülkemizin Kıta'da 40 Büyükelçiliği, 26 Ticaret Müşavirliği, 10 Din İşleri Müşavirliği, Askeri ve Güvenlik Ataşelikleri, Turizm vb. müşavirlikleri bulunmaktadır. Kıta'da yatırım yapmayı düşünen Türk yatırımcısı tüm bu temsilciliklerimizden gereken desteği bulma imkanı bulacaktır. Yatırım yapmayı planladıkları ülkelerde karşılaşabilecekleri iletişim sorunlarının çözümünde Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı ofislerinden, Yunus Emre Kültür Merkezleri öğrenci ve öğretmenlerinden, Maarif Vakfı görevlilerinden gereken desteği alabileceklerdir.

Türk Hava Yolları, Kıta'ya ulaşımı kolaylaştırmak, işadamlarının karşılıklı olarak birbirleriyle buluşmalarını sağlamak ve halklar arasındaki ilişkileri güçlendirmek amacıyla Afrika'ya uçuşlarının sayısını her geçen gün arttırmaktadır. Türk Hava Yolları, hâlihazırda Afrika'da 36 ülkede 54 noktaya seferler düzenlemektedir.

Ülkemizin Afrika ülkelerine sağladığı eğitim desteği de Kıta'da yatırım için önemli avantajlar sağlamaktadır. Afrika'yla gerçekleşen bu işbirliği Kıta ile Türkiye arasındaki öğrenci hareketliliğine de yansımıştır. Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı'nın 2018 Türkiye Bursları bilgi notuna göre 2018 yılında Afrika'dan 53.562 öğrenci Türkiye burslarına başvurmuş ve bunlardan 4.402 öğrenciye burs sağlanmıştır. 2018 itibariyle toplam 16.398 Afrikalı öğrenci Türkiye'de öğrenim görmektedir. (Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı 2019:26-28) Dışişleri Bakanlığı Diplomasi Akademisi, Afrikalı diplomatlara çeşitli eğitimler vermektedir. "Uluslararası Genç Diplomatlar Eğitim Programı"na bugüne kadar Afrika ülkelerinden yaklaşık 200 diplomat katılmıştır. TİKA farklı sektörlerden pek çok Afrikalı uzmanı Türkiye'de branşlarına göre ilgili kurumlarda eğitime almaktadır. Türkiye'de bir programa katılan bu uzmanlar, Türkiye'ye bir sempati kazanarak ülkelerine dönmektedirler. Bunlar Türk yatırımcılarla karşılaştıklarında duydukları bu sempatiyle gereken kolaylığı sağlamaktadırlar.

Öte yandan Afrika'nın hemen her ülkesinde çeşitli faaliyetler yürütmekte olan Türk sivil toplum kuruluşlarıyla karşılaşmak mümkündür. Bu kuruluşlar bulundukları ülkelerin sosyo kültürel ve idari yapısını çok iyi bilmektedirler. Onların eleman istihdamı, ülkenin hassasiyetlerinin tespiti, siyasi ve kültürel yapısı hakkındaki tecrübe ve bilgilerinden yararlanmak mümkündür. Kendileriyle tecrübe paylaşımında bulunarak, ortak etkinliklerde yer alarak manevi motivasyon sağlamak, gurbetin zorluklarının üstesinden gelme imkanını yakalamak mümkün olabilecektir.

7. SONUÇ

Türkiye, tarihten gelen güçlü bağlarının yanısıra günümüzde de geliştirdiği insan odaklı, karşılıklı saygıya dayalı dostane ilişkileriyle Afrika ülkelerinde genel olarak saygıyla karşılanan bir ülke haline gelmiştir. Kıta ülkeleri, pek çok uluslararası meselede Türkiye'nin politikalarıyla örtüşen bir yaklaşıma sahiptir. Karşılıklı saygıya dayalı bu dostane ilişkiler karşılıklı misyonların açılmasını da beraberinde getirmiştir. Türkiye'nin hâlihazırda 40 Afrika ülkesinde büyükelçiliği bulunmaktadır. Pek çok

Afrika ülkesinde Ticaret Müşavirlikleri, elçilikler bünyesindeki diğer müşavirlikler, TİKA ofisleri, Yunus Emre Kültür Merkezleri, Maarif Vakfı okulları gibi kamu kurum ve kuruluşları açılmıştır. Tüm bu kurum ve kuruluşlar bulundukları ülkelerde görev alanlarıyla ilgili çok sayıda proje ve faaliyete imza atmaktadır. Türkiye'nin uluslararası yardım teşkilatı TİKA, Afrika'nın hemen her bölgesinde kalkınma projeleri yürütmektedir. Türkiye'nin Kıta ülkelerine sağladığı bu insani ve teknik yardım desteği Afrika halkı nezdinde büyük bir sempati yaratmıştır. Bu proje ve faaliyetler Türkiye'nin Kıta ile ilişkilerinin geliştirilmesinde de önemli katkılar sunmaktadır.

Yurt Dışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı her yıl binlerce Afrikalı öğrenciye burs imkanı sağlamaktadır. Pek çok Afrikalı uzman çeşitli kurumlar aracılığıyla Türkiye'de kapasite geliştirme eğitimlerine katılmaktadır. Maarif Vakfı okullarında binlerce Afrikalı öğrenci eğitimlerinin yanısıra Türkçe de öğrenmektedir. Tüm bunlar topluca göz önüne alındığında muazzam bir lojistik imkana işaret etmektedir.

Öte yandan Kıta ile ilişkilerde yaşanan bu gelişme pek çok Türk sivil toplum kuruluşunun da Afrika ülkelerine yönelmesine yol açmıştır. Hemen her Afrika ülkesinde bu kuruluşların ofisleriyle karşılaşmak mümkündür. Daha çok eğitim alanında faaliyetlerde bulunan bu kuruluşların bünyesinde pek çok Türk ve yabancı öğrenci eğitim görmektedir.

Bütün bu gelişmeler Türkiye ile Kıta arasında yoğun bir ilişki ağının oluşmasına yol açmıştır. Türk Hava Yolları halihazırda Kıta'da 54 noktaya uçuş yapmaktadır. İstanbul Havaalanı Afrika ile dünya arasında bir uçuş habına dönüşmüş bulunmaktadır. Tüm bunlar Afrika Kıtasında yatırım yapmak isteyen Türk yatırımcısı için önemli bir lojistik altyapısının varlığını göstermektedir. Türk yatırımcısı Kıta ülkelerinde yatırım yapma ve yatırımı sırasında karşılaşacağı sorunları çözme hususunda bu potansiyelden yararlanma imkanı bulabilecektir. Pek çok ülkenin yatırımcısı büyükelçiliğinin dışında başvurabileceği bir imkana sahip değilken Türk yatırımcısı hem Türkiye'nin genel olarak sahip olduğu avantajlardan yararlanma hem de bu kurum ve kuruluşlarının insan kaynaklarından destek alma imkanına sahiptir.

KAYNAKÇA

IHH İnsamer, (2018) "Küresel Adaletsizlik Dünya Yoksulluk ve Eşitsizlik Raporu 2018"

https://insamer.com/tr/kuresel-adaletsizlik-dunya-yoksulluk-ve-esitsizlik-raporu-2018_1682.html (27.03.2019)

Kulaklıkaya, Musa, (2008) "Kalkınma Yardımında Dünyadaki Son Trendler ve TİKA", *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi,* Yıl: 2008, sayı 31.

Orakçı, Serhat, (2017) *Afrika'nın Geleceği Bir Nüfus Analizi*, İstanbul: İHH İnsamer.

T.C. Dışişleri Bakanlığı, (2019) Türkiye Afrika İlişkileri Raporu, (http://www.mfa.gov.tr/turkiye-afrika-iliskileri.tr.mfa) (10.05.2019)

T.C. Kalkınma Bakanlığı, (2015) *Kalkınma İçin Uluslararası İşbirliği, Metotlar ve Yaklaşımlar*, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara 2015.

TİKA, (2013) *Faaliyet Raporu 2013,* Hazırlayan: TİKA SGDB, Ankara.

http://www.tika.gov.tr/upload/oldpublication/faaliyet-raporu-2013.pdf (10.04.2018)

TİKA, (2016) *2016 İdare Faaliyet Raporu*,

https://www.tika.gov.tr/upload/2017/03/2016%20IdareFaaliyetRaporu/%C4%B0dare%20Rapor_2016_WebFormati.pdf (10.02.2019)

United Nations, (2017) "The Sustainable Development Goals Report 2017"https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/TheSustainableDevelopmentGoalsReport2017.pdf (05.02.2019)

Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı, (2019) *Türkiye Bursları*, (Yayımlanmamış bilgi notu) Şubat 2019.

TÜRKİYE'NİN 2007-2018 YILLARI ARASINDAKİ LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ'NİN 2023 HEDEFLERİ DOĞRULTUSUNDA İNCELENMESİ

Yüksek Lisans Öğrencisi Erdal YALÇIN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
eryalcin044@gmail.com

Öz

Dünya'da ticaretin serbestleşmesi ve mesafe kavramının önemini yitirmesiyle beraber lojistik stratejik bir sektör olarak önemini arttırmıştır. Günümüz ticaret anlayışında lojistik harcamalar maliyet artırıcı faktör olmaktan çıkıp ürüne değer katan bir faktör haline gelmiştir. Yapılan çalışmada ilk olarak 2007 yılında, sonrasında 2010 yılından itibaren iki yılda bir olmak üzere Dünya Bankası Uluslararası Ticaret Birimi tarafında yayınlanan Lojistik Performans İndeksi, ülkemiz bazında lojistiğin durumu ve uluslararası alandaki konumu alt bileşenler dâhil olmak üzere irdelenmektedir. GSYİH'nin yaklaşık %14'üne sahip olan lojistik sektörü ülkemizin dünya ticaretinde rekabet avantajı sağlaması ve bunu sürdürmesi için hassasiyetle izlenmesi, desteklenmesi gereken bir sektördür. Ülkelerin sahip olduğu lojistik anlayış dış ticarete verdiği önemi gösteren etkenlerden biridir. 2023 hedefleri doğrultusunda ilerleyen Türkiye'nin bu hedeflere ulaşması için etkin bir lojistik altyapıya sahip olmak zorundadır.

Anahtar Kelimeler: *Türkiye, LPI, Lojistik.*

THE INVESTIGATION TARGETS 2023 LOGİSTİCS PERFORMANCE INDEX in 2007-2018 YEARS BETWEEN TURKEY'S DIRECTION

Abstract

As trade liberalization and the concept of distance have lost importance in the world, logistics has increased its importance as a strategic sector. In today's trade approach, logistics expenditures have become a factor that adds value to the product. In this investigation, the Logistics Performance Index published by the World Bank International Trade Unit in 2007 and then every two years from 2010 onwards, the status of logistics in our country and its position in the international field are examined including sub-components. The logistics sector, which has approximately 14% of GDP, is a sector that needs to be supported and monitored with the aim of ensuring and maintaining the competitive advantage of our country in the world trade. The logistical understanding of countries is one of the factors that gives importance to foreign trade. 2023 Turkey's progress towards your target must have an efficient logistics infrastructure to achieve these targets.

Keywords: *Turkey, LPI, Logistics*

GİRİŞ

Günümüz dünyasında firmaların çokluğu, ihtiyaç duyulan ürünlerin ikamesinin çok olması işletmelerin rekabet gücünü artırması gerçeğini doğurmuştur. Artık bir ürünün kalitesi ve kullanışlı olmasının yanında ürünün müşteriye istenilen yer ve zamanda ulaşmasında önem arz etmektedir. Ürün ne kadar kaliteli olursa olsun müşteri ürününe istediği zamanda sahip olmadığında hemen ikame ürüne yönelebilmektedir. İşletme sayısının artmasıyla birlikte müşteri istek ve ihtiyaçlarına verilen önem artış göstermiştir. Müşteri memnuniyetini sağlamak isteyen işletmeler '*lojistik'* kavramının da önemini anlamıştır.

Türkiye ekonomisinin gelişmesi ve büyümesiyle birlikte lojistik sektörüne verilen önem artmıştır. Türkiye'de lojistik yatırımlar geçmişe oranla artmasına karşın Lojistik Performans Endeksi'nde olması gereken sıralardan uzak kalmıştır. Türkiye, 2007-2018 yılları arasında her iki yılda bir olmak üzere Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi sıralamasında bazı dönemlerde yükselişte olmasına karşın 2014 yılından itibaren düşüş yaşamaktadır. En iyi sıralamasına 2012 yılında 27. olarak ulaşan Türkiye 2018 yayınlanan LPI raporunda 47.sırada kendisine yer bulmuştur.

Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi'ndeki sıralamasının incelendiği bu çalışmada ilk olarak lojistik kavramına değinilmiş olup, devamında Lojistik Performans Endeksi hakkında açıklayıcı bilgiler verilmektedir. Daha sonra Türkiye'nin 2007 yılından itibaren sıralamadaki konumu alt kriterler bazında da değerlendirilmeye tabii tutulmuştur. LPI en başarılı 10 ülke ile en başarısız 10 ülke belirtilip Türkiye'nin durumu ortaya konulmuştur. Son olarak sıralamadaki durumların sebeplerine yönelip çözüm önerileri ve lojistik alanda yapılan-yapılmakta olan yatırımları anlatılmaktadır. Lojistik performans endeksiyle alakalı *Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi, Lojistik Performans Endeksi Kapsamında Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin Lojistik Performanslarının Analizi, Lojistik Performans Endeksi ve Havayolu Kargo Taşımacılığı İlişkisi 2007-2016 Türkiye Örneği, Türkiye ve Avrasya Ekonomik Topluluğu Ülkelerinin LPI Karşılaştırılması ve Bazı Çıkarımlar, Yeni Bir Lojistik Performans Endeks Oluşturmak İçin Gerekli Olan Kriterlerin Belirlenmesi Üzerine Araştırma* adlı çalışmalar yapılmıştır.

1. LOJİSTİK KAVRAMI ve LOJİSTİĞE GENEL BAKIŞ

Lojistik ile ilgili literatür taraması yapıldığında farklı kaynaklarda değişik tanımlar bulunmaktadır. Lojistik kelimesi esas olarak Latin dilinden logic ve statistics kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir. Bu kelimeler Türkçe karşılık olarak "istatistiksel mantığı" ifade etmektedir (Karagöz, 2007:2). Lojistik kavramının doğuşu askeri alanda olmuş olsa da günümüzde askeri, sanayi, ticari bütün kuruluşları etkilemiş ve onlarla bütünleşmiş bir haldedir. Türk Dil Kurumu lojistiği askeri anlamda "geri hizmetler" olarak tanımlarken, TDK İktisat Terimleri Sözlüğü, 'mal ve

hizmetlerin sağlanmasına yönelik etkinliklerin yönetimi, örgütlenmesi ve planlanması bilimi' şeklinde tanımlanmaktadır. Dünyada geçerliliği kabul görmüş 15.000'den fazla üyesi ve merkezi ABD Chicago'da bulunan Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi'ne göre lojistik kavramı ise 'Müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir.' şeklinde açıklamıştır.

Dünya ekonomisinin küreselleşmesiyle birlikte sınırlar ortadan kalkmakta, tüketici ihtiyacını bulunduğu şehir veya ülkeden karşılamak mecburiyetinde kalmamakta dünyanın birçok noktasından karşılayabilmektedir. Bu durum işletmelerin rakiplerini artırmakta, küçük işletmelerin bile büyük rakipleri olmasına ve onlarla mücadele etmesine yol açmaktadır. İşletmelerin satış olanaklarının genişleyebilmesiyle birlikte üretim ve ticaret hacmi artmış bu durum beraberinde karmaşık süreçlerin oluşmasını getirmiştir. Bu karmaşık süreçlerin kötü yönetimi işletmelerin rekabet edebilme gücünü olumsuz etkilemekte ve müşteri kaybına yol açmaktadır. Artan ürün ve işletme sebebiyle müşterilerin kolayca ikame ürünlere yöneldiği günümüz ticaretinde işletmeler müşterilerini kaybetmemek için bu süreçleri etkin ve verimli şekilde yönetmek zorundadır. İşletmeler, rekabetin yüksek olduğu bu dönemde bazı faaliyetlerinden vazgeçmekte bu faaliyetleri zaman ve kalite açısından denetleyebilecekleri *lojistik* işletmelere bırakarak kendi alanlarında uzmanlaşmaya yönelmiştir. Lojistik işletmeler bu karmaşık süreçleri işletmelerin yapısına uygun bir şekilde çözerek çalıştıkları kurumların rekabet edebilme gücünü yükseltmiştir. Ayrıca işletmeler kendi bünyelerinde lojistik departmanlar kurarak bu faaliyetleri kendileri de yürütebilmektedir. Lojistik işletmeler sadece taşımacılık yapmakla kalmayıp müşteri hizmetleri, gümrükleme, envanter yönetimi, paketleme, elleçleme vs. birçok faaliyeti de birlikte yönetmektedir.

Ekonomisini büyütmek isteyen ülkeler bünyesinde barındırdıkları işletmelere kaliteli lojistik imkânlar sağlamak zorundadır. Düşük lojistik performans üretim maliyetlerini artırmakta ve ülkede bulunan işletmelerinin rekabet edebilme gücüne olumsuz etki yapmaktadır. Dış pazarlara açılmak isteyen uluslararası işletmeler ürünlerini pazara zamanında ve istenilen şekilde ulaştırma amacındadır. Ülkeler işletmelerine etkin teknolojik ve fiziksel altyapı olanaklarını sağlayarak onların yurtdışında güçlü bir şekilde mücadele etmelerine yardımcı olmak mecburiyetindedir.

2. Küresel Lojistik Performans Endeksi (LPI) Nedir?

Küresel ekonomide lojistik sektörünün önemi artmış, rekabet üst düzeye çıkmıştır. İşletmeler ve ülkeler lojistik performanslarının seviyesini görmek amacıyla lojistik performans ölçümünün gerekliliği ortaya çıkmıştır. Lojistik hizmetlerin kalitesinin değerlendirilmesi, kullanılan kaynakların verimlilik konusunda çıktıları, müşterilerin aldıkları hizmet konusundaki algıları ya da ürün veya hizmetin iletilme sürecinde yaşananlar vb. tüm süreç aşamalarında başarının tespiti olarak performans

ölçümü büyük öneme arz etmektedir (Baki ve Şimşek, 2004:15). Bu amaçla Dünya Bankası 2007 yılından itibaren Küresel Lojistik Performans Endeksi (LPI) adıyla lojistik performans ölçüm kriteri geliştirmiştir. Bu ölçümü uluslararası alanda faaliyette bulunan lojistik işletmelerinde çalışan 1000'e yakın profesyonel personelden elde ettiği veriler ışığında Temel Bileşenler Analizi kullanılarak 6 temel bileşen belirlenmiş ve Lojistik Performans Endeksi yayınlamaya başlamıştır. Sıralama en yüksek puan 5, en düşük puan 1 olacak şekilde yapılmaktadır. LPI ilk kez 2007 yılında yayınlanmış, daha sonra 2010 yılından itibaren her iki yılda bir olmak üzere yayınlanmaya devam etmiştir. Rapora ilk olarak 150 ülke dâhil edilmiş, bu sayı 2010-2012 yıllarında 155'e, 2014-2016-2018 yıllarında ise 160 ülkeye çıkmıştır. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nde aşağıdaki kriterleri göz önüne almaktadır:

- Gümrüklerdeki ve gümrükleme süreçlerindeki etkinlik ve verimlilik (Gümrük),
- Ticaret ve taşımacılıkla bağlantılı altyapının kalitesi (Altyapı),
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat yapabilmedeki kolaylık (Uluslararası sevkiyat),
- Lojistik hizmetlerindeki kalite ve yetkinlik (Lojistik yetkinlik),
- Sevkiyatların takibi ve izlenebilirliği (Takip ve izlenebilirlik),
- Sevkiyatların planlanan ve beklenen zamanda varış yerine ulaşabilmesi (Zamanlama).

Lojistik Performans Endeksi'nin ilk yayınlandığı yıl olan 2007 yılında yukarıdaki kriterlere ek olarak '*yurtiçi lojistik maliyetler*' başlıklı kriterde konulmuş ancak daha sonraki çalışmalarda bu kriterin değerlendirilmeye alınmasından vazgeçilmiştir. Lojistik performans endeksi raporunda ülkeler LPI puanlarının kümülatif dağılımlarına göre eşit sayıda ülke içeren beş gruba ayrılmıştır. Diğer bir gruplama ise ülkelerin elde ettiği LPI puanlarının dağılımına göre dört grup oluşturulmaktadır. Bunlar;

- LPI 1: Lojistikte kötü olan ülkeler,
- LPI 2: Lojistikte kısmen iyi performans gösteren ülkeler,
- LPI 3: Lojistikte istikrarlı performans gösteren ülkeler ve
- LPI 4: Lojistik dostu ülkelerdir.

LPI, ülkelerin lojistik performanslarını görmek ve karşılaştırma yapabilmek için en önemli gösterge olmaktadır. Ülkelerin yerel kaynaklarına nazaran LPI, bazı ülkelerde piyasa büyüklüğü, mevcut firma sayısı, istihdam ve lojistik sektöründeki gelir gibi verileri bulmak araştırmacılar için zor olması nedeniyle daha güvenilir olmaktadır (Çemberci, vd. 2015:368).

Temel Bileşenler Analizi (TBA) tekniği kullanılarak oluşturulan bu kriterler şu şekilde ağırlıklandırılmıştır;

- Gümrük 0,42,
- Altyapı 0,42,
- Uluslararası sevkiyat 0,37,
- Lojistik yetkinlik 0,42,
- Takip ve izlenebilirlik 0,41,
- Zamanlama 0, 40 (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015: 95).

Endeks yayınlanmaya başladığı ilk yıldan itibaren Singapur, Hollanda, Almanya, İsveç, Avusturya, Japonya ve İngiltere'den oluşan ülkeler her zaman ilk 10 ülke içerisinde yer almayı başarmışlardır. LPI raporunun ilk 10 sırasında Avrupa ülkeleri çoğunluktadır. ABD 2012, 2014 ve 2016 yıllarında ilk 10 ülke arasına girmeyi başarabilmiştir. Bu yıllarda 2012 ve 2014'te 9.sırada, 2016'da ise 10.sırada kendisine yer bulmuştur. Son 10 sırada yer alan ülkelere bakıldığında ekonomik hacmi düşük

ülkeler olduğu görülmektedir. Ayrıca bu grupta bulunan ülkeleri Suriye, Somali, Haiti gibi iç barışını sağlamayan, savaş durumunda olan ülkeler oluşturmaktadır.

Tablo 1: 2007 – 2018 Yılları Arasında İlk ve Son 10 Sıradaki Ülkeler LPI Ortalaması

	LPI 2007	LPI 2010	LPI 2012	LPI 2014	LPI 2016	LPI 2018
İlk 10 Sıra	4.06	4.01	4.01	3.99	4.13	4,03
Son 10 Sıra	1.84	2.06	2.00	2.06	1.91	2,07

Tablo 1'de yer alan ilk 10 sırada bulunmakta olan ülkelerin LPI ortalamaları incelendiğinde raporun ilk yayınladığı yıl olan 2007 yılında ortalama 4.06 değerindeyken bu değer 2016 yılında 4.13'e kadar yükselmiş ancak 2018 yılında 4,03'e düşmüştür. Son 10 sırada yer alan ülkelerin LPI ortalamalarına bakıldığında ise 2007 yılında 1.84 değerindeyken 2018 yılında 2,07'ye yükselmektedir. Geçen 10 yıllık süreçte ilk 10 sıradaki ülkelerin ortalamaları nispi oranda düşmüş, son 10 sıradaki ülkelerin ortalamaları ise yükseliş göstermektedir.

3. Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi'nin Değerlendirilmesi

Türkiye jeopolitik konumu, sahip olduğu genç ve dinamik nüfus yapısı, lojistik sektörüne verilen önem ve yapılan yatırımlar sayesinde dünyada önemli bir lojistik üs konuma gelecek potansiyele sahiptir. Türkiye'nin coğrafik konumu, Avrupa ülkelerine, Orta Doğu ülkelerine ve Türk Cumhuriyetlerine yakınlığı sağlamaktadır. Bu sebepten ötürü lojistik üs olma ihtimali yüksek olan ülkelerden biridir (Babacan, 2003: 12).1980 öncesi dış dünyaya kapalı olan Türkiye ekonomisi 24 Ocak 1980 kararları ile birlikte bu kapalılıktan kurtulmuş ve ihracata dayalı büyüme stratejileri geliştirmiştir. Bu durum sebebiyle dış ticaret artmış ve lojistik sektöründe önemli adımlar atılmasını sağlamıştır. Sağladığı gelişme sonrası kurumsal yapı ve alt yapıdaki eksikliklere karşın Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek düzeylere erişmiştir (Durusu, 2011:75).

Türkiye'de lojistik sektörü 1980-90'lı yıllarda kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanındaki yatırımlarla alt yapısını oluşturmuş, 1990'lı yıllarda daha ilerlemiş, 2000'li yıllarının başında ise uluslararası şirketlerle işbirliğine giden, kaliteyi artıran, dünya standartlarına ayak uyduran bir sektör haline gelmiştir (www.utikad.org.tr). Lojistik sektörü hem dünyada hem de Türkiye'de iyi büyüme rakamları yakalayarak gelişen önemli sektörlerden biri haline gelmiştir. Gayri safi yurtiçi hasılada lojistik sektörünün payı %10 ile %20 arasında değişmektedir (Ünalan ve Yapraklı, 2017:590). Dünya'nın en büyük 17.ekonomisi olan Türkiye bu başarıya zıt bir şekilde LPI sıralamasında istenilen bir konumda bulunmamaktadır. Türkiye'de lojistik sektörü 2000'li yıllarla birlikte ivme kazanmış ve bu alanda önemli yatırımlar gerçekleştirmeyi başarmıştır. Ancak 2018 yılında yayınlanan LPI raporu bu yatırımların yetersiz kaldığını göstermektedir.

2018 yılında Dünya Bankası tarafından açıklanan Lojistik Performans Endeksi raporuna göre Türkiye 3,15 puanla 47.sıradadır. Türkiye 2016 yılı raporuna göre puanı 3,42 puandan 3,15 puana, sıralaması ise 34. sıradan 47. sıraya düşerek kötü bir performans göstermiştir. Türkiye'nin hemen üstlerinde Hindistan, GKRY,

Endonezya; altında ise Romanya, Hırvatistan ve Fildişi Sahili adlı ülkeler bulunmaktadır. Türkiye'nin 2018 Lojistik Performans Endeksi'nde alt kriterler bazında puan ve sıralaması ise şu şekilde oldu:

- Gümrük kriterinde 2.71 puanla 58.
- Altyapı kriterinde 3.21 puanla 33.
- Uluslararası Sevkiyat kriterinde ise 3.06 puanla 53.
- Lojistik Yeterlilik kriterinde 3.05 puanla 51.
- Takip ve İzleme kriterinde 3.23 puanla 42.
- Zamanında Teslimat" da ise 3.63 puanla 44. sırada yer aldı.

2018 yılında en fazla düşüş yaşanan başlıklar ise 22 basamak düşüş ile "*Gümrük*", 18 basamak düşüş ile "*Rekabetçi Fiyatlar*" ve 15 basamak düşüş ile "*Lojistik Yeterlilik*" kriterleri oldu. Türkiye alt kriterlerde sıralama açısından en iyi performansını 3,21 puanla 33. olarak "*Altyapı*" kriterinde gerçekleştirmiştir. En yüksek puanı ise 3,63 puanla 44.sıradan olan "*Zamanında Teslimat*" kriterindedir. Türkiye bu derecesi ile 'lojistikte istikrarlı performans gösteren ülkeler' grubunda yer almaktadır.

Tablo 2. Türkiye'nin Yıllara Göre Lojistik Performans Endeksi ile Alt Bileşenlerinin Sıralama ve Puanları

Yıl		2018	2016	2014	2012	2010	2007
LPI Sıralama		47	34	30	27	39	34
LPI Puan		3,15	3,42	3,5	3,51	3,22	3,15
Gümrükler	Sıralama	58	36	34	32	46	33
	LPI Puan	2,71	3,18	3,23	3,16	2,82	3,00
Altyapı	Sıralama	33	31	27	25	39	39
	LPI Puan	3,21	3,49	3,53	3,62	3,08	2,94
Uluslararası Sevkiyat	Sıralama	53	35	48	30	44	41
	LPI Puan	3,06	3,41	3,18	3,38	3,15	3,07
Lojistik Yeterlilik	Sıralama	51	36	22	26	37	30
	LPI Puan	3,05	3,31	3,64	3,52	3,23	3,29
Takip Ve İzleme	Sıralama	42	43	19	29	56	34
	LPI Puan	3,23	3,39	3,77	3,54	3,09	3,27
Zamanında Teslimat	Sıralama	44	40	41	27	31	52
	LPI Puan	3,63	3,75	3,68	3,87	3,94	3,38

Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkelerin lojistik açısından belirlenen alanlarda performanslarını görmeleri ve diğer ülkeler ile rekabet

durumlarını kıyaslamalarını açısından önemli bir göstergedir. Tablo 2'de LPI'nin Türkiye'ye ait sonuçları, her alt bileşene ait LPI değerleri ve bu değerlerin ülke sıralamasındaki yeri verilmektedir. Tablo 2'ye göre Türkiye 2007 yılında 150 ülkenin arasından 3,15 puan ile 1 34. sırada yer almaktadır. 2018 yılında ise 2007 yılındaki 3,15 puanı ile 160 ülke arasından 47.sırada yer alarak en kötü performansını sergilemiştir. Geçen 10 yıllık süre zarfında Türkiye inişli ve çıkışlı bir grafik sergilemiştir. Bu süreçte sıralama ve puan olarak en iyi derecesini 2012 yılında gerçekleştirmiştir. 2012 yılında 3,51 LPI puanı ile 2010 yılındaki sırasından 12 basamak birden yükselerek 27. sıraya yükselmiştir.

3.1 Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi'nin Alt Bileşenler Açısından Değerlendirilmesi

3.1.1 Gümrükler

Tablo 3: 2007-2018 Yılları Arasındaki Gümrük Performansı

Yıl		2018	2016	2014	2012	2010	2007
Gümrükler	Sıralama	58	36	34	32	46	33
	LPI Puan	2,71	3,18	3,23	3,16	2,82	3,00

LPI alt bileşenlerinden ''Gümrükler'' boyutu 2007 yılında 3,00 puanla 33.sırada yer almıştır. 2010 yılında 2007 yılına göre Türkiye için nispi olumsuzluk göze çarpmaktadır. 2010 yılında endeks değeri 2,82 ve sıralamadaki yeri 46. olmuştur. 2012 yılında Türkiye'nin endeks değerinde artış olurken, dünya sıralamasındaki yeri de yükselmiştir (Puan: 3,16, Sıralama: 32). 2014 yılında ise bir önceki döneme göre puan açısından bir artış olmakta ancak dünya sıralamasındaki yeri açısından iki sıra gerileme söz konusudur (Puan: 3,23, Sıralama: 34). 2016 yılında 2014 yılına göre Türkiye için nispi düşüş eğilimi vardır (Puan: 3,18, Sıralama: 36). 2018 yılında ise ciddi bir puan ve sıralama düşüşü yaşanarak 3,18 puandan 2,71 puana düşülmüş, sıralama ise 36. sıradan 58. sıraya düşmüştür. Genel olarak son 10 yıllık dönemde Türkiye'nin bu alanda yapmış olduğu iyileştirmelerin diğer ülkeler ile kıyaslamada, sıralama bakımından yetersiz olduğunu göstermektedir. İhracat önemli noktası olan gümrüklerdeki aksaklıklar ve uzayan süreçler en başta zamanlamayı etkilemektedir. Bu durum ihracatıda zorlaştırarak ekonomik açıdan da sıkıntı arz etmektedir.

3.1.2. Altyapı

Tablo 4: 2007-2018 Yılları Arasındaki Altyapı Performansı

Yıl		2018	2016	2014	2012	2010	2007
Altyapı	Sıralama	33	31	27	25	39	39
	LPI Puan	3,21	3,49	3,53	3,62	3,08	2,94

LPI alt bileşenlerinden ‘‘Altyapı’’ bileşeni 2007-2018 yılları arasında incelendiğinde, 2010 yılında 2007 yılına göre Türkiye için puan bazında nispi artış söz konusudur. Türkiye’nin 2007 yılına ilişkin endeks değeri 2,94 ve dünya sıralamasındaki yeri 39. iken, 2010 yılında endeks değeri 3,08 ve sıralamadaki yeri yine 39. olmuştur. Endeks puanı yükselmesine rağmen sıralamanın değişmemesi rakip ülkelerin de yatırımlarının artmasından kaynaklanmaktadır. 2012 yılında Türkiye’nin endeks değerinde 3,62’ye, dünya sıralamasında ise 25.sıraya yükselerek 10 yıllık süreçteki en iyi derecesini elde etmiştir. 2014 yılında ise bir önceki döneme göre hem puan hem de sıralama açısından bir gerileme söz konusudur (Puan: 3,53, Sıralama: 27). 2016 yılında da düşüş eğilimi devam etmektedir (Puan: 3,49, Sıralama: 31). Bu düşüş eğilimi 2018 yılında da devam etmiş, bu yılda endeks değeri 3,21, sıralamada ise 33. olmuştur. Genel olarak son 10 yıllık dönem ‘‘Altyapı’’ alt bileşeni çerçevesinde incelendiğinde hem endeks değeri bakımından artış (2,94’ten 3,21’e) hem de dünya sıralamasındaki yeri bakımından ilerleme (39’dan 33’e) söz konusudur. Bu durum Türkiye’nin bu alanda yapmış olduğu iyileştirmelerin diğer alt bileşenler ile kıyaslamada, sıralama bakımından daha iyi olduğu bir göstergedir.

3.1.3 Uluslararas Sevkiyatlar

Tablo 5: 2007-2018 Yılları Arasındaki Uluslararası Sevkiyatlar Performansı

Yıl		2018	2016	2014	2012	2010	2007
Uluslararası Sevkiyat	Sıralama	53	35	48	30	44	41
	LPI Puan	3,06	3,41	3,18	3,38	3,15	3,07

Lojistik Performans Endeksi alt bileşenlerinden ‘‘*Uluslararası Sevkiyatlar*’’ bileşeni 2007-2018 yılları arasında incelendiğinde, 2007 ile 2012 yılları arasında Türkiye için nispi oranda bir artış söz konusudur. Türkiye’nin 2007 yılına ilişkin endeks değeri 3,07 ve dünya sıralamasındaki yeri 42. iken, 2012 yılında endeks değeri 3,38 ve sıralamadaki yeri 30. olmuş ve en iyi derecesine ulaşmıştır. 2014 yılında ise bir önceki döneme göre hem puan hem de sıralama açısından bir gerileme görülmektedir (Puan: 3,18, Sıralama: 48). 2016 yılında yeniden bir artış durumu söz konusudur (Puan: 3,41, Sıralama: 35). 2018 yılında ise önemli bir düşüş yaşanmış, endeks değeri 3,06’ya, sıralamada ise 53.lüğe düşülmüştür. Genel olarak son 10 yıllık dönem ‘‘*Uluslararası Sevkiyatlar*’’ alt bileşeni çerçevesinde incelendiğinde endeks değeri bakımından (3,07’den 3,06’a), dünya sıralamasındaki yeri bakımından ilerlemenin (41’den 53’e) doğru bir düşüş olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum yapılan yatırımların yetersiz olduğunu ve bu alanda ciddi bir çalışma yapılmasının gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

3.1.4 Lojistik Yeterlilik

Tablo 6: 2007-2018 Yılları Arasındaki Lojistik Yeterlilik Performansı

Yıl		2018	2016	2014	2012	2010	2007
Lojistik Yeterlilik	Sıralama	51	36	22	26	37	30
	LPI Puan	3,05	3,31	3,64	3,52	3,23	3,29

Lojistik Performans Endeksi alt bileşenlerinden ‘‘*Lojistik Kalite ve Yetkinlik*’’ bileşeni 2007-2018 yılları arasında incelendiğinde, 2007-2010 yılları arasında ile 2014-2016 yılları arasında Türkiye için nispi gerileme söz konusudur. 2010-2014 yılları arasında ise hem puan hem de dünya sıralamasındaki yeri bakımından artış olduğu görülmektedir. 2018 yılında ise 3,31 puandan 3,05’e, sıralamada ise 36.sıradan 51.sıraya düşmüştür.Genel olarak son 10 yıllık dönem ‘‘*Lojistik Kalite ve Yetkinlik*’’ alt bileşeni çerçevesinde incelendiğinde, endeks değeri bakımından 2016 yılına kadar küçük bir artış (3,29’dan 3,31’e) olurken; 2018 yılında 3,05’e, sıralamada ise 51.sıraya düşerek kötü bbir performans sergilemiştir.

3.1.5. Takip ve İzleme

Tablo 7: 2007-2018 Yılları Arasındaki Takip ve İzleme Performansı

Yıl		2018	2016	2014	2012	2010	2007
Takip ve İzleme	Sıralama	42	43	19	29	56	34
	LPI Puan	3,23	3,39	3,77	3,54	3,09	3,27

Lojistik Performans Endeksi alt bileşenlerinden ‘‘*Takip ve İzleme*’’ boyutu 2007-2018 yılları arasında incelendiğinde, 2007-2010 yılları ile 2014-2016 yılları arasında Türkiye’nin dünya sıralamasındaki yeri bakımından gerileme söz konusudur. 2010-2014 yılları arasında ise hem puan hem de dünya sıralamasındaki yeri bakımından artış olduğu görülmektedir. Bu bileşendeki en iyi derecesini diğer bileşenlere zıt olarak 2014 yılında 3,77 puan ve 19.sırayla gerçekleşmiştir. 2018 yılında ise bir önceki yıla göre bir basamaklık nispi bir düşüş göstermiştir. Son 10 yıllık dönem ‘‘Takip ve İzleme’’ alt bileşeni çerçevesinde incelendiğinde, endeks değeri bakımından küçük bir düşüş (3,27’den 3,23’e) olurken; dünya sıralamasındaki yer bakımından düşüş (34’den 42’ye) olduğu anlaşılmaktadır.

3.1.6 Zamanında Teslimat

Tablo 8: 2007-2018 Yılları Arasındaki Zamanında Teslimat Performansı

Yıl		2018	2016	2014	2012	2010	2007
Zamanında Teslimat	Sıralama	44	40	41	27	31	52
	LPI Puan	3,63	3,75	3,68	3,87	3,94	3,38

Lojistik Performans Endeksi alt bileşenlerinden ‘‘Zamanlama’’ bileşeni 2007-2018 yılları arasında incelendiğinde, 2007-2010 yılları arasında ile 2014-2016 yılları arasında hem sıralama hem de sıralama bakımından ilerleme söz konusudur. Endeks değeri olarak en iyi yıl 2010 (Puan: 3,94), dünya sıralamasındaki yeri bakımından en iyi yıl ise 2012 (Sıralama: 27) olarak görülmektedir. Genel olarak son 10 yıllık dönem ‘‘Zamanlama’’ alt bileşeni çerçevesinde incelendiğinde, hem endeks değeri bakımından (3,38’den 3,63’e) hem de dünya sıralamasındaki yer bakımından artışın (52’den 44’e) yaşandığı tek bileşendir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Yapılan çalışmada Dünya Bankası tarafından ilk olarak 2007 yılında, daha sonra 2010 yılından ititbaren her 2 yılda bir olmak üzere yayınlanan Lojistik Performans Endeksi raporları sonucunda dünyadaki lojistik sektörün durumu ve özellikle Türkiye’de yaşanan değişim alt bileşenler de dail omak üzere değerlendirilmeye alınmıştır. İlk 10 sırada yer alan ülkelerin 4,03, son 10 sırada yer alan ülkelerin ise 2,07 ortalamaya sahip olmaktadır. Gelir seviyelerinin yüksek olduğu ilk 10 ülke ile gelir seviyesinin düşük olduğu son 10 ülke arasındaki LPI ortalaması farkı yaklaşık olarak 2 katına varan önemli bir fark göze çarpmaktadır. Raporun yayınlanmaya başladığı 2007 yılından bu yana en başarılı ülke konumunda olan Almanya; her zaman ilk 5 ülke içerisinde yer almış ve 2010, 2014, 2016, 2018 yıllarında ise 1.sırada yer almaktadır. Almanya lojistik sektörün önemini öncesinden fark eden, stratejisini ona göre belirleyen, hedeflerini net koyan ve gerçekleştirmek için gereken bütün adımları atan ve bunun sonucunda dünya sıralamasında ilk sırada yer alan bir ülkedir (Koban ve Keser, 2010). Almanya sahip olduğu 4,13 ortalama ile bu alanda dünya ülkelerine örnek olma konumundadır. Türkiye rapor yayınlanmaya başladığı yıldan itibariyle 2007 yılında 34., 2010 yılında 39., 2012 yılında 27., 2014 yılında 30., 2016 yılında 34. ve 2018 yılında 47. sırada yer almaktadır. İnişli-çıkışlı bir görünüm sergileyen Türkiye bu alanda istikrarlı bir yükseliş sergileyememektedir. Yayınlanan son 3 raporda ve özellikle 2018 yılında ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Türkiye 3,32 ortalama ile ilk 10 ülke ortalamasının gerisinde kalmaktadır. Türkiye etkin lojistik çalışmalarla bu farkı kapatacak kapasiteye sahiptir. LPI’nin yayınlandığı 2007 yılından bu yana alt bileşenler bazında Türkiye;

- Gümrükleme alt bileşeninde 3,00 puan ve 33.sıradan, 2,71 puana 58.sıraya,

- Uluslararası sevkiyatlar alt bileşeninde 3,07 puanla 41.sıradan 3,06 puana ve 53.sıraya
- Lojistik yeterlilik alt bileşeninde 3,29 puanla 30.sıradan 3,05 puana 51.sıraya
- Takip ve izlemede alt bileşeninde 3,27 puanla 34.sıradan 3,23 puana 42.sıraya düşmüş;
- Altyapı alt bileşeninde 2,94 puanla 39.sıradan 3,21 puana ve 33.sıraya
- Zamanlama alt bileşeninde ise 3,38 puanla 52.sıradan 3,63 puana ve 44.sıraya yükselmiştir.

Türkiye 2018 yılında yayınlanan raporda 2016 yılına göre önemli bir düşüş yaşamıştır. Özellike; LPI sıralamasında 34.sıradan 47.sıraya , gümrüklemede 36.sıradan 58.sıraya, uuslararası sevkiyatlarda 35.sıradan 53.sıraya ve lojistik yeterlilikde ise 36.sıradan 51.sıraya gerilemiştir. Türkiye en iyi derecesini 2012 yılında elde etmiştir. 2012 yılında 3,51 endeks ortalamasıyla 27.sırada yer almıştır. Bu yıl alt bileşenler bazında;

- Gümrüklemede alt bileşeninde 3,16 puan ile 32.sırada
- Uluslararası sevkiyatlar alt bileşeninde 3,38 puanla 30.sırada
- Lojistik yeterlilik alt bileşeninde 3,52 puanla 26.sırada
- Takip ve izlemede alt bileşeninde 3,54 puanla 29.sırada
- Altyapı alt bileşeninde 3,62 puanla 25.sırada
- Zamanlama alt bileşeninde ise 3,87 puanla 27.sırada yer almaktadır.

Gümrükleme ve uluslararası sevkiyatlar alt bileşenlerinde en iyi sıralamasını 2012 yılında almış olsa da en yüksek endeks değerini başka yıllarda almıştır. Gümrüklemede en yüksek endeks değerini 3,24 ile 2014 yılında (34.sıra), uluslararası sevkiyatlarda ise 3,41 ile 2016 yılında (35.sıra) almıştır. Bu yıllarda en yüksek endeks değerleri alınmış olsa da diğer ülkelerin bu alanda yaptıkları yatırımlar sebebiyle sıralamada düşüş olmuştur. Ayrıca Türkiye lojistik yeterlilik ile takip ve izleme alt bileşenlerinde en iyi sıralama ve endeks değerini 2014 yılında almıştır. 2014 yılında lojistik yeterlilik alt bileşeninde 3,64 endeks değeri ile 22.sırada, takip ve izlemede ise 3,77 endeks değeri ile 19.sırada yer almaktadır. Türkiye en yüksek sıralamasını 2014 yılında 19.sıra ile takip ve izlemede almış, en yüksek endeks değerini ise 2010 yılında 3,94 puan ile zamanında teslimat alt bileşeninde almıştır. Türkiye 2007-2018 yılları arasında alt bileşenler bazında

- Gümrükte 3,01
- Altyapı alt bileşeninde 3,31
- Uluslararası sevkiyat alt bileşeninde 3,20
- Lojistik yetkinlik alt bileşeninde 3,34
- Takip ve izleme alt bileşeninde 3,38
- Zamanlama alt bileşeninde 3,70 ortalamalarına sahiptir.

Türkiye'nin lojistik performansı sahip olduğu jeopolitik konumu ve ekonomik yapısına ters düşmektedir. LPI 2018 ile Türkiye'nin gelişime açık yönleri bir

tarafa, belki de yeniden yapılandırılması gereken yapısal sorunlarının varlığı gün yüzüne çıkmış oldu. Lojistik performansın düşmesi ülkemizde lojistik maliyetlerin arttığını göstermektedir. Bu durum üretim maliyetlerinin ve beraberinde ürün satış fiyatlarının artmasına neden olmaktadır. Artan ürün fiyatları ürünlerin ulusal ve uluslararası alanda rekabet gücünün düşmesine sebep olmaktadır. 2023 hedefleri doğrultusunda 500 milyar dolar ihracat kapasitesine ulaşmaya çalışan Türkiye'nin bu hedefe ulaşabilmesi lojistik altyapısını geliştirmek için yatırımlar yapmak zorundadır.

Türkiye'nin kendi lojistik potansiyeli ile birlikte; Karadeniz Bölgesi ve Orta Asya olmak üzere adeta merkezinde olduğu bölgenin potansiyeli de dikkate alındığında, ayrıca Batı ile Doğu arasında değişen ticari dinamikler doğrultusunda yeniden canlanma yolunda olan tarihi İpek Yolu da lojistik pazarı potansiyeline ilave edildiğinde, bu potansiyelin büyüklüğü açıkça görülmektedir (Bayramoğlu, 2014: 138). Türkiye'nin lojistik alanında yaşadığı sıkıntılar sadece iç dinamikler ile açıklanamamaktadır. Avantajı olarak gördüğümüz jeopolitik konum beraberinde bazı dezavantajlar getirmektedir. Dünya'da iç savaşların, politik belirsizliklerin, terör olaylarının olduğu bölgelere yakınlığı Türkiye'nin lojistik üs olma hayalini sekteye uğramasına sebep olmaktadır. Mülteci krizi nedeniyle AB ülkelerine geçişlerin zorlaştırılması lojistik sektöründe maliyetleri ve taşıma sürelerini uzatmıştır. Ayrıca, döviz kurlarında yaşanan ani dalgalanmalar sektörü yükselişini sekteye uğratmaktadır.

Yurtdışında Türk taşımacılarına uygulanan haksız ve engelleyici kısıtlamalar ve pahalılaştırıcı uygulamalar Türkiye'nin lojistik performansını etkilemektedir. Gümrüklerdeki beklemeler, dış ticaret işlemlerindeki belge sayısı ve ücretlerindeki fazlalık, bürokrasinin yoğunluğu ve kurumlar arasındaki iletişim sorunları lojistik performansı düşüren sebepler olmaktadır.

Türkiye'nin yükselişi için öncelikli olarak lojistik ihtiyaçları doğru belirlenmeli, belirlenen ihtiyaçlara uygun stratejiler geliştirilmeli ve uygulanmalıdır. Lojistik yatırımların maliyetlerinin yüksekliği dolayısıyla kamu-özel işbirliğinde yatırımların gerçekleşmesi gerekmektedir. Yatırımları sekteye uğratacak kısıtlamalar ve maliyeti artıracak belge ücretlerinden kaçınılması gerekmektedir.

Ulaştırma açısından da bazı problemleri olan Türkiye'nin bu alanda en büyük sıkıntısını demiryolunda yaşamaktadır. Doğu-Batı ve kuzey-güney hattında kesintisiz demiryolu hattı bulunmamaktadır. Bu negatif durum Türkiye'nin transit taşımacılığı kaybetmesine ve rakiplerinin eline geçmesine sebebiyet vermektedir.

Türkiye bölgesel lojistik üs olma hayalini gerçekleştirmek için lojistik merkezlerinin sayısını arttırmalı ve işlem hacmini yükseltmelidir. Lojistik merkezlerin teknolojik altyapısını geliştirerek işlemleri organize ve hızlı bir şekilde gerçekleştirmek zorundadır. Avrupa Birliği ülkelerinde 1960'lı yıllardan itibaren sayıları hızla artan lojistik köyler ile ilgili çalışmalar, Türkiye'de 2006 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının aldığı karar ile başlamıştır. Günümüze kadar 20 lojistik köy projesi gündeme alınmıştır. Bunlardan 9 tanesi (Balıkesir, Denizli,

Eskişehir, İstanbul/Halkalı, İzmit, Samsun, Uşak, Kahramanmaraş, Erzurum) faaliyete geçmiştir. İnşaatı devam eden 5 lojistik köyün daha (Bilecik, Mersin, Konya, Kars, İzmir/Kemalpaşa) hizmete başlaması beklenmektedir. 7 merkezde ise (İstanbul, Kayseri, Sivas, Bitlis/Tatvan, Habur, Karaman, Mardin) proje ve ihale işlemleri devam etmektedir. Ayrıca son yıllarda Londra- Pekin şehirlerinin de dâhil edileceği hat boyunca eski İpek Yolunun tekrar canlandırılması ile ilgili çalışmalar yapılmakta olup, kültürler arası iletişimin revaçta olacağı yeni bir dönemin sayfası açılma safhasındadır. Bu durum gerçekleşirse Türkiye, bu koridor hattı üzerinde olduğundan önemi daha da artacaktır. Böyle bir ortamda Türkiye'nin bölgede "Lojistik Üs" açısından güçlenmesi için siyasi ve ekonomik istikrarını devam ettirmesi; bunu sağlayabilmek içinde güvenliğe her zamankinden daha fazla önem vermesi gerekmektedir(Karataş, 2017: 19-20). Türkiye 2023 hedefleri doğrultusunda 500 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirmeyi amaç edinmektedir. Bu hedeflere ulaşmak için sadece ürün meydana getirmek yetersiz kalmakta, bu ürünleri pazara ulaştıracak uygun lojistik altyapıya sahip olunmak zorundadır. Bunun hedef doğrultusunda Türkiye'nin lojistikte 2023 hedefleri aşağıda açıklanmaktadır;

- 36.500 km bölünmüş ve 8.000 km bölünmemiş otoyoldan oluşan toplam 70.000 km'lik kara yolu ağına sahip olmak
- 12.000 km'si hızlı tren hattından oluşan toplam 25.000 km'lik demir yolu ağına sahip olmak
- Yıllık taşınan yolcu sayısını 1 milyar kişiye; taşınan yük hacmini 125 milyon tona çıkarmak
- Konteyner elleçleme kapasitesini 8,4 milyon TEU'dan 32 milyon TEU'ya yükseltmek
- Deniz filosu taşıma kapasitesini 29,2 milyon DWT'den 50 milyon DWT'ye ulaştırmak
- Türkiye'yi çevreleyen üç denizden her birine bir liman inşa etmek

Türkiye'nin lojistik performansını geliştirmesi ve Lojistik Performans Endeksi'nde amaçladığı ilk 15 ülke arasına girebilmesi için öncelikle teknolojik altyapısını iyileştirmesi, inovatif bir üretim ve dış ticaret politikası izlemesi ve dünya pazarlarındaki payını artırması (milli gelirini ve ihracatını büyütmesi, ürün ve pazar çeşitlendirmesine gitmesi) gerekmektedir. Bununla birlikte, Türkiye'de lojistik sektöründeki kalifiye işgücü problemi çözülmeli, lojistik stratejik planı ve lojistik master planı ivedilikle hayata geçirilmeli, sektöre yönelik kurumsal ve yasal düzenlemeler gerçekleştirilmeli, lojistik köyler ve organize lojistik bölgeleri konusunda başlatılan çalışmalar tamamlanmalı ve yaygınlaştırılmalıdır. Ancak bu şekilde, Türkiye lojistik bir üs olarak 2023 hedeflerini gerçekleştirebilecektir(Erkan, 2014: 63).

Türkiye Lojistik Performans Endeksi bakımında en iyi sıralamayı 2012 yılında göstermiştir. Ancak 2012 yılından itibaren yaşanan katılım açısından kısıtlı sayıda da olsa sokak olayları, negatif politik olaylar sıcak paranın ve yatırımların ülkeden kaçmasına sebep oldu. Bu durum sabit yatırım maliyeti yüksek olan lojistik

yatırımların azalmasına veyahut ilerleyen dönemlere sarkması sonucunu beraberinde getirdi. Buradan hareketle lojistik yatırımların artmasının ekonomik açıdan uygun ortamın sağlanmasına bağlı olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Türkiye ticaret hacmini büyüterek ülkeye para akışını sağlamalı ve yapılacak yatırımları artırmalıdır. Katma değerli üretim artırılmalı, artan üretim yurtiçi ve yurtdışına pazarlanabilir olması gerekmektedir. Yükselen ticaret hacmi lojistik yatırımları artıracak, artan yatırımlar da lojistik faaliyetleri artırarak lojistik üs olmamızı sağlayacaktır. Lojistik alanda yatırımlar kamu-özel işbirliği ile gerçekleştirilerek daha çabuk ve hızlı bir şekilde gerçekleştirilecek ve bu alanda istenilen düzeye ulaşılacaktır.

KAYNAKÇA

Babacan, Muazzez, (2003), Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi Ve Rekabet Vizyonu, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Baki, Birdoğan, Şimşek, Barış (2004). Lojistik Faaliyetlere Göre Performans Ölçütlerinin Belirlenmesi. Yöneylem Araştırması/Endüstri Mühendisliği XXIV Ulusal Kongresi,

Bayraktutan, Yusuf, Özbilgin, Murat, (2015). Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri, Maliye Araştırmaları Dergisi, Kocaeli.

Bayramoğlu, Köksal, (2014). "Lojistik Sektörü Devlet Politikaları ile Desteklenmeli-Nilgün Keleş ile Röportaj", Ekovitrin, Ocak

Çemberci Murat, Civelek, Mustafa Emre, Canbolat, Neslihan, (2015). The Moderator Effect of Logistics Performance Index, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.

Durusu, Arzu (2011), Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Örnek Uygulamalarının İncelenmesi, İstanbul.

Erkan, Birol, (2014), Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü, 7 Aralık Üniversitesi, Kilis.

Karagöz, İsmet Bihter, (2007), E -Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli.

Karataş, İbrahim Atilla, (2017), Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi, İnönü Üniversitesi Akademik Yaklaşımlar Dergisi, Malatya.

Koban, Emine, Keser, Hilal, (2010), Dış Ticarette Lojistik, Ekin Yayınevi, İstanbul

tdkterim.gov.tr

Tuğrul, Bayat, Şuayip Özdemir, (2016), Yeni Bir Lojistik Performans Endeks Oluşturmak İçin Gerekli Olan Kriterlerin Belirlenmesi Üzerine Araştırma, Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Mersin.

Ünalan, Musa, Yapraklı, Tevfik Şükrü, (2017), Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performans Analizi, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Erzurum.

www.utikad.org.tr

YEREL FESTİVALLERİN ŞEHİR MARKALAŞMASINDAKİ ETKİLERİ: ULUSLARARASI KONYA MİSTİK MÜZİK FESTİVALİ ÖRNEĞİ

Prof. Dr. Ahmet BÜYÜKŞALVARCI
Necmettin Erbakan Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü
abuyuksalvarci@erbakan.edu.tr

Eylül ARSLAN
Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Ana Bilim Dalı
eylulguclu131@gmail.com

Öz

Bir destinasyonun marka olmasında çeşitli somut ve soyut değerlerin katkısı vardır. Bunlar doğal güzellikler veya insan yapısı somut varlıklar olabileceği gibi o destinasyonun kültürel ve sosyal değerleri gibi soyut varlıkları da olabilir. Festivaller düzenlendikleri destinasyonların marka değerini artırma etkisi olan soyut değerlerdir. Turizm açısından bakıldığında bir turist gittiği destinasyondan en yüksek verimi almak ister. Beklentisi karşılanan turist zihninde destinasyonla ilgili olumlu bir imaj oluşturacak ve o destinasyonu tekrar ziyaret etmek isteyeceği gibi çevresine de önerecektir. Nihayetinde destinasyon zamanla marka olarak algılanacaktır. Bu çalışmada bir destinasyon olarak Konya'nın markalaşmasında 2004 yılından beri her yıl düzenli olarak organize edilen ve en son 15.'si gerçekleştirilen Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali kavramsal olarak incelenmiştir. Çalışmada ikincil veri kaynaklarından yararlanılarak festivalin Konya turizmine etkileri analiz edilmiş ve Konya'nın markalaşmasına katkı sağlaması umulan bazı önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: *Festival, Marka, Konya.*

EFFECTS OF LOCAL FESTIVALS ON CITY BRANDING: INTERNATIONAL KONYA MYSTIC MUSIC FESTIVAL EXAMPLE

Abstract

Various tangible and intangible values contribute to a destination to become a brand. These can be natural beauties or man-made artefacts and may be intangible assets such as the cultural and social values of the destination. Festivals are intangible values that have the effect of increasing the brand value of the destinations they are organized. From a tourism perspective, tourists want to get the highest yield from the destination where to go. In the mind of a tourist, whose expectation is met, he/she will create a positive image of the destination and will want to visit the destination again also will recommend the destination to people around. In the end, the destination will be perceived as a brand in time. In this study, the International Konya Mystic Music Festival, which has been organized regularly every year since 2004 and which is the last 15th has been studied conceptually.

Keywords: *Festival, Brand, Konya.*

1. GİRİŞ

Dünyanın neredeyse her yerinde şehirlerin ve destinasyonların markalaşma yarışında oldukları görülmektedir. Şehirler markalaşmanın getirdiği çeşitli avantajlardan yararlanmak arzusundadır. Bu faydalar ekonomik, sosyal, politik veya teknolojik olabilmektedir. Marka olan bir şehir; popülerliği, bilinirliği sayesinde daha fazla yatırım çekebilmekte, daha farklı sosyal kitleler tarafından ziyaret edilebilmekte, iyi biliniyor olması ve bazı alanlarda ön plana çıkması politik olarak öncelik elde etmesine, uluslararası politik çevrede sempatiyle karşılanabilmesine ve teknolojik ve bilimsel alanlarda tercih edilebilmesine ayrıca daha birçok olumlu avantaja sahip olmasına olanak vermektedir.

Marka olmak şehirlerin göz önünde olmalarını sağlar. Bir diğer varsayım ise çokça göz önünde olması, olumlu anlamda adından söz ettiriyor olması bir şehrin marka olmasına katkı sağlar. Marka şehirlerin basında ve sosyal medyada ön planda olmaları diğer şehirlerle rekabete girdikleri her türlü alanda üstünlük sağladığı için önemlidir. Şehirlerin adlarından söz ettirmeleri; doğal ve tarihi güzelliklerinin olması, ekonomik potansiyelleri ve şehirde gerçekleşen her türlü etkinliğin nitelik ve niceliği ile doğru orantılıdır.

Bu çalışmada Konya ilinde 2004 yılından bu yana düzenlenen Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali hakkında bilgi verilerek şehir markalaşmasına sağladığı katkılar tartışılmış ve festivalin geliştirilerek Konya'nın markalaşmasına daha fazla katkı sağlaması adına önerilerde bulunulmuştur.

1.1. FESTİVALLER VE ŞEHİR MARKALAŞMASI

Tarihi çok eskilere dayanan festivallerin ilk ne zaman ve nerede çıktığı bilinmese de insanoğlunun toplu yaşamaya başladığı dönemlere kadar uzanır. İnsanların bir araya gelerek hasatlarını ya da avlarını kutlamalarını, kimi önemli tarih ve şahsiyetleri anarak çeşitli konularda gurur yaşamlarını, kültürlerini sürdürmelerini en önemlisi de streslerini atarak eğlenmelerini sağlayan önemli bir aktivite çeşididir (Emeksiz, 2013:10). Başlarda toplumda kendiliğinden ortaya çıksa da artık kurumsallaşarak, kamu ya da özel sektör kanalıyla çok önceden organize edilir olmuşlardır. Bu açıdan festivalleri, nitelikleri bir program dahilinde önceden belirtilmiş, özel bir öneme sahip sanat, kültür, bilim vb. gibi belirli bir konuya yönelik düzenlenen, bir defaya mahsus veya belirli aralıklarla organize edilen etkinlikler bütünü şeklinde tanımlamak uygun olacaktır (Bilgili vd., 2012: 118).

Turizmin küresel anlamda yükselişinin gerçekleştiği 1950'li yıllar etkinlik turizminin, dolayısıyla festivallerin de öneminin kavranmaya başladığı yıllardır. Turistler seyahat ettikleri destinasyonlarla ilgili satın alma kararı verirken mümkün oldukça çok fayda elde etmek isterler. Bu fayda sadece bedensel değil bilişsel olarak da olabilmektedir. Bunu bilincinde olan şehirler ve destinasyonlar festivallerden bu konuda yararlanmaktadırlar. Gerçekleştirilen festivallerin doğrudan ekonomik katkılarının yanında tanıtım ve pazarlama aracı görevini üstlenmesi de çok önemlidir.

festivaller sayesinde kültürel unsurlar başta olmak üzere destinasyonun sahip olduğu tüm çekicilikler ziyaretçilere aktarılmaktadır (Şengül ve Genç, 2016:81).

Etkinliklerin turizm ve destinasyon üzerinde etkilerini Karagöz (2006: 7) aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

- Turizm sezonunu uzatmak,
- Turizmi çeşitlendirmek,
- Turizm talebinin ülke içindeki farklı destinasyonlar arasında eşit dağılımını sağlamak,
- Bölgelere yeni gelir kaynakları yaratmak,
- Destinasyonların çekiciliğini ve farkındalığını arttırmak,
- Yeni alt yapı ve hizmetlerin oluşturulması ya da mevcut hizmetlerin ve alt yapının geliştirilmesi için harekete geçirici bir etken olmak,
- Destinasyona medyanın ilgisini çekmek,
- Güçlü ve aktif imajlar oluşturarak ve kültürel temalar yaratarak destinasyon markalamasına yardımcı olmak.
- Tek bir seyahatin yeterli olduğunu düşünen insanları, tekrar ziyaretler için teşvik etmek,

Şehirlerin kaderi ekonomik cazibeleriyle doğru orantılıdır. Ekonomik cazibeyi artırmak ise, marka olmaktan geçmekte; şehir, ülkesindeki ve dünyadaki yatırımları, alıcıları ve turistleri kendisine çekmek için markalama faaliyetleri yürütmektedir. Şehirlerin çekici hale gelmesi için cazibe faktörlerini bulundurmaları gerekmektedir (2015:82) Festivaller ile şehir markalaşması arasında sıkı bir ilişki vardır. Hem festivaller şehirlerin markalaşmasına katkı sağlarlar hem de marka şehirler festivallerin tanınırlık ve bilinirliğini artırarak markalaşmasını sağlarlar. Bu yüzden marka şehirlerde düzenlenecek festivaller daha avantajlıdır denilebilir. Diğer yandan kaliteli ve iyi organize edilmiş, farklı, yaratıcı ve özellikle iyi bir deneyim yaşatacak türden festivaller ise sıradan şehirleri bir anda adı duyulan ve zamanla marka haline gelen şehirler yapabilmektedir. Prentice ve Andersen (2003: 8) "Yerinde bir festival konumlandırması, yaratıcılığın yanında kültürel mirasın da olduğu bir 'festival şehrinde' olması gerekir" diyerek aslında şehirlerin festivallere uygunluğunun önemine dikkat çekmişlerdir.

Festivallerin markalaşmasında şehirlerin önemi yadsınamaz. Bununla birlikte markalaşmaya katkı sağlayacak diğer unsurlar; uygun medya kanalının seçilmesi, tutundurma ve halkla ilişkiler faaliyetleri, festivalin türü, ünlü katılımcıları ve sonuçları festivalin diğer başarı faktörleridir. Özellikle ünlü katılımcıların seçimi ve iyi tanıtımı ile festivale olan ilginin önemli derecede artacağı düşünülebilir. Tüm bu faaliyetlerin en üstünde markalaşma yatmaktadır (Penpece, 2014:195). Bu konulardaki başarı önce festivalin sonra da şehrin markalaşmasına katkı sağlayacaktır.

1.2. ULUSLARARASI KONYA MİSTİK MÜZİK FESTİVALİ

Festivaller sayesinde bir toplumun yaşayan ya da daha önce yaşanmış fakat artık güncel olarak toplumsal yaşantıda karşılaşılamayacak hayat tarzları, sanatı, edebiyatı, örf, adet ve ananesi gibi kültürel değerleri yaşatılarak o değerlerin unutulup gitmeleri engellenebilmektedir. Bu kapsamda mistik müzik festivali hem Hz. Mevlana'nın anılması hem de onun Anadolu kültürüne kattığı ve İslamiyet'le birlikte yoğrulan mistik müzik anlayışını yaşatması açısından önemli misyonlara sahip bir etkinliktir.

Festival ilk olarak 2004 yılında Konya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü tarafından hayata geçirilmiştir. O günden bu yana 2018 yılı itibari ile 15.'si düzenlenen festival dünyanın mistik müzikler arasında en saygın festivali konumuna gelmiştir (mistikmuzik.gov.tr).

Halka açık ve ücretsiz gerçekleşen festival Hz. Mevlana'nın doğum yıldönümü etkinlikleri kapsamında her yıl 22-30 Eylül tarihleri arasında düzenlenmektedir.

Pek çok etkinlikte olduğu gibi festivallerde de belirli amaçların güdüldüğü görülmektedir. Bu amaçlar etkinliklerin sürekliliklerinin sağlanmasında misyon ve vizyon oluşturulması konusunda yol gösterici olmaktadır. Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali'nin genel amaçları şu şekilde ifade edilmektedir (mistikmuzik.gov.tr[a]):

- Festival ile Hz. Mevlâna'nın sözle ifadesi mümkün olmayan sınırsız aşkına, bütün insanlığı kucaklayan tevazu ve hoşgörüsüne lâyık bir anma programı hedeflenmektedir.
- Festival, tüm dünyada izlenirliği her geçen gün artan geleneksel müzikleri tanıtmayı ve bu müziklere popüler unsurlara karışmadan, otantik yapıları ve özellikleri korunarak sergilenebilecekleri, yani kendileri olarak var olabilecekleri bir kültür ortamı sağlamayı amaçlamaktadır.
- Tüm dünyada izlenirliği her geçen gün artan mistik müzikleri ve müziğin etkili gücü sayesinde farklı inanış ve kültürleri en çarpıcı yönleriyle tanıtmaktadır.

Festivallerin gerek ulusal gerekse uluslararası alanda, insanları din, dil, ırk farklılıklarını gözetmeksizin bir araya getirmesi özelliği vardır. (Uzunkaya, 2009: 2). Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali gerek İslamiyet'in yaşandığı farklı coğrafyalardan gerekse de diğer din ve inanışların yaşandığı farklı ülkelerden gelen insanları bir araya getiren bir festival olması sebebiyle festival ruhuna oldukça uygun bir temayı işlemektedir.

Düzenlendiği günden bu yana festivale katılan ülkeler ve katılım sayıları Tablo-1 de gösterilmektedir.

Tablo 1: Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivaline katılan ülkeler ve katılım sayıları (2004-20018 yılları arasında)

Ülkeler	Katılım sayıları	Ülkeler	Katılım sayıları	Ülkeler	Katılım sayıları	Ülkeler	Katılım sayıları
Türkiye	15	Mali	3	Bulgaristan	1	Mayotte	1
İran	14	Tunus	3	Çek Cumhuriyeti	1	Moğolistan	1
Hindistan	10	Abd	2	Çin-Uygurlar	1	Moritanya	1
Azerbaycan	7	Güney Kore	2	Gine	1	Rusya (Dağıstan)	1
Pakistan	7	Gürcistan	2	Gürciyev	1	Sefarad Müziği	1
Fas	5	Mısır	2	Irak	1	Senegal	1
Fransa	4	Tacikistan	2	Japonya	1	Sudan	1
İspanya	4	Tuva Cumhuriyeti	2	Kazakistan	1	Tayvan	1
Özbekistan	4	Yunanistan	2	Kırgızistan	1	Tibet	1
Afganistan	3	Altay Cumhuriyeti	1	Kosova	1	Zanzibar	1
Bosna-Hersek	3	Bangladeş	1	Lübnan	1	Zimbabve	1
Endonezya	3	Bolivya	1	Makedonya	1		

Kaynak: mistikmuzik.gov.tr[b]

Tablo 1'den de görüldüğü gibi toplamda 47 ülkeden sanatçılar ve grupları festival kapsamı boyunca Konya'ya gelmişler ve performans gerçekleştirmişlerdir. Bu sanatçıları gerek sosyal medyadan ve gerekse geleneksel medyadan takip eden takipçileri hem festivalden haberdar olmuş hem de Konya şehrini duymuşlardır. Şehir markalaşmasında en önemli unsurların başında farkındalık gelmektedir. Öncelikle şehrin varlığından haberdar olan turist daha sonra oraya ziyaret niyeti hissedecektir. Bu açıdan festival Konya'nın uluslararası tanınırlığında önemli bir rol oynamaktadır.

Festival ziyaretçileri özellikle de kültürel festival katılımcıları deneyimlerini paylaşmada istekli ve kendini ifade etme arzusu hisseden bireylerdir. Prentice ve Andersen'e göre (2003:8) festival katılımcıları genellikle bilinç düzeyi yüksek, sanatı ve sosyalleşmeyi önemseyip aktif olarak tüketen ciddi turistlerden oluşmaktadır. Bu anlamda festivaller de boş zaman aktiviteleri içinde yer alan ciddi bir eğlence

biçimdir. Ciddi eğlenceden kasıt yapılan rekreatif faaliyetin belli bir amacının olması ve kişinin gelişimine katkı sağlayacak cinsten olmasıdır. Bu anlamda Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali katılımcılarına sanat, tarih, tasavvuf, kültür ve antropoloji gibi çeşitli yönlerden fayda sağlamaktadır. Festival ile ilgili eksiklerden birisi ziyaretçilerle ile ilgili sağlıklı verilerin tutulmamış olmasıdır. Bu yüzden festivale hangi ülkeden kaç ziyaretçinin gelip izlediği bilinmemektedir. Yalnızca festivalin yapıldığı yıl festival davetlisi olarak gelen grupların Türkiye'de ikamet eden ülke vatandaşlarının festivale katılım sağladığı düşünülmektedir.

Festivalde son yıllarda seçilen alanında ün yapmış katılımcılar festivale ilginin artmasına ve özellikle sosyal medyada festivalin o kişinin diğer takipçileri başta olmak üzere pek çok kişi tarafından duyulmasını sağlamaktadır. Böylece şehirle birlikte anılan festival, Konya şehrinin de adının duyulmasını ve marka değerinin artmasını sağlamaktadır.

Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali 2015 yılında İngiltere'de yayımlanan ve dünya müzikleri alanındaki en saygın yayınlardan biri olarak anılan Songlines dergisi tarafından "Dünyanın en iyi 25 uluslararası festivalinden biri" olarak ilan edilmiştir. Dergi ayrıca tavsiye edilen 8 etkinlikten biri olarak yine Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali göstermiştir (www.raillife.com.tr). Bu da uluslararası alanda festivalin kabul gördüğünü gösterirken aynı zamanda dergi okurlarının festivali ve Konya'yı ziyaretleri için teşvik edici bir haber olmuştur. Sonraki yıllarda da yine aynı dergi Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali'ne sayılarında (songlines.co.uk) yer vererek Konya'nın tanınırlığını ve marka değerini artırmaya katkı sağlamıştır.

2. SONUÇ

Festivallerin etkilerinin daha net belirlenebilmesi için sağlıklı bir kayıt sisteminin tutulması önemlidir. Biletlerin online satılması ya da ücretsiz dağıtılacaksa bile online bir sistem üzerinden ziyaretçilerden festival için geldikleri ülke, bölge ve şehir gibi bilgilerin toplanması, beraberinde seyahat ettiği kişiler ve kalış süreleri gibi veriler festivalin geleceği için alınacak kararlarda etkili olarak kullanılabilecektir. Bunula birlikte elde edilecek veriler sayesinde festivalin şehrin turizmine ve markalaşmasına katkısı görülebilecektir. Yapılan araştırmalarda ve organizatör kuruluş ile yapılan görüşmelerde Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali'ne izleyici olarak gelen ziyaretçiler hakkında net bir veriye ulaşılamamıştır. Bu kapsamda organizatör kuruluş daha etkin bir sistem kurarak ziyaretçiler ile ilgili veriler tutmalı ve bu veriler analiz edilerek gelen ziyaretçilerin şehrin turizmine katkıları ölçülmelidir.

Markalaşmak stratejik bir yönetim ve pazarlama kararıdır. Markalaşma konusunda bir karar alındığında bunun yerel yöneticiler ve sivil toplum kuruluşları gibi taraflarca uzun soluklu bir süreç olduğunun bilinmesi gereklidir. Tıpkı özel sektördeki şirketlerde olduğu gibi markalaşma kararı alan şehirler ve destinasyonlar bunun çok farklı dinamiklere ve çok ince detaylara bağlı olduğunu bilmelidirler. Markalaşma yolunda ilerleme kararı alan firma, kişi, olay ya da destinasyonlar kimi zaman diğer ufak ve önemsiz gibi görünen detayları atladıkları için hedef kitlelerinin karşısına çok iddialı bir şekilde çıkarak beklenti yaratabilmekte ancak umduğunu bulamayan hedef kitle tarafından olumsuz karşılanarak ürün ömürlerinin oldukça

kısa olmasına sebebiyet verebilmektedirler. Bu da daha sonra bozulan imaj için daha fazla maddi ve manevi külfet getirmekte bazen ise ne yapılırsa yapılsın marka olma şansı rakiplere kaptırılabilmektedir.

Baker ve Crompton (2000) yaptıkları çalışmada festivalden duyulan memnuniyeti artıran en önemli unsurun festivalin teması olduğunu tespit etmişlerdir. Bu kapsamda Konya Mistik Müzik Festivali belli bir teması olması ve bu temanın Konya şehrinin manevi kimliği ile ilişkili olması festivalin ve şehrin markalarına katkı sağlar nitelikte olduğu görülmektedir.

Fakat Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali elde ettiği başarıyı sürekli olarak ileriye taşımak adına yaratıcı ve inovatif çalışmalarda bulunmalıdır. Zira her alanda olduğu gibi festivaller alanında da dünyadaki tüm şehirlerde bir rekabet söz konusudur. Festival programları incelendiğinde festivalin sadece müzik dinletisi formatında olduğu görülmektedir. Festivaller deneyim pazarlamasının önemli bir uygulama alanıdır. Festivale daha fazla ziyaretçi çekmek için kimi interaktif faaliyetlerin ve atölye çalışması gibi yan etkinliklerin de dahil edilmesi yararlı görülmektedir. Çünkü Etkinlik turizmi kapsamında yer alan festivallerin ziyaretçi çekebilmeleri için eşsiz deneyimler yaratmaları önemlidir. O yüzden Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali organizatörleri deneyimlere eğilerek gelen ziyaretçi ve katılımcılara farklı deneyimler yaşatacak etkinlikler tertip etmelidirler.

Üzerinde durulması gereken diğer bir husus ise etkinlik tutundurma faaliyetlerinin yetersizliğidir. Temel tutundurma aracı olan festival web sitesi tasarım ve fonksiyonellik açısından geliştirilmelidir. Festivalin tanıtımlarının yapıldığı mistikmuzik.gov.tr adresinde yer alan site menülerin ve link düğmelerinin olmayışı yüzünden gezinme açısından kısıtlılık yaratmaktadır. Amatör bir izlenim veren bu durum uluslararası bir festivalin markalaşma sürecini etkileyebilecektir.

Günümüzde markalaşma açısından önemli olan sosyal medya kullanımındaki etkililik incelendiğinde; Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali'nin web sitesinden erişilen üç adet resmi sosyal medya hesabı olduğu görülmektedir. Bu sosyal medya platformları Facebook, Twitter ve Youtube'dur. Bu platformların sadece festival tarihlerinde ve o tarihlere yakın tarihlerde aktif olarak kullanıldıkları sonrasında ise hesaplarda herhangi bir paylaşım ve aktivitenin olmadığı görülmektedir. Bu da markalaşma açısından yeterli değildir. Bu yüzden sosyal medyanın aktif olarak kullanılması bilinirlik ve görünürlük sayesinde festivalin ve dolayısıyla Konya şehrinin sürekli akılda kalarak tanıtımına katkı sağlayacak. Bunun için profesyonel şirketlerden veya festival gönüllülerinden destek alınabilir.

Sonuç olarak festivaller ne kadar marka haline gelirse şehrin bilinirliği ve markalaşması da o derece kolay ve hızlı olacaktır. Bu açıdan Konya'nın tarihi ve kültürel birikimine çok uygun olan Uluslararası Konya Mistik Müzik Festivali'ne kamu, sivil toplum kuruluşları ve iş dünyasından gereken önem verilmeli ve yatırım yapılmalı ki bu bir süre sonra şehrin tanıtım aracına dönüşebilsin.

Kaynakça

Argan, Metin (2007). "Eğlence Pazarlaması". Detay Yayıncılık, Ankara

Avcılar, Mutlu Yüksel ve Kara, Ergün (2015), "Şehir Markası Kavramı ve Marka Şehir Yaratma Stratejilerine Yönelik Literatür İncelemesi" Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Dergisi, Bahar 2015-Sayı: 34.

Baker, Dwayne and Crompton, Jhon (2000), "Quality, Satisfaction and Behavioral Intentions", Annals of Tourism Research, 27 (3), 785–804.

Bilgili, Bilsen, Yağmur, Önder ve Yazarkan Hakan, (2012), "Turistik Ürün Olarak Festivallerin Etkinlik ve Verimliliği Üzerine Bir Araştırma (Erzurum-Oltu Kırdağ Festivali Örneği)", Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi, 2(2): 117-124.

Emeksiz, Murat (2013), Kongre ve Etkinlik Yönetimi, Açık Öğretim Fakültesi Yayını No: 1858, Eskişehir.

Karagöz, Deniz (2006), "Etkinlik Turizmi ve Etkinlik Turizmi Bağlamında Yabancı Ziyaretçi Harcamalarının Ekonomiye Etkisi: Formula 1 2005 Türkiye Grand Prix Örneği", (Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.

mistikmuzik.gov.tr[a], "Festival Hakkında", https://mistikmuzik.gov.tr/index.php?route=pages/pages&page_id=49, (04.03.2019)

mistikmuzik.gov.tr[b], "Festivalimize Katılan Ülke Ve Grupların Listesi", https://mistikmuzik.gov.tr/index.php?route=pages/pages&page_id=51, (04.03.2019)

Penpece, Dilek (2014), "Festivallerin Pazarlanması: Türkiye'deki Uluslararası Festivaller Üzerinde Bir Araştırma", Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 23, Sayı 1, Sayfa:193-210.

Prentice, Richard and Andersen, Vivien (2003), "Festival as Creative Destination", Annals of Tourism Research, 30(1): 7-30.

Şengül, Serkan ve Genç, Koray (2016), "Festival Turizmi Kapsamında Yöresel Mutfak Kültürünün Destekleyici Ürün Olarak Kullanılması: Mudurnu İpekyolu Kültür Sanat ve Turizm Festivali Örneği", Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 23, 79-89.

Uzunkaya, Eyüp (2009), "Türkiye'nin Uluslararası Platformdaki Tanıtım Faaliyetleri İçinde Halk Oyunları Festivallerinin Rolü", Akademik Bakış, 16: 1-18.

raillife.com.tr, "Mistik Müzik Festivali'ni Kaçırmayın", http://www.raillife.com.tr/mistik-muzik-festivalini-kacirmayin (10.03.2019)

songlines.co.uk, "The Songlines International World Music Festival Guide 2019-2020 Is Out Now!" https://www.songlines.co.uk/news/the-songlines-international-world-music-festival-guide-2019-2020-is-out-now (13.03.2019)

TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNİN SEÇİLMİŞ ÜLKELER BAZINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Dr. Öğretim Üyesi Ferid ÖNDER
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi
Göksun Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu
Bankacılık ve Finans Bölümü
feritonder@gmail.com

Öz

Uluslararası ticareti yurtiçi üretimin yetersizliği, fiyat ve mal farklılıkları gibi nedenler kaçınılmaz hale getirmektedir. Ülkelerin aralarındaki ticaret hacimlerini ise kültürel bağlar, tarihi ilişkiler, uluslararası anlaşmalar, ulaşım gibi nedenler belirleyebilmektedir. Türkiye'nin dış ticaretinde en yüksek paya Avrupa Birliği ülkeleri sahiptir. Bununla birlikte 2018 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin en yüksek olduğu ülkeler sırasıyla; Almanya, Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti'dir. Dış ticaret dengesi açısından değerlendirildiğinde ise 2018 yılında Türkiye'nin AB ülkeleri ile dış ticaret dengesinin Türkiye lehine değiştiği görülmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti ve Rusya Federasyonu Türkiye'nin en çok dış ticaret açığı verdiği ülkelerdir. Bu çalışmanın amacı Türkiye'nin ülkelere göre dış ticaret hacmi ve dengesinin seçilmiş ülkeler bazında değerlendirilmesidir.

Anahtar Kelimeler: *Dış Ticaret Açığı, Dış Ticaret Hacmi, Dış Ticaret Dengesi.*

EVALUATION OF TURKEY'S FOREIGN TRADE BY SELECTED COUNTRIES

Abstract

Insufficiency of domestic production, price and product differences and other reasons necessitates Internaitonal trade. Trade volumes between countries depend on factors such as cultural ties, historical relations, international agreements, and transportation. The European Union has the highest share in Turkey's international trade. In addition, in the year 2018, countries with the highest foreign trade volume in Turkey, respectively, are Germany, the Russian Federation, and the People's Republic of China. In terms of foreign trade balance, it is observed that Turkey's EU trade and foreign trade balance changed in favor of Turkey in 2018. The People's Republic of China and the Russian Federation are the countries that Turkey has the highest trade deficit.
The aim of this study is to evaluate the foreign trade volume and foreign trade balance of Turkey based on selected countries.

Keywords:, *F*oreign Trade Deficit, Foreign Trade Volume*, Foreign Trade Balance*

1. GİRİŞ

Ülkelerin dış dünya ile yaptığı ve yalnızca mal alım ve satımlarını kapsayan işlemlere dış ticaret denir. Mal ithalat ve ihracatı ülkelerin uluslararası ekonomik işlemleri içerisinde diğer uluslararası işlemlere göre daha yüksek bir paya sahiptir. Uluslararası mal ticareti reel ekonomideki gelişmelerin somut bir göstergesi olmakla birlikte, ülke ekonomisinin üretim, teknoloji, verimlilik gibi alanlarda gerçekleşen uzun dönemli gelişmelerin bir sonucu olarak değerlendirilmektedir.

Uluslararası ekonomik işlemler açısından özel bir öneme sahibi olan dış ticaret ekonomilerin makro ve mikro dinamikleri ile önemli bir bağı olan bir araç olarak değerlendirilmekte ve ülke ekonomilerini etkileyebilmektedir. Literatürde dış ticaretin yapısı ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeyi ile ilgili olduğu konusunda yoğun bir kanı bulunmaktadır. Yani dış ticaretin yapısı ülkelerin ulusal ekonomilerini ne yönde etkiyebileceğini belirleyebilmektedir. Dış ticaret sayesinde ülkeler üretimin yetersiz yada yurt içi fiyatların uluslararası fiyatlardan daha yüksek olduğu durumlarda iç talebi dış ülkelerden karşılamak yoluyla ve yurt içi üretimde oluşan arz fazlası olan malları ithal ederek küresel piyasanın avantajlarından yararlanabilmektedir. Üretim ve ihracat olanakları gelişmiş ülkelere göre sınırlı olan gelişmekte olan ülkeler ara ve yatırım malları ithal ederek ihracat olanaklarını artırabilmekte ve üretim düzeylerini artırarak ekonomik büyümelerini gerçekleştirebilmektedirler (Utkulu ve Aydemir, 2008: 3).

1960'lardn sonra başlayan iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler maliyetleri düşürerek hızlı bir ticari küreselleşme sürecini başlatmıştır. Gelişmiş ülkeler arasında başlayan ekonomilerin uluslararası rekabete açılmaları ilerleyen dönemlerde gelişmekte olan ülkeler takip etmiştir. Bunun yanı sıra Doğu Asya ülkelerinin ihracat artışlarına dayalı ve istikrarlı ekonomik büyüme gerçekleştirmeleri birçok gelişmekte olan ülkelerin bu ülkeleri takip etmesine neden olmuştur. Türkiye bu sürece 24 Ocak 1980 kararları ile ithal ikameci politikalardan vazgeçip ihracata dönük politikalar uygulayarak dahil olmuştur. Serbest piyasa ekonomisinin geçişin başlamasıyla bu dönemde ihracata yönelik sanayileşme stratejisine geçilmiş, dış rekabete açık, ihracata yönelik politikalara uyum sağlamaya çalışılmıştır. Bunu 1995 yılında Dünya Ticaret Örgütü üyeliği 1996 yılında Avrupa Birliği ile fiilen uygulamaya başlanan Gümrük Birliği süreci izlemiştir. Uygulanan bu politikalar sayesinde Türkiye'nin dış ticaret hacminde önemli artışlar sağladığı görülmektedir (Balcılar vd., 2014: 451).

Türkiye bir çok ülkeyle dış ticaret yapmaktadır. Bu çalışmanın amacı, dünya ticaret hacminden %0,8'lik bir paya sahip Türkiye'nin dış ticaret göstergeleri vasıtasıyla dış ticaret hacminin ve dış ticaret dengesinin ülkeler bazında değerlendirilerek yorumlanmasıdır. Türkiye'nin 2000'li yıllarda dış ticaret hacminin en yüksek ve en düşük olduğu ülkeler dış ticaret hacmi verileriyle belirlendikten sonra dış ticaret hacimlerinin yıllar itibariyle ülkeler bazında nasıl değiştiği ortaya konulacaktır. Yine 2000'li yıllardan sonra dış ticaret dengesiyle ilgili değerlendirmeler yapılarak dış ticaret dengesinin en yüksek ve en düşük olduğu ülkeler ele alınarak ülkeler bazında yıllar itibariyle dengenin nasıl gerçekleştiği dış ticaret dengesi verileri ele alınarak açıklanacaktır.

2. TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARET HACMİ ve DENGESİ

Ödemeler bilançosu makroekonominin dış dünyaya olan yüzü şeklinde ifade edilebilir (Aktaş ve Çolak, 2010: 87). Cari denge olarak da tanımlanan cari işlemler dengesi, ödemeler dengesi bilançosunun en önemli ana hesaplarındandır ve dış ticaret (ihracat-ithalat dengesi), hizmetler (hizmet alımları-hizmet satımları), yatırım (net faktör) gelirleri (dış yatırım gelirleri-dış yatırım giderleri) ve cari transferler (karşılıksız olarak elde edilen dış gelirler-karşılıksız olarak yapılan dış giderler) dengelerinin toplamından oluşmaktadır (Şahin, 2011: 48-49).

İthalat ve ihracatın toplamını ifade eden dış ticaret hacmi Türkiye açısından değerlendirildiğinde ithalat ve ihracatın 1980'lerden sonra hızlı bir büyüme gerçekleştirdiği görülmektedir. 1980'lere kadar dışarıya fazla açık olmayan bir ekonomik yapı sergileyen Türkiye 24 Ocak 1980 Kararlarını takiben dünya ticaretindeki payı artış göstermeye başlamıştır (Şahin, 2016: 415). Tablo 1.'de görüleceği üzere 1980- 1990 döneminde Türkiye'nin dış hacmi 1980 öncesine göre ciddi bir artış göstermiştir. 1990'lı yıllardan sonra dış ticaret hacminin artış hızının geçen on yıla göre yavaşladığı görülmektedir.

Tablo 1: Türkiye'nin Yıllar İtibariyle Dış Ticaret Hacmi ve Dengesi

YILLAR	İHRACAT (milyon $)	İTHALAT (milyon $)	DIŞ TİCARET HACMİ (milyon $)	DIŞ TİCARET DENGESİ (milyon $)
1979	2.261,2	5.069,4	7.330,6	-2.808,2
1980	2.910,1	7.909,4	10.819,5	-4.999,2
1985	7.958,0	11.343,4	19.301,4	-3.385,4
1990	12.959,3	22.302,1	35.261,4	-9.342,8
1995	21.637,0	35.709,0	57.346,1	-14.072,0
2000	27.774,9	54.502,8	82.277,7	-26.727,9
2001	31.334,2	41.399,1	72.733,3	-10.064,9
2002	36.059,1	51.553,8	87.612,9	-15.494,7
2003	47.252,8	69.339,7	116.592,5	-22.086,9
2004	63.167,2	97.539,8	160.706,9	-34.372,6
2005	73.476,4	116.774,2	190.250,6	-43.297,7
2006	85.534,7	139.576,2	225.110,8	-54.041,5
2007	107.271,7	170.062,7	277.334,5	-62.791,0

2008	132.027,2	201.963,6	333.990,8	-69.936,4
2009	102.142,6	140.928,4	243.071,0	-38.785,8
2010	113.883,2	185.544,3	299.427,6	-71.661,1
2011	134.906,9	240.841,7	375.748,5	-105.934,8
2012	152.461,7	236.545,1	389.006,9	-84.083,4
2013	151.802,6	251.661,3	403.463,9	-99.858,6
2014	157.610,2	242.177,1	399.787,3	-84.567,0
2015	143.838,9	207.234,4	351.073,2	-63.395,5
2016	142.529,6	198.618,2	341.147,8	-56.088,7
2017	156.992,9	233.799,7	390.792,6	-76.806,7
2018	167.933,9	223.047,4	390.981,4	-55.113,5

Kaynak: TÜİK

Türkiye ekonomisini olumsuz etkileyen 2000 ve 2001 ekonomik krizlerinden sonra Türkiye'nin küreselleşmeye yoğun bir biçimde katılmasıyla dış ticaret hacmi 2009 yılına kadar artış göstermiştir. 2008'de yaşanan küresel finansal kriz nedeniyle 2009 yılı Türkiye'nin dış ekonomik faaliyetlerinin ciddi oranda daraldığı bir yıl olmuştur. 2008 yılında 333 milyar $ olan dış ticaret hacmi 2009 yılı sonunda 243 milyar $ olarak gerçekleşmiştir. 2007 yılında dünya ticaretinden aldığı pay %1'i aşan Türkiye'nin küresel finansal krizin etkisiyle 2009 senesinde bu payının tekrar %1'in altında gerilediği Dünya Bankası istatistiklerinden anlaşılmaktadır.

2010 yılından sonra dış ticaret hacmi kriz öncesi düzeylerini yakaladığı görülmektedir. 2013 yılında dış ticaret hacmi 400 milyar $'ı aşarak rekor seviyelere ulaşmıştır. 2014-2018 döneminde ise Türkiye'nin dış ticaret hacminin 2013 yılında gerçekleşen rakamın altında kaldığı görülmektedir. Türkiye'nin başta gelen ticaret yaptığı ülkelerin ekonomilerinde görülen olumsuzluklar Avrupa Ülkelerindeki borç krizi, Rusya, Azerbaycan, Irak gibi komşu ülkelerde petrol fiyatlarındaki düşme, Ortadoğu'da yaşanan iç savaş ve artan terör olayları, Türkiye'nin ihraç ürünlerine olan talebin azalmasına neden olmuştur. Bu durumun Türkiye'nin dış ticaret hacminin durağan bir seyir izlemesine neden olduğu söylenebilir.

Türkiye'nin dış ticaret dengesinin gösterildiği. tablo 1'in son sütunu incelendiğinde dış ticaret hacmi mutlak olarak genişledikçe dış ticaret açığının artış gösterdiği görülmektedir. 2001 finansal krizinin yaşandığı yıl Türkiye'nin dış ticaret açığının 10 milyar $ olduğu görülmektedir. TL'nin değer kaybetmesi ithalatı azaltırken ihracatı artırıcı etki yaptığı söylenebilir. 2009 yılında dış ticaret hacminin daralmasıyla birlikte dış ticaret açığında da azalma meydana geldiği görülmektedir. Avrupa ülkelerini etkileyen küresel finansal kriz Türkiye'nin dış ticaretini olumsuz etkileyerek ekonominin de daralmasına neden olmuştur. Dış ticaret açığının 105 milyar $'ı aştığı 2011 senesinde ithalat geçen yıla göre yaklaşık %30 civarında artış göstermiştir. Bu

yılda ise ihracatımız ancak %18,5 oranında artmıştır. 2018 yılında TL'nin yabancı paralar karşısında değer kaybetmesiyle dış ticaret açığı bir önceki yıla göre azalmıştır. 2018 yılında Türkiye'nin ihracatı %7 artarken ithalatı ise %4,6 oranında azalmıştır.

3. TÜRKİYE'NİN ÜLKELER BAZINDA DIŞ TİCARET HACMİ

1980 yılından sonra dış ticarette önemli aşamalar kaydeden Türkiye 2000'li yıllarda ithalat ve ihracatını ülkeler bazında genişleterek 200'den fazla ülke ile dış ticaret yapan bir ülke haline gelmiştir. Ancak Türkiye'nin dış ticaret hacminde OECD ve Avrupa Birliği ülkelerinin payı oldukça yüksektir. Başta Almanya, olmak üzere İngiltere, Fransa, İtalya, ABD Türkiye'nin önemli ticari partnerleridir. Bilindiği üzere OECD ülkelerinin bir bölümü aynı zamanda Avrupa Birliği üyesi ülkelerden oluşmaktadır. Avrupa Birliği ülkeleriyle yapılan dış ticaret Türkiye'nin dış ticaret hacminin yaklaşık %50'sini oluşturmaktadır (Şahin, 2016: 424-425).

Tablo 2'de Türkiye'nin dış ticaret hacminin en yüksek olduğu on ülke yıllar itibariyle verilmiştir. 2001 ile 2018 yılları arasında verilere göre Türkiye'nin ülkeler bazında dış ticaret hacmi değerlendirildiğinde Almanya'nın Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir. 2001 ile 2018 yılları arasında 2008 yılı hariç Türkiye'nin en fazla dış ticaret yaptığı ülke Almanya'dır. 2001 yılında 10 milyar $'ı aşan Türkiye'nin Almanya ile dış ticaret hacmi 2018 yılında 36 milyar $ olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin Almanya ile olan dış ticaret hacmi Türkiye'nin toplam dış ticaret hacminin yaklaşık %10'u kadardır.

Rusya Federasyonu, Almanya'dan sonra Türkiye'nin önemli dış ticaret partnerlerindendir. 2008 yılında en çok dış ticaret yaptığımız ülkeler arasında Rusya ilk sırada bulunmaktadır. 2015 yılında yaşanan uçak kriziyle Almanya ile dış ticaret hacmi 2014 yılına göre gerilemiştir. 2014 yılında 30 milyar $'ı aşan dış ticaret hacmi 2015 yılında 23 milyar $'a 2016 yılında ise 16 milyar $'a gerilemiştir. Türkiye'nin toplam dış ticaret hacminde Rusya'nın payı 2001 yılında %8 seviyelerinde iken 2008 senesinde %11 seviyelerine ulaşmıştır. 2015 yılında yaşanan olumsuzluklardan sonra aynı yıl bu oran %6, 2016 yılında ise %4 seviyesine gerilemiştir. İlişkilerin tekrar normalleşmeye başlamasından sonra 2017 yılında Rusya ile olan dış ticaret hacmi 22 milyar $'a 2018 yılında ise 25 milyar $'ı aştığı görülmektedir. 2018 yılında Rusya'nın Türkiye'nin dış ticaret hacmindeki payı %6 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 2: Türkiye'nin Ülkelere Göre Dış Ticaret Hacmi

2001	Almanya	A.B.D.	İtalya	Rusya	Fransa	İngiltere	İspanya	Hollanda	Belçika	Cezayir
	10.702	6.387	5.826	4.360	4.179	4.089	2.017	1.934	1.673	1.486
2002	Almanya	Rusya	İtalya	Çin	İngiltere	Fransa	A.B.D.	İspanya	İran	Romanya
	12.910	5.064	6.473	1.637	5.463	5.187	6.455	2.544	1.255	1.228
2003	Almanya	Rusya	İtalya	Çin	İngiltere	Fransa	A.B.D.	İspanya	İran	Romanya
	16.938	6.819	8.665	3.115	7.170	6.990	7.247	3.793	2.394	1.829
2004	Almanya	Rusya	İtalya	Çin	İngiltere	Fransa	A.B.D.	İspanya	İran	Romanya
	21.261	10.892	11.507	4.868	9.861	9.870	9.605	5.873	2.775	2.935

2005	Almanya	Rusya	İtalya	İngiltere	A.B.D.	Fransa	Çin	İspanya	Hollanda	İsviçre
	23.089	15.283	13.183	10.613	10.286	9.694	7.435	6.566	4.621	4.607
2006	Almanya	Rusya	İtalya	İngiltere	Fransa	A.B.D.	Çin	İspanya	İran	Romanya
	24.454	21.044	15.402	11.952	11.844	11.322	10.362	7.553	6.694	5.019
2007	Almanya	Rusya	İtalya	Çin	İngiltere	Fransa	A.B.D.	İspanya	İran	Romanya
	29.533	28.235	17.231	14.274	14.104	13.824	12.337	8.923	8.057	6.757
2008	Rusya	Almanya	İtalya	Çin	ABD	Fransa	İngiltere	İran	BAE	İspanya
	37.847	31.639	18.501	17.095	16.276	15.640	13.418	10.229	8.667	8.595
2009	Almanya	Rusya	Çin	İtalya	Fransa	ABD	İngiltere	İspanya	İsviçre	İran
	23.890	22.640	14.277	13.484	13.303	11.816	9.411	6.595	5.935	5.431
2010	Almanya	Rusya	Çin	İtalya	ABD	Fransa	İngiltere	İran	İspanya	Irak
	29.028	26.229	19.450	16.645	16.082	14.231	11.916	10.689	8.376	6.190
2011	Almanya	Rusya	Çin	İtalya	ABD	İran	Fransa	İngiltere	İspanya	Irak
	36.936	29.946	24.160	21.301	20.618	16.051	16.035	13.992	10.114	8.397
2012	Almanya	Rusya	Çin	ABD	İtalya	İngiltere	Fransa	İspanya	Irak	İran
	34.525	33.306	24.128	19.735	19.718	14.323	14.788	9.741	10.971	21.886
2013	Almanya	Rusya	Çin	ABD	İtalya	İngiltere	Fransa	İspanya	Irak	İran
	37.885	32.028	28.287	18.236	19.603	15.067	14.457	10.752	12.095	14.576
2014	Almanya	Rusya	Çin	ABD	İtalya	İngiltere	Fransa	İspanya	Irak	İran
	37.517	31.232	27.779	19.069	19.197	15.835	14.587	10.825	11.156	13.719
2015	Almanya	Rusya	Çin	ABD	İtalya	İngiltere	Fransa	İspanya	Irak	İran
	34.769	23.990	27.288	17.537	17.526	16.098	13.443	10.331	8.846	9.760
2016	Almanya	Çin	İtalya	ABD	İngiltere	Rusya	Fransa	İspanya	İran	BAE
	35.474	27.769	17.799	17.491	17.006	16.895	13.387	10.668	9.666	9.108
2017	Almanya	Rusya	Çin	ABD	İtalya	İngiltere	Fransa	İspanya	Irak	İran
	36.422	22.249	26.307	20.600	19.779	16.153	14.655	12.676	10.583	10.751
2018	Almanya	Rusya	Çin	ABD	İtalya	İngiltere	Fransa	İspanya	Irak	İran
	36.550	25.391	23.632	20.682	19.717	18.557	14.702	13.204	9.771	9.325

Kaynak: www.ticaret.gov.tr

Türkiye 2001 yılında ABD ile 6,3 milyar $ ticaret hacmine ulaşmıştır. Türkiye'nin toplam dış ticaret hacmindeki payı 2001 yılında %9 olarak gerçekleşmiş

dış ticaret hacminde Almanya'dan sonra en çok ticaret yapılan ülke olmuştur. Fakat ilerleyen yıllarda ABD'nin Türkiye'nin dış ticaret hacminde artış sağlansa da ağırlığının azaldığı görülmektedir. Türkiye'nin ABD ile dış ticareti her geçen yıl artış göstermiş fakat en çok ticaret yapılan ülkeler arasında yeri gerilemiştir. 2018 yılı itibariyle ABD ile olan Türkiye'nin dış ticaret hacmi 20 milyar $'ı aşmış toplam ticaret hacmindeki payı da %5 olarak gerçekleşmiştir.

2001 yılından sonra Çin Halk Cumhuriyeti ile gerçekleşen Türkiye'nin dış ticareti ciddi miktarlarda artış göstermiştir. 2001 yılında 1,12 milyar $ olarak gerçekleşen Çin ile Türkiye arasındaki dış ticaret Türkiye'nin dış ticaret hacminde küçük bir orana sahipken 2018 yılında 23,6 milyar $ ile en çok ticaret yapılan ülkeler arasında üçüncü sırada yer almıştır.

Avrupa Birliği ülkeleri Türkiye'nin dış ticaretinde çok önemli paya sahiptir. Avrupa Birliği ve Gümrük Birliği ile gelişen ticari ilişkiler sayesinde İngiltere, Fransa, İspanya, İtalya Türkiye'nin en çok ticaret yaptığı ülkeler arasında yer almaktadır. Türkiye 2018 yılında İngiltere ile 18,5 milyar $, Fransa ile 14,7 milyar $, İtalya ile 19,2 milyar $, İspanya ile 13,2 milyar $ dış ticaret yapmıştır. Bu dört ülkenin Türkiye'nin dış ticaretinde ki payı yaklaşık %17'dir.

Türkiye'nin komşu ülkelerinden Irak ve İran Türkiye'nin en çok ticaret yaptığı on ülke arasındadır. 2003 yılında ABD'nin Irak'ı işgal etmesinin öncesinde Türkiye ile Irak arasındaki ticaret durma noktasına gelmiştir. 2003 yılında savaşın sona ermesinin ardından 871 milyon $ dış ticaret hacmi gerçekleşirken ilerleyen yıllarda Türkiye ile Irak arasında gerçekleşen ticaret hacminde artış meydana gelmiştir. 2018 yılı sonunda Irak'ın Türkiye'nin toplam dış ticaret hacmindeki payı %2,5'tur. Dış ticaret hacmi ise 9,7 milyar $ olarak gerçekleşmiştir. İran'ın Türkiye'nin dış ticaret hacmindeki ağırlığı 2000'li yılların başında %1,25 iken ilerleyen yıllarda bu oranın artış gösterdiği, 2018 yılında ise bu oranın yükselerek %2,38 olarak gerçekleştiği görülmektedir.

4. ÜLKELER BAZINDA DIŞ TİCARET DENGESİ

Türkiye'nin dış ticaret bilançosunun cari hesap bilançosundaki ağırlığı oldukça fazladır. Türkiye'de dış ticaret bilançosu genelde açık vermektedir. Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre Türkiye sadece 1930-1937 yılları arası ile 1939-1946 yılları arasında dış ticaretin fazla verdiği görülmektedir. İhracatın ithalata bağımlı olması dış ticaret Türkiye'de dış ticaret dengesini negatif olmasına neden olmaktadır.

Tablo 3'te Türkiye'nin en fazla dış ticaret açığı verdiği ülkeler sıralanmıştır. Rusya, Çin, Almanya, ABD, Güney Kore, İtalya ve son yıllarda İran Türkiye'nin en çok dış ticaret açığı verdiği ülkelerdir. Tablo 2 ve tablo 3 birlikte değerlendirildiğinde Türkiye'nin en faza dış ticaret hacmi olan ülkelerin büyük bir kısmının aynı zamanda en çok dış ticaret açığı verdiği ülkeler olduğu görülmektedir.

Türkiye dış ticaret hacminin en fazla olduğu ülke Almanya ile dış ticaret dengesi 2001 yılında 32 milyon $ olarak Türkiye lehine iken o yıldan sonra Almanya lehine değiştiği, 2002 yılından itibaren de Türkiye'nin en fazla dış ticaret açığı verdiği ülkeler arasında olduğu görülmektedir. Son yıllarda Almaya ile olan dış ticaret açığı azalma eğilimine girmiş 2018 yılında Türkiye'nin Almanya ile dış ticaret açığı 4.2 milyar $ olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 3. Türkiye'nin En Çok Dış Ticaret Açığı Verdiği Ülkeler

2001	Rusya	Japonya	İtalya	İsviçre	Libya
	-2.512	-1.183	-1.142	-985	-780
2002	Rusya	İsviçre	İtalya	Japonya	Almanya
	-2.720	-1.854	-1.721	-1.336	-1.173
2003	Rusya	İsviçre	İtalya	Çin	Almanya
	-4.084	-2.615	-2.278	-2.106	-1.968
2004	Rusya	Çin	Almanya	İsviçre	Fransa
	-7.174	-4.084	-3.770	-2.959	-2.533
2005	Rusya	Çin	Almanya	İsviçre	Güney Kore
	-10.529	-6.336	-4.179	-3.501	-3.386
2006	Rusya	Çin	Almanya	İran	Güney Kore
	-14.569	-8.976	-5.082	-4.560	-3.400
2007	Rusya	Çin	Almanya	İran	İsviçre
	-18.782	-12.195	-5.547	-5.174	-4.334
2008	Rusya	Çin	ABD	İran	Almanya
	-24.881	-14.221	-7.676	-6.170	-5.735
2009	Rusya	Çin	ABD	Almanya	Güney Kore
	-16.260	-11.076	-5.335	-4.304	-2.884
2010	Rusya	Çin	ABD	Almanya	İran
	-16.972	-14.912	-8.556	-6.070	-4.601
2011	Çin	Rusya	ABD	Almanya	İran
	-19.227	-17.960	-11.450	-9.035	-8.872
2012	Rusya	Çin	ABD	Almanya	İtalya
	-19.945	-18.462	-8.526	-8.276	-6.971
2013	Çin	Rusya	Almanya	İsviçre	ABD
	-21.085	-18.100	-10.480	-8.631	-6.956
2014	Çin	Rusya	Almanya	Güney Kore	ABD

	-22.057	-19.346	-7.222	-7.078	-6.386
2015	Çin	Rusya	Almanya	Güney Kore	Hindistan
	-22.459	-16.813	-7.935	-6.489	-4.963
2016	Çin	Rusya	Almanya	Güney Kore	Hindistan
	-23.113	-13.429	-7.476	-5.865	-5.106
2017	Çin	Rusya	Almanya	Güney Kore	İsviçre
	-20.435	-16.780	-6.182	-6.025	-6.012
2018	Rusya	Çin	Hindistan	Güney Kore	İran
	-18.588	-17.806	-6.414	-5.414	-4.538

Kaynak: www.ticaret.gov.tr

Türkiye ile Rusya arasında olan dış ticaret Türkiye açısından değerlendirildiğinde tablo 2'den de anlaşılacağı üzere Rusya, Türkiye'nin en fazla dış ticaret yaptığı ülkelerden biridir. Dış ticaret dengesi açısından bakıldığında Rusya Türkiye'nin en çok dış ticaret açığı verdiği ülkeler arasındadır. Yine benzer şekilde Çin, Türkiye'nin ticaret hacminin en yüksek olduğu ülkeler arasındayken dış ticaret dengesi de uzun yıllardır Türkiye aleyhine gerçekleşmektedir. 2018 yılında Çin ile dış ile olan dış ticaret açığının son yıllara göre azaldığı görülmektedir. Türkiye'nin dış ticaret hacminde %5 seviyelerinde bir paya sahip olan İtalya, Türkiye'nin en fazla dış ticaret açığı verdiği ülkelerden bir diğeridir.

Tablo 4: Türkiye'nin En Çok Dış Ticaret Fazlası Verdiği Ülkeler

2001	Mısır	B.A.E.	İsrail	İngiltere	Portekiz
	330	315	276	261	218
2002	İngiltere	S. Arabistan	B.A.E.	İsrail	Yunanistan
	587	434	357	317	278
2003	Irak	İsrail	B.A.E.	S. Arabistan	Yunanistan
	787	624	589	533	493
2004	Irak	İngiltere	B.A.E.	İsrail	Yunanistan
	1.675	1.227	960	601	577
2005	Irak	B.A.E.	İngiltere	K.K.T.C.	İsrail
	2.684	1.470	1.222	709	662
2006	Irak	İngiltere	B.A.E.	K.K.T.C..	İsrail
	2.468	1.677	1.633	845	747
2007	İngiltere	B.A.E.	Irak	Yunanistan	K.K.T.C..

	3.150	2.771	2.726	1.312	871
2008	BAE	Irak	İngiltere	Azerbaycan	S. Arabistan
	7.284	3.784	2.900	1.305	1.293
2009	Irak	İngiltere	BAE	Mısır	İsviçre
	5.003	2.465	2.229	1.957	1.936
2010	Irak	BAE	İngiltere	Libya	Suriye
	5.883	2.634	2.555	1.507	1.392
2011	Irak	İngiltere	BAE	Azerbaycan	Mısır
	8.223	2.311	2.057	1.802	1.377
2012	Irak	BAE	İngiltere	Mısır	Azerbaycan
	10.673	4.578	3.064	2.337	2.245
2013	Irak	Azerbaycan	İngiltere	Libya	Mısır
	11.803	2.627	2.504	2.449	1.571
2014	Irak	İngiltere	Azerbaycan	Mısır	Libya
	10.619	3.971	2.583	1.863	1.816
2015	Irak	İngiltere	İsviçre	BAE	Mısır
	8.253	5.015	3.230	2.673	1.909
2016	Irak	İngiltere	BAE	İsrail	S. Arabistan
	6.800	6.366	1.706	1.570	1.337
2017	Irak	BAE	İngiltere	İsrail	Suriye
	7.528	3.637	3.055	1.902	1.293
2018	Irak	İngiltere	İspanya	İsrail	Hollanda
	6.930	3.665	2.219	2.181	1.457

Kaynak: www.ticaret.gov.tr

Güney Kore, İran ve Hindistan Türkiye'nin en yoğun ticaret yaptığı ülkeler arasındadır. 2018 yılında Türkiye ile Güney Kore arasında gerçekleşen dışa dış ticarette 7,2 milyar $ dış ticaret hacmi gerçekleşirken Türkiye bu ticarette 5,4 milyar $ dış ticaret açığı vermiştir. Güney Kore 2018 yılında Türkiye'nin dış ticaret açığı verdiği ülkeler arasında dördüncü sıradadır. İran ile Türkiye arasındaki ticaret hacmi 2018 yılında 9,3 milyar $'dır. İran ile Türkiye arasındaki ticaret dış ticaret dengesi bakımından İran lehine sonuçlanmaktadır. 2018 yılında Türkiye'nin İran'a karşı verdiği dış ticaret açığı 4,5 milyar $'dır. Hindistan ile Türkiye arasındaki dış ticaret son yıllarda artış göstermektedir. Hindistan Türkiye'nin önemli ticari partnerleri

arasındadır. 2018 yılında Türkiye ile Hindistan arasında 8,6 milyar $'lık ticaret hacmi bulunurken Türkiye bu ikili ticarette 6,4 milyar $ açık veren ülkedir.

Tablo 4'te Türkiye'nin en çok dış ticaret fazlası verdiği ülkeler verilmiştir. Irak, İngiltere, İspanya, İsrail, Hollanda, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan Türkiye'nin en çok dış ticaret fazlası verdiği ülkelerdir. Türkiye ile Irak arasındaki toplam dış ticaret 2018 yılında 10 milyar $'a yaklaşmıştır. Bu rakam Türkiye'nin toplam dış ticaret hacminin %2,5'ini oluşturmaktadır. Dış ticaret dengesi açısından değerlendirildiğinde ise 6,9 milyar $ Türkiye lehine gerçekleşmiştir.

İngiltere Türkiye'nin hem ticaret hacminin hem de dış ticaret fazlasının en yüksek olduğu ülkelerden biridir. Rusya, Almanya, Çin, ABD Türkiye'nin dış ticaret hacminin en yüksek olduğu ülkeler olmasına rağmen dış ticaret dengesi Türkiye aleyhinedir. Dış ticaret hacmi ve dengesi açısından değerlendirildiğinde İngiltere Türkiye'nin en önemli ticari partnerlerinden biridir. Türkiye'nin 2018 yılında toplam dış ticaretinin yaklaşık %5'i İngiltere ile gerçekleşmiş, Türkiye 3,6 milyar $ dış ticaret fazlası vermiştir. Yine benzer şekilde İspanya Türkiye'nin dış ticaret hacminde 13,2 milyar $ ile %3,38'lik paya sahiptir. Buna ilaveten İspanya; İngiltere'den sonra hem ticaret hacminin en yüksek olduğu hem dış ticaret dengesinin Türkiye lehine olduğu ülkelerden ikincisidir. Hollanda İngiltere ve İspanya'dan sonra Türkiye'nin dış ticaret hacminin ve fazlasının yüksek olduğu ülkeler arasında yer almaktadır. 2018 yılında Türkiye'nin toplam dış ticaretinde 8 milyar $ ile %2,06'lık paya sahip olan Hollanda'nın Türkiye ile olan dış ticaret dengesi 1,4 milyar $ olarak Türkiye lehine gerçekleşmiştir.

İsrail ve Suudi Arabistan Türkiye'nin toplam dış ticaret hacminde %2'nin altında bir paya sahip olan ülkelerdir. Bu ülkelerle olan dış ticaret dengesi son yıllarda Türkiye lehine sonuçlanmaktadır. 2018 yılında Türkiye, İsrail ile 2,1 milyar $, Suudi Arabistan ile 318 milyon $, dış ticaret fazlası vermiştir.

5. SONUÇ

Türkiye 1980 sonrası başlayan dış ticaret ve finansal serbestleşme hareketlerinden sonra uluslararası ticarette daha fazla yer almaya başlamış, Dünya ticaretinde aldığı pay artış göstermiştir. Serbest piyasa ekonomisine geçişle birlikte ihracata yönelik sanayileşme politikaları uygulanmaya başlanmıştır. 1995 yılında Dünya Ticaret Örgütü üyeliği, 1996 yılında Gümrük Birliği anlaşmalarının etkisiyle Türkiye 2018 yılı itibariyle 200'den fazla ülke ile dış ticaret yapar hale gelmiştir.

Dış ticaret hacmi incelendiğinde Türkiye 2008 yılı hariç en çok dış ticareti Almanya ile gerçekleştirmiştir. İspanya, İtalya, İngiltere, Fransa, Hollanda, Belçika Türkiye'nin en çok dış ticaret yaptığı ülkeler arasındadır. Türkiye AB ülkeleri ile çok yoğun bir ticaret hacmi olsa da Türkiye'nin en çok dış ticaret yaptığı ülkeler arasında Almanya'dan sonra Rusya, Çin ve ABD'nin son yıllarda önce çıktığı görülmektedir. Rusya son yıllarda Türkiye'nin en fazla dış ticaret hacminin olduğu ikinci ülkedir. Çin ve ABD ise Türkiye'nin en fazla dış ticaret hacmi olan ülkeler sıralamasında üçüncü ve dördüncü sırada yer almaktadır.

Dış ticaret dengesi açısından bakıldığında Türkiye en çok dış ticaret açığını en çok dış ticaret hacmine sahip olduğu ülkeler arasında verdiği görülmektedir. Türkiye açısından Rusya ve Çin en fazla dış ticaret hacmine sahip olunan ikinci ve üçüncü ülke iken dış ticaret açığı bakımından incelendiğinde ise Rusya ve Çin ilk iki sırada yer almaktadır. Almanya ise dış ticaret açığı verilen diğer bir diğer ülkedir. Yine Türkiye'nin en fazla dış ticaret yaptığı ülkelerden olan ABD benzer şekilde en fazla dış ticaret açığı verilen ülkeler arasındadır. Hindistan, Güney Kore ve İran Türkiye'nin dış ticaret dengesinin Türkiye lehine olmadığı diğer ülkelerdir.

Dış ticaret dengesinin Türkiye lehine olduğu ülkeler incelendiğinde son yıllarda Türkiye'nin Irak ile olan dış ticaretinde en çok dış ticaret fazlası verdiği görülmektedir. Türkiye'nin dış ticaret hacminin yüksek olduğu İngiltere aynı zamanda Türkiye'nin dış ticaret fazlası verdiği ülkelerden biridir. İngiltere'den sonra İspanya ve Hollanda hem dış ticaret hacminin görece yüksek olduğu hem de dış ticaret fazlasının Türkiye lehine olduğu ülkelerdir. Bu ülkelerin yanı sıra İsrail, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan, Azerbaycan dış ticaret dengesi bakımından ele alındığından Türkiye'nin dış ticaret fazlası verdiği ülkeleri oluşturmaktadır.

KAYNAKÇA

AKTAŞ, A. ve ÇOLAK, Ö. F. (2010). Makroekonomik Göstergelerin Yorumlanması, Eflatun Yayıncılık, 2. Basım, Ankara.

BALCILAR, M., BAL H., ALGAN N., DEMİRAL M.,(2014) "Ege Akademik Bakış", Cilt 14, Sayı, 13.ss.451-462.

SEYİDOĞLU H., (1980), "Yeni Uluslararası Ekonomik Düzen ve Az Gelişmiş Ülkeler" , Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt 4, Sayı 3-4,

ŞAHİN H., (2016), "Türkiye Ekonomisi", 16. Baskı, Ezgi Kitabevi, Bursa

ŞAHİN, E., (2011). "Türkiye'nin Cari Açık Sorunu", Ekonomi Bilimleri Dergisi, Cilt 3, No 2, ISSN:1309-8020.

Ticaret Bakanlığı İnternet Sayfası (2019), https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/dis-ticaret-istatistikleri-ocak-subat-2019/ulkelere-gore-dis-ticaret, Erişim Tarihi: 14.04.2019.

TÜİK (2019), http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist,, Erişim Tarihi: 14.04.2019.

UTKULU UTKU., Aydemir İsmail, .(2008), "*Türkiye'de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulaması" Gazi Kitabevi, Ankara, 2.Baskı, ISBN:9944165914*

TÜRKİYE'NİN ÜYESİ OLDUĞU ULUSLARARASI KURULUŞLAR

Feriz ERDEN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi, firuze_erden@hotmail.com
Nursaç DEĞERLİ
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi, nursacdegerli@hotmail.com
Burcu SÖNMEZ
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi, burcu.sonmez07@gmail.com

Öz

Cumhuriyetten günümüze kadar Türkiye, dünyadaki ekonomik, siyasi ve askeri oluşumlara karşı duyarlı davranarak, bu oluşum ve değişimlerin içerisinde yer almayı kendisine politika olarak benimsemiştir. Bu bağlamda Türkiye hem bölgesel ekonomik işbirliklerinde (AB, EFTA, KEİ, EKİT), yer almayı istemiş hem de bölgesel olmayan işbirliği hareketleri (İİT, D-8), içerisinde olmuştur. Bununla birlikte, dış politikasının temel ilkelerinden bir tanesi olan "batıcılık" düşüncesi çerçevesinde, batı ile olan ilişkilerini, çağdaşlaşma, modernleşme ve saygın bir ülke olabilme çizgisinde sürdürmeye çalışmıştır. Bu bağlamda sadece ekonomik ilişkiler çerçevesinde değil, kültürel, siyasi ve askeri alanlardaki oluşumlar (IMF, NATO, AGİK, OECD vb.) içerisinde de önemli roller üstlenmiştir. Bu çalışmanın amacını, yukarıda adları geçen Türkiye'nin de içerisinde bulunduğu uluslararası kurum ve kuruluşların tanıtılması ve bunların uluslararası arenadaki misyonlarının tartışılması oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Ekonomik Entegrasyon, Uluslararası Kuruluşlar, Dış Politika.*

MEMBERSHİPS OF TURKEY IN INTERNATIONAL INSTITUTIONS

Abstract

From the Republic to the present, Turkey has acted sensitively against to economic, political and military formations in the world; it has embarked on itself as a policy to take part in these developments and changes. In this context, Turkey both wanted to participate in he regional economic cooperation (EU, EFTA, BSEC, EKIT), and has taken part in non-regional cooperation movements (OIC, D-8). In addition, Turkey within the framework of the idea of, Westernism , which is one of the basic principles of its foreign policy, it has sought to sustain its relations with the West in terms of modernization, to be modernized and a respectable country. In this context, Turkey not only within the framework of economic relations but also in cultural, political and military fields (IMF, NATO, CSCE, OECD etc.). In this sense, Turkey has played an important role not only within the framework of economic relations but also in cultural, political and military fields (IMF, NATO, CSCE, OECD etc.). The purpose of this study is to introduce international institutions and organizations described above in which Turkey takes part and to discuss their mission in the international arena.

Keywords: *Economic Integration, International Organizations, Foreign Policy*

1. GİRİŞ

İktisat biliminin, Adam Smith'in 1776'da yazmış olduğu "Milletlerin Zenginliği" adlı eseriyle ortaya çıktığı bilinmektedir. Zaman içerisinde gelişen iktisat biliminin farklı disiplinleri ortaya çıkmıştır. Bu disiplinlerin en yenisi Ekonomik Entegrasyon'dur. Küreselleşme ve bölgeselleşme kavramları ekonomik entegrasyonun gelişiminde önemli rol oynamıştır.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkan küreselleşmenin ekonomik, siyasal, sosyal vb. birçok yönü bulunmaktadır. 1940'lı yıllarda üretim çok uluslu şirketler tarafından küreselleşirken eş zamanlı olarak ticari ve mali sistemi serbestleştirmek için uluslararası kuruluşlar meydana getirilmiştir. 1944 yılında ABD'nin New Hampshire eyaletinde Amerika'nın liderliğinde gerçekleştirilen Bretton Woods Konferansı'nda ortaya çıkan Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası'ndan (WB) sonra, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT)'nın kurulması uluslararası ekonomik kuruluşların ilk ve en önemli örnekleridir. Küresel ekonomiyi düzenleyen ve ekonomik konularda kararlar alan IMF, Dünya Bankası, GATT gibi uluslar arası kuruluşlar Birleşmiş Milletler (BM) çatısı altında toplanmıştır. BM küresel piyasada yaptırım gücü açısından en büyük organizasyon konumunda olan kuruluştur.

Küreselleşme süreci devam ederken Avrupa'da yaşanan olumsuzluklara rağmen, bölgeselleşme kavramı Avrupa Birliği (AB) ile dünyaya tanıtılmıştır. II. Dünya Savaşı'ndan sonra önemli hale gelen bölgesel ekonomik entegrasyonlardan olan Avrupa Birliği (AB) ve Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA) gelişmekte olan ülkelerin örnek aldığı başarılı kuruluşlardır. Ardı ardına yaşanan iki büyük dünya savaşı sonrasında ortaya çıkan küreselleşme ve teknolojide yaşanan değişimler ülkelerin birlikte hareket etmelerini zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda ülke ekonomilerinin ortak yanlarını güçlendiren en başarılı oluşumlardan biri de Ekonomik İş Birliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)'dir. Uluslararası işbirliğinin zaman içinde geliştiren ve kolaylaştıran kuruluşlardan biri olan G-20 ikinci derecede gelişmiş ülkeler gruplarıdır. Uluslararası platformda sosyal ve ekonomik anlamda dayanışmayı sağlayan bir kuruluş olan Gelişen Sekiz Ülke Platformu (D-8) ise ekonomik işbirliği çerçevesinde İslam ülkelerinin kalkınmasına katkı sağlamıştır.

Soğuk savaş döneminin ardından Sovyet Sosyalist Cumhuriyet Birliği (SSCB) yayılmacı politikalarından endişe duyan Batı Avrupa güvenliğinin yeniden yapılandırılması yönündeki ilk adımı teşkil eden siyasi ve askeri yönden, savunma sistemini kurmak ve bağımsızlıklarını korumak amacıyla 1949 yılında Kuzey Atlantik Antlaşması (NATO)'nı imzalayarak ilk adımı atmışlardır.

Dünyanın kutuplaşan bir yapıya dönüştüğü dönemde 1923'te Cumhuriyet kurulduktan sonra Türkiye yüzünü Batı'ya dönmüş ve 1940'lı yıllarda birçok uluslararası ekonomik kuruluşta (IMF, IBRD, OECD gibi) kurucu üye olarak rol oynamıştır. Bunun yanı sıra Türkiye Avrupa Ekonomik Topluluğu'na (AET) üye olabilmek adına girişimlerde bulunmuş o tarihten günümüze kadar tam üyelik hedefini korumuş ve değişen ivmelerle çalışmalarını sürdürmüştür. Ayrıca Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO) ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) gibi bölgesel ekonomik entegrasyonların hayata geçirilmesi için öncülük etmiştir.

Bu bağlamda çalışmanın amacı, Türkiye'nin kuruluşuna öncülük ettiği ve üyesi olduğu ekonomik, sosyal ve siyasal alanda bazı uluslararası kuruluşların oluşum

sürecini, üyelik şartlarını, kuruluş amaç ve üye ülkelerle birlikte faaliyetlerini açıklamaktır.

2. TÜRKİYE'NİN ÜYESİ OLDUĞU ULUSLAR ARASI KURULUŞLAR

2.1. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER (BM)

2.1.1. Birleşmiş Milletlerin Tarihçesi

Birleşmiş Milletler (BM), İkinci Dünya Savaşı'ndan galip çıkan devletlerin (ABD, Sovyetler Birliği, İngiltere, Fransa ve Çin Halk Cumhuriyeti) bir araya gelerek 20. yüzyılın ilk yarısında yaşanan savaşların izlerini silmek ve barış ortamının yeniden sağlanması için kurulmuştur. Birleşmiş Milletler Anlaşması aralarında Türkiye'nin de bulunduğu pek çok ülke tarafından onaylanmış ve 26 Haziran 1945 tarihinde San Francisco'da resmi olarak kurulmuştur. BM'nin 2013 tarihi itibariyle 193 üyesi vardır (UN, 2013).

2.1.2. Amaçları

- ✓ Uluslar arası ilişkileri düzenlemek,
- ✓ Ülkeler arası işbirliğini düzenlemek,
- ✓ Savaşları ve barışa yönelik tehditleri önlemek,
- ✓ Cinsiyetler arasında eşitliği ve kadın haklarını desteklemek.
- ✓ Milletler arasında uyum sağlayarak ortak çıkarları gözetmek,
- ✓ Temel insan hak ve özgürlüklerine karşı saygıya teşvik etmektir.

2.1.3. Türkiye' nin Birleşmiş Milletler ile İlişkisi

Türkiye 24 Ekim 1945 yılından beri BM' in üye ülkesidir. Üye olduğu tarihten bu yana Birleşmiş Milletlerin gündeminde yer alan tüm konularda aktif rol oynamaya çalışmaktadır. Türkiye kendisini ilgilendirmeyen konularda da diğer ülkelerin gündemde olan sorunları ile yakından ilgilenmektedir. Tüm üye devletlerin yapmış olduğu gibi uluslararası sistemde ekonomik güçleri ile orantılı olarak Birleşmiş Milletlerin bütçesine katkı sağlamaktadır. Türkiye'nin 2014 yılı itibariyle Birleşmiş Milletlerin zorunlu bütçesine 33.890.039 $ katkıda bulunarak BM'ye en çok katkı sağlayan ülke sıralamasında 16.sıraya yükselmiştir. BM'ye neredeyse her konuda katkısı olan Türkiye, uluslararası barışı sağlamak, refaha katkıda bulunmak, insan hakları ve demokrasi gibi temel ilke ve değerlerine yönelmekte ve bu bağlamda istikrarlı olarak çalışmaktadır.

Türkiye'nin son yıllarda ekonomik alanda gösterdiği ilerleme, Afrika, Latin Amerika ve Karayipler ile Pasifik bölgelerine yönelik açılım politikaları, AB'ye adaylığı, Grup 20 (G-20) üyeliği ile BM'nin kalkınma gündemine katkılarımızı arttırmamız için yeni fırsatlar sunmuştur. Ayrıca 9-13 Mayıs 2011 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilen BM 4. En Az Gelişmiş Ülkeler Konferansı (EAGÜ), ile ülkemizin uluslararası işbirliğine katkı sağlamıştır. Türkiye bu konferansla, 2020 yılına kadar EAGÜ' nün sözcülüğünü üstlenmiştir. Ülkemizin son yıllarda yürüttüğü etkin insani diplomasi BM platformuna da 1980'li yılların ortasında gıda yardımı olarak başlayan insani yardımlar son yıllarda büyük bir ivme kazanarak birçok alanı kapsar hale gelmiştir. Günümüzde uluslararası insani yardım sisteminde yaşanan bazı aksaklıklar

içerisinde, BM genel sekreterinin şahsi girişimi ile tarihte ilk defa Dünya İnsani Zirvesi (DİZ) sayın Cumhurbaşkanımızın öncülüğünde 23-24 Mayıs 2016 tarihinde İstanbul'da düzenlenmiştir.

BM'yle ilişkilerimiz son yıllarda kat ettiği ilerlemeler sayesinde bazı bölgelere yakınlığı, ulaşım kolaylığı ve kültürel açıdan bir merkez olması sebebiyle, İstanbul'un BM açısından bir merkez haline getirilmesi düşüncesi BM' ye yönelik politikamızın ana unsurlarından biri olarak ortaya çıkmıştır. Ülkemiz, BM'nin kurulduğu 1945 yılından günümüze kadar yaşanan gelişmelerin takip edilmesi uluslararası barış ve güvenliğinin, insan haklarının güçlendirilmesi bağlamında önemli küresel örgüt olan BM'ye büyük önem atfetmektedir.

2.2. ULUSLAR ARASI PARA FONU (IMF)

2.2.1. Uluslararası Para Fonu'nun Tarihçesi

Büyük bunalım yılları IMF' in kurulmasına etki eden nedenler arasında yer alır. Bu dönemde uluslararası ekonomi darboğaz içine girmiş, milli gelir ve istihdam düzeyleri üzerinde meydana gelen olumsuz etkilerden kurtulmak için çoğu ülke hem rekabetçi devalüasyonlara başvurmuş, hem de iç piyasalarını dış rekabetten korumak için gümrük tarifelerini yükseltmiştir. Komşuyu yoksullaştırma politikası adı altında gerçekleştirilen uygulamalar dünya üretimi ve ticaret hacmini olumsuz etkilemiştir (Alpar ve Ongun, 1987: 142).

Yaşanan bu olayların sonucunda, II. Dünya Savaşı sona ermeden özünde serbestliğin yer alacağı yeni uluslararası bir para sistemi kurulması (Bayraktutan, 2000: 16), dolayısıyla döviz kurunda istikrar sağlanması küresel çapta ticaretin serbestleştirilmesi ihtiyaçlarını gündeme getirmiştir. Bu gibi sorunlara çözüm bulmak amacıyla uluslararası bir para sistemi oluşturmak için ABD ve İngiltere öncülüğünde, 1-22 Temmuz 1944 tarihleri arasında ABD'nin New Hampshire eyaletinin Bretton Woods kasabasında 44 ülkenin katılımıyla bir konferans yapılmıştır. Görüşmelerde, Keynes ve White Planı olarak sunulan İngiliz ve ABD tasarıları üzerinde odaklanılmış (Karluk, 2003: 514; Güran ve Aktürk, 1999: 30), sonuçta "Bretton-Woods İkizleri" olarak anılan Dünya Bankası (IBRD) ve IMF' in kurulması kararlaştırılmıştır. 27 Aralık 1945'te 29 ülkenin bu anlaşmayı imzalamasıyla hukuki süreç tamamlanmış ve IMF 1 Mart 1947'de çalışmalara başlamıştır. IMF' in başlangıçta üye sayısı 29 iken; birtakım ayrılmalar ve birleşmelerden sonra 2018 itibari ile 189'a yükselmiştir.

2.2.2. Amaçları

- ✓ Uluslararası parasal işbirliğini arttırmak,
- ✓ Mali istikrarı güvence altına almak,
- ✓ Uluslararası ticareti kolaylaştırmak
- ✓ Yüksek istihdam oranlarını ve sürdürülebilir ekonomik büyümeyi desteklemek,
- ✓ Dünya genelinde yoksulluğu azaltmak,
- ✓ Ödemeler dengesi sorunu yaşayan ülkelere finansal destek sağlamaktır.

2.2.3. Türkiye'nin Uluslar arası Para Fonu ile İlişkisi

Türkiye, IMF ve Dünya Bankası'na, 19 Şubat 1947 tarihinde katılmıştır. Türkiye, ödemeler bilançosunda dengesizlikler yaşadıkça IMF başvurmuş kullanılan kaynaklarda değişimlere rağmen ödemeler dengesizliği giderilememiştir. Türkiye 1961-2005 yılları arasında 19 kez IMF ile stand-by anlaşması imzalamıştır. IMF için Türkiye'nin üyelik süreci çok başarılı bir dönemi yansıtmamaktadır. 2005 yılında IMF ile ilişkilerinin devamını tartışan Türkiye Mayıs 2005-2008 dönemini kapsayan Stand-by düzenlemesi talep etmiştir (T.C. Başbakanlık, 2005).

Türkiye 2008 yılında küresel kriz ortamına rağmen 20. Stand-by anlaşmasını imzalamadı ve 13 Mayıs 2013'de IMF' e kalan son borcun ödenmesi sonucu Fon ile ilişkiler tüm üyelerin tabi olduğu 4. madde kapsamında rutin olarak hala devam etmektedir.

2.3. DÜNYA BANKASI (WB)

2.3.1. Dünya Bankasının Tarihçesi

1-22 Temmuz tarihleri arasında BM öncülüğünde ABD'nin New Hampshire eyaletinin Bretton Woods kasabasında Birleşmiş Milletler Para ve Finans Konferansı'nın toplanmasıyla "Bretton Woods ikizleri" olarak anılan IMF ve IBRD' nin kurulması kararlaştırılmıştır. IBRD Dünya Bankası Grubu'nun en eski ve en geniş kapsamlı kuruluşudur. Yarım yüzyılı aşkın bir süredir faaliyette olan bu Dünya Bankası Grubu görevlerini ve misyonlarını yerine getirmeye çalışmaktadırlar. Ancak dünyada ekonomik yapıların hızlı bir şekilde değiştiği son yıllarda yaşanan ciddi ekonomik bunalımlar ve sorunlar bu kurumların işlevlerine yönelik tartışmalar yaratmıştır (Akman, 1998; Savaş, 2004).

Büyük kapsamlı ve karmaşık bir yapıya sahip olan Dünya Bankası, birbiri ile yakından ilişkili beş kalkınma kurumunu kapsayan bir grup haline gelmiştir. Dünya Bankası denilince ilk akla gelen ve en eski kuruluş olan Uluslararası Yeniden Yapılandırma ve Kalkınma Bankası (IBRD) olmakla birlikte Uluslararası Finansman Kurumu (IFC), Uluslararası Kalkınma Birliği (IDA), Çok Taraflı Yatırım ve Garanti Ajansı (MIGA) ve Yatırım Anlaşmazlıklarının Çözüm Merkezi (ICSID)'nden oluşan beş ayrı kurumu ifade eder.

2.3.1.1. Uluslar arası Yeniden Yapılandırma ve Kalkınma Bankası (IBRD)

1944 yılında IBRD, II. Dünya savaşının Avrupa da yarattığı tahribatın giderilmesi için ihtiyaç duyulan uzun vadeli finansmanı sağlamak amacıyla kurulmuştur. IBRD' nin amacı uluslararası ticareti geliştirmek, ödemeler dengesini düzenlemek, uluslararası yatırımları özendirmek ve özel sermayenin yetersiz kaldığı durumlarda kendi kaynakları ile destek sağlamaktır.

2.3.1.2. Uluslar arası Kalkınma Birliği (IDA)

1960 yılında kurulan Uluslararası Kalkınma Birliği (IDA) esas itibari ile üye ülkelerin en yoksul kesiminin kalkınma çabalarında ihtiyaç duyduğu finansmanı sağlamak üzere oluşturulmuş bir kurumdur. Kuruluş amacı, "üye ülkelerden en az

gelişmiş düzeyde bulunanlara, verimliliği ve yaşam standartlarını yükseltmek suretiyle kalkınma amaçlarına katkıda bulunacak kredileri bu ülkelerin önemli bir yük oluşturmayacak koşullarla sağlamak" biçiminde ifade edilmektedir.

2.3.1.3. Uluslar arası Finansman Kurumu (IFC)

1955 yılında kurulan IFC Dünya Bankası'ndan farklı olarak, kamu kurum ve kuruluşları yerine, gelişmekte olan ülkelerin özel kesim kuruluşlarına kredi vermektedir. IFC özel sektör yatırımcılarına verdiği bu krediler için devlet garantisi talep etmemektedir. Ancak IFC ile üye ülke ilişkileri yine hükümet adına kamu yetkilileri tarafından yürütülmektedir.

IFC' nin temel amacı, Dünya Bankası'nın üye ülkelere yönelik faaliyetlerini desteklemek için, üye ülkelerde özellikle az gelişmiş bölgelerde öncelikli olmak üzere verimli özel kesim kuruluşlarının büyümesini özendirmek yoluyla ekonomik kalkınmaya daha fazla katkıda bulunmak şeklinde ifade edilir.

2.3.1.4. Çok Taraflı Yatırım ve Garanti Ajansı (MIGA)

1985 yılında kuruluş anlaşmasını imzalayan ve 1988 yılında çalışmalarına başlayan MIGA gelişmekte olan ülkelere yönelik yabancı sermaye yatırımlarının ticari olmayan risklere karşı garanti altına alarak korunması üzerine kurulmuştur. MIGA' nın temel amacı, üye ülkeler arasında yatırım fonlarının verimlilik amacı doğrultusunda özellikle gelişme yolundaki ülkelere doğru akımını özendirmek ve çeşitli danışmanlık hizmetleri sunmak şeklinde işlevleri yerine getirmek ve kendine pazar arayan uluslararası sermayeye sigorta sağlayarak olası risklerden korumaktır (MIGA, 2005).

2.3.1.5. Uluslar arası Yatırım Anlaşmazlıklarının Çözüm Merkezi (ICSID)

Uluslar arası Yatırım Anlaşmazlıklarının Çözüm Merkezi (ICSID), 1966 yılında kendisini üye bir ülke ile bir başka üye ülkenin kişi ve kurumu arasında ortaya çıkabilecek yatırım anlaşmazlıklarının çözüm yeri olarak tasarlanarak kurulmuştur. ICSID' ın amacı; ICSID'e üye olan ülkeler arasında ortaya çıkacak yatırım anlaşmazlıklarının ve uzlaşmazlıklarının çözümü için gerekli olan ortamı sağlamaktır (Acar, 2005; Economy Club, 2002).

2.3.2. Dünya Bankası'nın Amacı

- ✓ Sayıları çoğalan üye ülkelere, harpte tahribata uğramış veya az gelişmiş ülkelerin kalkındırılması için uzun vadeli kredi sağlayarak yardım etmek,
- ✓ Gelişmiş ülkelerin mali olanaklarını gelişme yolundaki ülkelere kanalize ederek, dünya genelinde yaşam kalitesini arttırmak ve fakirliği azaltmak,
- ✓ Gelişme yolundaki ülkelere proje ve program kredileri vermek,
- ✓ Özel ve yabancı yatırımlara garanti vermek ya da krediye katılımda bulunmak yoluyla desteklemek; özel sermayenin yetersiz olduğu yerlerde kendi kaynaklarını kullanmak suretiyle destek sağlamaktır.

2.3.3. Dünya Bankası'nın Türkiye İle İlişkileri

Türkiye, 1947'de IBRD' ye, 1960 yılında IDA' ya, 1956 yılında IFC' ye, 1989 yılında MIGA' ya üye olmuştur. Zamanla Türkiye'de yoksulluk sınırı aşılmış ve IDA' dan kaynak kullanan ülke konumundan çıkarak kaynak sağlayan ülke konumuna gelmiştir. IFC' nin ise Türkiye'ye sağladığı sektör paylarından bazıları; makine ve ekipman, tarım, tekstil, turizm, imalat sanayi, demir çelik, sermaye piyasası ve mali hizmetlerdir (Karluk, 2002: 285).

1950 yılında imzalanan bir anlaşma ile Türkiye, Dünya Bankasından ilk krediyi (3,9 milyon dolar) silo yapımında kullanmak üzere almıştır. Buna ek olarak yine aynı yıl içerisinde mevcut limanların geliştirilmesi için 12,5 milyon dolarlık kredi ile Türkiye Sınaî Kalkınma Bankası tarafından alınan 9 milyon dolarlık kredide Türkiye'nin Bankadan sağlamış olduğu ilk kredileri oluşturmaktadır (Acar, 2005). Türkiye 1989 yılından beri Dünya Bankası'ndan aldığı kredilerden daha fazla anapara ve faiz ödemesi gerçekleştirerek net kaynak kullanan değil net kaynakları aktaran ülke konumuna gelmiştir (Kaya, 2002: 39). Türkiye ile Dünya Bankası ilişkiler her 3 yılda bir yapılan mali ve teknik yardım programı içeren Ülke Destek Stratejisi çerçevesinde yürütülmektedir.

2.4. Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT)

2.4.1. Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması Tarihi

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ekonomik ve mali sıkıntılar içerisine giren ülkeler, özellikle Batı Avrupa ülkeleri, birbirleriyle işbirliği içerisine girmişlerdir. Sanayisi yavaş yavaş gelişen Batılı ülkeler bu durgunluğu gidermek ve uluslararası ticareti serbestleştirmek amacıyla çalışmalara başlamışlar; 1947-48 yılları arasında Havana (Küba)'da Uluslararası Ticaret Örgütü (International Trade Organization-ITO) adını verdikleri bir örgütün kurulmasına karar vermişlerdir. Bu kuruluşun amacı uluslar arası ticarette gümrük tarifeleri ve diğer kısıtlamaların kaldırılarak dünya ticaretinin serbestleştirilmesi için çalışmalar yapmaktır.

Bu amaçları gerçekleştirme yolunda ülkelerin iç ekonomi politikalarına müdahale ettiği gerekçesiyle ITO sözleşmesi başta ABD olmak üzere bazı gelişmiş ülkelerin yasama organları tarafından onaylanmamıştır. ITO' nun kuruluş görüşmeleri sürerken, ülkeler dünya ticaretinin serbestleştirilmesi yönündeki çalışmaları hızlandırarak geçici bir anlaşma olarak ortaya çıkan ve 30 Ekim 1947'de imzalanan Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT), ITO' nun onaylanmaması üzerine devamlı bir kuruluş haline gelmiştir. GATT adı verilen bu anlaşma, geçici nitelikte yani ITO sözleşmesinin diğer ülkeler tarafından onaylanmasına kadar yürürlükte kalacak bir anlaşma olarak öngörülmüştü. Ancak 1948 yılında uygulamaya giren "geçici" GATT, zamanla sürekli hale gelmiş ve 1994 Uruguay görüşmelerinde WTO' nun kurulmasına kadar uluslar arası ticarette kabul gören bir anlaşma olarak varlığını sürdürmüştür.

2.4.2. GATT'ın Amaçları

- ✓ Üyelerinin refah düzeylerini yükseltmek,

- ✓ Reel gelir ve efektif talepte istikrarlı bir büyümeyle dünya kaynaklarında tüm kullanımını sağlamak,
- ✓ Üretimin uluslar arası ticaretin geliştirilmesine yardımcı olmak,
- ✓ Engelleri azaltmak,
- ✓ Mal fiyatlarında istikrarın sağlanması,
- ✓ Gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülke piyasalarına daha kolay mal gönderebilme imkanlarını sağlamaktır.

2.4.3. Dünya Ticaret Örgütü (WTO)

2.4.3.1. WTO' nun Tarihi

1 Ocak 1995 yılında Uruguay Görüşmeleri sonunda GATT' ın dönüştürülmesi ile oluşturulan daha geniş kapsamlı ve yaptırım gücü arttırılmış olan Dünya Ticaret Örgütü (WTO) faaliyete geçmiştir. Yine bu anlaşmayla birlikte, Hizmet Ticaret Genel Anlaşması (GATS)'da yürürlüğe girmiştir. Bu anlaşmanın dayandığı prensip, hizmet ticaretinin serbestleştirilmesidir. Bu amacın gerçekleştirilmesi için; üye ülkelerin ekonomik büyüme ve gelişmelerinin sağlanması öngörülmektedir. WTO' nun 160 üyesi vardır.

2.4.3.2. WTO' nun Amaçları

- ✓ Ticaret anlaşmalarını yürütmek,
- ✓ Ticaret görüşmeleri için bir forum olarak görev yapmak,
- ✓ Ticaret anlaşmazlıklarını çözmek,
- ✓ Ulusal ticaret politikalarını gözden geçirmek,
- ✓ Ticaret politikaları konusunda gelişmekte olan ülkelere teknik yardım ve eğitim programları yoluyla yardım etmek,
- ✓ Diğer uluslar arası organizasyonlarla işbirliği yapmak suretiyle gerçekleştirir (WTO, 2013a).

2.4.3.3. WTO' nun Türkiye ile ilişkileri

Türkiye 1950-51 yılları arasında Torquay (İngiltere)'da yapılan görüşmeler sonucunda GATT' a katılmıştır. Dünyada yaşanan gelişmeler Türkiye'yi de batı dünyası içerisinde politika izleme yoluna itmiştir. Türkiye'nin GATT'a katılmak istemesinin temel nedenleri arasında; ulusal ekonomilerle uluslararası ticaret arasında uyumlu bir düzenin kurulmasına olanak sağlamak, tarife tavizleri sağlamak, ihracatı arttırmak ve haksız rekabet ortamından korunmaktır. Türkiye GATT'ın WTO' ya dönüşme sürecinde de kuruluşun üyeliğinde yer almıştır.

2.5. Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO)

2.5.1. NATO'nun Tarihi

SSCB'nin yayılmacı politikalarının ve askeri gücünün farkına varan Batı Avrupa ülkelerinin endişeleri gittikçe artmıştır. 1948'de SSCB tarafından abluka altına

alınan Berlin'e karşı ortak savunma sistemi kurmak ve askeri-siyasi tehditlere karşı bağları kuvvetlendirmek amacıyla 1948'de Brüksel Anlaşması ile Batı Avrupa Savunma Örgütü kurulmuştur.Bu örgüt 1949 yılında imzalanan Kuzey Atlantik Anlaşması'nın ilk adımı olmuştur. Kuzey Atlantik Antlaşması 12 ülke tarafından 4 Nisan 1949'da imzalanmıştır (Dış İşleri Bakanlığı, 2019). 1952'de Türkiye üye olmuş ve Soğuk Savaşın sona ermesine takiben üç genişleme dalgası yaşamıştır. Örgüte üye olan en son ülke 2017 yılında Karadağ'dır. Üye ülkelerden bazıları; Almanya, İngiltere, Fransa, Hollanda, İtalya, İspanya ve Türkiye gibi (NATO, 2019).

2.5.2. NATO'nun Görevleri

- ✓ Üye ülkelerin bağımsızlığını ve güvenliklerini koruma altına almak
- ✓ Hukukun üstünlüğü, bireysel özgürlük ve uyuşmazlıkların dostane yollarla çözümünü sağlamak
- ✓ Müttefiklerin ortak değerlerine sahip çıkmak
- ✓ Üye ülkelerin özgürlük ve güvenliklerini korumak

2.5.3. Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü ile Türkiye İlişkileri

NATO, Türkiye'nin tam yetkiyle söz sahibi olduğu uluslararası bir örgüttür. Bundan dolayı NATO üyeliği Türkiye için önem arz etmektedir. Örgüt tarihin en başarılı savunma ittifakı olarak bilinmektedir. Türkiye'nin 1952 yılında üyesi olduğu NATO uluslar arası güvenlik ve savunma politikamızın temel unsurudur. Diğer yandan Türkiye'de NATO için önemlidir. Soğuk Savaş döneminden bu yana ülkemizin değeri Örgüt için gitgide artmaktadır. Türkiye NATO'nun ikinci büyük ordusuna sahiptir. NATO ile ilişkiler bünyesinde Türkiye savunma ve kriz yönetim konusundaki faaliyetlere aktif bir şekilde katılmıştır (Dış İşleri Bakanlığı, 2019).

2.6. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)

2.6.1. OECD' nin Tarihi

II. Dünya savaşı sonunda gelişmiş Avrupa ülkelerinin yaşadığı tahribat nedeniyle savaş sonrası bu ülkelerin imarı için 1948 yılında ABD tarafından yardımlarda bulunulmuştur. Marshall Planı çerçevesinde yapılan bu yardımlarla Avrupa ülkeleri arasındaki ticaretin serbestleştirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü (OEEC) kurulmuştur. Örgüt on yıl boyunca işlevine sürdürmüştür. Daha sonra bazı üyelerin Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET)'nun kurulmasında etkin rol oynamalarından dolayı taraflı bir ortam doğmuş ve OEEC' nin etkinliği kaybolmaya başlamıştır. 1959 yılında Özel Ekonomik Komite toplanmış ve Dörtler Grubu adıyla anılan çalışma grubu kurulmuş ve OEEC' nin fonksiyonlarının devamı niteliğinde bir taslak oluşturulmuştur. Böylece 14 Aralık 1960 tarihinde Paris'te Hazırlık Komitesi OECD'yi kuran anlaşmayı imzalamış ve 30 Eylül 1961'de yürürlüğe girmiştir. Teşkilatın güncel üye sayısı 34 ülkedir (Güran ve Aktürk, 1999: 206).

2.6.2. OECD'nin Amaçları

- ✓ İnsanlığın ortak geleceği için sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak,
- ✓ Ekonomik büyümenin gerçekleştirilmesi,
- ✓ İstihdamın sağlanması için üye ülkelerin yaşam standartlarının yükseltilmesi,
- ✓ Mali istikrarın devam ettirilmesi,
- ✓ Dünya ekonomisinin geliştirilmesi ve dünya ticaretinin artmasıdır.

2.6.3. OECD'nin Türkiye ile İlişkisi

Türkiye OECD'ye 29 Mart 1961 tarihinde üye olmuştur. Türkiye'nin orta vadeli ekonomi politikalarının incelenmesi ve programlarının desteklenmesine yönelik kamu ve özel dış kaynak sağlama olanaklarının araştırılması için Türkiye'ye Yardım Konsorsiyumu 12 Temmuz 1962 tarihinde kurulmuştur. Öte yandan 17 Mayıs 1978' de kurulan "Türkiye'nin Dış Borçları Çalışma Grubu" Türkiye'nin dış borç sorununa çözüm aramak için oluşturulmuştur.

Türkiye OECD ülkeleri arasında gelişmişlik düzeyi nispeten daha düşük bir ülke olduğundan, ekonomik yapı bakımından kendisine benzeyen Akdeniz ülkeleri (Yunanistan, İspanya, Portekiz) ile bazen de İtalya ile işbirliğine gitmektedir. İstanbul'da toplanan Uluslar arası Enerji Ajansı eğitim, rekabet politikası, bölgesel kalkınma ve rüşvetle mücadele konularında değerlendirmeler yapmıştır.

2.7. İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT)

1926 yılından günümüze Suudi Arabistan'ın öncülük etmesiyle sınırlı düzeyde sürmekte olan İslam ülkeleri dayanışma faaliyetleri devam etmektedir. 1967 Arap-İsrail savaşından sonra bu dayanışma meşru bir gerekçeye dayandırılmaya çalışılmıştır. İsrail işgali altındaki Kudüs Al-Aksa Camiine Ağustos 1960 tarihinde yapılan saldırıya bir tepki olarak İslam ülkelerinin devlet başkanlarının katılacağı bir zirve konferansı düzenleme fikri doğmuştur. Eylül 1960 tarihinde Rabat' da Birinci İslam Zirve Konferansı 24 ülkenin katılımıyla gerçekleştirilmiştir (Ertürk, 1993: 258-263). Böylelikle İİT' nin temelleri atılmış ve 1970 yılında Cidde'de toplanan İslam Ülkeleri Dışişleri Bakanları İİT Genel Sekreterliğini kurmuşlardır (OCI, 2004).

İİT' nin faaliyetleri, Zirve Konferansları, Dışişleri Bakanları Konferansı ve Daimi Komitelerin toplantıları tarafından belirlenmektedir. İslam ülkelerinin siyasi, ekonomik ve kültürel meseleleri görüşülerek üye ülkeler arasındaki dayanışma ve işbirliği kararları bu gibi toplantılar sayesinde alınmaktadır.

2.7.1. İİT' nin Amaçları

- ✓ Üye ülkelerin ekonomik sorunlarını gidermek,
- ✓ Teknik işbirliği faaliyetlerini başlatmak,
- ✓ Üye ülkeleri birbirlerine yakınlaştırmak,
- ✓ Muhtemel işbirliği alanlarını ortaya çıkarmak,
- ✓ Çeşitli kültür, eğitim ve ekonomik çabalara mali destek sağlamak,
- ✓ Gıda güvenliği ve tarımsal kalkınma alanında işbirliğini eyleme dönüştürmektir.

2.7.2. İslam İşbirliği Teşkilatı ile Türkiye İlişkileri

Türkiye, İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT)'na kuruluşundan bu yana üyedir. Türkiye ilk kez 1975 yılında 6. Dışişleri Bakanları Konferansında, Dışişleri Bakanı düzeyinde temsil edilmiştir. Türkiye' nin devlet başkanı düzeyinde katıldığı ilk İslam Zirvesi 1984 yılında Kazablanka' da yapılan 4. İslam Zirvesi Konferansı olmuştur. Bu konferansta Türkiye Cumhurbaşkanı İslam İşbirliği Teşkilatı Ekonomik ve Ticari İşbirliği Daimi Komitesi **(**İSEDAK) Başkanlığı' na seçilmiştir. Türkiye'nin başkanlığını yürüttüğü İSEDAK, İslam ülkeleri ile ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi ve pekiştirilmesi açısından Türkiye'ye kazanç niteliğindedir. 14-16 Haziran 2004 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilen 31. İslam Dışişleri Konferansında, Annan Planı'nda anıldığı şekli ile "Kıbrıs Türk Devleti" adıyla KKTC'nin temsili kararlaştırılmıştır. Bu kararla İİT, Kıbrıs sorununun çözümüne destek vermektedir. İİT hedeflerine tam anlamıyla ulaşmaktan ziyade, henüz bu hedefinin alt yapısını kurma ve etkili olmaya çalışmalarından öteye gidemedikleri görünmektedir.

2.8. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO)

2.8.1. Ekonomik İşbirliği'nin Tarihsel Gelişim Süreci

Türkiye, İran ve Pakistan'ın 1964 yılında kurmuş olduğu Bölgesel Kalkınma İşbirliği Örgütü (RCD), bölge içi ticaretinin geliştirilmesi ve hızlı sanayileşme için ortak tesislerin oluşturulması amacıyla kurulmuştur. Sovyetler Birliği'nin dağılması ile Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan'ı içine alarak yeni bir boyut kazanmış ve 1992 yılında KKTC' ye Kıbrıs Müslüman kesimine gözlemci statüsü verilmiştir. 1979 yılında RCD Zirvesi'nde alınan kararlar neticesinde İzmir Anlaşması yürürlüğe girmiş fakat İran İslam Devrimi ile anlaşma askıya alınmıştır. 1985 yılında üye üç ülkede yaşanan sorunların giderilmesi özellikle İran'da yönetimin istikrara kavuşması ile RCD' nin bir uzantısı olarak ECO yeniden faaliyete geçmiştir (Güran ve Aktürk, 1992: 339).

2.8.2. ECO' nun Amacı

- ✓ Üye ülkelerin ekonomik kalkınmalarına katkıda bulunmak ve hayat standartlarını yükseltmek,
- ✓ ECO bölgesi içindeki ticaret engellerini kaldırmak,
- ✓ Bölge içi ve dünya ticaretinin genişlemesine katkıda bulunmak,
- ✓ Ekonomik kalkınmada liberalleşmeye ve özelleştirmeye önem vermek,
- ✓ Üye ülkeler arasında tarihi ve kültürel bağları geliştirerek turizm alanında faaliyetleri güçlendirmek,
- ✓ Üye ülkelerin tarımsal ve endüstriyel potansiyellerini etkin kullanmaktır.

2.8.3. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ile Türkiye İlişkisi

Türkiye ekonomik bütünleşmenin yarattığı olumlu etkilerden faydalanmak için birçok kuruluşa üyeliğinin yanı sıra Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO)'nın kuruluşunda da aktif rol oynamıştır. ECO, Türkiye'yi Orta Asya Cumhuriyetleri ve Güney Asya ülkeleri ile bir araya getiren önemli bir platform niteliği taşır. Türkiye

teşkilattan üretim ve dış ticaret açısından lider ülke konumundadır ve bölge için asıl önemli paya sahiptir. ECO toplantılarına ev sahipliği yapan, diğer üye ülkelerdeki toplantı ve faaliyetlere temsilci göndererek Türkiye bu çalışmalara katkıda bulunmaktadır (Dışişleri Bakanlığı, 2019).

2.9. AVRUPA SERBEST TİCARET BÖLGESİ (EFTA)

2.9.1. EFTA' nın Tarihsel Gelişim Süreci

Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun yaratılmasına tepki olarak, Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA), Stockholm Konvansiyonu'nun imzalanması ile 4 Ocak 1960 yılında kurulmuştur. EFTA' nın kurucu üyeleri Danimarka, Norveç, Portekiz, İsveç, İsviçre ve İngiltere'dir. Üye ülkeler arasında işbirliğini hedefleyen ve dış ticaret mallarının serbestçe dolaşımını sağlayan bir serbest ticaret bölgesi uygulamasıdır. EFTA üye ülkeleri, gümrük birliği ve ortak tarım politikalarını şekillendirmeden önce sadece sanayi mallarının ticaretindeki tarife ve kotaları kaldırmayı amaçlamışlardır. Bu nedenle tarım ürünleri Serbest Ticaret Alanı'nın dışında kalmıştır. 1966 yılında Konvansiyon'da kararlaştırılan tarihten üç, Avrupa Ekonomik Topluluğu'ndan iki yıl önce EFTA alanında tüm sanayi mallarında serbest dış ticaret sağlanmıştır. Avrupa Birliği'nin kurulması ile bazı üyeler EFTA' dan ayrılıp AB'ye geçmişlerdir. Bunun sonucunda EFTA, sadece Lihtenştayn, Norveç, İsviçre ve İzlanda'nın üye olduğu bir serbest ticaret bölgesi haline gelmiştir (EFTA Secretariat, 1982: 6).

1 Ocak 1994 yılında EFTA ve AB üyesi ülkeler arasında malların, emeğin ve sermayenin serbest dolaşımının sağlanması için Avrupa Ekonomik Serbest Bölgesi (EES) oluşturularak, Avrupa Ekonomik Alanı(EEA) anlaşması yapıldı. Aynı zamanda bu anlaşama ile çevre, sosyal politika, eğitim gibi konularda işbirliği yapılması öngörüldü. 2001 yılında EFTA, Vaduz Konvansiyonu ile modernize edilmiştir. 2004-2007 yılları arasında AB ve EEA' nın genişlemesi kapsamında serbest ticaret anlaşmasına yeni ülkeler dâhil edilmiş, bunun sonucunda EFTA 31 ülke ile serbest ticaret anlaşması yapmıştır (Gronningsaeter, 2011: 6-8).

2.9.2. EFTA' nın Amacı

- ✓ EFTA ülkeleri arasında fikri mülkiyet haklarını koruyarak, korsan faaliyetlerle mücadele etmek,
- ✓ Üye ülkeleri vatandaşlarının emek piyasalarında serbest bir şekilde hareket etmelerini sağlamak,
- ✓ Üye ülkeler arasında yatırım ve hizmet ticaretinin liberalizasyonu gerçekleştirmek,
- ✓ Kara, hava ve demiryolu ile yolcu ve yük taşımacılığını üye ülkelerin pazarlarına kademeli olarak açmak,
- ✓ Sosyal güvenlik haklarının ve diplomaların üye ülkeler arasında tanınmasını sağlamak.

2.9.3. EFTA ve Türkiye İlişkileri

Serbest ticaret ağı anlaşmaları içinde EFTA' nın ilk ortağı Türkiye'dir. EFTA ülkeleri ile Türkiye arasındaki anlaşma 10 Kasım 1991 yılında imzalanmış 1 Nisan 1992 yılında yürürlüğe girmiştir. Geçiş süreci 1 Ocak 1999'da sona ermiştir.

Anlaşmaya ek olarak EFTA üyesi ülkelerle bireysel olarak iki yanlı tarım anlaşmaları imzalanmıştır. Bu anlaşma, Sanayi malları ticaretini, balık ve denizcilik ürünlerini ve işlenmiş tarım ürünlerini kapsamaktadır. Türkiye'nin ihraç ürünlerinin önemli bir kısmını tekstil ve işlenmiş tarım ürünleri oluşturmakta, buna karşılık EFTA ülkelerinden kimyasal ürünler, petrol ürünleri, makine, farmakolojik ürünler, organik kimyasallar ithal edilmektedir (The Ekonomist, 2004: 1).

EFTA ülkeleri ile Türkiye arasında yapılan serbest ticaret anlaşmasının temel amacı anlaşmaya taraf olan ülkelerin karşılıklı dış ticaretini arttırmak ve taraflar arasındaki ekonomik işbirliğini geliştirmektir. Bu anlaşma 35 maddeden oluşmakla birlikte; mal ticareti, kamu alımları, telif hakları, rekabet, devlet teşvikleri, anlaşmazlıklarda uzlaşma ve kurumsal tedarik konularını kapsamaktadır. Anlaşma kapsamında 1 Ocak 1999 tarihinden itibaren tüm sanayi malları ticareti taraflar arasında serbest bırakılmıştır.

2.10. Avrupa Birliği (AB)

2.10.1. Avrupa Birliği Tarihi

Avrupa Birliği II. Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkmıştır. İlk olarak Avrupa Toplulukları adında yan yana ama birbirinden bağımsız hukuki niteliğe sahip öncelikli olarak ekonomide çeşitli alanlarda bütünleşmeyi amaçlayan üç ayrı topluluk kurulmuştur. Avrupa Topluluklarının kurulmasına yönelik neden Soğuk Savaş Dönemi şartlarından kaynaklanmaktadır (DPT, 2004: 2).

- ✓ **Schuman Deklarasyonu:** 1950 yılında Robert Schuman tarafından Schuman Bildirgesi yayımlanmıştır. Schuman Deklarasyonu Almanya ve Fransa arasında Avrupa Kömür Çelik Topluluğu (AKÇT)'nun kurulmasını sağlayan bildirgedir. AKÇT' nin ilk olarak kurulma nedeni, II. Dünya Savaşı sonrası kömür havzalarını kontrol altına almaktır.
- ✓ **1951 Paris Antlaşması:** 1951 yılında imzalanan anlaşma 23 Temmuz 1952'de yürürlüğe girmiştir. Avrupa Kömür Çelik Topluluğu'nun kurucu antlaşmasıdır. Uluslararası ticaretin önündeki engelleri kaldırmak, üye ülke vatandaşlarının ihtiyaçlarını karşılayabilmek ve kömür çelik ürünlerinin serbest bir şekilde dolaşacağı ortak bir pazar oluşturmak amacı ile yapılan anlaşma Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburg ülkeleri arasında imzalanmıştır.
- ✓ **1957 Roma Antlaşması;** AKÇT' nin kurulmasının ardından başarılı gelişme görülmüş ve buna bağlı olarak daha geniş kapsamlı ekonomik birleşmenin gelişmesine yönelik görüşler doğmuştur. 1957 yılında Roma Antlaşması'nın imzalanmasıyla beraber Avrupa Atom Enerjisi ve Avrupa Ekonomik Topluluğu kurulmuştur. Roma Anlaşması, AB kurumsal altyapısını sağlayan ve Ortak Pazar modelini ortaya koyan antlaşmadır.
- ✓ **1958 Füzyon Antlaşması;** Avrupa Kömür Çelik Topluluğu (AKÇT), Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (AAE) ve Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET)' nu tek çatı altında birleştiren antlaşmadır. Topluluğun tek çatı altında birleştirilmesiyle ''Avrupa Topluluğunu'' adını almıştır.
- ✓ **1986 Avrupa Tek Senedi;** Roma Antlaşmasını kuran ülkeler arasında önce bir Gümrük Birliği' nin sonrasında Ortak Pazarın kurulmasını öngörmüştür.

Avrupa Tek Senedi Ortak Pazar'da malların, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin serbestçe dolaşımını sağladığı iç sınırların olmadığı bir alan olarak tanımlanmıştır. En kapsamlı değişimi içeren anlaşma Avrupa Tek Senedi'dir. Bu anlaşma ile alınan kararlar karşılıklı olarak taahhüt altına alınmıştır. Çevre, Ar-Ge ve Sosyal Politika alanlarında ortak dış politika benimsenmiştir.

- ✓ **1992 Maastricht Antlaşması;** Avrupa Birliği kurucu antlaşmasıdır. Avrupa Toplulukları, Maastricht Antlaşması ile AB olarak anılmaya başlamıştır. Almanya'nın birleşmesi, Sovyet Birliği'nin dağılması, soğuk savaşın sona ermesi, merkezi ve Doğu Avrupa devletlerinin serbest kalmaları gibi nedenler Avrupa topluluklarının Avrupa Birliği'ne dönüşmesini zorunlu kılmıştır.
- ✓ **1997 Amsterdam Antlaşması;** Avrupa Birliği'ne hukuki anlamda değişiklik getiren antlaşmadır. Bu anlaşma ile İnsan Hakları Sözleşmesi, AB üyeliği için tam koşul haline gelmiş ve sözleşmeyi ihlal eden devletlerin topluluk içinde oy hakkının askıya alınabilmesi için kriter getirilmiştir.
- ✓ **2001 Nice Antlaşması;** Bu anlaşma ile Avrupa Birliği karar süreçlerinin ve kurumlarının yeni genişleme dalgasına hazırlanmıştır.
- ✓ **2007 Lizbon Antlaşması;** Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin üyelikten çıkabilme olanağını getiren antlaşmadır.

AB' de Yaşanan Bazı Gelişmeler;

- ✓ **1993 Kopenhag Kriterleri Zirvesi**; Bu zirvede Avrupa Birliği'ne başvuruda bulunan ülkelerin tam üye olmadan önce karşılaması gereken ekonomik ve siyasi bazı kriterler getirilmiştir.
- ✓ **1997 Lüksemburg Zirvesi;** Aday ülkelerin kısa vadeli ve uzun vadeli üye olmak üzere iki dalgaya ayrılması şartı getirilmiştir. Uzun vadeli üye olacak ülkelerin ilk yansıması 2004 yılında 10 Orta Doğu ülkesinin Avrupa Birliği'ne üye olmasıyla üye sayısı 25'e yükselmiştir.
- ✓ **1997 Gündem 2000 Raporu;** Aday ülkelerle ilişkilerin nasıl ve ne şekilde geliştirileceğini içeren ve aynı zamanda Avrupa Birliği'nde genişlemenin etkileri ile ayrıntılarını içeren rapordur.

Avrupa Birliği, 1973 ve 2013 yılları arasında toplamda 7 genişleme dalgası yaşamıştır.

2.10.2. Avrupa Birliği'nin Amacı

- ✓ Almanya'yı kontrol altına almak,
- ✓ Soğuk savaşın yaşandığı yeni dünya düzenine uyum sağlamak,
- ✓ Genel açıdan; Avrupa'da refahın ve barışın kalıcı olmasını sağlamak,
- ✓ Ekonomik açıdan; gümrük birliği ve ortak pazar modelini yaratarak ekonomik ve sosyal gelişmeyi sağlamak,
- ✓ Sovyet tehdidine karşı koymak,
- ✓ Almanya ve Fransa arasındaki sorunları kalıcı olarak çözüme bağlayarak barışı sağlamaktır.

2. 10. 3. Avrupa Birliği'nin Türkiye ile İlişkileri

Türkiye, politik amaçları nedeni ile Avrupa Ekonomik Topluluğu'na 8 Haziran 1959 yılında tam üye olmak için başvuruda bulunmuş ve topluluk Türkiye' nin kalkınma düzeyinin yeterli olmadığını bildirmiş tam üyelik koşulları gerçekleşinceye kadar ortaklık anlaşması önerilmiş ve söz konusu anlaşma 12 Eylül 1963 tarihinde Ankara'da imzalanmıştır. Türkiye ile AB arasında ilk resmi ve temel belge niteliği taşır.

1973 ve 1996 yıllarını kapsayan 1 Ocak 1974 yılında Katma Protokol yürürlüğe girmiştir. Katma Protokol, malların serbest dolaşımını, Avrupa topluluğu ile Türk vatandaşlarının topluluk ülkelerine vizesiz giriş muafiyetini kapsamaktaydı fakat Avrupa Birliği bu protokole uymayarak Türk vatandaşlarına yasal olmayan bir vize uygulamaktadır. Türkiye 1984 yılında topluluğa üyelik başvurusunda bulunmuş ve hala bu süreç devam etmektedir. Türkiye'nin Kopenhag kriterlerine uygunluğu ilk defa 1999 Helsinki Zirvesinde anılmıştır.

2.11. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ)

2.11.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin Tarihi

Karadeniz bölgesine yakın olan veya Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeler ile bir ekonomik işbirliği kurulması fikri ilk olarak 1989 yılında Türk ve yabancı iş adamlarının katılımıyla ortaya çıkmıştır. Bu fikir o günlerde Türk siyasi ve iş adamları tarafından dikkate alınmazken yabancı iş adamlarının dikkatini çekmiştir. Daha sonra dönemin Türkiye Cumhurbaşkanı konuya destek verip, bölge ülkeleri de konuya ilgi gösterince Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) fikri doğmuş oldu.

KEİ Türkiye, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Arnavutluk, Yunanistan, Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan ve Moldova arasında imzalanan bir deklarasyon ile 25 Haziran 1992 tarihinde oluşturulmuş ve kısa sürede içerisinde kurumsallaşma sürecini tamamlamıştır (Elekdağ, 1993: 30).

2.11.2. KEİ 'nin Amaçları

- ✓ Üye ülkeler arasındaki ticareti arttırmak,
- ✓ Ortak yatırımlara odaklanarak karşılıklı yatırımları arttırmak
- ✓ Ekonomik ilişkileri güçlendirmek,
- ✓ Bölgede barış, güven ve siyasal dayanışmayı güçlendirmek,
- ✓ Serbest ticaret bölgesi oluşturmaktır.

2.11.3.Karadeniz Ekonomik İşbirliği ile Türkiye İlişkisi

SSCB'nin dağılmasından sonra Rusya Federasyonu dışında diğer KEİ ülkeleri ile Türkiye arasında gerçekleşen dış ticaretin oldukça düşük olduğu görülmüş ve Türkiye açısından büyük bir pazar potansiyeli taşıyan bu ülkeler ile işbirliği yapma fırsatını değerlendirmiştir. Türkiye KEİ'yi en fazla sahiplenen kurucu ülkelerden biridir. 1990-93 yılında Türkiye'nin KEİ ülkeleri ile dış ticaret oranlarında artış gözlenmiş, dolayısıyla bu işbirliğinin olumlu etkileri ekonomiye yansımıştır. KEİ ülkelerinden en fazla ticaret hacmi Rusya ve Azerbaycan ile gerçekleşmektedir (DPT,

1995: 153). Karadeniz Ekonomik İşbirliği' nde ekonomik ilişkilerden çok siyasi ilişkiler ön plana çıkmaktadır. Üye ülkelerin kendi aralarında siyasal problemleri vardır. Örneğin, Türkiye'nin Ermenistan'a ambargo uygulaması ve Türkiye ile Yunanistan arasındaki yaşanan Ege ve Kıbrıs sorunları gibi. Bu sorunlar ise entegrasyonun başarısız olmasında önemli bir rol oynar.

2.12. Gelişen Sekiz Ülke Platformu (D-8)

2.12.1. Gelişen Sekiz Ülke Platformu Tarihi

D-8 kalkınmada işbirliğini sağlamaya yönelik uluslararası bir organizasyondur. Kalkınmada İşbirliği Konferansı 22 Ekim 1996'da yapılmış ve bunu izleyen bir dizi hazırlıklardan sonra 15 Haziran 1997 yılında İstanbul'da yapılan Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi'nde D-8'in kuruluşu resmen ilan edilmiştir. D-8 üyelerinin tamamı (Bangladeş, Endonezya, İran, Malezya, Mısır, Nijerya, Pakistan ve Türkiye) aynı zamanda İslam İşbirliği Teşkilatı'na da üyedir (D-8, 2012).

2.12.2. D-8 Amaçları

- ✓ Üye ülkeler arasında ticari ilişkilerde yeni fırsatlar yaratmak,
- ✓ Refah seviyesini yükseltmek,
- ✓ Somut projelerle dünya ekonomisindeki durumlarını güçlendirmek,
- ✓ Enformasyon finans ve bankacılık sektöründe yeni projeler gerçekleştirmek,
- ✓ Yoksulluğu azaltmak ve insan kaynaklarının gelişimini sağlamaktır.

2.12.3. Gelişen Sekiz Ülke Platformu ile Türkiye İlişkisi

Türkiye'nin D-8 ülkelerine yaptığı ihracat 1990 yılından itibaren dalgalı bir seyir izlemiştir. Türkiye D-8 ülkelerinden en çok ihracat yaptığı ülkenin başında Mısır, ikinci sırada İran yer alırken en az ihracat yaptığı ülke ise Bangladeş olmuştur. İlk olarak D-8 ülkelerinin Türkiye'nin ihracatında önemli bir payı olmadığı izlenimine varılsa da bu iş birliği ülkelerin potansiyellerini birbirlerine zorunlu kılmaktadır (Nebioğlu, 1997: 91-92). Bu işbirliği Türkiye'nin üye ülkeler ile olan ticaretinde artış sağlamamış aksine bu ülkelere yaptığı ihracatta azalma görülmüştür.

2.13. Grup 20 (G-20)

2.13.1. G-20'nin Tarihi

Küresel ekonomide temel konuların tartışılması amacıyla önemli sanayileşmiş ve gelişmekte olan ekonomilerin Maliye Bakanları ve Merkez Bankaları tarafından oluşturulan bir gruptur. G-7 Maliye Bakanlarının, 25 Eylül 1999'daki Washington toplantısında küresel sistem içerisinde önemli yer tutan ülkelerden oluşan G-20 resmen ilan edilmiştir (Balancar, 2003). Almanya ve Kanada Maliye Bakanlarının ev sahipliğinde 15-16 Aralık 1999 yılında Berlin de gerçekleştirilen toplantıda G-20 nin açılışı yapılmıştır (G-20, 2019). G-20 grubunun Maliye Bakanları ve Merkez Bankası Başkanlarının ilk toplantısı 15-16 Aralık 1999 tarihinde Berlin'de yapılmıştır. G-20 grubunun en önemli niteliğinden biri dünya siyasetini

şekillendirecek 20 ülkeden oluşmasıdır. 2001 yılında yaşanan terörist saldırılar grubun gündeminde yer almış ve terörizmin finansmanı ile kara para aklama konuları üzerinde durulmuştur (DPT, 2019).

2.13.2. G-20 Amaçları

- ✓ 1990'ların sonunda yaşanan finansal krizlerde piyasa ekonomisinin önemini vurgulamak,
- ✓ Uluslararası finansal kurumlar arasında diyalog fırsatları sağlamak,
- ✓ Dünya'da mali ve ekonomik istikrarı sağlayarak ekonomik krizleri önlemek,
- ✓ Gelir dağılımında adaletsizliğin ve fakirliğin önüne geçmek,
- ✓ Terörizme sağlanan finansman ve kara para ile mücadele etmek,
- ✓ Mali politikalarını saydamlaştırmaktır.

2.13.3. G-20 İle Türkiye İlişkileri

Türkiye'nin yer aldığı hatta köprü vazifesi kurduğu Türk Cumhuriyetleri, Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Balkanları da kapsayan bölgesel ekonomik potansiyeli göz önüne alındığında stratejik önemi dünya genelinde anlaşılmış, buna bağlı olarak gruba davet edilmiştir. Türkiye'nin IMF ve Dünya Bankası ile ilişkileri G-20 ile önem kazanmış, İstanbul'da yapılan G-20 toplantısında IMF başkan yardımcısı dalgalı kur sistemine geçilmesi kararını almıştır (Oğuz, 2002).

SONUÇ

Bu çalışma da İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkan küreselleşme kavramının yol açtığı ekonomik, sosyal, siyasal ve askeri birçok kuruluşun oluşumları ele alınmıştır. Türkiye bu kuruluşların bir kısmının üyelik sürecinde yer alırken bir kısmına da sonradan üye olarak uluslar arası arena da daha fazla söz sahibi olabilme yolunda önemli adımlar atmıştır. Türkiye halen BM, IMF, WB, GATT, WTO, NATO, OECD, İİT, ECO, EFTA, KEİ, D8, G-20 kuruluşlarına üye durumundadır ve Avrupa Birliği ile olan tam üyelik müzakerelerini de ciddiyetle sürdürmektedir.

KAYNAKÇA

Acar, İbrahim Atilla (2003), **"Gelişmiş Ülke Ekonomilerinde Borçlanmanın Sonu: Maastricht Kriterleri Örneği"**, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Cilt. 2, Sayı: 4, Bahar, ss. 1-22.

Acar, Mustafa, (2005) Dünya Bankası, Uluslararası Örgütler, Liberte Yayınları, Ankara s. 624.

Akman, Sait (1998), GATT Sistemi ve Yeniden Yapılandırma Gereği, İktisat Politikası Seçme Konular, Alfa Yayınları, İstanbul 1998, s. 102-132.

Alpar, Cem ve Ongun, Tuğba (1987), **"Dünya Ekonomisi ve Uluslar arası Ekonomik Kuruluşlar Az Gelişmiş Ülkeler Yönünden Değerlendirme"**, Türkiye Ekonomisi Kurumu Yayınları, Ankara.

Bayraktutan, Yusuf (2000), **"Küreselleşme, Kriz ve IMF"**, Liberal Düşünce Topluluğu Dergisi, Sayı: 19 Yaz, ss. 14-18.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı), 1995. Türkiye Karadeniz Ekonomik İşbirliği İlişkileri, Ankara.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı), 2004. Avrupa Birliği ve Türkiye-AB İlişkileri, Ankara.

EFTA Secretariati, 1982. Convention Establishing The European Free Trade Association, Geneva.

Eğilmez, Mahfi ve Özkan, Ahmet, (1996), Uluslar arası Para Fonu (IMF) Türkiye İlişkileri, Para ve Finans Ansiklopedisi, Creative Yayıncılık, İstanbul 1996, s. 131.

Elekdağ, Şükrü (1993), **"The Black Sea Economic Cooperation Region Project"**, (Çev. Çağlar Ünal), Turkey Economy, Ankara.

Ertürk, Emin, (1993), Ekonomik Entegrasyon Teorisi ve Türkiye'nin İçinde Bulunduğu Entegrasyonlar, Ezgi Kitabevi, Bursa s. 292.

Gronnıngsaeter, Tore, (2011), This is EFTA, Drifosett, Brussels.

Güran, Nevzat ve Aktürk, İsmail, (1992) Uluslar arası İktisadi Kuruluşlar, Aklıselim Ofset, İzmir s. 343.

Güran, Nevzat ve Aktürk, İsmail, (1997) Uluslararası İktisadi Kuruluşlar, Anadolu Matbaacılık, İzmir s. 343.

Güran, Nevzat ve Aktürk, İsmail (1999), Uluslararası İktisadi Kuruluşlar, Tuğra Ofset, Isparta 2001, s. 376.

Karluk, Rıdvan (1998), Uluslararası Ekonomik Mali ve Siyasal Kuruluşlar, Turhan Kitabevi Ankara 2002, s. 579.

Karluk, Rıdvan (2003), Uluslararası Ekonomi, Beta Yayınları, İstanbul 2013, s. 908.

Kaya, Safiye (2002), **"Dünya Bankası ve Türkiye"**, Sayıştay Dergisi, Sayı: 46- 47, ss. 40.

Küçükahmetoğlu, Osman, Çeştepe, Hamza ve Tüylüoğlu Şevket (Ed.), 2013, Ekonomik Entegrasyon, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa.

Ünlü, Fatih, Vd. (2002), **"Türkiye'nin Öncülük Ettiği Uluslararası Bölgesel İşbirliği Girişimleri"** Planlama Dergisi, DPT' nin Kuruluşunun 42. Yılı Özel Sayısı ss. 415.

D-8, 2012, www.developing8.org/MissionStatement.aspx (06. 04. 2019).

Gelişmiş 20'ler, 2002 http://www.zaman.com.tr/2002/11/29/yazarlar/serefoguz.htm (07. 04. 2019)

MIGA, (2005), "About MIGA", http://www.miga.org//screens/about/about.htm (03. 04. 2019).

NATO, (2019), "NATO İNT.", https://www.nato.int//nato-welcome/indeks_tr.html (06. 04. 2019).

OIC (Organization of the Islamıc Conference), 2004, http://www.oıc-ocı.org/ (22. 05. 2004).

The Economist, (1999). "Variety Show", ss. 1-4, Jan 21st, http://www.economist.com/PrinterFriendly.cfm?Story_ID=182969, (07. 04. 2019).

T.C. Başbakanlık, (2005), "19. Stand-by Düzenlemesi, 26 Nisan 2005 Tarihli Niyet Mektubu" www.treasury.gov.tr./imf_niyetmektubu_19stan-by.htm (04.04.2019).

T.C. Dış İşleri Bakanlığı, www.mfa.gov.tr http://www.mfa.gov.tr/gelisen-sekiz-sekiz-ülke-_d- 8_.tr.mfa (04. 04. 2019).

T.C. Dış İşleri Bakanlığı, www.mfa.gov.tr, http://www.mfa.gov.tr/ birlesmis milletler-_bm_.tr.mfa (04. 04. 2019).
UN, 2013 "About UN", http://www.un.org/aboutun/unhistory (04. 04. 2019).
UN, 2019 "Unicankara" , htpp://www.unicankara.org.tr/today/index.html (22.03.2019).
WTO, 2013a, "What is the WTO", http://www.wto.org/english/thewto_e/whati-e.htm (03. 04. 2019).
http://www.dpt.gov.tr/dei/G-20/G-20ne.htm (07. 04. 2019).
https://www.diplomasi.net/uluslararası-para-fonu-imf/ (02.03.2019).
http://www.g20.org/about_working_groups.aspx (07.04.2019).

www.mfa.gov.tr/ekonomik-isbirligi-teskilati_eit_.tr.mfa (02. 04. 2019).
http://www.turkishtime.org/16/62_3_tr.asp (03. 04. 2019).

DONDURULMUŞ GIDA SEKTÖRÜNDE LOJİSTİK UYGULAMALARI

Dr. Öğr. Üyesi Gülferah BOZKAYA
KSÜ Göksun Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, Bankacılık ve Finas Bölümü,
e-mail:gbozkaya@ksu.edu.tr

Öğr. Gör. Dr. Yeşim AYTOP
KSÜ, Pazarcık MYO, Dış Ticaret Bölümü,
e-mail:yesimmeral,@ksu.edu.tr

Öz

İnsanların beslenme ve tüketim alışkanlıklarındaki değişim beraberinde gıda harcamalarında çeşitliliği getirmiştir. Bu değişimlerden birisi de son yıllarda dondurulmuş gıdalara olan talebin artmasıdır. Kolay hazırlanabilir olması, kadınların iş yaşantısına daha çok katılması, tatlarının güzel olması, tek yaşayanların sayısının artması, ekonomik olması gibi birçok etken dondurulmuş gıda talebini artırmaktadır. Bu çalışmanın amacı Türkiye'deki dondurulmuş gıda sektöründeki mevcut lojistik uygulamaların ve lojistik faaliyetlerinde dikkat edilmesi gereken önemli hususların neler olduğunu ortaya koymaktır. Araştırmanın ana materyalini konu ile ilgili birimlerden ve yerli-yabancı çalışmalardan elde edilen ikincil veriler oluşturmaktadır. Son yıllarda Türkiye'de hızla büyüyen dondurulmuş gıda sektöründe, uygulanacak doğru lojistik uygulamalar ile tüketicilere sağlıklı ve kaliteli ürünlerin ulaştırılması amaçlanmaktadır. Dondurulmuş ürünlerin üretimden tüketime kadar geçen süreçlerinde tüketici ve ilgili paydaşların bilinçlendirilmesi önem arz etmektedir. Bu konuda ilgili paydaşlarda farkındalık ve gündem oluşturulması yararlı olacaktır.
Anahtar kelimeler: Dondurulmuş gıda, lojistik, Türkiye

LOGISTICS ACTIVITIES IN THE FROZEN FOOD SECTOR

Abstract

The change in the diet and consumption habits of people has brought about varieties in food expenditure. One of these changes is that there has been an increasing demand for frozen foods in recent years. Many factors such as being easy to prepare, the number of women more involved in business life, having a good taste, an increase in the number of people living alone and being affordable increase the demand for frozen food. The objective of this research is to reveal the crucial issues that need attention in the application of existing logistics and logistics operation in the frozen food sector in Turkey. The main material of the study is the secondary data obtained from domestic and international research and the relevant units. In recent years, with the help of specific logistics activities applied in the rapidly growing frozen food sector in Turkey, there has been intended for the delivery of healthy and quality products to consumers. It is important to raise the awareness of the consumers and related stakeholders about the processes of frozen products from production to consumption. In addition, it will be useful to raise awareness and agenda in the relevant stakeholders.
Keywords: Frozen food, logistics, Turkey

Giriş

Tüketicilerin kendilerine daha fazla zaman ayırma istekleri, kadının çalışma hayatında daha fazla yer alması, daha kısa zamanda yemeğin hazırlanması, ekonomik olması gibi bir çok etmen tüketicileri dondurulmuş gıda tüketmeye yöneltmektedir.

Teknolojik gelişmelere bağlı olarak değişen tüketim alışkanlıkları ile birlikte hazırlanması hızlı olan ve mevsim dışı olmasına rağmen dondurulma şekli ile doğal özelliklerini koruyan dondurulmuş gıdaların da tüketimi hızla artmaktadır. Dondurulmuş gıda tüketiminin en fazla olduğu Avrupa ülkeleri ve ABD'de neredeyse bütün gıda ürünlerinin dondurulmuşuna ulaşmak mümkün olmaktadır (Özer, 2013)

Türk gıda kodeksi dondurulmuş gıda tebliğine göre Hızlı dondurulmuş gıda, "Ürün tipine bağlı olarak maksimum kristalizasyon sıcaklık bölgesinin mümkün olan en kısa sürede geçildiği, hızlı dondurma olarak bilinen uygun bir dondurma işlemi ile sağlandığı, sıcaklığın sabit değere ulaştırılmasının ardından ürünün tüm noktalarının -18^{o}C veya daha düşük sıcaklıkta olduğu, bu durumun sürekli korunduğu ve bu özelliklerini taşıyacak şekilde pazarlandığı gıdayı ifade etmektedir" (Anonim, 2014a).

Türk Gıda Kodeksi Hızlı Dondurulmuş Gıdaların Depolanması, Muhafazası ve Taşınması Sırasında Sıcaklığın İzlenmesi Hakkında Tebliği'nde; Hızlı dondurulmuş gıdaların taşınması, depolanması, dağıtımı ve perakende satış reyonlarındaki dolaplarda muhafazası sırasında soğuk zincirin kırılmaması için her aşamada sıcaklık kontrolü yapılması, Hızlı dondurulmuş gıdaların depolanması, muhafazası ve taşınması sırasında ortam sıcaklığı, uygun ölçüm ve kayıt cihazları kullanılarak sık ve düzenli aralıklarla kaydedilmesi, Sıcaklığı izlemek amacı ile kullanılan tüm ölçüm ve kayıt cihazları TS EN 12830, TS EN 13485 ve TS EN 13486 standartlarına uygun olmalıdır. Gıda işletmecileri bu cihazların ilgili TSE standartlarına uygun olduklarını gösteren belgeleri bulundurmak zorundadırlar. Sıcaklık kayıtları gıda işletmecisi tarafından düzenli aralıklarla tarih ve zaman belirtilerek tutulur ve bu kayıtlar, en az bir yıl veya hızlı dondurulmuş gıdanın yapısı ve raf ömrü dikkate alınarak daha uzun süre ile saklanır (Anonim, 2014b).

Son yıllarda hızla artan dondurulmuş gıda tüketimi beraberinde dondurulmuş gıda lojistiğinin de büyümesine de katkı sağlamıştır. Bu bağlamda soğuk zincir lojistiği dondurulmuş gıda ürünlerinin en önemli noktasıdır.

Bu çalışmanın amacı Türkiye'deki dondurulmuş gıda sektöründeki mevcut durumu ortaya koyarak dondurulmuş gıdaların depolanma, muhafaza ve taşınmasında uygulanan lojistik yöntemlerini ve lojistik uygulamalarında dikkat edilmesi gereken önemli hususları incelemektir.

Materyal ve yöntem

Bu araştırmanın ana materyalini; konu ile ilgili yapılmış makalelerden elde edilen veriler ile kurumların yayınlamış oldukları istatistiki verilerden oluşturmaktadır.

Bulgular

1- Türkiye'de dondurulmuş gıda sektörü

Türkiye'de dondurulmuş gıdalar piyasada unlu mamuller, tatlılar, balık ve su ürünleri, meyve, et ürünleri, pizza, patates ürünleri, hazır yemekler ve sebze olarak satılmaktadır.

30 yıl önce Türkiye pazarına giren dondurulmuş gıda sektöründe, elektrik kesintileri, süpermarket eksiliği ve oluşmuş önyargı sektöründen gelişmesine olanak tanımamıştır. Günümüzde gelişen teknoloji, market sayısının artması gibi birçok faktör sektörün hızla büyümesine olanak tanımıştır. Turizm sektörü dondurulmuş gıdanın en büyük müşterisidir. 2010 yılında dondurulmuş gıda sektörünün dünya büyüklüğü 218 milyar dolar olarak ölçülmüştür. %25,2 büyüyerek 2018'de 273 milyar dolara ulaşmıştır. Türkiye'de ise dondurulmuş gıda pazarının yaklaşık değeri sadece 1 milyar TL'dir. Türkiye dondurulmuş gıda pazarında gelişmiş ülkelerin çok gerisinde kalsa da hızlı gelişen sanayileşme süreci, ev hanımlarının iş hayatında daha fazla yer alması ve yalnız yaşayan bireylerin sayısındaki artış gibi etkenler sektörün potansiyelini göstermektedir. Dondurulmuş gıda tüketimi 2018 yılı verilerine göre yaklaşık ABD'de 50 kg, İsveç'te 49 kg, Danimarka'da 48 kg İngiltere'de 47 kg, Almanya'da 35 kg, Fransa'da 33 kg, Yunanistan'da 17 kg, İtalya 16 kg iken Türkiye'de yalnızca 2 kg/yıl'dır (Hekimoğlu ve Altındeğer, 2019).

2- Gıda lojistiği ve Soğuk zincir

Gelişen teknoloji sayesinde dondurulmuş gıdalar daha uzun mesafelere taşınabilmekte ve uzun süre özelliklerini koruyabilmektedir. En az dondurulmuş gıdaların üretimi kadar önemli olan lojistik faaliyeti bu sektörde soğuk zincir kavramı ile ifade edilmektedir (Ünverdi, 2013).

Soğuk ve dondurulmuş gıda maddelerinin üretiminden tüketimine kadar özelliklerini koruya bilmesi için depolama, muhafaza ve taşıma işlemlerinin tamamına soğuk zincir denilmektedir. Üretim tesislerinde uygun koşullarda soğutulan ürünler frigorifik, soğutma üniteli tır gibi ürün özelliklerine uygun araçlarla ara depolara, bayilere ve satış mağazalarına ulaştırılmaktadır ve soğutuculu araçlar olarak bilinmektedir (Anonim, 2019a). Bu araçlar, deniz yolu taşımacılığında kullanılan araçlar soğutucu konteyner, karayolu ve tren taşımacılığında frigofrik araçlar ve kasalar olarak adlandırılmaktadır (Alkusal, 2006).

Bu aşamadan sonra dondurulmuş gıda ürünlerinin bozulmadan tüketiciye ulaştırılması sorumluluğu işletmeciye ait olsa da ürün kalitesi ve tüketicinin sağlığı açısından gerekli kontroller yapılması gerekmektedir. Soğuk zincirde oluşacak kırılma üründe mikrobiyolojik, fiziksel ve/veya kimyasal bozulmalara neden olmakta bu da ürünün raf ömrünü azaltmakta, ürünün kalitesine zarar vermekte ve hatta insan sağlığını tehlikeye atmaktadır. Bu sebeplerden dolayı soğuk zincirin her adımı çok sıkı bir şekilde kontrol edilmelidir (Anonim, 2019a).

Türkiye'de 27 tesis dondurulmuş meyve ve sebze sektöründe faaliyet göstermekte olup, bunlardan bir bölümü yabancı ortaklıdır (Hekimoğlu ve Altındeğer, 2019). Avrupa ve ABD'nin aksine Türkiye'de yalnızca gıda lojistiği alanında hizmet veren bir lojistik firması bulunmamaktadır (Fidan, 2018). Dondurulmuş gıda sektöründe faaliyet gösteren firmaların önemli bir kısmı teknolojik açıdan yüksek standartlardadır. Tesislerde meyveler ve sebzeler genellikle Özellikle son yıllarda en gelişmiş dondurma yöntemi olarak bilinen IQF (bireysel hızlı dondurma) metodu ile dondurulmaktadır (Hekimoğlu ve Altındeğer, 2019). Bu metot ile bitki hücrelerinde bulunan hücre öz suyunda küçük buz kristalleri oluşur ve bitki hücresinin bütünlüğü korunarak besin ve vitamin değerlerinin bünyesinden uzaklaşması engellenir. Böylece meyve ve sebzeler tazeliğini yitirmeden koruma altına alınmış olur (Anonim, 2019b).

Fidan (2018) araştırmasında Gıda lojistiğinde dikkat edilmesi gereken hususların;

- Yasalara uygun hareket edilmesi,
- Farklı özelliklere sahip gıda ve içecek ürünlerinin aynı araçta taşınmaması ve aynı araçtaki farklı sıcaklılara sahip ürünlerin taşınmasında perdeleme sistemi ve klima sistemlerinin kullanılması, aynı sıcaklıktaki farklı ürünleri taşınması için çift kasalı araçların kullanılarak besinler arasında kontaminasyon oluşumunun engellemesi gerektiği
- Ürünler özelliklerine göre sınıflara ayrılarak (örneğin taze meyve-sebzeler, et ve şarküteri gibi) depolama alanlarındaki lokasyonlarına göre istiflenmesi gerekmektedir.
- Soğuk zinciri kırmamak için sıcaklık yükselmelerine dikkat edilmesi gerektiği
- Araçlarda araç takip sistemi,, sıcaklık kayıt edebilen, kamera ile görüntü kaydeden sensörler ile veri toplama platformlu araçları bulundurulması gerektiği,
- Soğuk zincirin tüm aşamalarının kontrol altında tutulup sıcaklık değişiminin olmadığı konusunda tüketiciye güven verilmesi gerektiğini bildirmişlerdir.

Sonuç ve Öneriler

Dondurulmuş ürünler tazeye en yakın ürünler olmasına rağmen tüketiciler tarafından sanki katkı maddesi içeren ürünler olarak algılanmakta bu da tüketimi sınırlandırmalarına neden olmaktadır. Yapılacak bilinçlendirme çalışmaları ile dondurulmuş ürün hakkında ayrıntılı bilgi verilerek tüketicilere her sezonda tüketilme imkanı tanıyan dondurulmuş ürünlerin tüketimi teşvik edilmelidir.

Türkiye konumu ve uygun ekolojik koşulları ile dondurulmuş gıda sektörüne hammadde temininde oldukça avantajlı konumdadır. Son yıllarda dondurulmuş gıda çeşitlerinin arttığı ve tüketiminin de yaygınlaştığı görülmektedir. Marketlerin sayısının hızla artması neredeyse tüm marketlerde dondurulmuş gıda ürünlerinin satışlarının yapılması ürünün tüketiminin artacağını göstermektedir. Tüketiciler dondurulmuş gıda hakkında bilinçlendirilerek tüketime katkılar sağlanmalıdır.

İhraç potansiyeli çok yüksek olan dondurulmuş ürünlerin lojistiğinde yapılacak en ufak hata ürünlerin bozulmasına neden olurken, insan sağlığına da zarar vermektedir. Dondurulmuş gıda lojistiğinin belirlenen kurallara göre özenle yapılması, son tüketiciye ulaştığında aynı özelliklerini taşıması tüketimin sürdürülebilirliği açısından oldukça önemlidir. Bu konuda hem üretici hem aracı hem de perakendeci firmaların gerekli hassasiyeti göstermesi gerekmektedir.

Kaynaklar

Alkusal, M., 2006 Dondurulmuş Gıda Sektöründe Bütünleşik Lojistik İlişkilerin Lojistik Hizmet Kalitesine Ve Performansına Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir. 67s.

Anonim, 2014a. Türk Gıda Kodeksi Hızlı Dondurulmuş Gıdalar Tebliği, http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=9.5.20147&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=dondurulmu%C5%9F%20g%C4%B1da (Erişim Tarihi: 25/04/2019)

Anonim, 2014b. Türk Gıda Kodeksi Hızlı Dondurulmuş Gıdaların Depolanması, Muhafazası ve Taşınması Sırasında Sıcaklığın İzlenmesi Hakkında Tebliğ (http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=9.5.20148&Mevzu

atIliski=0&sourceXmlSearch=h%C4%B1zl%C4%B1 (Erişim Tarihi: 25/04/2019)

Anonim, 2019a. Dondurulmuş Gıdalar ve Soğuk Zincir Lojistiği Hakkında Bilinmesi Gerekenler http://mutfaktabizvariz.com/dondurulmus-gidalar-ve-soguk-zincir-lojistigi-hakkinda-bilinmesi-gerekenler/ (Erişim Tarihi: 25/04/2019)

Anonim, 2019b. https://www.kerevitas.com.tr/tr/kurumsal/dondurulmus-gida-hakkinda

Fidan, Z., 2018. Soğuk Ve Donuk Gıdalarda Tedarik Zinciri Yönetimi Sürecine Kalite Sistemlerinin Katkısı, Yüksek Lisans Tezi, Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 61s.

Hekimoğlu, B., Altındeğer, M. 2019. Dondurulmuş gıda sektör potansiyeli, T.C. Samsun Valiliği İl Tarım ve Orman Müdürlüğü Koordinasyon ve Tarımsal Veriler Şube Müdürlüğü Strateji Geliştirme Birimi Yayını, 49s.

Özer, B., 2013. Adana İli Merkez İlçelerinde Tüketicilerin Dondurulmuş Gıda Tüketim Alışkanlıkları, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kahramanmaraş, 53s.

Ünverdi, İ. 2013. Lojistik Sürecinin Her Safhası İçin Maliyet Bilgisinin Karar Almada Kullanılması: Dondurulmuş Gıda Taşımacılığı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 112s.

SERBEST BÖLGELERİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE VE DIŞ TİCARETİNE OLAN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Dr. Hacı Hayrettin TIRAŞ
hhayrettintiras@hotmail.com

Öz

Uluslararası ticaretin her geçen gün daha da küresel bir nitelik kazandığı günümüzde, serbest bölgeler bulunduğu ülke ekonomisine sağladığı katkılar nedeniyle özellikle gelişmekte olan ülkelerde yaygın uygulama alanı bulmuştur. Ülkelerin ekonomik yapıları üzerinde önemli rol oynayan serbest bölgeler, Türkiye'de 1980 sonrası dışa açılma hareketleriyle birlikte kurulmaya başlanmıştır. Türkiye'de halen 18 adet serbest bölge bulunmaktadır. Bu çalışmanın amacı serbest bölgelerin Türkiye ekonomisine ve dış ticaretine olan etkilerinin değerlendirilmesidir. Bu kapsamda serbest bölgelere ait elde edilen veriler konularına göre gruplandırılmış ve analiz edilmiştir. Buna göre Türkiye serbest bölgelerinde; üretimden ziyade alım-satım ve diğer faaliyetlerin yapıldığı, yabancı sermayenin yeterince çekilemediği, istihdam ve dış ticaretin istenen düzeye çıkarılamadığı görülmüştür. Dolayısıyla serbest bölgelerin cazibesinin artırılması gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: Serbest Bölgeler, Dış Ticaret, Türkiye

EVALUATION OF THE EFFECTS OF FREE ZONES ON TURKISH ECONOMY AND FOREIGN TRADE

Abstract

Today, when international trade gained more and more global quality, due to its contribution to the economy of the country where free zones are located, it has found a common application area in developing countries. The Free zones, which play an important role in the economic structures of the countries, it began to be established in Turkey with external opening movements after 1980. Currently there are 18 free zones in Turkey. The aim of this study is to evaluate the effects of free zones on Turkish economy and foreign trade. In this context, data obtained for free zones were grouped and analyzed according to their subject. Accordingly, on Turkey free zones; It was seen that commercial and other activities were done rather than production, foreign capital could not be draw sufficiently, employment and foreign trade could not be increased to the desired level. Therefore, the attraction of free zones needs to be increased.

Key Words: Free Zones, Foreign Trade, Turkey

1. GİRİŞ

Uluslararası ticaret her geçen gün biraz daha küresel nitelik kazandığı günümüzde, teknolojik ilerleme, ulaşım ve telekomünikasyon alanındaki gelişmeler dünyadaki uzaklık kavramını ortadan kaldırarak uluslararası ilişkilerin hız kazanmasına neden olmuştur. Gelişen uluslararası ilişkilerle birlikte artan rekabet, ekonomik faaliyetlerin sınırlarını yurtiçinden uluslararası alana kaydırmıştır.

Dolayısıyla yatırımcılar da kârı maksimize etmek için daha düşük maliyetlerle üretimin yapılabildiği, teşviklerin yaygın olarak sağlandığı, ulusal ve uluslararası alanda cazip faaliyet alanlarına yönelmişlerdir.

Diğer taraftan kalkınmayı hızlandırmak ve sürekliliğini sağlamak isteyen ülkeler de farklı dış ticaret enstrümanları kullanmaya başlamışlardır. Bunun için ihracatı artırmak, dış finansman kaynaklarından daha fazla yararlanmak, ülkeye yabancı sermaye ve teknoloji girişini hızlandırmak, ekonominin girdi ihtiyacını daha ucuz, düzenli ve zamanında temin etmek amacıyla, birçok ülkede genellikle (bazı farklılıklarla birlikte) serbest bölgeler olarak adlandırılan alanlar oluşturulmuştur. Serbest bölgeler (SB) kısaca, başta gümrük vergileri olmak üzere dış ticaret kısıtlamalarının uygulanmadığı, ülke sınırları içinde olmakla birlikte yurtdışı sayılan ve ülkenin diğer alanlarından ayrılan yerler olarak tanımlanabilir.

Yaklaşık 2000 yıllık geçmişe sahip olan SB'lerin ilk uygulamaları ilk çağlara kadar uzanmaktadır. İlkçağda, Akdeniz'in doğu ve güney kıyılarında ticari başarıları ile tanınan Kartaca ve Sur şehirleri, Yunanistan'ın Pire ve Challis limanları bu uygulamanın ilk örneklerini oluşturmaktadır (Erdogan ve Ener 2005: 12). Birinci Dünya Savaşından sonra SB uygulamalarında önemli bir artış görülmüş, 1929'da ortaya çıkan ekonomik bunalımın ardından çözüm yolu olarak SB'lere yönelme eğilimi ağırlık kazanmaya başlamıştır (Karaduman ve Yıldız 2002: 134). 1930'lu yıllarda önce Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) yoğunluk kazanan SB'ler, daha sonra Avrupa'da ve tüm dünya ülkelerinde kurulmaya başlanmıştır. İlk zamanlar sadece ticareti artırmak amacıyla oluşturulan SB'lerin kullanım amaçları da genişletilmiş, ticari faaliyetler yanında her türlü üretim ve hizmet faaliyetlerinin de yapıldığı yerler haline gelmiştir (Erdoğan, Ener 2005, 1).

Dünyadaki SB'lerin büyük bölümü, bulunduğu ülke ekonomisine sağladığı katkılar, yatırımcılara sundukları cazip imkânlar ve ucuz üretim faktörlerinden dolayı az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde toplanmıştır. Özellikle ihracat artırmak ve dış ticareti geliştirmek amacıyla oluşturulan SB'ler, dışa açık ekonomi modelinde önemli bir yere sahip olmuştur.

Türkiye'de ise SB'ler ilk olarak Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerinde kurulmaya çalışılmıştır. Cumhuriyetin ilanından sonrada SB kurulması için çeşitli denemeler olsa da başarılı olunamamıştır. Ta ki, 1980 yılında ihracata dayalı büyüme stratejisinin benimsenmesi ile birlikte SB'lerin kurulması yeniden gündeme gelmiştir. Türkiye'de 1980 den günümüze kadar, ülke ekonomisine katkıda bulunması beklentisi ile çeşitli illerde 21 serbest bölge faaliyete geçirilmiştir. Ancak, ekonomik ve sosyal sebeplerden, iyi yönetilemediğinden veya başka sebeplerden dolayı beklentilere cevap verememesi üzerine Doğu Anadolu, Mardin ve İMKB SB'leri kapatılmıştır. Halen 18 SB faaliyette bulunmaktadır.

Literatür incelendiğinde Türkiye'de SB'lerin dış ticarete ve ekonomiye olan etkilerinin değerlendirildiği birçok çalışmanın olduğu görülmektedir. Bu çalışmaların bir kısmı SB'lerin ekonomiye ve dış ticarete olumlu etkilerinin olduğu sonucuna varırken bir kısmı da olumlu etkilerinin olmadığı sonucuna varmışlardır. Yapılan çalışmalardan; Kibritçioğlu (1997), Akova (1999), Karaduman ve Yıldız (2002), Orhan (2003), Arslan ve Yapraklı (2007), Ay (2009), Öztürk vd. (2009), Tümenbatur (2012), SB'lerin genel olarak kuruldukları illerin gelişimine katkıda bulunduğunu, ülke ekonomisine, dış ticaretine ve istihdam oluşturulmasına olumlu katkılar sağladığını belirtmişlerdir. Diğer yandan, Atik (1998), Akal (2002), Kocaman (2007), Bakan ve Gökmen (2014), Kadı (2015) gibi yazarlar yaptıkları çalışmalarda Türkiye'de SB'lerin

ekonomiye ve dış ticarete katkılarının hedeflendiği gibi olmadığını, yabancı sermayeyi çekme, ihracatı artırma, teknolojik yenilikleri geliştirme ve istihdama katkı sağlama konularında genel olarak istenen başarıyı sağlayamadıkları sonucuna ulaşmışlardır. Ayrıca Öztürk (2013), yaptığı çalışmada hem Dünya'da hem de Türkiye'de mal ve hizmetler ticaretinin tam serbestliği öngören küreselleşmenin SB'lerin çekiciliğini azalttığını, Avrupa Birliği ve Gümrük Birliği süreçlerinin Türkiye SB'leri üzerinde belirsizlikler oluşturduğunu ve SB'lerin cazibesini azalttığını ifade etmiştir.

Bu çalışmanın amacı; Türkiye'de faaliyette bulunan SB'lerin kuruluş amaçları doğrultusunda istatistiki veriler yardımıyla analiz edilerek ekonomiye ve dış ticarete olan etkilerinin değerlendirilmesidir. Çalışmanın izleyen bölümünde genel olarak SB'lerin tanımı, gelişimi ve türleri üzerinde durulmuş, Türkiye'de SB'lerin kurulma amaçları, özellikleri, sağlanan teşvik ve avantajlar hakkında bilgiler verilmiştir. Daha sonra Türkiye SB'lerine ait istatistik veriler tablolaştırılarak kuruluş amaçları açısından değerlendirilmiştir. Sonuç olarak ise SB'ler ile ilgili genel bir değerlendirme yapılmış ve bazı önerilerde bulunulmuştur.

2. SERBEST BÖLGELER

2.1. Serbest Bölgelerin Tanımı ve Gelişimi

Serbest bölgeler hakkında birçok tanım yapılmakla birlikte bütün tanımların içeriği birbirine benzemektedir. Bu tanımlar incelendiğinde SB'lerin faaliyet alanına göre değiştiği görülmektedir. Ancak tüm SB'lerin; siyasi sınırlar içinde olma, çeşitli vergi, teşvik ve muafiyetlerden yararlanma, dış ticaret işlemlerinden kısmen veya tamamen muafiyet, fiziki olarak ülkenin diğer alanlarından ayrılma gibi ortak özellikleri bulunmaktadır. Dolayısıyla serbest bölgeler genel olarak; ülkenin siyasi sınırları içinde olmakla birlikte, gümrük hattı dışında sayılan, ülkede geçerli ticari, mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı, sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanındığı, fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan yerler (TCTB, 2019a, www.ticaret.gov.tr) olarak tanımlanmaktadır.

Serbest bölgeler genellikle uluslar arası liman, hava limanları ve ticaret yollarına yakın bölgelerde kurulan, gümrük alanından ayrı işlem gören ve özel amaçlar için ayrılan yerlerdir. Dolaysıyla gelişmiş ülkelerde etkin ticari merkezler olarak çok önemli lojistik işlevler üstlenirken, gelişmekte olan ülkeler açısından uluslar arası ticaret ve yatırım imkanlarından daha fazla yararlanmak ve ilave istihdam alanları oluşturmak için yeni fırsatların ortaya çıkarılmasında kullanılan bir araç olarak görülmektedir (Düzenli, 2006: 1).

Yaklaşık 2000 yıllık geçmişe sahip olan SB'lerin ilk uygulamaları ilk çağlara kadar uzanmaktadır. Başlangıç tarihleri ve nitelikleri tam olarak bilinmemekle birlikte, İlkçağda, Akdeniz'in doğu ve güney kıyılarında Kartaca ve Sur şehirleri, Yunanistan'ın Pire ve Chalcis limanları, Roma'da Putoeli ve Ostai limanları bu uygulamaların ilk örneklerini oluşturmaktadır (Erdogan ve Ener, 2005: 12). Günümüz SB uygulamalarına benzeyen yapılar ise 18. yüzyıldan itibaren Gibraltar Adası (1704), Singapur (1819), ve Hong Kong'da (1842) faaliyet göstermeye başlamıştır (Tatar ve Özer, 2018: 290; Demirci ve Tarhan, 2016: 33). Birinci Dünya Savaşı sonrası gerçekleşen ve dünyayı ekonomik olarak sarsan 1929 iktisadi bunalımının ardından çözüm yolu olarak serbest bölgelere yönelme eğilimi ağırlık kazanmıştır. 1930'larda

önce ABD'de yoğunluk kazanan SB'ler, sonraki yıllarda Avrupa'da da kurulmaya başlanmıştır (Atik, 1998: 1). 1950'li yıllardan sonra ithal ikameci sanayileşme politikalarının yerini ihracata dayalı sanayileşme politikalarının almasıyla birlikte SB uygulamaları tüm dünyaya yayılmıştır.

Günümüz SB uygulamalarına gerçek anlamda benzeyen ilk SB uygulaması 1959 yılında İrlanda'nın Shannon Havalimanı'nda kurulan Shannon SB'si uygulamasıdır (Çakır ve Namal, 2018: 193). Yani günümüz anlamındaki SB uygulamalarının yaklaşık altmış yıllık bir geçmişi bulunmaktadır. İlk zamanlar sadece ticareti artırmak amacıyla oluşturulan SB'ler, daha sonraları çeşitli faaliyetlerinde yapıldığı yerler olarak gelişmişlerdir. 1960'lardan sonra SB'lerin kullanım amaçları da genişletilmiş, ticari faaliyetlerin yanında üretim veya endüstriyel faaliyetler ve hizmet faaliyetleri içinde kullanılmaya başlanmıştır (Erdoğan ve Ener, 2005: 1). SB'lerin kurulma amaçları, kurulduğu ülkenin ekonomik yapısına ve gelmişlik durumuna göre farklılıklar göstermektedir. Gelişmiş ülkeler açısından ticareti artırmak temel hedef iken, gelişmekte olan ülkeler açısından; yeni yatırımlar, yeni istihdam alanları, teknoloji transferi, yeni bilgilerin sağlanması ve ticaretin artırılması gibi makroekonomik etkilerin oluşturulması daha önemli hale gelmektedir.

SB'ler günümüzde tüm dünyada yaygınlaşmakla birlikte özellikle gelişmekte olan Asya ve uzak doğu ülkelerinde daha yaygındır. Bu bölgede farklı özelliklere sahip yüzlerce SB bulunmaktadır. Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) yaptığı tahminlere göre; 2007 yılında dünyada 135 ülkede 3.000'den fazla SB bulunmakta ve bu bölgelerde yaklaşık 68,4 Milyon kişi istihdam edilmektedir (World Bank, 2008: 7, 34). Bu rakamlar SB'lerin ülke ekonomilerine katkıları açısından önem arzetmektedir.

Türkiye'de ise SB kurma çalışmaları Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerine kadar uzanmaktadır. İlk olarak 1870 yılında bu gün Romanya sınırları içinde bulunan ve Tuna Nehrinin Karadeniz'e döküldüğü yerdeki Sulina Limanının SB olması için girişimde bulunulmuştur. Cumhuriyetin ilanından sonrada SB kurmak için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. 1927'de 1132 sayılı Serbest Mıntıka Hakkında Kanun çıkartılmıştır. Bu kanun aynı zamanda Cumhuriyet döneminde SB konusunda çıkarılan ilk kanun olma özelliğini taşımaktadır (Organ 2003, 151). Bu kanun kapsamında ve daha öncesinde gerçekleştirilen girişimler başarısızlıkla sonuçlanmış ve 1950'li yıllara kadar SB kurma faaliyetleri konusunda ciddi adımlar atılmamıştır.

1950 de yapılan seçimlerden sonra SB çalışmalarına hız verilmiş olsa da yapılan tüm girişimler çeşitli sebeplerden dolayı başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Başarısızlıkla sonuçlan bu girişimlerden sonra uzun bir zaman SB kurma konusunda önemli bir çalışma yapılmamıştır. O zamana kadar SB kurma konusundaki başarısızlığın nedeni uygulanan ekonomik modelde aransa da, asıl sebepleri; SB'ler konusunda yeterli bilgi, eleman, altyapı ve fonun olmayışı, yetersiz tanıtım ve halkın SB'lere bakışı olarak sıralamak mümkündür (Uzay ve Tıraş, 2009: 251). Türkiye'de, 1980 yılı 24 Ocak kararları ile kalkınma stratejisinde değişiklik yapılmış, ithal ikameci kalkınma stratejisinin yerini ihracata dayalı kalkınma stratejisi almıştır. Bu dönemde, benimsenen ihracata dayalı sanayileşme politikasının uygulamaya konulması ile birlikte Türkiye'de SB kurulması fikri de yeniden gündeme gelmiştir.

Dünyadaki başarılı uygulamalardan da hareketle SB'lerin ihracata katkı sağlayacağı ve yabancı sermayeyi çekeceği düşüncesi ile 1985 yılında 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu çıkartılmıştır. Ardından da bu kanuna istinaden; ihracat için yatırım ve üretimi artırmak, yabancı sermaye ve teknoloji girişini hızlandırmak, ekonominin girdi ihtiyacını ucuz ve düzenli bir şekilde temin etmek, dış finansman ve

ticaret imkanlarından daha fazla yararlanmak amacıyla, 1987 yılından günümüze kadar 21 SB kurulmuştur. Ancak bunlardan Doğu Anadolu SB'si, İMKB SB'si ve Mardin SB'si ekonomik ve sosyal nedenlerden, iyi yönetilemediğinden veya başka sebeplerden dolayı beklentilere cevap veremediğinden kapatılmıştır. Ülkemizde halen faaliyette olan 18 SB bulunmaktadır.

2.2. Serbest Bölgelerin Türleri

Serbest bölgeler çeşitli kriterlere göre farklı biçimlerde sınıflandırılabilmektedir. Ülkede uygulanan ekonomik, ticari ve hukuki kurallara uyulması bakımından açık ve kapalı SB'ler olarak sınıflandırılırken, yapılabilecek faaliyet türlerine göre de daha spesifik sınıflandırmalar yapılabilmektedir. Açık sb'lerde ülkede uygulanan gümrük, vergi, vb gibi kurallar tamamen uygulanmazken, kaplı SB'lerde bu kuralların sadece bir kısmı uygulanır. SB'lerin faaliyet kollarına göre sınıflandırması ise genel olarak aşağıdaki gibi yapılmaktadır (Acar ve Gültekin-Karakuş, 2017: 23; Altay, 2016: 3; Çakır ve Namal, 2018:194).

Serbest Ticaret Bölgeleri: Gümrük vergisinden muaf olarak, transit ticaret, yeniden ihracat, ihracat ve ithalat amaçlarıyla malların depolandığı, hafif montaj, paketleme, etiketleme, markalama, sınıflama, sergileme vb gibi faaliyetlere izin verilen alanlardır.

Serbest Liman: Serbest ticaret bölgelerine benzerdir. Bir hava ya da deniz limanında kurulan, ev sahibi ülkedeki gümrük mevzuatına tabi olmadan, yabancı malların yerel olarak tüketilmek veya tekrar satılmak üzere ticari faaliyetlerinin yürütüldüğü alanlardır.

Serbest Üretim Bölgeleri: Ülkelerin genellikle yabancı sermayeyi çekebilmek amacıyla oluşturdukları, ihracata yönelik üretimin teşvik edildiği ve üretim faaliyetlerine yönelik birçok avantajların sağlandığı büyük üretim komplekslerinin kurulduğu SB'lerdir. Serbest ticaret bölgelerinden farklı olarak, özellikle ihracata yönelik sınai üretim faaliyetlerini de içerir. Buna göre serbest üretim bölgeleri, gümrük vb. vergilerden muaf olarak, firmaların ürünlerini imal ederek, işlemden geçirerek veya depolayarak ihraç etmelerine izin verilen alanlardır. Bu bölgeler ülkelere göre; serbest üretim bölgeleri, serbest ihracat bölgeleri, endüstriyel serbest bölgeler, ihracatı geliştirme merkezleri, ihracat serbest bölgeleri, yatırım geliştirme bölgeleri gibi adlarla anılmaktadırlar.

İhracat İşlem Bölgeleri: İhracat işlem bölgeleri büyük sanayi siteleri görünümünde ihracat için üretimin yapıldığı yerlerdir. Bölgede faaliyet gösteren firmaların üretimlerinin tamamının ihraç edilmesi ve üretim için ithal edilen tüm hammadde ve aramaların ihraç işleme bölgesinde tüketilmesi veya yeniden ihraç edilmesi gibi şartları vardır. Bankacılık ve sigortacılık gibi faaliyetlerinde yapıldığı ihraç işlem bölgelerinde; gümrük vergi ve formalitelerinden muafiyet ile yerli ve yabancı firmalara yatırım yapma imkanı sağlanırken, üretimin tamamını ihracata yöneltecek olan firmalara ek olarak çeşitli ayrıcalıklar, teşvikler ve vergi muafiyetleri tanınmaktadır.

Serbest Bankacılık Bölgeleri (Off-Shore Bankacılığı): Bankacılık faaliyetlerinin vergi ve merkez bankasının koyduğu munzam karşılık vb. kurallardan muaf olarak yerine getirildiği alanlardır. Ülke dışından sağlanan fonların yine ülke dışından kullandırılmasını amaçlayan bir bankacılık türüdür.

Serbest Sigortacılık Bölgeleri: Ev sahibi ülkenin sigorta faaliyetlerine koyduğu kurallara tabi olmadan, bölgelerdeki ticari risklerin karşılanmasına yönelik uluslararası sigortacılık faaliyetlerini içermektedirler.

Serbest Yatırım Bölgeleri: Ülkenin geri kalmış yörelerinde, altyapı ve vergi kolaylıkları sağlanarak, yatırımları teşvik etmek amacıyla kurulan bölgelerdir.

İkiz Fabrikalar: Bu tip bölge uygulaması sadece Meksika'nın ABD sınırında görülmektedir. Üretim girdisi mallar gümrüksüz olarak ABD'den ithal edilmekte, burada üretilen mallar ise tekrar ABD'ye ihraç edilmektedir. Gümrük vergileri ithal edilen mal üzerinden değil, sadece Meksika'da oluşturulan katma değer üzerinden gerçekleştirilmektedir.

Serbest Çevre: Serbest limana benzemektedir. Ancak ülkenin uzak ve gelişmemiş bölgesinde yer alırlar. Ülkenin diğer bölgelerinde belirli mallara uygulanan ithalat kısıtlaması ve gümrük uygulamaları bu bölgelerde azaltılmaya çalışılmıştır.

Yatırım Bölgeleri: Ülkenin ekonomik bakımdan geri kalmış alanlarında yörenin canlandırılması, istihdam ve yatırımların artırılması için çeşitli teşvik ve avantajların tanındığı yatırım alanlardır.

Antrepo: Yurtdışından gelen malların satılıncaya kadar bekletildiği, gümrük kontrollerinin yapıldığı ve gümrük idaresinin denetiminde bulunan depolardır. Buradaki malların ancak satılması durumunda vergi ödenir.

Depo: Bir liman içinde gümrük otoritelerinin denetiminde çalışan yetkili bir şirket tarafından işletilmekte olan sınırlı bir bölgedir. Burada ticari mallara vergi ödenmeden depolama ve yeniden paketleme işlemleri yapılabilir.

Gümrüksüz Satış Mağazaları: Havaalanları ve gümrük kapılarında içki, sigara ve birçok değerli eşyanın gümrüksüz satışının yapıldığı mağazalardır.

Serbest Şehir**:** SB uygulamasının bütün bir şehri kapsaması durumudur. Günümüzde, Hong Kong, Dubai ve Bahreyn en büyük serbest şehirlerdir.

Serbest Bölgeler genel olarak yukarıdaki gibi sınıflandırılabilirken aynı özellikleri taşıyan SB'ler dünyanın farklı bölgelerinde farklı isimlerle adlandırılabilmektedir. Serbest Üretim Bölgeleri ile eşanlamlı olarak, Endüstriyel Serbest Bölgeler, Yatırım Geliştirme Bölgeleri, İhracat İçin Üretim Bölgeleri, İhracat Serbest Bölgeleri, Serbest İhracat Bölgeleri gibi farklı isimler kullanılmaktadır. Örneğin, Güney Kore'de Gümrüksüz Üretim Bölgeleri ile Serbest İhracat Bölgeleri, Sri Lanka'da Yatırım Geliştirme Bölgeleri, İrlanda'da Endüstriyel Sanayi Bölgeleri veya İhracat Serbest Bölgeleri, Meksika'da İkiz Fabrikalar veya Maquiladoras, şeklinde isimlendirilmektedirler. Ayrıca, Çin SB'lerinde geleneksel imalat sanayi faaliyetlerinin yanı sıra birçok sektörü de kapsayan geniş bir faaliyet alanı görülmektedir. Bu tür bölgeler Çin, Brezilya ve Filipinler'de Özel Ekonomik Bölge olarak adlandırılmaktadır (Acar ve Gültekin-Karakuş, 2017: 24).

2.3. Türkiye'de Serbest Bölgeler, Amaçları ve Özellikleri

Serbest bölgelerin hangi amaçlarla kurulduğunu ülke tercihleri belirlemektedir. Ülkelerin tercihlerine göre ihracat veya ithalatı artırmak SB kurulmasında ilk amaç olabildiği gibi, teknoloji transferi veya yabancı sermayenin ülkeye çekilmesi de ilk amaç olabilmektedir. SB'lerin kurulmasında ülkelerin temel amaçlarını aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür (TCTB, 2019a; Tatar ve Özer, 2018: 292). İlk üç madde ülkemizde SB'lerin kurulmasında temel amaçları oluşturmaktadır;

- İhracat için yatırım ve üretimi artırmak,

- Doğrudan yabancı yatırımları ve teknoloji girişini hızlandırmak,
- Firmaları ihracata yönlendirmek ve uluslar arası ticareti geliştirmek,
- Ülkeye yeni teknoloji ile birlikte yeni bilgilerin girişini teşvik ederek yönetim becerilerini geliştirmek ve üretim standartlarını yükseltmek,
- Yerli firmaların ucuz ve düzenli girdi temin etmelerini sağlayarak uluslar arası rekabet güçlerini artırmalarına katkıda bulunmak,
- Dış ticaret ve finansman imkânlarından daha fazla yararlanmak,
- Ülkenin dış ticaret hacmini genişleterek döviz gelirlerini artırmak,
- İthalat ve ihracatı kolaylaştırarak,
- Yeni iş ve istihdam alanları oluşturmak,
- Bankacılık faaliyetlerinde dış pazarlara açılabilmek,
- Reeksport ve transit ticareti geliştirmek,
- Ülkedeki hammadde ve ara malların üretimde kullanılmasını sağlayarak katma değer elde etmek.

Ülkelerin şartlarına ve kuruluş amaçlarına göre farklılık gösteren SB'lerin özelliklerini ise genel olarak aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Gümüş, 2007: 49);

- SB'ler gümrük hattı dışında sayılmaklarına rağmen siyasal yönden bağımsız değildirler,
- Genellikle liman, hava limanı veya uluslar arası ticaret yolları üzerinde kurulmuştur,
- SB'lerin alanları sınırlarla belirlenmiştir,
- SB'ler kuruldukları şehrin veya bölgenin bir kısmını kapsar,
- SB'lerde ikamet ve konaklama yapılamaz,
- SB'ler kamu ya da özel kuruluşlar tarafından işletilebilir,
- SB'ler çeşitli ticari faaliyetlerin yoğun olarak yapıldığı yerlerdir,
- SB'lerde bütün parasal işlemler konvertibl dövizlerle yapılmaktadır.

Yukarıda amaçları ve temel özellikleri belirtilen SB uygulamaları Türkiye'de çok uzun bir geçmişe sahip değildir. Ülkemizde SB uygulamaları ihracata dayalı kalkınma stratejisinin benimsendiği 24 Ocak 1980 kararlarından sonra tekrar gündeme gelmiş, 1985 yılında çıkartılan 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu ile hukuki temelleri oluşturulmuştur. Yasal zeminin oluşturulmasıyla birlikte ilk olarak Mersin ve Antalya'da birer SB oluşturulması çalışmaları başlatılmıştır. Türkiye'de 1987 yılından günümüze kadar 21 SB kurulmuştur. Ancak bunlardan Doğu Anadolu SB'si (2009 yılında), İMKB SB'si (2006 yılında) ve Mardin SB'si (2017 yılında) çeşitli sebeplerden dolayı kapatılmıştır. Tablo1'de Türkiye'de kurulan SB'ler, kuruluş tarihi, arazi durumu, altyapıyı yapan ve işletici firmalara ait bilgiler bulunmaktadır.

Tablo 1: Türkiye'de Kurulan Serbest Bölgeler

Sıra	Serbest Bölge Adı	Kuruluş Tarih	Arazi Durumu	Alt Yapıyı Yapan	İşletici Firma
1	Mersin	1987	Kamu	Devlet	MESBAŞ A.Ş.
2	Antalya	1987	Kamu	Devlet	ASBAŞ A.Ş.
3	Ege	1990	Kamu	Özel	ESBAŞ A.Ş.
4	İstanbul Atatürk HL	1990	Kamu	Devlet	İSBİ A.Ş.
5	Trabzon	1992	Kamu	Özel	TRANBAŞ A.Ş.
6	İstanbul Deri ve Endüstri	1995	Özel	Özel	DESBAŞ A.Ş.
7	*Mardin	1995	Özel	Özel	MASBAŞ A.Ş.
8	*Doğu Anadolu	1995	Kamu	Devlet	DASBAŞ A.Ş.
9	*İMKB Uluslararası Menkul Kıymetler	1997	İMKB	İMKB	İMKB Başkanlığı
10	İzmir Menemen Deri	1998	Özel	Özel	İDEBAŞ A.Ş.
11	Rize	1998	Özel	Özel	RİSBAŞ A.Ş.
12	Samsun	1998	Kamu	Özel	SASBAŞ A.Ş.
13	İstanbul Trakya	1998	Özel	Özel	İSBAŞ A.Ş.
14	Kayseri	1998	Özel	Özel	KAYSER A.Ş.
15	Avrupa	1999	Özel	Özel	ASB A.Ş.
16	Gaziantep	1999	Özel	Özel	GASBAŞ A.Ş.
17	Adana Yumurtalık	1999	Kamu	Özel	TAYSEB A.Ş.
18	Bursa	2001	Özel	Özel	BUSEB A.Ş.
19	Denizli	2001	Özel	Özel	DENSER A.Ş.
20	Kocaeli	2001	Kamu	Özel	KOSBAŞ A.Ş.
21	TÜBİTAK-MAM*	2002	Kamu	Devlet	TEKNODER

*Kapatılmıştır.

Kaynak: Uzay ve Tıraş, 2009: 252; TCTB, 2019a

Ülkemizde yaklaşık 30 yıllık geçmişi bulunan SB'ler karma bir özellik göstermekle birlikte, SB'ler belirli faaliyet alanlarına yoğunlaşmışlardır. Örneğin, Mersin ve Antalya SB'leri ticaret ile ilgili faaliyetlerin, Ege SB'si yüksek teknolojiye dayalı üretim faaliyetlerinin, Adana Yumurtalık SB'si ağır sanayi yatırımlarına yönelik faaliyetlerin yoğunlaştığı görülmektedir. Ekonomi Bakanlığı ise 2015 yılı Ekonomik Görünüm raporunda SB'lerdeki sektörel yoğunlaşma alanlarını şöyle belirtmektedir; İstanbul AHL SB'si hizmetler ve yazılım, Antalya SB'si Yat inşası ve medikal aletler, Kocaeli SB'si Gemi inşası, Avrupa ve Mersin SB'leri hazır giyim, Bursa SB'si Otomotiv alt endütrileri, İzmir SB'si Deri, TÜBİTAK-MAM SB'si Ar-Ge faaliyetleri ve Adana Yumurtalık SB'si Gemi tamir ve bakımı (Tüzün Rad vd., 2016: 292-293).

2.4. Türkiye Serbest Bölgelerinde Sağlanan Teşvik ve Avantajlar

Ülkelerde kurulan SB'lerin türüne ve amaçlarına göre çeşitli teşvik ve avantajlar sağlanmaktadır. Ülkemizde faaliyette bulunan SB'lerde uygulanmakta olan teşvik ve avantajlar aşağıda olduğu gibi özetlenebilir (TCTB, 2019a);

- Üretici kullanıcılar için vergi avantajlarından yararlanma imkânı,
  -Üretim konusunda faaliyet gösteren firmaların elde ettikleri kazançları, AB üyeliğinin gerçekleşeceği yılın vergileme dönemi sonuna kadar Gelir veya Kurumlar vergisinden muaftır.

-SB'lerde üretilen ürünlerin FOB bedeli üzerinden en az % 85'ini yurtdışına ihraç eden kullanıcıların istihdam ettikleri personele ödedikleri ücretler gelir vergisinden muaftır. Bu oran Bakanlar Kurulu tarafından yüzde 50"ye kadar indirilebilir.
-Üretim faaliyetinde bulunan firmalar SB'deki işlemlerinden dolayı damga vergisi ve harçlardan muaftır.
-Üretim faaliyeti dışındaki konularda 06.02.2004 tarihinden önce Ruhsat almış olan kullanıcıların vergi muafiyetleri, Faaliyet Ruhsatı süresi sonuna kadar devam edecektir.

- Orta ve uzun vadede geleceği planlayabilme imkânı,
  -Hazır işyeri kiralayan kiracı-kullanıcı firmalar için 15 yıl,
  -Hazır işyeri kiralayan üretici-kiracı-kullanıcı firmalar için 20 yıl,
  -Kendi işyerini inşa eden yatırımcı-kullanıcı firmalar için 30 yıl,
  -Kendi işyerini inşa eden üretici-yatırımcı-kullanıcı firmalar için 45 yıl, faaliyet ruhsatı düzenlenmektedir,
- SB faaliyetlerinden elde edilen kazanç ve gelirler, hiç bir izne tabi olmaksızın yurt dışına veya Türkiye'ye serbestçe transfer edilebilmektedir.
- SB faaliyetlerinden elde edilen bedeli 5000 ABD Doları veya karşılığı Yeni Türk Lirasını geçmeyen Türkiye mahreçli mallar, isteğe bağlı olarak ihracat işlemine tabi tutulmayabilir.
- SB'ye getirilen Türkiye veya AB menşeli malların Türkiye'ye veya AB üyesi ülkelere girişinde gümrük vergisi ödenmez.
- SB'den Türkiye veya AB üyesi ülkelere gönderilen üçüncü ülke menşeli mallar için Ortak Gümrük Tarifesi'nde belirtilen gümrük vergisi ödenir.
- SB'de sağlanan teşvik ve avantajlardan yerli ve yabancı bütün firmalar eşit olarak yararlanır.
- Mallar SB'de süre sınırlaması olmaksızın kalabilir.
- Gümrük ve kambiyo mükellefiyetlerine dair mevzuat hükümleri ile üretici işletmelerin talepleri hariç olmak üzere, fiyat, kalite ve standartlarla ilgili olarak kamu kurum ve kuruluşlarına verilen yetkiler SB'lerde uygulanmaz.
- SB'lerdeki faaliyetlerle ilgili her türlü ödeme dövizle yapılır.
- SB'lerden Türkiye'ye yönelik mal satışına ve SB ile diğer ülkeler arasında yapılacak ticarette kısıtlama yoktur. SB'lerden yurt içine mal satışına, tüketim malları ve riskli mallar dışında, herhangi bir kısıtlama yoktur.
- Başvuru ve faaliyet süresince her türlü bürokrasi en aza indirilmiştir.
- SB'ler özel sektör şirketlerince işletilmektedir.
- Türkiye'de SB'ler, AB ve Orta Doğu pazarlarının yakınında, Akdeniz, Ege ve Karadeniz'deki büyük limanlara, uluslararası havaalanlarına, karayolu ağlarına, kültür, turizm ve eğlence merkezlerine yakın yerlerde kurulmuştur.
- Gelişmiş ülkelerdeki benzerleri ile aynı standartlarda, her türlü ticari ve sınai faaliyete uygun ucuz altyapı imkânı bulunmaktadır.
- SB'ler özellikle ihracata dönük üretim yapan firmalara, ara malı ve hammadde temininde, dünya fiyatları ve şartları ile kesintisiz tedarik imkânları sunmaktadır.

2.5. Serbest Bölgelerin Ekonomik Etkileri

Ülkelerin SB kurmalarındaki en önemli faktör kuşkusuz SB'lerin ülke ekonomisine sağlayacağı olumlu katkılardır. Dünyadaki hızlı küreselleşmeyle birlikte

dünya piyasalarında mal ve hizmetlerin rekabeti ve uluslararası sermayenin hareketliliği artış göstermiştir. Dolayısıyla böyle bir ortamda SB'lerinde kurulduğu ülkede ve bölgede ekonomiyi olumlu yönde etkileme ihtimalide fazladır. SB'ler, yerli üretimi ve firmaların dış ticaret kapasitelerini artırırken, istihdama sağladığı katkılar ile nitelikli işgücünün de artmasına neden olmaktadırlar. Bölgeye gelen yabancı sermaye, yeni teknoloji ile birlikte yeni üretim teknikleri ve yeni yönetim anlayışını beraberinde getirecektir. Dolayısıyla teknoloji transferi, yeni bilgiler ve işgücünü eğitimi yeni üretim teknikleri ile birlikte sağlanarak ihracat ve ülkeye döviz girişinin artışı sağlanacaktır. Döviz girişinin artması ödemeler dengesi açıklarının kapatılmasında önemli rol oynamaktadır.

Serbest bölgelerin kuruluşunun temelinde ülkelerin dış ticaret politikalarında değişiklik yapılmaksızın ülkelerin dış ticarette koymuş oldukları kısıtlamaların bir kısmının veya tamamının kaldırılması veya hafifletilmesi yatmaktadır. SB'ler kurulurken ülkenin kendi mevzuatına göre uygulamaya konulan teşvik ve avantajlar firmalara uluslar arası ticarette çeşitli rekabet avantajı sağlamaktadır. Dolayısıyla SB'lerin ülke ekonomisine ve dış ticaretine canlılık getireceği ve kalkınmaya katkı sağlayacağı beklenmektedir. Ekonomiyi canlandıracağı ve kalkınma sürecini hızlandıracağı düşüncesi ile kurulan SB'lerin iyi planlanmış olsa dahi ülke ekonomisine ve dış ticaretine olumlu ve olumsuz etkileri olabilmektedir. SB'lerin kurulması aşamasında genellikle olumlu yönler dikkate alınırken olumsuz yönler ikinci planda kalmaktadır. SB'lerin kurulmasının anlamlı olması için olumlu etkilerinin olumsuz etkilerinden fazla olması gerekmektedir. Serbest bölgelerin olası ekonomik etkilerini olumlu ve olumsuz etkiler olarak ayırdıktan sonra aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür.

Olumlu Etkileri: SB'lerin kurulmasında en büyük beklenti kurulduğu ilde veya bölgede, ihracatın artması, yatırım ortamının iyileşmesi, teknoloji düzeyinin artması ve yeni istihdam alanlarının oluşmasıdır (Aras ve Köksoy, 2015: 7). İhracat ve döviz kazançlarını artırması, ithalat kolaylaştırması, yabancı sermaye ve teknoloji transferini kolaylaştırması, ödemeler dengesi açıklarının kapatılması, transit ticaret, liman ve taşımacılık hizmetlerine etkisi, istihdamı artırıcı etkisi, yeni politikaların denenmesine imkan sağlaması ve kıyı bankacılığına imkan sağlaması, SB'lerin ülke ekonomisine olumlu etkileri olarak sıralanabilir.

Olumsuz Etkileri: ithalat baskısı yaratması, SB'deki firmaların yerli firmalara rakip olması, sosyal yapının bozulması ve ücret eşitsizliği, ekonomiyi yönlendirmede etkinliğin azalması, kaçakçılığın artması eğilimi, tekelleşmeyi hızlandırması, yatırımların olumsuz etkilenmesi, yabancı yatırımların ülke ekonomisi ne katkılarının azalması, SB'lerin kurulma maliyetlerinin yüksek olması ve çevre kirliliği sorunu oluşturması olarak sıralanabilir. SB'lerin olumsuz etkileri olarak sıralanan bu durumlar ülke ekonomisine de olumsuz yönde etkileyebilir.

3. TÜKİYE'DE SERBEST BÖLGELERİN PERFORMANSI

Bu bölümde Türkiye SB'lerine ait TÜİK ve Ticaret Bakanlığı Web sayfalarından elde edilen veriler, diğer yazılı kaynaklardan elde edilen verilerle birlikte konularına göre istatistik tablolara dönüştürülmüş, oluşturulan tablolar analiz edilerek SB'lerin performansı değerlendirilmiş ve kuruluş amaçları doğrultusunda Türkiye ekonomisi ve dış ticaretine olan etkileri üzerinde tartışılmıştır.

3.1. Faaliyet Konuları

Türkiye'de SB'lerde 3218 sayılı kanunun 4. Maddesine göre Yüksek Planlama Kurulunca uygun görülecek her türlü sınai, ticari ve hizmetle ilgili faaliyetlerin yapılabileceği belirtilmektedir. Türkiye SB'lerinde genellikle; İşleticilik-kurucu işleticilik, üretim, alım-satım, depolama, işyeri kiralama, bankacılık ve sigortacılık, montaj-demontaj, bakım-onarım ve makine parkı gibi faaliyetler yürütülmektedir.

Tablo 2: Serbest Bölge Faaliyet Ruhsatlarının Konularına Göre Dağılımı

Faaliyet	Aralık 2014		Aralık 2016		Aralık 2018		2014-2018
Konuları	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Değişim (%)
Üretim	928	30,7	956	33,4	964	35,3	3,9
Alım-Satım	1.466	48,4	1.242	43,4	1.118	40,9	-23,7
Diğer	633	20,9	663	23,2	652	23,8	3,0
TOPLAM	**3.027**	**100,0**	**2.861**	**100,0**	**2.734**	**100,0**	**9,8**

Kaynak: Tüzün Rad vd., 2016: 293 ;TCTB, 2019a ve 2019b

Tablo 2'ye göre 2014 yılında Türkiye'de SB'lerde faaliyet gösteren firmaların %48,4'ü alım-satım, %30,7'si üretim ve %20,9'u diğer konularda faaliyette bulunmaktadırlar. Yıllar itibariyle firma sayılarında değişiklikler olmuş, 2018 yılında alım-satımla uğraşan firmaların oranı %40,9'a düşerken, üretim faaliyetinde bulunan firmaların oranı %35,3'e ve diğer konularda faaliyet gösteren firmaların oranı %23,8'e yükselmiştir. Buradan SB'lerde faaliyet gösteren firmaların çoğunlukla alım-satım faaliyetinde bulunduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca, yıllar itibariyle SB'lerde alım-satım faaliyetinde bulunan firmaların sayısı azalırken üretim ve diğer konularda faaliyette bulunan firmaların sayısının arttığı görülmektedir. Üretim faaliyetinde bulunan firmaların sayısının artması SB'lerin kuruluş amaçları açısından önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilir.

3.2. Firmaların Sermaye Biçimleri

Serbest bölgelerin kuruş amaçlarından birisi ülkeye yabancı sermaye ve teknoloji girişini hızlandırmaktır. SB'lere yatırım yapan yabancı firmalar ülkeye sermaye getirmenin yanında özellikle üretim faaliyetinde bulundukları takdirde teknoloji ve yeni bilgi girişini hızlandıracaktır.

Tablo 3: Serbest Bölge Faaliyet Ruhsatlarının Sermaye Biçimine Göre Dağılımı

Sermaye	Aralık 2014		Aralık 2016		Aralık 2017		2014-2017
Biçimi	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Değişim (%)
Yerli	2.369	78,3	2.126	74,3	2.066	73,0	-12,8
Yabancı	658	21,7	735	25,7	764	27,0	16,1
TOPLAM	**3.027**	**100,0**	**2.861**	**100,0**	**2.830**	**100,0**	**-6,5**

Kaynak: Tüzün Rad vd., 2016: 293; TCTB, 2019a ve 2019b

Tablo 3 incelendiğinde 2014 yılında Türkiye'de SB'lerde toplam 3.027 firma faaliyette bulunmaktadır. Bunların %78,3'ü yerli %21,7'si yabancıdır. 2017 yılında bu oranlar değişmiş yerli firma sayısı düşerken yabancı firma sayısında artış olmuştur. Aynı dönemde toplam içerisindeki yerli firmaların oranı %73'e düşerken yabancı firmaların oranı %27'ye yükselmiştir. Yabancı firmaların toplam içindeki oranının yükselmesi, yabancı firma sayısındaki artışla birlikte yerli firmaların sayısındaki

önemli düşüşten de kaynaklanmaktadır. Bu düşüşte 2004 yılında çıkarılan 5084 sayılı yasa ile SB'lere tanınan teşvik ve avantajların kısılmasının da etkisi bulunmaktadır. Avantajını kaybeden bazı yerli ve yabancı firmalar faaliyet ruhsatının süresinin dolmasıyla faaliyet ruhsatlarını yenilememiş ve SB'eki faaliyetine son vermişlerdir. Bun rağmen son yıllarda SB'lerde yabancı firma sayısı azda olsa artış göstermiştir. 2014-2017 yılları arasında SB'lerde faaliyet gösteren yerli firma sayısı %12,8 oranında azalmış, aynı dönemde yabancı firma ayısı %16,1 oranında artmıştır. Türkiye'de SB'lerde, istenen seviyede olmasa da son dönemlerde yabancı sermayeli firmaların oranında artış olduğunu söylemek mümkündür.

3.3. İstihdam

Türkiye'de SB'lerin kurulma amaçlarından biride, tüm gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi önemli sorunlardan birisi olan işsizliğe çare olarak istihdamın artırılmasıdır. SB'lerin özelikle üretim faaliyetleri ile ülke istihdamına katkıda bulunması beklenmektedir. Aşağıdaki Tablo 4'te öncelikle dünya üzerinde kurulan ve genel olarak SB olarak adlandırılan bölgelerin yıllara göre sayıları ve bu bölgelerde gerçekleştirilen tahmini istihdam miktarları incelenmektedir.

Tablo 4: Dünyada Serbest Bölgelerinin Gelişim Tahminleri

	1975	**1986**	**1997**	**2006**
Serbest Bölge Olan Ülke Sayısı	25	47	93	130
Serbest Bölge Sayısı	79	176	845	3.500
İstihdam (Milyon)	v.y	v.y	22.5	66
Çin	*v.y*	*v.y*	*18*	*40*
Diğer Ülkeler	*0.8*	*1.9*	*4.5*	*26*

Kaynak: ILO, 2014: 4 **v.y:** Veri yok anlamındadır.

Tablo 4'te Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)'nün yaptığı çalışmaya göre 2006 yılında 130 ülkede 3.500 SB'de 66 milyon kişinin istihdam edildiği görülmektedir. Ayrıca ILO'nun daha sonraki araştırmaları ile elde ettiği verilerden yaptığı tahminlere göre; 2007 yılında dünyada 135 ülkede genel olarak SB olarak adlandırılan 3.000'den fazla bölgede yaklaşık 68,4 Milyon kişi istihdam edilmektedir. SB'lerde en fazla istihdam Çin tarafından gerçekleştirilmektedir. SB'ler istihdamının toplam istihdama oranı Asya ve Pasifik bölgesinde %2,3, Amerika kıtasında %1,2, Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgesinde %1,6 düzeyindedir (World Bank, 2008: 7, 34).

Tablo 5: Türkiye Serbest Bölgelerinde İstihdam (Kişi)

Bölgeler	**2010**	***%***	**2014**	***%***	**2016**	***%***	**2018**	***%***
Ege	18.312	*37,6*	17.042	*27,7*	19.606	*29,7*	18.707	*26,4*
Bursa	6.070	*12,5*	9.271	*15,1*	11.043	*16,7*	9.937	*14,0*
Mersin	6.191	*12,7*	9.334	*15,2*	7.698	*11,6*	10.376	*14,7*
İstanbul Endüstri ve Ticaret	2.355	*4,8*	4.367	*7,1*	5.348	*8,1*	6.353	*9,0*
Avrupa	1.952	*4,0*	3.322	*5,4*	3.746	*5,7*	4.228	*6,0*
Kayseri	1.425	*2,9*	3.562	*5,8*	3.973	*6,0*	4.596	*6,5*
Antalya	2.756	*5,7*	4.478	*7,3*	4.105	*6,2*	4.526	*6,4*
İstanbul Trakya	1.429	*2,9*	2.047	*3,3*	2.258	*3,4*	2.397	*3,4*

İzmir	1.398	*2,9*	1.543	*2,5*	2.342	*3,5*	3.498	*4,9*
Kocaeli	2.785	*5,7*	1.358	*2,2*	1.680	*2,5*	1.445	*2,0*
TÜBİTAK-MAM	2.255	*4,6*	1.416	*2,3*	1.428	*2,2*	1.469	*2,1*
İstanbul Atatürk Havalimanı	974	*2,0*	1.246	*2,0*	1.258	*1,9*	1.347	*1,9*
Adana	237	*0,5*	1.877	*3,1*	962	*1,5*	1.300	*1,8*
Samsun	229	*0,5*	401	*0,7*	404	*0,6*	354	*0,5*
Gaziantep	174	*0,4*	155	*0,3*	157	*0,2*	168	*0,2*
Trabzon	71	*0,1*	47	*0,1*	45	*0,1*	54	*0,1*
Denizli	54	*0,1*	33	*0,1*	38	*0,1*	48	*0,1*
Rize	0	*0,0*	2	*0,0*	4	*0,0*	5	*0,0*
Mardin	17	*0,0*	4	*0,0*	0	*0,0*	0	*0,0*
TOPLAM	**48.684**	***100,0***	**61.505**	***100,0***	**66.095**	***100,0***	**70.808**	***100,0***

Kaynak: Altay, 2016: 19; TCTB, 2019a ve 2019b

Tablo 5'te Türkiye SB'lerinin yıllara göre istihdamı görülmektedir. Buna göre, 2010 yılında Türkiye geneli istihdamı 22.594.000 kişi iken 2018 yılında 28.738.000 kişiye yükselmiştir. Aynı dönemde SB'ler toplam istihdamı ise 48.684 kişiden 70.808 kişiye yükselmiştir. Buna oransal olarak baktığımızda SB'ler istihdamı 2010 yılında Türkiye toplam istihdamının yaklaşık %0,22'si iken 2018 yılında %0,25'e yükselmiştir. Bu oran dünyada SB'lerin yaygın olarak kullanıldığı bölgelerle kıyaslandığında çok düşük seviyelerde kaldığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla Türkiye'de SB'lerin istihdama katkısının beklenen seviyede olmadığını söylemek mümkündür. Ayrıca, 2018 yılında Türkiye SB'lerinde toplam istihdamın yarısından fazlası (%55,1) Ege, Bursa ve Mersin SB'leri tarafından gerçekleştirilmiştir.

3.4. Ticaret Hacmi

Türkiye'de SB'lerin kurulma amaçlarından bir diğeri de dış ticaretin hızlandırılması ve özellikle firmaların ihracata yönlendirilmesidir. İhracatın artırılması ülkeye döviz girişini artıracak ve ödemeler dengesi açıklarının kapatılmasında önemli rol oynayacaktır. Tablo 6'da SB'lerin yönü itibariyle ticaret hacimleri ve bunların toplam içindeki oranı görülmektedir.

Tablo 6: Yönü İtibariyle Toplam Ticaret Hacmindeki Değişmeler (1.000 $)

Ticaretin Yönü		**2010**	**2014**	**2016**	**2018**
Yurt İçinden	Miktar	2.294.777	2.732.526	2.125.131	2.563.422
Serbest Bölgelere	*%*	*12,4*	*12,2*	*11,2*	*12,3*
Serbest Bölgelerden	Miktar	4.360.716	7.957.871	7.040.974	8.146.764
Yurt Dışına	*%*	*23,5*	*35,5*	*40,0*	*38,9*
Yurt Dışından	Miktar	6.625.524	7.058.603	5.867.525	6.452.567
Serbest Bölgelere	*%*	*35,6*	*31,5*	*30,8*	*30,8*
Serbest Bölgelerden	Miktar	5.291.189	4.683.242	3.999.450	3.766.310
Yurt İçine	*%*	*28,5*	*20,8*	*21,0*	*18,0*
Toplam Ticaret Hacmi		**18.572.206**	**22.432.242**	**19.033.080**	**20.929.063**

Kaynak: TCTB, 2019a ve 2019b; Aras ve Köksoy, 2015: 20

Tablo 6'ya göre Türkiye'de SB'lerde ticaretin yönü dört kategoriye ayrılmaktadır. Türkiye'nin SB'lere ihracatı ve SB'lerden ithalatı Türkiye'nin dış ticareti içerisinde değerlendirilirken, SB'lerin yurtdışı ile olan ticareti Türkiye dış ticareti içerisinde değerlendirilmemektedir. Buna göre; Türkiye'nin SB'lere olan ihracat ve ithalatı yıllar itibariyle dalgalı bir seyir izlemektedir. İhracat 2010 yılından 2018 yılına %11,7 oranında artarak 2.563.422.000 $ olarak gerçekleşmiş, aynı dönemde ithalat %28,8 oranında azalarak 3.766.310.000 $ olarak gerçekleşmiştir. Tablo 6'ya göre aynı dönemde yurtiçinden SB'lere yapılan ihracat ve ithalatın oranı düşerek SB'ler toplam ticaret hacmi içerisinde %12,3 ve %18,0 olmuştur.

Tablo 5 incelendiğinde SB'lerden yurtdışına ve yurtdışından SB'lere olan ticaretinde yıllar itibariyle dalgalı bir seyir izlediği anlaşılmaktadır. SB'lerden yurtdışına yapılan ihracat 2010 yılından 2018 yılına yaklaşık %86,8 oranında artarak 8.146.764.000 $ olarak gerçekleşirken, aynı dönemde ithalat yaklaşık %2,6 oranında azalışla 6.452.567.000 $ olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde SB'lerin yurtdışı ile yaptığı ihracat ve ithalatın toplam ticaret hacmi içerisindeki oranı ise sırasıyla %38,9 ve %30,8 olmuştur.

SB'ler toplam ticaret hacmi 2007-2008 finansal krizi sonrası düşme eğilimine girmiş, 2018 yılına kadar dalgalı bir seyir izlemiştir. Son dönemde yükseliş gösterse de henüz kriz öncesi (toplam ticaret hacmi 2007 yılı 24.573 Milyon Dolar, 2008 yılı 24.578 Milyon Dolar (Türkgenci, 2009: 53)) dönemdeki seviyesinin uzağında kalmaktadır.

Tablo 7: Serbest Bölgeler İtibariyle Yıllık Ticaret Hacimleri (1.000 $)

Serbest	2010	%	2014	%	2016	%	2018	%
Ege	2.502.919	*13,5*	4.293.268	*19,1*	4.075.581	*21,4*	4.403.877	*21,0*
İstanbul	4.270.831	*23,0*	3.327.829	*14.8*	2.768.535	*14.5*	2.534.746	*12.1*
Endüstri ve Mersin	2.227.309	*12,0*	3.509.193	*15,6*	2.856.284	*15,0*	2.962.452	*14,2*
Avrupa	1.288.563	*6,9*	2.447.756	*10,9*	1.972.380	*10,4*	2.309.868	*11,0*
Bursa	1.352.280	*7,3*	1.934.424	*8,6*	1.835.456	*9,6*	1.918.151	*9,2*
İstanbul	1.480.979	*8,0*	1.633.496	*7,3*	1.121.674	*5,9*	1.306.324	*6,2*
İstanbul Atatürk	2.718.109	*14,6*	1.518.438	*6,8*	1.096.455	*5,8*	1.077.543	*5,1*
Kayseri	525.028	*2,8*	806.459	*3,6*	752.559	*4,0*	948.783	*4,5*
Adana Yumurtalık	219.516	*1,2*	515.598	*2,3*	602.455	*3,2*	1.198.761	*5,7*
Antalya	716.721	*3,9*	833.450	*3,7*	661.597	*3,5*	668.585	*3,2*
Kocaeli	387.919	*2,1*	700.819	*3,1*	482.237	*2,5*	577.214	*2,8*
İzmir	307.913	*1,7*	319.987	*1,4*	208.802	*1,1*	491.637	*2,4*
Trabzon	48.495	*0,3*	46.569	*0,2*	365.860	*1,9*	248.822	*1,2*
Samsun	93.021	*0,5*	111.085	*0,5*	80.897	*0,4*	141.205	*0,7*
TÜBİTAK-	231.643	*1,2*	174.486	*0,8*	63.774	*0,3*	69.843	*0,3*
Gaziantep	128.338	*0,7*	134.455	*0,6*	69.575	*0,4*	39.388	*0,2*
Denizli	62.048	*0,3*	121.408	*0,5*	17.821	*0,1*	31.662	*0,2*
Rize	3.701	*0,02*	3.522	*0,02*	1.136	*0,01*	202	*0,0*
Mardin	6.872	*0,04*	0	*0,0*	0	*0,0*	0	*0,0*
TOPLAM	**18.572.206**	***100***	**22.432.24**	***100***	**19.033.079**	***100***	**20.929.063**	**100**

Kaynak: Bakkal vd., 2017: 51-52; TCTB, 2019a ve 2019b

Tablo 7'de SB'lerin çeşitli yıllara ait yıllık ticaret hacimleri bulunmaktadır. Buna göre en yüksek ticaret hacmine sahip SB'ler sırasıyla Ege, İstanbul Endüstri ve Ticaret, Mersin, Avrupa ve Bursa SB'leridir. Ayrıca bu beş SB toplam ticaret hacminin yaklaşık %67,5'ni gerçekleştirmektedir. Tablo 7'de görülen Mardin SB'sinin kapatılmış olmasından dolayı en düşük ticaret hacmine sahip SB'ler sırası ile Rize, Denizli, Gaziantep ve TÜBİTAK-MAM olarak sıralanmaktadır. SB'lerin ticaret hacimlerinde 2010 yılından itibaren yıllar itibariyle önemli dalgalanmalar olduğu görülmektedir. Buna göre, İstanbul Endüstri ve Ticaret, İstanbul Atatürk Havalimanı, TÜBİTAK-MAM ve Gaziantep SB'leri ticaret hacminin en fazla düştüğü SB'lerdir. Adana Yumurtalık SB'si ise SB'ler içerisinde ticaret hacmi en istikrarlı artış gösteren SB'dir.

Tablo 8: Türkiye'nin Serbest Bölgelere İhracat ve İthalatının Toplam İçindeki Miktarı (100.000 $)

	TÜRKİYENİN İHRACATI			**TÜRKİYENİN İTHALATI**			**DIŞ TİCARET HACMİ**		
Tarih	**Toplam İhracat (I)**	**Serbest Bölgelere (II)**	***II/I (%)***	**Toplam İthalat (III)**	**Serbest Bölgelerden (IV)**	***IV/III (%)***	**Toplam Dış Ticaret Hacmi (V)**	**SB'ler İle Ticaret Hacmi**	***VI/V (%)***
2002	36.059,1	1.438,5	*4,0*	51.553,8	574,5	*1,1*	87.612,9	2.013,0	*2,3*
2006	85.534,7	2.967,2	*3,5*	139.576,2	944,1	*0,7*	225.110,9	3.911,4	*1,7*
2010	113.883,2	2.083,8	*1,8*	185.544,3	878,5	*0,5*	299.427,6	2.962,2	*1,0*
2014	157.610,2	2.269,8	*1,4*	242.177,1	1.260,8	*0,5*	399.787,3	3.530,6	*0,9*
2016	142.529,6	1.821,5	*1,3*	198.618,2	1.434,9	*0,7*	341.147,9	3.256,4	*1,0*
2018	168.023,4	2.186,3	*1,3*	223.039,0	1.326,8	*0,6*	391.062,4	3.513,2	*0,9*

Kaynak: TÜİK, 2019, www.tüik.gov.tr, TCTB, 2019a ve 2019b

Tablo 8'de Türkiye ve SB'lerin yıllar itibariyle ihracat, ithalat ve dış ticaret hacimleri bulunmaktadır. 2002 Yılında Türkiye'nin toplam ihracatı içerisinde SB'lere yaptığı ihracatın oranı % 4,0 iken 2018 yılına gelindiğinde önemli oranda düşerek %1,3 olarak gerçekleşmiştir. SB'lerden yapılan ithalat ise 2002 yılında toplam ithalatın % 1,1'ni oluştururken 2018 yılında %0,9'a gerilemiştir. Türkiye'nin toplam dış ticaret hacmi içerisinde SB'lerle yapılan toplam ticaret hacminin oranı 2002 yılında %2,3 iken 2018 yılında %0,9 olmuştur. Yani SB'lerin, Türkiye'nin ihracatı, ithalatı ve toplam dış ticaret hacmi içerisindeki oranı her geçen yıl azalmaktadır. Genel olarak Tablo 8'e göre SB'lerin Türkiye dış ticaretine olan katkısının yıllar itibariyle azaldığı ve Türkiye'nin dış ticaretini beklenen düzeyde artıramadığı söylenebilir.

Tablo 9: Serbest Bölgelerin İthalatının Ülkelere Göre Dağılımı (1.000 $)

Ülkeler	2014	%	2016	%	2018	%
I. OECD ve AB ÜLKELERİ	4.203.593	*42,9*	3.572.362	*44,7*	3.825.859	*42,4*
A. AB (28) Ülkeleri	*3.397.823*	*34,7*	*2.675.323*	*33,5*	*2.769.921*	*30,7*
B. Diğer OECD	*805.770*	*8,2*	*897.039*	*11,2*	*1.055.938*	*11,7*
II. DİĞER AB ÜLKELERİ	4.721	*0,1*	49.525	*0,6*	39.098	*0,4*
III. B.D. T. ÜLKELERİ	421.683	*4,3*	352.893	*4,4*	492.636	*5,5*
IV. KUZEY AFRİKA ve ORTADOĞU ÜLKELERİ	624.316	*6,4*	491.336	*6,2*	682.686	*7,6*
V. DİĞER ÜLKELER	1.804.291	*18,4*	1.401.409	*17,5*	1.412.287	*15,7*
VI. TÜRKİYE	2.732.129	*27,9*	2.125.131	*26,6*	2.563.422	*28,4*
TOPLAM	**9.791.129**	***100,0***	**7.992.656**	***100,0***	**9.015.989**	***100,0***

Kaynak: TCTB, 2019a ve 2019b

Tablo 10: Serbest Bölgelerin İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı (1.000 $)

Ülkeler	2014	%	2016	%	2018	%
I. OECD ve AB ÜLKELERİ	4.492.078	*35,5*	4.400.074	*39,9*	5.274.749	*44,3*
A. AB (28) Ülkeleri	*3.741.398*	*29,6*	*3.586.947*	*32,5*	*4.310.111*	*36,2*
B. Diğer OECD	*750.680*	*5,9*	*813.127*	*7,4*	*964.639*	*8,1*
II. DİĞER AB ÜLKELERİ	16.063	*0,1*	42.866	*0,4*	73.047	*0,6*
III. B.D. T. ÜLKELERİ	794.645	*6,3*	466.929	*4,2*	621.516	*5,2*
IV. KUZEY AFRİKA ve ORTADOĞU ÜLKELERİ	1.420.381	*11,2*	1.260.658	*11,4*	1.282.649	*10,8*
V. DİĞER ÜLKELER	1.234.704	*9,8*	870.446	*7,9*	894.803	*7,5*
VI. TÜRKİYE	4.683.242	*37,1*	3.999.450	*36,2*	3.766.310	*31,6*
TOPLAM	**12.641.113**	***100,0***	**11.040.423**	***100,0***	**11.913.074**	***100,0***

Kaynak: TCTB, 2019a ve 2019b

Tablo 11: Serbest Bölgeler Ticaret Hacminin Ülkelere Göre Dağılımı (1.000 $)

Ülkeler	2014	%	2016	%	2018	%
I. OECD ve AB ÜLKELERİ	8.695.671	*38,8*	7.972.436	*41,2*	9.100.608	*43,5*
A. AB (28) Ülkeleri	*7.139.221*	*31,8*	*6.262.270*	*32,9*	*7.100.608*	*33,9*
B. Diğer OECD	*1.556.450*	*7,0*	*1.710.166*	*9,0*	*2.020.577*	*9,6*
II. DİĞER AB ÜLKELERİ	20.784	*0,1*	92.391	*0,5*	112.145	*0,5*
III. B.D. T. ÜLKELERİ	1.216.328	*5,4*	819.822	*4,3*	1.114.152	*5,3*
IV. KUZEY AFRİKA ve ORTADOĞU ÜLKELERİ	2.044.697	*9,1*	1.751.994	*9,2*	1.965.335	*9,4*
V. DİĞER ÜLKELER	3.038.995	*13,5*	2.271.855	*11,9*	2.307.090	*11,0*
VI. TÜRKİYE	7.415.768	*33,1*	6.124.581	*32,2*	6.329.732	*30,2*
TOPLAM	**22.432.242**	***100,0***	**19.033.079**	***100,0***	**20.929.063**	***100,0***

Kaynak: TCTB, 2019a ve 2019b

Tablo 9, 10 ve 11'de SB'lerin ithalat, ihracat ve toplam ticaret hacminin ülke gruplarına göre dağılımları yer almaktadır. Anılan tablolar birlikte incelendiğinde SB'lerin Türkiye'nin de ticaret panterleri olan ülke gruplarıyla ticaret yaptığı anlaşılmaktadır. SB'lerin 2018 yılında ithalatının % 42,4'ü, ihracatın % 44,3'ü ve toplam ticaret hacminin %43,5'i OECD ve AB ülkeleri ile gerçekleştirilmiştir. SB'lerin ikinci sıradaki ticaret partneri ise Türkiye'dir. Diğer ülkeler ve ülke grupları ile SB'ler arasındaki ticaret ise düşük oranlarda kalmaktadır. Buradan SB'lerin ticaretinin

Türkiye'nin ticaret yaptığı ülkelerle paralellik arzettiği ve ticari partnerlerini çeşitlendiremediği söylenebilir.

Tablo 12: Serbest Bölgeler Ticaret Hacminin Sektörlere Göre Dağılımı (1.000 $)

SEKTÖRLER	2014	%	2016	%	2018	%
I. TARIM	**1.537.509**	***6,9***	**1.942.796**	***10,21***	**1.626.992**	***7,8***
A. Bitkisel Ürünler	*1.464.254*	*6,5*	*1.896.490*	*9,96*	*1.574.508*	*7,5*
B. Hayvansal	*50.270*	*0,2*	*19.252*	*0,10*	*28.132*	*0,1*
C. Su Ürünleri	*3.939*	*0,02*	*2.416*	*0,01*	*1.680*	*0,01*
D.Orman Ürünleri	*19.046*	*0,2*	*24.638*	*0,13*	*22.672*	*0,1*
II. MADENCİLİK VE TAŞOCAKLIĞI	**78.956**	***0,3***	**46.283**	***0,24***	**61.385**	***0,3***
III. SANAYİ	**20.815.776**	***92,8***	**17.044.000**	***89,55***	**19.240.686**	***91,9***
A. İşlenmiş Tarım Ürünleri	*1.160.957*	*5,2*	*975.464*	*5,13*	*1.085.823*	*5,2*
B. İşlenmiş Petrol Ürünleri	*548.575*	*2,4*	*216.871*	*1,14*	*420.790*	*2,0*
C. Sanayi Ürünleri	*19.106.245*	*85,2*	*15.851.664*	*83,28*	*17.734.072*	*84,7*
TOPLAM	**22.432.242**	***100,0***	**19.033.379**	***100,0***	**20., toplam**	***100,0***

Kaynak: Tüzün Rad vd., 2016; TCTB, 2019a ve 2019b

Serbest bölgelerin ticaret hacminin sektörlere göre dağılımını incelediğimizde sanayi sektörünün SB'ler toplam ticaret hacmi içerisinde % 91,9'luk bir paya sahip olduğu, tarım sektörünün ise %7,8'lik payla ikinci sırada olduğu anlaşılmaktadır. Madencilik ve taşocaklığı ise %0,3'lük payla çok düşük seviyede kalmaktadır. Sanayi sektörünün toplam ticaret hacmi çerisindeki payının bu kadar yüksek olması SB'lerin kuruluş amaçları açısından olumlu bir gelişme olarak kabul edilebilir. Ancak bu oranın yüksekliği, SB'lerdeki üretimden ziyade alım-satım faaliyetleri kaynaklı olmasından dolayı SB'ler için olumsuz bir gelişme olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla SB'lerde sanayi mallarının ticaretinin yüksek olması önemli iken, bu sanayi ürünlerinin SB'lerde üretiminin sağlanması da SB'lerin amaçlarını gerçekleştirme yolunda önemli bir adım olacaktır.

4. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Uluslararası ticaretin her geçen gün biraz daha küresel nitelik kazanması ve artan rekabet, yatırımcıları maksimum kar sağlayacak alanlara yöneltirken, kalkınmayı hızlandırmak ve sürekliliğini sağlamak isteyen ülkeler de; ihracatı artırmak, dış finansman kaynaklarından daha fazla yararlanmak, ülkeye yabancı sermaye ve teknoloji girişini hızlandırmak, ekonominin girdi ihtiyacını daha ucuz, düzenli ve zamanında temin etmek amacıyla serbest bölgeler olarak adlandırılan alanlar oluşturmuştur. Serbest bölgeler, genellikle uluslar arası liman, hava limanları ve ticaret yollarına yakın bölgelerde kurulan, başta gümrük vergileri olmak üzere dış ticaret kısıtlamalarının uygulanmadığı, ülke sınırları içinde olmakla birlikte yurtdışı sayılan ve ülkenin diğer alanlarından ayrılan yerlerdir. Bulunduğu ülke ekonomisine sağladığı katkılar, yatırımcılara sundukları cazip imkânlar ve ucuz üretim faktörlerinden dolayı az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yoğunlaşmıştır. Türkiye'de 1980 den günümüze kadar, ülke ekonomisine katkıda bulunması

beklentisi ile çeşitli illerde 21 serbest bölge faaliyete geçirilmiştir. Halen ise 18 SB faaliyette bulunmaktadır.

Türkiye'de halen faaliyette olan serbest bölgelerin performansı kuruluş amaçları doğrultusunda değerlendirildiğinde ülke ekonomisi ve dış ticaretine olan etkileri konusunda, genel olarak;

- Üretimden ziyade alım-satım ve diğer faaliyetlerin yapıldığını,
- Yabancı sermayenin yeterince çekilemediğini,
- İhracatın ve dolayısıyla döviz girişinin beklentilerin altında kaldığını,
- Yeni teknoloji ve bilgilerin ülkeye girişinin yeterince sağlanamadığını,
- İstihdam ve dış ticaretin istenen düzeye çıkarılamadığını ve
- Türkiye'de faaliyet gösteren serbest bölgelerin (bir kaçı dışında) cazibesini kaybetmekte olduğunu söylemek mümkündür.

Buna göre Türkiye'de SB'lerin beklentilere cevap verebilmesi için, kuruluş amaçları doğrultusunda yeni teşvik ve avantajların sağlanarak cazibesinin artırılması gerekmektedir. Ayrıca, kuruluş aşamasında önemli altyapı yatırımlarını gerektiren bu bölgelerden verimli çalışmayan ve beklentilere cevap veremeyen bölgelerin durumunun gözden geçirilerek, başta Lojistik Merkez veya Lojistik Köylere dönüştürülmesi olmak üzere başka alternatiflerin değerlendirilmesi düşünülebilir.

KAYNAKÇA

Acar, Sevil ve Gültekin Karakaş, Derya (2017), "**Dünyada ve Türkiye'de Serbest Bölgeler**", Marmara İktisat Dergisi, Cilt: 1, Sayı: 1, Mart, ss. 21-35.

Akal, Mustafa (2002), "**Serbest Bölge Faaliyetlerinin Makroekonomik Etkileri**", Ekev Akademi Dergisi, Yıl: 6, Sayı:12, ss. 51-67.

Akova Balcı, Süheyla (1999), **"Mersin Serbest Bölgesi"**, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Bölüm Dergisi, ss.151-182.

Altay, Feyzullah (2016), **"Dünyada ve Türkiye'de Serbest Bölge Uygulamaları, Konya'nın Sosyo-Ekonomik Potansiyeli ve Serbest Bölge Analizi"**, Serbest Bölgeler Kanun Tasarısı - Yeni Düzenlemeler, Araştırma Raporu, Ekonomik Araştırmalar ve Proje Müdürlüğü, Konya Ticaret Odası, Aralık.

Aras, İsmail ve Köksoy, Nurten Elvan (2015), **"Serbest Bölgeler Bilgi Notu"**, Mevlana Kalkınma Ajansı, Konya, http://www.mevka.org.tr/Yukleme/Uploads/DsySuJa5G7212017101907AM.pdf (02.02.2019).

Arslan, İbrahim ve Yapraklı, Sevda (2007), **"Serbest Bölgelerin Ekonomik Etkileri: Gaziantep Serbest Bölgesi'nin Etkilerine İlişkin Bir Saha Araştırması"**, Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 6, Sayı: 2, ss. 168-179.

Atik, A. Hakan, (1998), **"Serbest Bölge ve Türkiye'de Serbest Bölgeler"**, Kalkınma Ajansı Araştırma Müdürlüğü GA/98-1-1, Ocak.

Ay, Sema (2009), **"The Economical Impacts of Free Zones: The Estimation in terms of Trade Volume, Employment and Foreign Capital of Free Zones in Turkey and Bursa Free Zone"**, İş Güç Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi, Cilt: 11, Sayı: 4, ss. 31-46.

Bakan, Sumru ve Gökmen, Seyit (2014), **"Serbest Bölgeler ve Dış Ticaret İlişkisi: Gaziantep Serbest Bölgesi Örneği"**, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 13, Sayı: 51, ss. 34-51

Bakkal, Muharrem, Bakkal, Süreyya ve Kantar, Gökmen (2017), **"Türkiye'de Serbest Bölgelerin Makro Ekonomiye Etkisi ve AKP İktidarının Bu Olaya Bakışı"**, Maltepe Üniversitesi İ.İ.B.F. Ekonomik, Toplumsal ve Siyasal Analiz Dergisi, Maltepe Üniversitesi Yayınları, 2017/II, Sayı: 10, ss 39-58.

Çakır, Engin ve Namal, Mete Kaan (2018), **"Türkiye'de Serbest Bölgeler ve İstihdam"**, Sosyal Politika ve Çalışma İlişkilerinde Güncel Sorunlar (Editör: Oğuz Kaan Namal), Gazi Kitabevi, Aralık, ss 191-214.

Demirci, Ayhan ve Tarhan, Dilara Berrak (2016), **"Serbest Bölgelerin Dış Ticaretteki Önemi ve Türkiye'deki Serbest Bölgelerin Etkinliklerinin Veri Zarflama Analizi İle İncelenmesi"**, Toros Üniversitesi İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:3 Sayı:6, Aralık, ss 31-53.

Düzenli, Celal (2006), **"Doğrudan yabancı Yatırımların Gelişmekte Olan Ülke Ekonomilerine Etkileri: Serbest Bölgeler Açısından Bir Analiz"**, Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, http://tez.sdu.edu.tr/Tezler/TS00478.pdf

Erdoğan, Engin ve Ener, Meliha (2005), **"Küresel Pazarların Ekonomik Üsleri, Serbest Bölgeler, Teori, Uygulama ve Avrupa Birliğine Uyum Süresinde Türkiye'deki Gelişimi"**, Nobel Yayın Dağıtım, I. Basım, Ankara.

Gümüş, Erhan (2007), **"Serbest Bölgelerde Vergi Uygulamalarının Değerlendirilmesi"**, İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 21, Sayı: 1, ss. 50-51.

ILO (International Labour Organization) (2014), **"Trade Union Manual on Export Processing Zones, ILO Bureau for Workers Activities"**, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_dialogue/@actrav/documents/ publication/wcms_324632.pdf (20.02.2019).

Kadı, Filiz, (2015), **"Serbest Bölgede Faaliyet Gösteren Firmaların Tercih Nedenleri: İstanbul Atatürk Havalimanı ve İstanbul Trakya Serbest Bölgesi Bağlamında Bir İnceleme"**, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi, Cilt: 10, Sayı: 3, ss 165- 176.

Karaduman, Naci ve Yıldız, Zafer (2002), **"Serbest Bölge Uygulamalarının Dış Ticaret ve Yabancı Sermayeye Katkıları"**, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Cilt: 7, Sayı: 1, ss 133-152.

Kibritçioğlu, Aykut, (1997), **"Serbest Bölgelerin Olası Makroekonomik Etkileri ve Bazı Düşündürdükleri"**, Liberal Düşünce Dergisi, Sayı:6, ss 75-88.

Kocaman, Çiğdem Berna (2007), **"Serbest Bölgelerin Makro Ekonomik Etkilerinin Değerlendirilmesi: Türkiye Örneği"**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 56, Sayı: 3, ss. 99-135.

Organ, İbrahim (2003), **"Avrupa Birliği ve Türkiye deki Serbest Bölge Uygulamalarının Karşılaştırılması"**, Vergi Dünyası Dergisi, Sayı: 266, Yıl:22, Ekim, ss.142-160.

Orhan, Ayhan (2003), **"Serbest Bölgelerin Sağladığı Avantajlar: KOSBAŞ Örneği"**, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl: 5, Sayı:1, ss.117-131.

Öztürk, Lütfü (2013), **"Serbest Bölgelerin Geleceği, Türkiye Açısından Bir Değerlendirme"**, Uluslararası Yönetim İktisat Ve İşletme Dergisi, Cilt: 9, Sayı: 19, ss.75-86.

Öztürk, Lütfü, Değer, Mustafa Kemal ve Değer, Sevgi (2009), **"Kentsel Ekonomik Büyümede Serbest Bölgeler: Politik Veya Ekonomik Tercih Mi?"** Atatürk

Üniversitesi, İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt: 23, Sayı: 1, ss. 363-378.

Tatar, Veysel ve Özer, Meriç Burçin (2018), **"Bölgesel Ekonominin Kalkınması İçin Serbest Bölgelerin Önemi: Artvin Hopa Bölgesi ve Hopa Limanı Analizi"**, The Journal of Academic Social Science Studies, International Journal of Social Science Number: 69 , pp 289-309.

Türkgenci, Gizem (2009), **"Türkiye Serbest Bölgelerinin Kalkınmaya Etkisi"**, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, Sayı: 34, ss 49-57.

TCTB (Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı) (2019a), **"Serbest Bölgeler İstatistikleri"**, https://www.ticaret.gov.tr (18.02.2019)

TCTB (Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı) (2019b), **"Serbest Bölgeler İstatistikleri"**, https://www.ticaret.gov.tr (25.03.2019)

TÜİK (2019), www.tüik.gov.tr (22.02.2019)

Tümenbatur, Atiye (2012), **"Serbest Bölgeler Ve Türkiye Ekonomisine Katkıları Üzerine Bir Değerlendirme"**, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt: 21, Sayı: 3, ss. 339-356.

Tüzün Rad, Sevgi, Gülmez, Yavuz Selim ve Kocaoğlan, Kübra (2016), **"Serbest Bölgelerin Kalkınmaya Etkileri: Mersin Serbest Bölgesi"**, Akademik Bakış dergisi, Uluslar arası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi, Mayıs - Haziran, Sayı: 55, ss 288-305.

Uzay, Nısfet ve Tıraş, Hacı Hayrettin (2009), **"Serbest Bölgelerin Ekonomik Etkileri: Kayseri Serbest Bölgesi İçin Bir Uygulama"**, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı:26, Yıl:2009/1, ss,247-277.

WORLD BANK (2008), **"FIAS (Facility for Investment Climate Advisory Services) Special Economic Zones Performance, Lessons Learned and Implications for Zone Development"**, April, The World Bank Group, http://documents.worldbank.org/curated/en/343901468330977533/pdf/45690WP0Box331s0April200801PUBLIC1.pdf (20.02.2019).

TÜRKİYE'DE YAŞANABİLİR KENT OLMA BOYUTLARININ MEKÂNSAL OTO KORELASYON TESTLERİ KULLANILARAK İNCELENMESİ

Hasan Hüseyin YİĞİT
Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ekonometri Bölümü, Yüksek Lisans
hhyigit32@gmail.com
Dr. Öğr. Üyesi Aykut SEZGİN
Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
aykutsezgin@gmail.com
Enbiya MERAL
Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Bölümü, Y.L.
enbiyameral@gmail.com

Öz

İl karşılaştırması amaçlı farklı dönem ve alanlarda yapılmış birçok çalışma vardır. TÜİK, OECD örneklerini bazında, 11 boyut ve 41 adet göstergeyi hiyerarşik eşit ağırlıklandırma yöntemine göre değerlendirmiş ve her boyut için genel skor değerleri elde etmiştir.

Kümelenme literatüründe sıkça kullanılan mekânsal otokorelasyon testleri komşuluk matrisleri kullanarak bazı değişkenlerin belli ölçeklerde mekânsal bağımlılığa sahip olup olmadıklarını test etmektedir. Bu çalışma, mekânsal otokorelasyon testleri içinde en çok kullanılan Moran ve Geary'ye ait endeksler üzerinden TÜİK'in son yaptığı çalışma verilerini analiz edecektir. Böylelikle, Türkiye'de iller arasındaki komşuluk ilişkisinin yani mesafelerin yaşanabilir kent olmasını etkileyip etkilemediği test edilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Mekânsal otokorelasyon, yaşanabilir kentler, Türkiye.*

ANALYSING THE DIMENSIONS OF LIVABLE CITY INDEXES IN TURKEY USING SPATIAL AUTO-CORRELATION TESTS

Abstract

There are many studies conducted in different periods and areas for comparison of provinces. TurkStat evaluated the 11 dimensions and 41 indicators according to the hierarchical equal weighting method on the basis of OECD samples and obtained overall score values for each dimension.

The spatial autocorrelation tests, which are frequently used in the clustering literature, use neighborhood matrices to test whether some variables have spatial dependence at certain scales. This study will analyze the latest data of TurkStat from Moran and Geary indexes, which are the most widely used spatial autocorrelation tests. Thereby, it will be tested that the neighborhood relation, namely distance between provinces are effecting to be a livable city or not in Turkey.

Keywords: *Spatial autocorrelation, livable cities, Turkey*

1. KENTSEL PLANLAMA VE KENTLER

Kentsel planlama, bireylerin içerisinde bulundukları, yaşadıkları çevrenin hem biçim olarak hem de fonksiyonel anlamda amaçlara uygun şekilde alt yapı, üst yapı ve donanımsal olarak tasarım halinde yeniden ortaya konulması aşamasıdır.(Manavoğlu & Ortaçeşme, 2015)

Kentsel planlama kavramının kısa bir tanımı verildikten sonra kentsel planlamaya konu olan kentleşmenin (şehirleşme) tanımını da vermek gerekirse; bir bölgede veya bulunulan mekânda bireylerin oluşturduğu sayısal ifade ile o bölge için oluşan sosyal, ekonomik ve kültürel bazdaki tüm değişkenlerin bir araya gelmesi sonucu oluşan somut yapıyı işaret eder.(Ertürk & Sam, 2011: 9-13)

Kentsel planlama kavramı özellikle son yıllarda önemini iyiden iyiye artırmış ve ülkemiz açısından da insan hayatında önemli noktaya gelmiştir. Günümüzde özellikle büyük şehirlerde çarpık kentleşmenin günden güne giderek artan nüfusla beraber kötüleşmesi, kentsel planlamaların hayatımızda ne derece önemli noktaya geldiğine delalet etmektedir. Geçmişten bu yana yıllar itibariyle artış göstererek oluşan bu çarpık yapılaşmalar önceki dönemlerde özellikle nüfusun da fazla olmamasından kaynaklanarak kendini fazla hissettirmemiştir ancak günümüze gelindiğinde özellikle nüfusu iki milyonu aşan şehirlerde sorun arz eder hale gelmiştir. Ortaya çıkan bu zaruri durumu sadece artan nüfus oranıyla da açıklamak yetersiz kalacaktır.(T.C Kalkınma Bakanlığı, 1968) Demografik yapının yanında ülkelerin kentsel planlamaları, küresel çapta da fark ortaya koyan bir unsur oluşturmaktadır. Zira gelişen teknolojiyle birlikte turizm faaliyetlerinde de bireylerin beğenisini cezbedebilmek için kentsel planlamaların fonksiyonel ve sosyal farkındalık ortaya koyabilmek adına önemli etkisi bulunmaktadır. (Ekiz & Somel, 2005)

Kentleşme ve kentsel planlamalar hakkında genel bir bilgi verildikten sonra, şehirlerin sınıflandırılmaları hakkında kısaca bahsetmekte fayda bulunmaktadır. Hayatımızı sürdürdüğümüz kentler (şehirler) genel itibariyle, işlevlerine göre, demografik yapılarına göre, fiziki ve morfolojik yapılarına göre ve kronolojik tarihsel gelişimleri ile değişimleri bakımından ele alınmaktadırlar.(İsbir, 1991: 8-13)

İşleve göre sınıflandırma türü kentsel sınıflandırma türleri arasında somut olarak en fazla önem arz edenidir. Bu sınıflandırma türü, kenti kendi içerisinde ekonomik, kültürel ve yönetimsel bakımdan üç ana kolda ele alır. Demografik yapılarına göre sınıflandırma türü etkisini günümüzde fazlaca hissettirmemektedir. Zira kentler, eskisi gibi sadece nüfus bakımından değerlendirilmenin ötesinde içlerinde barındırdıkları çeşitli etkenlerle göz önünde bulundurulmakta ve ayırt edici özelliğe sahip olmaktadırlar. (T.C Kültür Ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları Ve Müzeler Genel Müdürlüğü) Fiziki (morfolojik) yapılarına göre bakıldığında, fiziksel anlamda kentlerin geçmişten farklı olarak yatay yapılanmadan çok dikey yapılanmanın etkisiyle yüz ölçüm olarak küçük olsalar bile dikey kentleşmenin etkisiyle büyük şehir vasfı kazanabildiği görülmektedir. Morfolojik anlamda kentler, bulundukları yerin yapısına göre en ve boy anlamında kriterleri göz önünde bulundurularak şekillenmektedirler. Kronolojik bakımdan kentler ise beş gruba ayrılmaktadır: tarih öncesi, klasik devir, Roma şehirleri, Orta Çağ ve modern zaman şehirleri. (Özden, 2008)

2. KENTSEL PLANLAMANIN AMACI

Kentsel planlamaların amacı iktisadi bakış açısıyla ele alındığında, insanoğlunun yaşadığı dünya üzerinde sınırlı olan kaynakları daha etkin şekilde kullanabilmek adına gereksizlikten arınarak daha fonksiyonel bir düzenin getirilmesinin ilke edinilmesidir. (Ersoy, 2007: 215-231) Teorik çerçevede içinde bulunulan kentin fiziki durumunu, bulunduğu konumdan daha aktif ve kullanılabilir bir seviyeye getirebilmek ve bunu yaparken de kentte bulunan belirli kişilerin ya da belirli çevrelerin çıkarlarından ziyade kentin topyekûn olarak çıkarlarının gözetilmesi esas alınmalıdır. Bu bağlamda yerel düzeyde idari ve siyasi boyutta belirli noktalarda bulunan bireylerin de uzun vadede sağlıklı adımların atılması noktasında fikir birliği sağlamalarında fayda olacaktır.(Gümüşhane Üniversitesi Mühendislik Fakültesi)

Kentsel planlamaların amacına yönelik kısa bir ana fikir verildikten sonra mekânsal planlamaların amaçları iktisadi bakış açısının da etkisiyle düşünsel anlamda üç şekilde değerlendirilebilir (Ersoy, 2007: 17-21);

- Mekânsal anlamda atıllığı ortadan kaldırarak akılcı ve etkin şekilde kullanıma açılacak yapıların meydana getirilmesi esas alınmalıdır. Bu bağlamda yapılacak farklı çalışmalar sonrasında gün yüzüne çıkarılacak olan değişkenler arasından optimum olan seçenek göz önünde bulundurularak seçim gerçekleşir ve uygulamaya geçilir.
- Var olan ve işleyen sistemi tamamen yıkmayarak o sistemin üzerine rasyonel adımlar atılarak düzeltmeler yapılmalı ve bunun sonucunda istenilen uygun değere ulaşmak veya o değere yakın seyredebilmek hedeflenmelidir.
- Olması muhtemel olan değişimler veya farklı seçeneklerin önceden ortaya koyulması ve bu sayede uzun vadede en doğru kriterin seçilebilmesi hedeflenmelidir.

Yukarıda bahsedilen bu açıklamalar kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 14.06.2014 tarihli 'Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği' ilk maddesinde mekânsal planlamaların amacına yönelik olarak detaylı bir açıklama yapılmaktadır. Bu kapsamda bahsedilen yönetmeliğin ilk maddesinde; "Bu yönetmeliğin amacı; fiziki, doğal, tarihi ve kültürel değerleri korumak ve geliştirmek, koruma ve kullanma dengesini sağlamak, ülke, bölge ve şehir düzeyinde sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek, yaşam kalitesi yüksek, sağlıklı ve güvenli çevreler oluşturmak üzere hazırlanan, arazi kullanım ve yapılaşma kararları getiren mekânsal planların yapımına ve uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir." şeklinde açıklama getirilmektedir.(T.C Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2014)

3. KENTSEL PLANLAMADA MEKÂNSAL ANALIZIN ÖNEMI

Kentsel planlamaların, insanoğlunun yaşadığı, barındığı ve sosyal aktivitesini sürdürdüğü mekânları yeniden tasarlama anlamında fonksiyonel ve ekonomik kullanım anlamında meydana getirmek gibi bir etkisi bulunur. (Allin & Walsh, 2013)

Kentsel mekânlar ise, kentsel çevrelerde farklı tarzdaki yapıların dışında bulunan ve kendi bünyesinde o yerleşim yerlerinde bulunan kişilerin günlük yaşamları ve sosyo-ekonomik hayatlarının gerçekleştiği yer olarak tanımlanabilmektedir. Bu çerçevede kentsel mekânları fiziksel anlamda meydana

getiren ise, bir yandan kullanıcıların gereksinimlerini yerine getiren tasarım diğer taraftan da kentsel anlamdaki çeşitli aktivitelerin oluşumunu sağlayan dekordur.(Ecemiş Kılıç & Mutluer, 2004)

Kentler geçmişten bugüne kadar yüzyıllar boyu gelişmişler ve bundan sonra da zamanın getirdiği şartlara uygun olarak gelişmelerine devam edeceklerdir. Bu anlamda modern kent yapıları ve mimari siluetler kentin dokusuna uygun şekilde zamana ve tarihe karşı gelinmeksizin düzenlenir. (T.C Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı, 2016) Bu nedenle modern anlamda günümüzdeki kentsel planlamaları düzenleyen kent plancılarının işleri bir kat daha fazla önem kazanmış bulunarak kentlerin hem tarihlerine aykırı olmadan hem de o yerleşim yerinde bulunan yöre insanlarına fonksiyonel ve ekonomik anlamda yeni şehir dizayn etmenin yollarını aramaktadırlar. Kentlerin altyapısını, üst yapısını, ulaşımını, ekonomik konjonktürünü ve bu çerçevede tüm fiziki ve manevi özelliklerini topyekûn şekilde düşünerek yapmaları gerekir.(Adıgüzel, Toroğlu & Kaya, 2015: 27-46)

Kentlerin muhakkak ki bu fonksiyonelliği ve tarihi mimari özelliklerini teknik anlamda da ele alarak incelemek gerekir. Bundan dolayı işin biraz daha teknik boyutu göz önüne alındığı zaman mekânsal ekonometrik varsayımlara göre şehir yapılarının irdelenmesi ve ele alınması gerekir.(Zeren & Kılınç Savrul, 2012)

Kentlerin birbirleriyle olan ilişkileri göz önüne alındığı takdirde özellikle günümüzde küresel anlamda kentlerin kullanılabilirlik, yaşanabilirlik ve ekolojik denge çerçevesinde birbirleriyle yarış halinde oldukları söylenebilir. İşte bu yarışı sayısal anlamda gözler önüne serebilmek adına mekânsal anlamda şehirlerin yatay kesit verisi halinde değişkenleri ele alınarak aradaki farkların ortaya koyulması sağlanmaktadır.(Üstündağ & Şengün, 2011)

4. MEKÂNSAL EKONOMETRIK ANALIZLER KAPSAMINDA MEKÂNSAL BAĞIMLILIK

Mekânsal ekonometri, kavramı ilk olarak 1970 yılında Waldo R. Tobler tarafından ‘’Her şey birbiriyle ilişkilidir, fakat birbirine yakın nesneler uzaktaki nesnelere göre daha ilişkilidir.’’ sözleriyle ifade edilmiştir. Tobler’in bu tanımı kapsamında mekânsal bir ortamda birbirine yakın veya uzak durumda bulunan nesneler farklı özelliklere göre birbirleriyle etkileşim içerisine girerek mekânsal otokorelasyonları meydana getirmektedirler.(Kavzoğlu, Kaya & Tonbul, 2014)

Anselin ise 1988 yılında ortaya koymuş olduğu ‘Spatial Econometrics’ isimli eserinde mekânsal ekonometri için kabaca, kesit ve panel verileri için regresyon modellerindeki mekânsal otokorelasyon ve mekânsal heterojenlik için oluşturulmuş bir bilim dalı olduğu yönünde yorumlama getirmiştir. (Konat, 2014)

Mekânsal ekonometride diğer bir bakış açısı ise Paelinck ve Klaassen tarafından 1979 yılında getirilerek, mekânsal ekonometriyi genel bağlamda beş maddede özetlemişlerdir:

- Mekânsal bağımlılığın rolü,
- Mekânsal ilişkilerde asimetriklik,
- Diğer alanlarda (uzaylarda) bulunan açıklayıcı faktörlerin önemi,
- Uygulama sonrası ve uygulama öncesi etkileşim arasındaki farklılaşma,
- Alanın (uzayın) açık modellemesi

Mekânsal ekonometrik panel verileri için genellikle havuzlanmış mekânsal modeller, sabit etkili mekânsal modeller, rassal etkili mekânsal modeller, mekânsal hata testleri ve coğrafi ağırlıklandırmalı regresyon modelleri kullanılmaktadır. Bu modellerin uygulamaları kapsamında ise genellikle ARCGIS, GEODA, MATLAP gibi mekânsal ekonometriye uygun programlar kullanılır.(Yeşilyurt)

Arbia, mekânsal veriler için boşluktaki pozisyonlarının ilave bilgilerle gözlenebileceklerini öne sürmüştür. Bu çerçevede mekânsal verilerin ve oluşumların temelini oluşturan gerçeğin ise uzay olduğu belirlenebilir. Uzay için, bir zaman serisi veya yatay kesit verisi olarak yerel etkilerin ölçeğinde rassal şekilde özetlenmiş değişkenler olarak kabul etmek gerekir.(Zeren, 2010: 21)

Anselin ise sosyal bilimler alanlarında mekânsal yapıların ortaya koyulması kapsamında mekânsal yönden ortaya koyulan değişkenlerin önemli etkisi olduğunu belirterek mekânsal ekonometrik analizlerde mekânsal etkilerin varlığını öne çıkartmaktadır. Bu çerçevede mekânsal bağımlılığı, mekânsal etkinin alt dalı olarak incelemektedir.(Gökdoğan Gül, 2014: 112)

Mekânsal bağımlılık etkisini ortaya koyan mekânsal otokorelasyon testleri ise genel itibariyle Moran's I Test İstatistiği, Lagrange Çarpan Testi, Getis-Ord Testi ve Geary Test İstatistiğidir.

- Moran's I Test İstatistiği

Anselin 1998 yılında Bera ile ortaya koyduğu eserinde Moran's I testinden bahsetmiştir. Mekânsal anlamda bir ilişkinin olup olmadığının belirlenmesinde kullanılan ilk test olarak karşımıza çıkar. Bu bakımdan standart en küçük kareler yöntemi kullanılarak hesaplama yapılmaktadır. Bu test istatistiğinin formülü ise şu şekildedir:

$$I = \frac{N}{S_0}\left(\frac{e'W_e}{e'e}\right)$$

Bu formülde N gözlem sayısını verir ve S_0 mekânsal ağırlık matrisinin elemanları toplamıdır. Çıkan sonucun bire yakın olması pozitif güçlü olduğunu, negatif bire yakın olması negatif güçlü olduğunu ve mekânsal bağımlılık olduğunu gösterir, sıfıra yakın olması ise mekânsal bağımlılığın olmadığını göstermektedir.(Gökdoğan Gül, 2014: 115)

- Geary C Test İstatistiği

Geary C istatistikleri konumsal rastgeleliklerden meydana gelen sapmayı ölçer. Geary C kovaryansın ölçümüne göre veri değerlerinin çiftleri arasındaki karesel farklılıkların toplamını kullanmaktadır.(Erdoğan, Yalçın & Dereli, 2011)

Geary C test istatistiği dağılımlardan bağımsız olan bir test istatistiğidir. Bu bakımdan nonparametriktir. Bu test sayesinde epsilon değerinin otokorelasyonlu olup olmadığı anlaşılır.(Yavuz, 2009: 123-140)

Özetle Geary C test istatistiği, yapılan analizi yerel ölçekte değerlendirerek mekânsal anlamda herhangi bir bağımlılık olup olmadığını ölçerken; Moran I test istatistiği ise incelenen ve analizi yapılan çalışmadaki değişkenleri/göstergeleri global düzeyde ele alarak mekânsal bağımlılık olup olmadığını ölçmektedir.

5. MEKÂNSAL OTOKORELASYON UYGULAMASI VE ARAŞTIRMA SONUÇLARI

Ülkeler tarih boyunca önce yaşama alanı oluşturmayı sonra buna bağlı olarak gereksinimlerini gidermeyi amaçlamışlar ve sonrasında şehirleşme yolunda ilk adımı atarak günümüze kadar bu zincire halka ekleyerek getirmişlerdir. Günümüzde ise insanlar, şehirleri sadece yaşama, barınma alanı kullanmasının haricinde kıyaslama usulüyle birbirleri arasında yarışa tabi tutarak yaşanılabilir kentleri oluşturmaya çalışır hale gelmişlerdir. Bu noktada ülkemiz açısından da ulusal bazda son dönemde yaygınlaşan stratejik araştırma merkezleri ve yine devlet bazında bazı araştırma kurumları iller arasında olumlu rekabeti araştırıp ortaya koyma adına önemli bir iş yürütmektedirler.(Edam, 2009)

Araştırma şirketleri kentlerin fonksiyonel anlamda ortaya çıkan farklılıklarını ölçerken bölgesel anlamda, il bazında, firma bazında, sektör bazında ve değişik birçok anlamlı veriyi elde edebilecek şekilde ölçüme tabi tutarlar. Özellikle son on yıl içinde yapılan araştırmalara bakılacak olduğu zaman; EDAM (Ekonomi ve Dış Politikalar Araştırma Merkezi) tarafından 2009 yılında yapılan ''Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi'' çalışması, İş Bankası'nın 2013 yılında yaptığı ''2013 Verileriyle Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Düzeyi Araştırması'' çalışması, URAK (Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu) tarafından yapılan ve 2009-2010 yılları arasını kapsayan ''İllerarası Rekabetçilik Endeksi 2009-2010'' çalışması ve bunların yanında Kalkınma Bakanlığının bizzat yapmış olduğu ''İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (SEGE-2011)'' ile son olarak TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) tarafından 2015 yılında yapılmış olan ''Yaşanabilir Kentler Araştırması'' bu noktada önem arz etmektedir.

Çalışmada başta bu araştırmalar bağlamında kentlere ait göstergelerin mekânsal olarak farklılık yaratıp yaratmadığı analiz edilmektedir. Yapılan mekânsal analiz araştırma sürecinde 81x81 boyutunda komşuluk matrisi kullanılmıştır. Komşuluk matrisi Türkiye'deki iller arasındaki mesafeyi ortaya koymaktadır. Mekânsal otokorelasyonu ölçmek için global düzeyde Moran I testi ve lokal boyutta da Geary C test istatistikleri kullanılmıştır. Bu testlerde ''p-value'' değerleri göz önünde bulundurularak %5 anlamlılık düzeyinde 0.05 in altında kalan değerlerin mekânsal anlamda bağımlılık gösterdikleri ve 0.05 in üzerinde bulunan değerlerin ise mekânsal anlamda bağımlılık göstermedikleri ortaya çıkmaktadır.

Bu araştırma sürecinde TÜİK tarafından 2015 yılında yayımlanmış rapor, EDAM tarafından 2009 yılında yayımlanmış rapor, URAK tarafından 2009-2010 yıllarını kapsayan rapor, Kalkınma Bakanlığı'nca 2011 yılında yayımlanmış olan SEGE-2011 raporu, İş Bankası tarafından 2013 yılında ortaya konulmuş olan rapor ile Kerem Alkin, Melih Bulu ve Hüseyin Kaya tarafından hazırlanan ''İller Arası Rekabet Endeksi: Türkiye'deki İllerin Rekabetçilik Seviyelerinin Göreceli Olarak Ölçülebilmesi İçin Bir Yaklaşım'' adlı çalışmalar kapsamında ele alınan veriler kullanılarak toplamda altı araştırma raporundan yararlanılmıştır.

Bu raporlara göre, yaşanabilir iller sıralamasında her kentin sahip olduğu endeks değerleri arasında mekânsal otokorelasyon olup olmadığı Moran ve Geary'ye ait endeksler (I) ile ölçülmüştür (Tablo 1). Araştırma raporları kriteri göz önüne alındığında p-value değerlerine bakılarak Moran I testi değerlendirme sonuçlarına göre global düzeyde ele alınan altı raporun ($\alpha < 0.05$) mekânsal bağımlılık gösterdikleri sonucuna ulaşılmıştır. Ancak Geary C test istatistik sonuçları göz önüne alındığı takdirde yerel düzeyde ($\alpha < 0.05$) İş Bankası raporuna göre mekânsal boyutta

bağımlılık göstermediği, bundan hariç olarak diğer beş raporun ise Moran I test istatistiğinde olduğu gibi burada da mekânsal bağımlılık gösterdikleri sonucuna ulaşılmaktadır. Raporların sunduğu endeks değerlerinin ağırlıkla mekânsal otokorelasyon göstermesi, Türkiye'de birbirine yakın illerin birbirine yakın endeks değerleri ortaya koyduğu anlamına gelmektedir.

Tablo 1: Araştırma Raporları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	TUIK2015	-0.259	0.000
	EDAM	-0.221	0.000
	URAK	-0.110	0.000
	SEGE	-0.251	0.000
	ISBANK	-0.070	0.000
	ALKIN	-0.107	0.000
GEARY	TUIK2015	1.297	0.000
	EDAM	1.255	0.000
	URAK	1.135	0.005
	SEGE	1.293	0.000
	ISBANK	1.106	0.099
	ALKIN	1.126	0.000

En güncel yaşanabilir iller sıralaması çalışması olan TUİK'e ait raporda Türkiye'de kentler 11 boyut ve 41 gösterge ile analiz edilmiştir. Boyutlar ve elde edilen sonuçlar sırasıyla şu şekildedir:

Tablo 2: Konut Boyutu Sonuçları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	FBDOS	-0.227	0.000
	KITMO	-0.123	0.000
	KKPY	-0.281	0.000
GEARY	FBDOS	1.263	0.000
	KITMO	1.179	0.000
	KKPY	1.337	0.000

Konut boyutunun değerlendirmeye tabi tutulduğu bu aralıkta Fert Başina Düşen Oda Sayisi (FBDOS), Konutun Içinde Tuvalet Mevcudiyet Orani (KITMO) ve Konutun Kalitesinde Problem Yaşayanlarin Orani (KKPY) göstergeleri ele alınmıştır. Moran I ve Geary C test istatistiklerine göre $\alpha < 0.05$ olduğu varsayımında değişkenler mekânsal bağımlılık göstermektedirler.

Tablo 3: Çalışma Hayatı Boyutu Sonuçları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	IO	-0.093	0.000
	ISSO	-0.067	0.000
	OGK	-0.072	0.000
	IMO	-0.168	0.000
GEARY	IO	1.133	0.000
	ISSO	1.095	0.001
	OGK	1.044	0.090
	IMO	1.173	0.000

Çalışma Hayatı boyutunun ele alındığı bu kıstasta; istihdam oranı (IO), işsizlik oranı (ISSO), ortalama günlük kazanç (OGK) ve işinden memnuniyet oranı (IMO) göstergeleri incelenmiştir. P-value değerlerine bakılarak Moran I testi değerlendirme sonuçlarına göre global düzeyde $\alpha < 0.05$ varsayımına göre mekânsal bağımlılık gösterdikleri sonucuna ulaşılmıştır. Ancak Geary C test istatistik sonuçları göz önüne alındığı takdirde yerel düzeyde $\alpha < 0.05$ varsayımına göre ortalama günlük kazanç (OGK) göstergesinin mekânsal boyutta bağımlılık göstermediği ve geriye kalan üç göstergenin ise mekânsal bağımlılık gösterdikleri sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 4: Gelir ve Servet Boyutu Sonuçları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	KPDTSM	-0.195	0.000
	OUGGHO	-0.191	0.000
	TIKBEHO	-0.214	0.000
GEARY	KPDTSM	1.231	0.000
	OUGGHO	1.200	0.000
	TIKBEHO	1.236	0.000

Gelir ve Servet boyutunun incelendiği bu aralıkta; kişi başına düşen tasarruf mevduatı (KPDTSM), orta ve üstü gelir grubundaki hanelerin oranı (OUGGHO) ve temel ihtiyaçlarını karşılayamadığını beyan eden hanelerin oranı (TIKBEHO) göstergeleri kullanılmıştır. Küresel anlamda Moran I ve yerel düzeyde Geary C test istatistiklerine göre $\alpha < 0.05$ olduğu varsayımında değişkenlerin tamamı mekânsal bağımlılık göstermektedirler.

Tablo 5: Sağlık Boyutu Sonuçları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	BOH	-0.174	0.000
	DBYS	-0.013	0.489
	HBDMS	-0.007	0.259
	SMO	-0.143	0.000
	KSHMO	-0.089	0.000
GEARY	BOH	1.167	0.000
	DBYS	1.024	0.143
	HBDMS	0.985	0.174
	SMO	1.137	0.000
	KSHMO	1.122	0.000

Sağlık boyutu incelemesi kapsamında; bebek ölüm hızı (BOH), doğuşta beklenen yaşam süresi (DBYS), hekim başına düşen müracaat sayısı (HBDMS), sağlığından memnuniyet oranı (SMO) ve kamunun sağlık hizmetlerinden memnuniyet oranı (KSHMO) değişkenleri irdelenmiştir. Moran I test istatistiğine göre doğuşta beklenen yaşam süresi (DBYS) ve hekim başına düşen müracaat sayısı (HBDMS) $\alpha < 0.05$ varsayımı altında mekânsal bağımlılık göstermemektedir. Bunun yanında geriye kalan üç değişkende ise mekânsal bağımlılık gözlenebilmektedir. Geary C test istatistiğine bakıldığında ise doğuşta beklenen yaşam süresi (DBYS) ve hekim başına düşen müracaat sayısı (HBDMS) $\alpha < 0.05$ varsayımında mekânsal bağımlılık göstermez. Bu iki değişkenden farklı olarak geriye kalan diğer üç değişkende ise Moran I test istatistiğinde olduğu gibi mekânsal bağımlılık gözlenebilmektedir.

Tablo 6: Eğitim Boyutu Sonuçları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	OOENOO	-0.065	0.000
	TEOG	-0.197	0.000
	YGS	-0.138	0.000
	FVYMO	-0.068	0.000
	KEHMO	-0.035	0.005
GEARY	OOENOO	1.052	0.002
	TEOG	1.246	0.000
	YGS	1.202	0.000
	FVYMO	1.049	0.038
	KEHMO	1.031	0.061

Eğitim boyutu incelemesi kapsamında; okul öncesi eğitimde (3-5 yaş) net okullaşma oranı (OOENOO), TEOG sistemi yerleştirmeye esas puan ortalaması (TEOG), YGS puan ortalaması (YGS), fakülte veya yüksekokul mezunlarının oranı (FVYMO), kamunun eğitim hizmetlerinden memnuniyet oranı (KEHMO) göstergelerinden yararlanılarak analizi yapılmıştır. Eğitim boyutu analizi kapsamında p-value değerlerine göre $\alpha < 0.05$ varsayımında Moran I test istatistiğine göre değişkenlerin tamamı mekânsal bağımlılık göstermektedirler. Bunun yanında Geary C test istatistiğine göre ise yine $\alpha < 0.05$ varsayımı altında değişkenler incelendiğinde sadece kamunun eğitim hizmetlerinden memnuniyet oranı (KEHMO) mekânsal anlamda bağımlılık göstermezken geriye kalan dört gösterge ise mekânsal anlamda bağımlılık gösterirler.

Tablo 7: Çevre Boyutu Sonuçları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	PM10	-0.021	0.158
	KM2O	-0.122	0.000
	AHVNO	-0.080	0.000
	SGGPYO	-0.011	0.410
	BTHMO	-0.211	0.000
GEARY	PM10	1.043	0.018
	KM2O	1.109	0.000
	AHVNO	1.104	0.000
	SGGPYO	0.991	0.328
	BTHMO	1.241	0.000

Çevre boyutu incelemesi kapsamında; PM10 istasyon değerleri ortalaması (hava kirliliği) (µg/ $m^{3)}$ (PM10), Km^2'ye düşen orman alanı (KM2O), atık hizmeti verilen nüfus oranı (AHVNO), sokaktan gelen gürültü problemi yaşayanların oranı (SGGPYO) ve belediyenin temizlik hizmetlerinden memnuniyet oranı (BTHMO) göstergeleri ele alınmıştır. Çevre boyutu analizine göre; Moran I test istatistikleri göz önüne alındığında $\alpha < 0.05$ varsayımında PM10 istasyon değerleri ortalaması (PM10) ve sokaktan gelen gürültü problemi yaşayanların oranı (SGGPYO) mekânsal bağımlılık göstermez iken geriye kalan üç göstergede ise mekânsal bağımlılık olduğu söylenebilir. Geary C test istatistiğine göre ise yine $\alpha < 0.05$ varsayımında sadece sokaktan gelen gürültü problemi yaşayanların oranı (SGGPYO) göstergesinin mekânsal anlamda bağımlılık göstermediği ve bunun yanında geriye kalan diğer dört göstergenin mekânsal bağımlılık gösterdikleri anlaşılmaktadır.

Tablo 8: Güvenlik Boyutu Sonuçları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	CO	-0.014	0.450
	OYTKS	-0.151	0.000
	GYYKH	-0.015	0.398
	KAHMO	-0.035	0.004
GEARY	CO	0.989	0.336
	OYTKS	1.174	0.000
	GYYKH	1.008	0.329
	KAHMO	1.069	0.004

Güvenlik boyutu incelemesi kapsamında; cinayet oranı (CO), ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası sayısı (OYTKS), gece yalnız yürürken kendini güvende hissedenlerin oranı (GYYKH) ve kamunun asayiş hizmetlerinden memnuniyet oranı (KAHMO) göstergeleri kullanılmıştır. Güvenlik boyutu analizi kapsamında $\alpha < 0.05$ anlamlılık düzeyi varsayımı altında Moran I ve Geary C test istatistikleri kendi içlerinde değerlendirildiklerinde, cinayet oranı (CO) ve gece yalnız yürürken kendini güvende hissedenlerin oranı (GYYKH) her iki test türünde de mekânsal bağımlılık göstermemektedir. Geriye kalan diğer iki gösterge ise yine $\alpha < 0.05$ anlamlılık düzeyi

varsayımı altında hem Moran I test istatistiğinde hem de Geary C test istatistiğinde mekânsal anlamda bağımlılık göstermektedir.

Tablo 9: Sivil Katılım Boyutu Sonuçları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	MISKO	-0.296	0.000
	SPUO	-0.030	0.020
	SFIIO	-0.022	0.108
GEARY	MISKO	1.350	0.000
	SPUO	1.014	0.289
	SFIIO	1.013	0.400

Sivil Katılım boyutu incelemesinde; mahalli idareler seçimlerine katılım oranı (MISKO), siyasi partilere üyelik oranı (SPUO) ve sendika/dernek faaliyetleri ile ilgili olanların oranı (SFIIO) göstergeleri ele alınıp incelenmiştir. Sivil Katılım boyutu analiz süreci kapsamında; $\alpha < 0.05$ anlamlılık düzeyinde global seviyede ele alınan Moran I test istatistiğine göre sendika/dernek faaliyetleri ile ilgili olanların oranı (SFIIO) mekânsal bağımlılık göstermez iken diğer iki gösterge mekânsal bağımlılık gösterir. Geary C test istatistiğine göre ise siyasi partilere üyelik oranı (SPUO) ve sendika/dernek faaliyetleri ile ilgili olanların oranı (SFIIO) mekânsal bağımlılık göstermemekte ve mahalli idareler seçimlerine katılım oranı (MISKO) ise mekânsal bağımlılık göstermektedir.

Tablo 10: Altyapı Hizmetlerine Erişim Boyutu Sonuçları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	IASK	-0.295	0.000
	KSSEO	-0.094	0.000
	HEO	-0.011	0.400
	BTTHMO	-0.118	0.000
GEARY	IASK	1.338	0.000
	KSSEO	1.143	0.000
	HEO	1.009	0.433
	BTTHMO	1.135	0.000

Altyapı Hizmetlerine Erişim boyutu incelemesinde; internet abone sayısı (IASK), kanalizasyon ve şebeke suyuna erişim oranı (KSSEO), havalimanına erişim oranı (HEO) ve belediyenin toplu taşıma hizmetlerinden memnuniyet oranı (BTTHMO) göstergeleri ele alınmıştır. Moran I test incelemesine göre $\alpha < 0.05$ varsayımında havalimanına erişim oranı (HEO) mekânsal anlamda bağımlılık göstermemektedir. Diğer üç gösterge ise mekânsal anlamda bağımlılık göstermektedir. Geary C test istatistiğine göre ise yine $\alpha < 0.05$ varsayımında havalimanına erişim oranı (HEO) mekânsal anlamda bağımlılık göstermemektedir. Geriye kalan üç gösterge ise mekânsal anlamda bağımlılık göstermektedir.

Tablo 11: Sosyal Yaşam Boyutu Sonuçları

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	STSS	-0.168	0.000
	BKBDAM	-0.133	0.000
	SIMO	-0.019	0.236
	SHMO	-0.109	0.000
GEARY	STSS	1.174	0.000
	BKBDAM	1.103	0.000
	SIMO	0.992	0.346
	SHMO	1.115	0.000

Sosyal Yaşam boyutu incelemesi kapsamında; sinema ve tiyatro seyirci sayısı (STSS), bin kişi başına düşen alışveriş merkezi alanı (BKBDAM), sosyal ilişkilerden memnuniyet oranı (SIMO) ve sosyal hayatından memnuniyet oranı (SHMO) göstergeleri dikkate alınmıştır. Sosyal Yaşam boyutunun incelendiği aşamada; Moran I test istatistiğine göre $\alpha < 0.05$ varsayımında sadece sosyal ilişkilerden memnuniyet oranı (SIMO) mekânsal bağımlılık göstermemektedir. Bunun yanında diğer üç gösterge ise mekânsal anlamda bağımlılık göstermektedir. Geary C test istatistiğine göre ise $\alpha < 0.05$ varsayımında sosyal ilişkilerden memnuniyet oranı (SIMO) mekânsal bağımlılık göstermemektedir. Diğer üç gösterge ise mekânsal bağımlılık göstermektedirler.

Tablo 12: Yaşam Memnuniyeti

	Değişken	I	p-değeri
MORAN	MD	-0.021	0.153
GEARY	MD	0.993	0.357

Yaşam Memnuniyeti boyutunun incelendiği son araştırma düzeyinde yalnızca mutluluk düzeyi (MD) göstergesi ele alınmıştır. Yaşam memnuniyeti boyutu incelemesine göre; global düzeyde Moran I test istatistiği ve yerel düzeyde Geary C test istatistiği incelemesinde her iki türde de $\alpha < 0.05$ anlamlılık düzeyi varsayımı altında mutluluk düzeyi (MD) göstergesi mekânsal anlamda bağımlılık göstermemektedir.

6. DEĞERLENDIRME VE TARTIŞMA

Genel anlamda değerlendirildiğinde araştırma bulguları Türkiye'de birbirine mesafe olarak yakın kentlerin genel indeks sıralamasında benzerlik gösterdiğini ortaya koymaktadır. Kentler arasında genel indeks sıralaması bağlamında mekânsal bağımlılık bulunmaktadır. Ancak TÜİK'in yaptığı çalışmaya göre spesifik boyutlara ve göstergelere inildiğinde ilginç bazı tespitler yapmak mümkün görünmektedir.

Çalışma hayatı boyutu altında yer alan ortalama günlük kazanç göstergesi global anlamda mekânsal bağımlılık gösterirken yerel anlamda göstermemektedir. Türkiye ölçeğinde bazı bölgeler ortalama günlük kazanç bakımından komşu bölgelerle benzeşirken, alt ölçeklerde bu durumdan bahsedilememektedir. Bu durum birbirine çok yakın bazı kentlerin ortalama günlük kazançlarının çok farklı olması ile açıklanabilir. Özellikle Doğu ve Güney Doğu Anadolu bölgelerinde bu tespiti yapmak mümkündür. Benzer şekilde eğitim boyutu altında yer alan kamu hizmetlerinden memnuniyet oranı göstergesi global anlamda mekânsal bağımlılık

gösterirken yerel anlamda göstermemektedir. Birbirine çok yakın kentlerden biri kamu hizmetlerinden daha memnun iken diğeri bu konuda farklılık arz edebilmektedir. Sivil katılım boyutu altında yer alan siyasi partilere üyelik oranı da global anlamda mekânsal bağımlılık gösterirken yerel anlamda göstermemektedir. Birbirine yakın kentler farklı düzeylerde siyasi hayata katılım oranlarına sahip olabilmektedir.

Çevre boyutunun altında yer alan PM10 hava kirliliği göstergesi ise tam tersi global anlamda mekânsal bağımlılık göstermezken yerel anlamda göstermektedir. Bu durumu büyük kentlerde kirlilik oranlarının görece fazla olması ve alt ölçeklerde coğrafi ve gelişmişlik benzerliği gibi sebeplerle kirlilik oranlarının yakınsadığı tespiti ile açıklamak mümkün olabilir.

İlgi çeken bir diğer tespit yaşam memnuniyeti boyutu ve mutluluk düzeyi göstergesi hakkındadır. Mutluluk düzeyi hem global hem de yerelde mekânsal bağımlılık göstermemektedir. Birbirine yakın kentler çok farklı mutluluk ve yaşam memnuniyeti düzeyine sahip olabilmektedir.

Bulgular, birbirine yakın kentlerin hangi alanlarda benzeştikleri ve ayrıştıklarını tespit etmeleri açısından oldukça önemlidir. Bu benzeşme ve ayrışmanın varlığı ve farkındalığı, kentlerin ve yerel yöneticilerin birbirleriyle ilişkilerinde etkili olacaktır. Böylece belirli göstergelerde olumsuz patika üzerinde olan birbirine yakın kentler, birlikte politika üretme yoluna gidebileceklerdir. Olumlu patika üzerinde olan birbirine yakın kentler bu durumun bir pozitif dışsallık nedeniyle mi ortaya çıktığını tespit edip durumlarını daha da iyileştirme fırsatı yakalayabileceklerdir.

7. KAYNAKÇA

Adigüzel, Fatih, Toroğlu, Emin, & Kaya, Ömer (2015). Kentsel Gelişme İle Ulaşim İlişkisi: Adana Örneği. *International Periodical For The Languages, Literature And History Of Turkish Or Turkic Volume*, 27-46.

Allin, Simone, & Walsh, Cormac Ç. (2013). Avrupa Kent-Bölgelerinde Stratejik Mekânsal Planlama: Paralel Süreçler Mi Farklılaşan Yörüngeler Mi? (Strategic Spatial Planning In European City-Regions: Parallel Processes Or Divergent Trajectories?). *Planlama*, 111-124.

Ecemiş Kiliç, Sibel, & Mutluer, Mustafa (2004). Coğrafyada ve Bölge Planlamada Bölge Kavraminin Karşilaştirmali Olarak İrdelenmesi. *Ege Coğrafya Dergisi*, 17-28.

Edam. (2009). *Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi.* Edam & Deloitte.

Ekiz, Cengiz, & Somel, Ali (2005, Ocak). Türkiye'de Planlama ve Planlama Anlayişinin Değişimi. A.Ü. Sbf - Geta Tartışma Metinleri. A.Ü Sbf Matbaası.

Erdoğan, Saffet, Yalçin, Mustafa, & Dereli, Mehmet Ali (2011). Kriminolojide Coğrafi Bilgi Sistemleri ve Mekansal İstatistiksel Yöntemlerin Kullanimi: Hirsizlik Örneği. *Tmmob Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 13. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı.* Ankara.

Ersoy, Melih (2007). İmar Mevzuatımızda Planlama Kademeleri ve Üst Ölçek Planlama Sorunu. Tepav Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Semineri, (S. 215-231). Ankara.

Ersoy, Melih (2007). *Kentsel Planlama Kuramları.* Ankara: İmge Kitabevi.

Ertürk, Hasan, & Sam, Neslihan (2011). *Kent Ekonomisi.* Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.

Gökdoğan Gül, Tuğba (2014). Türkiye İçin İstihdamın Belirleyicileri: İbbs-2 Bölge Düzeyi, Mekânsal Analiz Uygulaması. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 112.

Gümüşhane Üniversitesi Mühendislik Fakültesi. (2016). *Harita Mühendisliği Bölümü*. Haziran 7, 2016 Tarihinde harita.gumushane.edu.tr/user_files/files/kcelik/files/plan%20kademelenmesi.ppt Adresinden Alındı

İsbir, Eyüp Günay (1991). *Şehirleşme ve Meseleleri.* Ankara: Gazi Büro Yayınları.

Kavzoğlu, Taşkın, Kaya, Şinasi, & Tonbul, Hasan (2014). Mekânsal Otokorelasyon Teknikleri Kullanılarak Modis Uydu Görüntüleri Üzerinden Yanmış Alan ve Yanma Şiddetinin Belirlenmesi. *V. Uzaktan Algılama ve Coğrafi Bilgi Sistemleri Sempozyumu.* İstanbul.

Konat, Gökhan (2014). Mekânsal Ekonometri ve Bir Uygulama. T.C. İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ekonometri Bölümü Ekonometri Anabilim Dalı. Malatya, Türkiye.

Manavoğlu, Ebru, & Ortaçeşme, Veli (2015). Planlama Süreci. Şehir ve Bölge Planlama. Antalya: Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi.

Özden, Pelin Pınar (2008). Kentsel Yenileme. Ankara: İmge Kitabevi.

T.C Başbakanlik Mevzuati Geliştirme ve Yayin Genel Müdürlüğü. (1985, Mayıs 3). İmar Kanunu. Haziran 8, 2016 Tarihinde Mevzuat Bilgi Sistemi: http://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.3194.pdf Adresinden Alındı

T.C Çevre ve Şehircilik Bakanliği. (2014, Haziran 14). Birinci Bölüm. Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği. Ankara: T.C Çevre ve Şehircilik Bakanliği.

T.C Çevre ve Şehircilik Bakanliği. (2016). Plan Türleri. Haziran 7, 2016 Tarihinde http://www.csb.gov.tr/iller/dosyalar/dosya/il_webmenu11826.pdf Adresinden Alındı

T.C Kalkinma Bakanliği. (1968). Toplumun Yurt Üzerinde Yerleşmesi ve Barınması. *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972*. Ankara, Türkiye: T.C Kalkinma Bakanliği.

T.C Kültür ve Turizm Bakanliği Kültür Varliklari ve Müzeler Genel Müdürlüğü. (2016). *Koruma Amaçlı İmar Planları*. Haziran 9, 2016 Tarihinde Kültür Varliklari ve Müzeler Genel Müdürlüğü: http://www.kulturvarliklari.gov.tr/tr,111517/koruma-amacli-imar-planlari.html adresinden alındı

Üstündağ, Önder, & Şengün, Taner (2011). Türk İmar Mevzuatındaki Plan Türleri ve Fiziki Planlama - Coğrafya İlişkisi Üzerine Genel Bir Değerlendirme. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.

Yavuz, Selahattin (2009). Hatalari Ardişik Bağimli (Otokorelasyonlu) Olan Regresyon Modellerinin Tahmin Edilmesi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 123-140.

Yeşilyurt, Mehmet Ensar. Türkiye İmalat Sanayinde Mekansal Komşuluk İlişkileri. Denizli.

Zeren, Fatma (2010). Mekânsal Etkileşim Analizi. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Ekonometri ve İstatistik Dergisi*, 21.

Zeren, Fatma, & Kılınç Savrul, Burcu (2012). Türkiye'de Şehirleşmeyi Etkileyen Faktörler: Mekansal Ekonometri Analizi. *Journal Of Yaşar University*.

TRADE, INCOME DISTRIBUTION AND INEQUALITY: SUDAN AND TURKEY IN COMPARATIVE PERSPECTIVE

Hisham Mohamed Hassan Ali
Dept. of Econometrics and Social Statistics, Faculty of Economic and Social Studies, University of Khartoum
Email: hishamdr@yahoo.com

Abstract:

This paper investigates the impact of trade on country's income distribution and inequality also controlling for a set of trade related factors made a comparison between Sudan and Turkey during the years 1987-2018. Using 2SLS models and for examining the long run relationship we are conducting autoregressive distributed lag ARDL model with F bounds test approach. The empirical results show that trade has a positive impact on income distribution and increases in trade leads to reduce inequality in Sudan and Turkey.

***Key words**: Trade, Income distribution, Inequality, ARDL, Sudan, Turkey*.

1. INTRODUCTİON

Sudan is the 110th largest export economy in the world and the 120th most complex economy according to the Economic Complexity Index (ECI). In 2017, Sudan exported $4.67B and imported $9.9B, resulting in a negative trade balance of $5.2B.

In 2017 the GDP of Sudan was $117B and its GDP per capita was $4.9k. The top exports of Sudan are Gold ($1.51B), Crude Petroleum ($720M), Sheep and Goats($476M), Other Oily Seeds ($458M) and Other Animals ($302M), using the 1992 revision of the HS (Harmonized System) classification. Its top imports are Wheat ($977M), Refined Petroleum($718M), Raw Sugar ($425M), Unpackaged Medicaments ($263M) and Cars ($251M).

The top export destinations of Sudan are the United Arab Emirates ($1.71B), China ($611M), Saudi Arabia ($600M), India ($426M) and Egypt($394M). The top import origins are China($2.34B), the United Arab Emirates ($972M), India($834M), Saudi Arabia ($638M) and Russia($636M).

Sudan borders the Central African Republic, Egypt, Eritrea, Ethiopia, Libya, South Sudan and Chad by land and Saudi Arabia by sea.

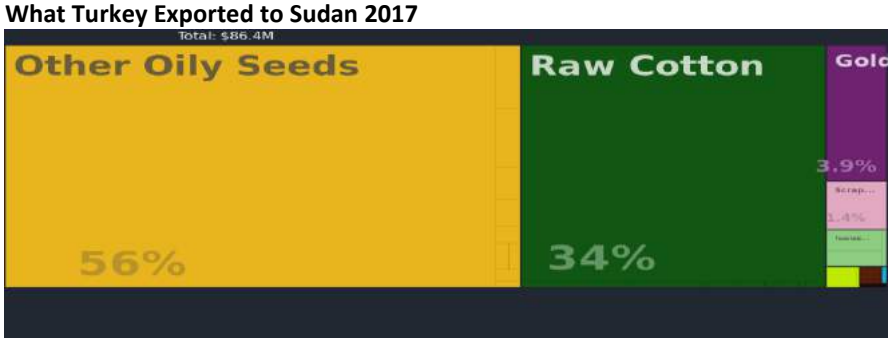
Turkey is the 27th largest export economy in the world and the 52nd most complex economy according to the Economic Complexity Index (ECI). In 2017, Turkey exported $166B and imported $214B, resulting in a negative trade balance of $48.6B.

In 2017 the GDP of Turkey was $851B and its GDP per capita was $26.5k. The top exports of Turkey are Cars ($13.2B), Gold($6.96B), Delivery Trucks ($5.04B), Vehicle Parts($4.64B) and Jewellery ($3.39B), using the 1992 revision of the HS (Harmonized System) classification. Its top imports are Gold ($17.1B), Refined Petroleum ($9.8B), Cars ($8.78B), Vehicle Parts ($6.34B) and Scrap Iron ($5.84B).

The top export destinations of Turkey are Germany ($17.4B), the United Kingdom ($10.1B), Italy ($9.4B), the United Arab Emirates ($9.2B) and Iraq ($9.1B). The top import origins are China($23B), Germany ($22.5B), Russia ($13.2B), Italy($11.4B) and the United States ($11.3B). Fig 1 shows What Turkey Exported to Sudan and what Turkey imported from Sudan in 2017.



What Turkey Exported to Sudan 2017



What Turkey Imported from Sudan 2017

Source:
https://atlas.media.mit.edu/en/visualize/tree_map/hs92/export/sdn/tur/show/2017/

The impact of trade on income distribution and inequality has been considerable debate among economists, it is widely believed that the trade creates a competitive environment which results in products and its quality leading to development. Empirical support for the view that trade encourage economic growth can be found in a number of studies though trade does not appear to be a particularly robust predictor of economic growth (Ravallion, 2004).

The impact of trade on income distribution, is important to realize the factors which determine it. Whether trade has a positive impact or not depends on the pattern of economic growth followed by the countries and economic policy. Nissanke and Thorbecke (2004) argue that the trade is a necessary but not a sufficient condition for successful development. They go on to claim that greater trade openness also tends to be associated with greater volatility and economic shocks, which affect the poor households harder and deepen poverty and inequality at least temporarily.

In an effort to understand trade and its impact on income and its distribution, various methods have been used including cross country regressions, aggregate time series analysis and simulation methods using both partial and general equilibrium analyses.

In the context of preceding discussions, in this paper we re-examine the impacts of trade on distribution of income within Sudan and Turkey and to estimate the relationship between inequality and trade, during the period 1987-2018, using 2SLS method.

The remainder of this paper is organized as follows. In Section 2, we briefly summarize the literature review that relevant for the purpose of this paper. In Section 3, we describe data. In Section 4, we discuss our empirical results. Finally, conclusion.

2. LİTERATURE REVİEW

There is a large literature examining the impact of trade on income and income distribution inequality. Frankel and Romer (1999) studied the impact of trade on income. They used data for 150 countries for the year 1985. In order to correct for the endogeneity of trade, they employed Instrumental Variable (IV) techniques, and used country's geographic characters such as countries' distance from their trading partners as instruments for trade. They showed that trade has statistically significant impact on income across countries.

Rodriguez and Rodrik (2001) studied the impact of trade policies on economic growth and their finding questioned the validity of results obtained by Frankel and Romer (1999). They found little evidence supporting the claim that open trade policies are positively associated with economic growth and also concluded that the existing correlation is unauthenticated. They argued that the geography-based instruments might be correlated with other geographic variables that affect income through non-trade channels and the trade estimate is just capturing these non-trade effects. This is well supported by their empirical results that the trade coefficient was not statistically significant when geography indicators are introduced as controls in the income equation.

Following Frankel and Romer (1999), Irwin and Tervio (2002) examined the impact of trade on income, using data for different time periods: pre-World War I period (1913), the interwar period (1928), the great depression (1938), the early postwar period (1954) and for many years in the post-war period (1964, 1975, 1985, 1990). They tested the robustness of results by using both OLS and IV techniques. Their effort yielded similar results and confirmed the findings of Frankel and Romer across different time periods. They found that the IV estimate was higher than the OLS estimate across most of the time periods and also rejected the hypothesis that OLS and IV estimates are same for three samples which included two of the more recent samples. Thus, there have been contradicting results about the impact of trade on the level of income.

Marta Noguer and Marc Siscart (2003) re-examined the relationship between trade and income and found that the estimate remains positive and significant even after introducing the geographic controls of Rodriguez and Rodrik. They have used a much richer data set without an imputation stage to get the estimates with greater precision. Their result is remarkably robust to a wide array of geographical and institutional controls, across time, and to the use of slightly different instrument. They also show that while raising productivity, trade affects income mostly through enhanced capital accumulation.

T.N.Srinivasan and Bhagwati (1999) evaluated various research papers to see whether the revisionists studying the impact of trade openness on growth are right or not. They argued that there exists a positive link between trade openness and growth performance and strongly criticized the studies with cross country regressions. They point out the lack of good theoretical foundations, appropriate econometric methodolny and good data with cross country regressions and suggested that the estimates from these cross-country regressions can't be relied upon.

David and Winters (2000) in a special study series paper "Trade, Income disparity and poverty" with WTO, argued that trade liberalization is generally a positive contributor to poverty alleviation as it (1) allows people to exploit their productive potential, (2) assists economic growth, (3) curtails arbitrary policy interventions, and (4) helps to insulate against shocks. Moreover, they suggested that most trade reforms create some losers and poverty may be exacerbated temporarily.

Dollar and Kraay (2001) studied whether the growth is good for poor or not and found that average income of the poorest fifth of the society rise proportionately with average incomes. They empirically show that economic growth and the policies and institutions that support it on average benefit the poorest in society as much as anyone else.

Santarelli and Figini (2002) they used trade and financial openness to measure the globalization and concluded that trade and the size of the government is associated with lower poverty levels, while financial openness is associated with more poverty although not statistically robust. They also found substantial difference in relative and absolute poverty. Their results showed that trade openness tend not to significantly affect relative poverty, while financial openness is linked to higher relative poverty.

Zhang and Ondrich (2004) in their effort to study how cross country differences in export and import separately affect the real per capita income levels, found that export and import have distinct effects. They also employed instrumental variable estimation and their estimates revealed that only export has positive correlation with income, but not import and concluded that countries with higher export intensity, as opposed to high import intensity, have higher per capita income, ceteris paribus. But taken together as "total trade openness effect"- export openness + import openness-the resulting coefficient is positive which is in conformity with the earlier findings.

Torul and Oztunali (2018) studied Turkey's income and wealth distribution using a model-based approach via a modified Aiyagari (1994) model. In doing so, they use recent parameter estimates for Turkey and calibrate our model to match Turkey's income and wealth inequality measures. They documented that their calibrated model matches Turkey's empirical economic inequality metrics with high precision, therefore can be used to infer Turkey's wealth distribution, which lacks data and detailed analysis. they compared Turkey's inequality measures with other countries, and display that by any conventional metric, Turkey qualifies as one of the more unequal economies. Finally, they quantify the welfare cost of inequality, and reported that in order not to switch to the unequal Turkish economy, a utilitarian benevolent planner of Turkey's counter-factual representative-agent economy would be indifferent to forgoing 25.15% of steady-state consumption along with working an extra 33.61% of steady-state hours indefinitely.

Elveren and Galbraith (2009) survey the prominent studies in the literature on payment/income inequality in Turkey. A certain part of research on inequality examine β and σ-convergence hypotheses (Altınbaş et al (2002), Erk et al. (2000), Gezici and Hewings (2004), Karaca (2004), Aldan and Gaygısız (2006), Yıldırım et. al. (2009), Öztürk (2012)) by employing aggregated data such as GDP per capita by provinces, provincial GDP and Gross Provincial Product) where the results are ambiguous regarding convergence. Another part of the related literature examines the regional income disparities by employing Theil index and other generalized entropy inequality measures (Gezici and Hewings (2007), Yıldırım and Öcal (2006), Sarı and Güven (2007), Güven (2007)) again by using aggregated data, GDP per capita by provinces. Again empirical evidence regarding inter-regional and intra-regional inequality are rather mixed. And, some of the studies in the literature make use of 1987 and/or 1994 Household Income and Consumption Surveys by employing Gini index and several other inequality measures. Major finding of these studies indicate that the income inequality is considerably higher in urban areas (Gürsel et. al (2000), Silber and Özmucur (2000)).

If we were to shift our focus to Sudan, there is no intensive studies related to trade and income distribution in Sudan, however, Hassan. H (2012), explores the links between growth, poverty and inequality in Sudan for the period 1956-2003. This paper build upon different models to investigate empirically the relationship between economic growth – as measured by GDP per capita growth- and inequality as measured by Gini coefficient (the growth, inequality and poverty triangle hypotheses), using data from the national and international sources. The paper tries to answer the following questions: i) whether growth, inequality and poverty are cointegrated, ii (whether growth Granger causes inequality, iii) and whether inequality Granger causes poverty. Finally, a VAR is constructed and impulse response functions (IRFs) are employed to investigate the effects of macroeconomic shocks. The results suggest that growth; poverty and inequality are cointegrated when poverty and inequality are the dependent variable, but are not cointegrated when growth is the dependent variable. In the long- run the causality runs from inequality, poverty to growth, and to poverty, while in the short-run causal effects, runs from poverty to growth. Thus, there is unidirectional relationship, running from growth to poverty, both in the long- run and short run.

2.1 MPACT OF TRADE ON INCOME INEQUALİTY

Chong and Calderon (2001) studied the external sector and income inequality in interdependent economies using a dynamic panel data approach, and showed that the intensity of capital controls, the exchange rate, the type of exports, and the volume of trade affect the long run distribution of income. They grouped the data in five year averages for the period 1960-1995. In general, their result shows that trade reduces income inequality but when interactive dummies are used to test whether trade has opposing effect with respect to income inequality depending upon the development, they find that trade was positive and barely significant for industrial countries and it was negative and statistically significant for developing countries.

Spilimbergo, Londono and Szekely (1999) investigated the empirical links among factor endowments, trade and personal income distribution. Using panel data, they showed that land and capital intensive countries have a less equal income distribution, while skill intensive countries have more equal income distribution. In addition, they found that the effect of trade openness on inequality of income depend on factor endowments.

Dollar and Kraay (2001) studied the effect of globalization on inequality and poverty. They first identified the group of developing countries that are participating more in globalization and then compared it with the rich countries. They came up with a series of important findings; (1) the post-1980 globalizers are catching up to the rich countries while rest of the developing world is falling farther behind, (2) they find a strong positive effect of trade on growth, (3) increase in growth rate that accompanie expanded trade leads to proportionate increases in incomes of the poor, and concluded that globalization leads to faster growth and poverty reduction in poor countries.

Duncan (2000) also argues that there is a strong association between economic growth and the reduction of absolute poverty. He also suggested that small countries gain more by participating in the globalization process.

Ghose (2001) used a sample of 96 economies over a 16 year period, 1981-1997. They conclude that inter country inequality has indeed been growing, but international inequality has been declining at the same time.

Cornia (2003) reviewed changes in global, between country and within country inequality over 1980-2000. They found that recent changes in global and between- country inequality are not marked and depend in part on the conventions adopted for their measurement. In contrast, within-country inequality has risen clearly in two thirds of the 73 countries in the sample, because of the policy drive towards domestic deregulation and external liberalization.

Wan, Lu and Chen (2004) in order to examine the regional inequality in China, estimated an income generating function, incorporating trade and FDI variables and then used value decomposition technique to quantify the contributions of globalization to regional income inequality. They found that globalization constitutes a positive and substantial share to regional inequality and the share rises over time while the capital is one of the largest and increasingly important contributors to regional inequality.

Kahai and Simmons (2005), in one of the very few studies, used Gini index as a measure of inequality to explore its link with globalization. Controlling for structural and social indicators, they find that for developing countries globalization is positively associated with an increase in inequality, while it is insignificant in case of developed countries. For all countries in their sample, the results indicate that worsening of the globalization index is associated with an increase in income inequality.

Anderson (2005) showed that increased trade affects income inequalities within developing countries by affecting asset, spatial and gender inequalities, and also the amount of income distribution. He further points out that most time-series studies find that greater openness has increased the demand for skilled labor, but most cross-country studies find that greater trade openness has had little impact on overall income inequality. He explains that this discrepancy might be due to the fact that countries selected for time series analysis does not represent the developing world. Also he opines that the effect of openness on income inequality via the relative demand for skilled labor have been offset by its effects via other channels.

Inequality can be put in to perspective with an example. Kaushik Basu (2004) made a comparison between Norway (richest) and Sierra Leone (poorest) both with the population of 5 million. Sierra Leone has a per capita income of $500 and Norway $ 36,690 even after making purchasing power parity corrections. If we pick a person at random in Norway, he is 73 times as wealthy as a person chosen randomly in Sierra Leone. But what impact globalization has caused to this gap in the cited example is open to question. Hence, it is imperative on our part to empirically test whether trade openness has any significant impact on income and income inequality.

While Turkey's bad standing on income inequality and poverty among other OECD countries is stable over time as it is described above, there is evidence that it makes progress over time. For example, the World Bank's report Turkey's Transitions: Integration, Inclusion, Institutions suggests that the income of the bottom 40 per cent of Turkey's population has risen roughly at the same rate of that of the general population between 2006 and 2011.15 In addition, Turkish Statistical Institution reports that the poverty rate declined between 2011 and 2013

I. DATA AND ESTİMATİON PROCEDURE

Table 1 shows data sources and variables definition, the main variables are trade openness (Tt) measure by (Import + export)/ GDP, GDP per capita PPP constant 2011 international $, and Gini coefficient (INEQ) to measure income inequality. It is based on Lorenz Curve, which plots the share of population against the share of income received and has a minimum value of zero (case of perfect equality) and maximum value of one (perfect inequality) Figure 2 illustrates Gini coefficient.

Additional control variables are introduced to test the impact of trade on income and inequality.

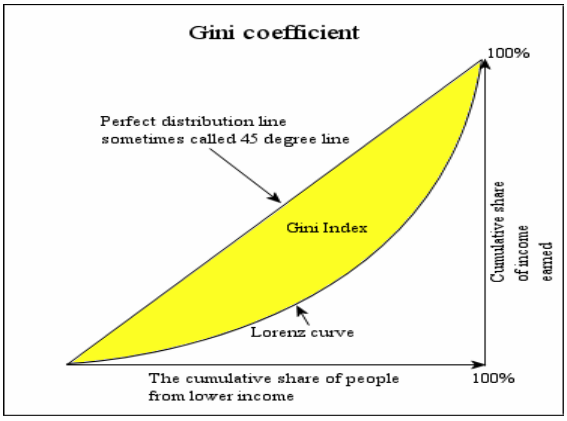


Fig 2: Gini Coefficient

TABLE 1 DATA SOURCES AND VARİABLES DEFİNİTİON

Variable	Definition	Source
INEQ	Measure of inequality expressed in % (0=Perfect equality, 1=Perfect inequality)	
Gini_disp	Gini disp se Estimate of Gini index of inequality in equivalized (square root scale) household disposable (post-tax, post-transfer) income, using Luxembourg Income Study data as the standard.	[1]
Gini mkt	Gini mkt : Estimate of Gini index of inequality in equivalized (square root scale) household market (pre-tax, pre-transfer) income, using Luxembourg Income Study data as the standard.	[1]
Gini mkt se	Gini mkt se Estimated absolute redistribution, the number of Gini-index points market-income inequality is reduced due to taxes and transfers: the difference between the gini_mkt and gini_disp	[1]
Y	GDP per capita ppp constant 2011 international $	[2]
Dev	GDP per capita growth annual	[2]
Pop	Population of country measured in 1,000	[2]
T	Trade openness (Import + export)/ GDP	[2]
LPI	Lnistics performance index: overall_(1=low_to_5=high)	[2]
IM	Imports of goods and services (% of GDP)	[2]
EX	exports of goods and services (% of GDP)	[2]
FDI	Foreign Direct Investment % of GDP	[2]
SE	Primary school enrollment expressed in percentage	[2]
EX	Life expectancy at birth total years	[2]
LF	Labor force participation rate total of total population	[2]
POP	Population growth annual	[2]
CF	Gross capital formation % gdp	[2]
INF	Inflation rates, calculated from consumer price index	[2]
LA	Land area of the countries measured in Sq.km	[2]
CI	Corruption Index measured in 0-6 scale (0=Least, 6=Most)	
DI*	Democracy index is using the data from the Economist Intelligence Unit to express the quality of democracies as a number between 0 and 100.	[3]

Sources: [1] Solt, Frederick. 2016. "The Standardized World Income Inequality Database." Social Science Quarterly 97(5):1267-1281. SWIID Version 7.1, August 2018. (2018-08-14)
[2] World Bank, World Development Indicators online data base, 2019
[3] Using the data from the Economist Intelligence
https://www.gapminder.org/data/documentation/democracy-index/
* The democracy index is calculated from the 60 indicators, divided into five "sub-indexes", which are:1. Electoral pluralism index; 2. Government index; 3. Political participation index; 4. Political culture index; 5. Civil liberty index. The sub-indexes are based on the sum of scores on roughly 12 indicators per sub-index, converted into a score between 0 and 100.

II. THE METHODOLOGY

2.1 The Impact of Trade on Income

Following the conventional approach to examine the impact of trade on income is to regress the (Y_t) on the trade(T_t), indices of corruption (CI_t) and democracy (DI_t), primary school enrollment (SE_t) and land area (LA_t) using 2SLS technique as given in equation [1].

$$\ln Y_t = \beta_0 + \gamma_1 \ln T_t + \gamma_2 CI_t + \gamma_3 DI_t + \gamma_4 SE_t + \gamma_5 LA_t + \mu_t \quad [1]$$

Where T_t, is endogenous, a country with higher income (like Turkey) have better infrastructure facilities that in turn enable them to trade more, while low income country (like Sudan) might not. Thus, there is a simultaneous feedback effects between income and trade. The land area, population, and logistic performance of a country with other variables mentioned in Table 1 are used as instruments for trade as these variables are important determinants of trade.

We estimate the instrument by regressing trade on land area, population, corruption and democracy indices, and primary school enrollment, then use the predicted trade values in the second stage.

$$\text{Ln } T_t = \beta_0 + \gamma_1 \text{Ln } LA_t + \gamma_2 \text{Ln } Pop_t + \gamma_3 CI_t + \gamma_4 DI_t + \gamma_5 SE_t + V_t \quad [2]$$

The equation [2] of model (1) states that the country's trade is explained by population size and growth, corruption and democracy indices, primary school enrollment and land area. The instrument is constructed by predicting the values for trade. The predicted value of trade (Instrument) is then used in the second stage regression.

2.2 The Impact of Trade on Inequality:

We estimate the relationship between inequality and trade using modelled Kuznets hypothesis to estimate the inequality determinants as follows:

$$\ln INEQ_t = \beta_0 + \gamma_1 \ln Y_{it} + \gamma_2 \ln Y^2 + X_t + \varepsilon_t \quad [3]$$

where LnY^2_t square term controls nonlinear relationship between economic development and inequality, X_t row vector for control variables, ε_t disturbance term.

Equation [3] is conventionally used to test for the Kuznets hypotheses. The expected signs for γ_1 and γ_2 are positive and negative, respectively. Equation [3] predicts inequality-narrowing theory if $\gamma_1 < 0$ holding $\gamma_2 = 0$. Again if $\gamma_2 > 0$ and $\gamma_1 < 0$, then we have the inequality-widening theory. The inverted U-shaped hypothesis requires that $\gamma_1 > 0$ and $\gamma_2 < 0$; but if $\gamma_1 < 0$ and $\gamma_2 > 0$, we end up with U-shaped relation Following the suggestions of Barro (2000) and others, Equation [4] includes trade which is main focus of this study.

$$\ln INEQ_t = \beta_t + \gamma_1 \ln Y_t + \gamma_2 \ln Y^2_t + \gamma_3 T_t + X_t + \varepsilon_t \quad [4]$$

Equation [4] introduces an interactive term for trade and economic development to assess whether the effect of trade varies depending upon the level of economic development. In this study, per capita income (Y_t) is used to measure the level of economic development.

Inequality variation depends on other factors such as education and population growth. Equation [4] can be rewritten as:

$$\ln INEQ_t = \beta_t + \gamma_1 \ln Y_t + \gamma_2 \ln Y^2_t + \gamma_3 Tt + \gamma_4 \ln SE_t + \gamma_5 \ln LE_t + \gamma_6 Pop_t + \varepsilon_t \quad [5]$$

2.3 The ARDL Method:

There are various time series techniques for examine the long run relationship between trade, income distribution and inequality we are conducting cointegration analysis proposed by Johansen and Juselius (1990) and the ARDL bounds test approach developed by Pesaran *et al*. (2001).

The ARDL bounds test approach entails estimation of the following unrestricted error correction models:

$$\Delta \text{Ln}\, T_t = \beta_0 + \sum \beta_{Tt} \Delta \text{Ln}\, T_{t-i} + \sum \alpha_i \Delta \text{Ln}\, Y_{t-i} + \sum \gamma_t \Delta \text{Ln}\, INEQ_{t-i} + \delta_1 \text{Ln}T_{t-1} + \delta_2 \text{Ln}Y_{t-1} + \delta_3 \text{Ln}\, INEQ_{t-1} + \varepsilon_t \quad [6]$$

where the series are as defined earlier and T is time trend. The L implies that the variables have been transformed in natural ln. The first part of Equation (5) with β , α , γ , δ, δ, δ and ε refer to the short run and the rest with δs to the long run parameters. The null hypothesis of no cointegration is: $\delta_1 = \delta_2 = \delta_3 = \delta_4 = \delta_5 = \delta_6 = \delta_7 = \delta_8 = 0$ and the alternative hypothesis of: $\delta_1 \neq \delta_2 \neq \delta_3 \neq \delta_4 \neq \delta_5 \neq \delta_6 \neq \delta_7 \neq \delta_8 \neq 0$ implies cointegration among the series (Equation (5)). In the ARDL bounds testing approach, if the calculated F-statistics exceeds the upper critical bound (UCB), then the series are cointegrated; if it is below the lower critical bound (LCB), there is no cointegration. If the calculated F-statistics is between the UCB and the LCB, then decision about cointegration is inconclusive. The critical bounds are taken from Pesaran and Pesaran (1997). The ARDL bounds testing approach to cointegration uses $(p+1)^k$ formula to estimate the number of regressions. The *p* indicates the maximum number of lags utilized and *k* the total number of variables.

The lag length is selected using the minimum values of both AIC and SBC. The diagnostic tests check for serial correlation, ARCH, functional form of the model, normality of residual term and the white heteroscedisticity. The stability test of long run and short run parameters is tested by using the cumulative sum of recursive residuals (CUSUM) and the cumulative sum of squares (CUSUMsq) of recursive residuals.

3.1.1 DESCRİPTİVE STATİSTİCS

Two separate, data sets for Sudan and Turkey are used to carry out the two objectives of the study. Data set for examining the effects of trade (T_t) on income level (Y_t) and inequality ($INEQ_t$) for (1987-2018) periods. Table 2 reports the descriptive statistics of Sudan and Turkey respectively.

The Per capita income of the Sudan varies from a low of $1743 to a high of $4467 with a mean of $2863, while of Turkey varies from a low of $ 11290 to a high of $25135 with a mean of $16220. Trade has a minimum of 11.09 % and a maximum of 47.58% with a mean of 25.50% for Sudan, and has a minimum of 30.47% and a maximum of 46.00% with a mean of 44.19% for Turkey. Table 2 shows a great variability in inequality as measured by different Gini measurements among the two countries.

TABLE 2 Descriptive statistics for the main variables (Y, INEQ, SE, and T)

Country / Variable	Mean	Median	Maximum	Minimum	Std. Dev.
Sudan					
Y_t	2863.323	2579.983	4466.507	1743.446	905.6531
Y_t (GROWTH ANNUAL)	3.335886	3.19005	12.81521	-7.88824	4.035694
GINI_DISP	36.86448	36.85	38.1	35.60395	0.763643
GINI_DISP_SE	3.419318	3.45	3.9	2.841897	0.357749
GINI_MKT	41.25479	41.3	42.5	39.97589	0.774736
GINI_MKT_SE	3.863883	4	4.6	2.91581	0.591194
T_t	25.49784	23.20611	47.58002	11.08746	10.78934
LPIt	2.342322	2.205980	2.710802	2.103464	0.264429
SE_t	68.45442	70.48077	76.41296	59.77398	5.479465
Turkey					
Y_t	16219.53	14591.27	25134.61	11289.91	4193.72
Y_t (GROWTH ANNUAL)	3.120026	4.404111	9.474951	-7.35602	4.519232
GINI_DISP	42.69	43.4	44.3	40.3	1.445886
GINI_DISP_SE	1.53	1.6	2	1	0.376142
GINI_MKT	45.25	45.45	46.3	44.1	0.769572
GINI_MKT_SE	1.976667	2	2.5	1.4	0.40657
T_t	44.18753	45.93247	54.97032	30.47601	7.356535
LPIt	3.362266	3.423693	3.509463	3.154558	0.163480
SE_t	103.4516	103.2889	108.6186	98.67395	2.681594

Source: Eviews 10 outputs for the main variables

Fig 3 shows that the glance liner relations between the main different variables of this study, it's clear that inequality increases when inequality decreases for the two countries Sudan and Turkey, while there is positive relation between trade and income level.

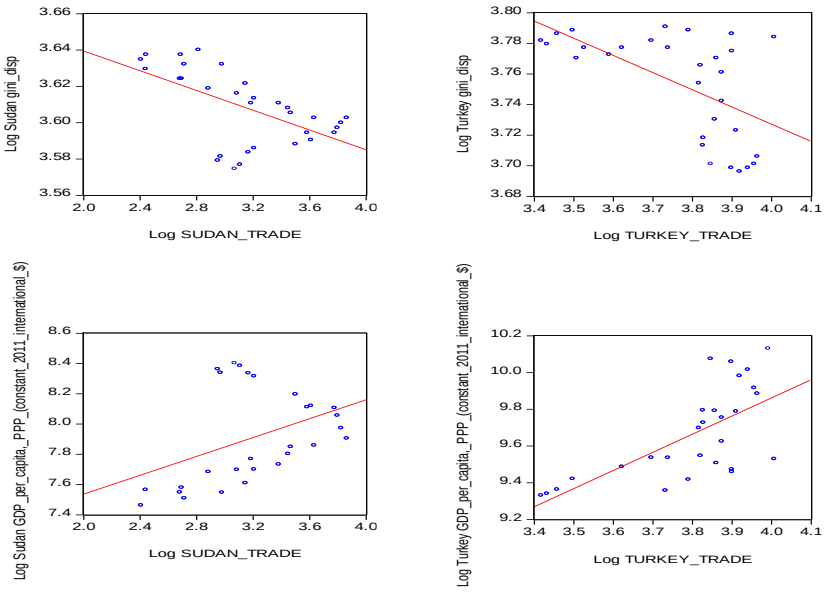


FIG 2: A glance Liner Relation Between Trade, Income and Inequality for Sudan and Turkey (1987-2018)

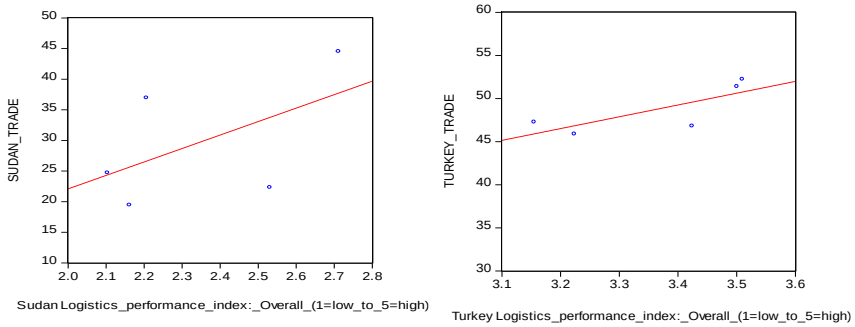


FIG 3: Trade and logistic performance index:

3.2.1 DİSCUSSİON OF EMPİRİCAL RESULTS

Using 2LS method, Table 3 shows the first stage regression that the trade has positive impact on income for the two countries, for Sudan per-capita income increases by about 0.018 % and for Turkey by about 0.88 for every 1% increase in the trade. As expected, the corruption and democracy have negative and positive impact and statistically significant on level of per capita income respectively. Also the result shows that the Sudan income increases by about 0.01 % for every 1% increase in primary school enrollment and the coefficient is statistically significant at 1% level.

Tables 4 and 5 show the results of equations [2] and [3] of model (1), respectively. The results show that area and population are determinants of trade and it is indeed correlated with trade and also both the coefficients are statistically significant at 1% level. Results indicate that Turkey trade is positive and statistically significant. The estimated coefficient of 0.8750 indicates that per capita income increases by about 0.88% for every 1% increase in trade and it is statistically significant at 5% level

The estimated coefficient of 0.018 for Sudan trade is indicates that per capita income increases only by about 0.02% for every 1% increase in trade and it is statistically significant at 5% level.

Frankel and Romer (1999) found that 1% change in trade increases the income by about 2-3% while Noguer and Siscart (2003) found that 1% increase in trade increases the income by about 2.5%. The difference in the magnitude of their coefficients and our coefficient might be due to the fact that we have used independent country data instead of cross sectional data and also we have used trade instead of bilateral trade.

As expected, for Turkey result reveals that corruption reduces the income while higher degree of democracy and primary school enrollment increase the income and all the three coefficients are statistically very significant at 1% level. Also the two countries have positive impact for land area on income per capita.

TABLE 3 ESTİMATES OF INCOME MODEL

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Coefficient	Std. Error	t-Statistic
	Sudan			**Turkey**		
Dependent variable: Y						
T_t	0.017710	0.008783	2.016262*	0.875054	0.318546	2.747026**
CI_t	-0.191199	0.014524	-13.16462**	- 0.361168	0.192259	-1.878546
DI_t	-0.003261	0.001408	-2.316336*	1.674838	0.386399	4.334484*
SE_t	0.009933	0.000887	11.20104**	0.281162	0.677278	0.415135
LA_t	-2.01E-07	1.82E-08	-11.02750**	1.48E-05	5.76E-06	2.561713*
C	8.475381	0.087508	96.85279**	7.972078	1.410506	5.651928*
R-squared	0.918512			0.852532		
Adj R-squared	0.916652			0.734558		
Dependent variable: T						
	Sudan			**Turkey**		
LA	1.626301	0.628370	2.588127**	0.114448	0.036710	3.117638*
Pop	0.249434	0.345496	0.721958	0.112555	0.006368	1.971555**
DI	-0.028488	0.032800	-0.868558	0.004195	0.006027	0.696093
CI	-0.011476	0.021564	-0.532179	-4.516248	0.850898	-5.307625*
SE	1.626301	0.628370	2.588127*	0.012555	0.006368	1.971555**
C	-20.62741	9.946788	-2.073776*	4.516248	0.850898	5.307625*
R-squared	0.888525			0.852532		
Adj R-squared	0.871344			0.834558		

Note: *. Significant at 1% level of significance, **. Significant at 5% level of Significance

We have also run two more specifications of income model to check for the robustness of our result to the inclusion of other controls. These results are also presented in Table 4.

TABLE 4 2SLS Estimated Income Model

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Coefficient	Std. Error	t-Statistic
	Sudan			Turkey		
Tt	-0.155727	0.078933	-1.972901**	0.003978	7.91E-05	50.27127*
CIt	-0.213282	0.067285	-3.169813*	-0.027462	0.000726	-37.81570*
DIt	0.006447	0.006684	0.964596	0.007158	0.000150	47.80447*
SE	0.009613	0.005430	1.770224**	0.003391	6.81E-05	49.78567*
Let	0.018953	0.041838	0.453016	0.210056	0.000763	275.3489*
C	7.069665	2.763988	2.557777*	-6.596285	0.060172	-109.6231
R-squared	0.873251			0.864512		
Adj R-squared	0.871344			0.853151		

Note: *. Significant at 1% level of significance, **. Significant at 5% level of Significance

The result show that there is direct impact of trade on inequality in Sudan and Turkey (see, Tables 5). The coefficient of trade is negative. This implies that a 1% increase in trade improves income distribution by 0.02% on average for Sudan and by 0.05% on average for Turkey.

TABLE 5 2SLS Estimated Inequality Model

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Coefficient	Std. Error	t-Statistic
	Sudan			Turkey		
Yt	-0.053732	0.010833	-4.959818*	-0.097001	0.016382	-5.921019*
Tt	-0.000227	0.000128	-1.776262**	-0.000591	0.000437	-1.351217**
CIt	-0.005829	0.002312	-2.520893**	0.004575	0.004979	0.918871
DIt	0.001141	0.000205	5.562061*	-0.001337	0.000656	-2.036633**
FDIt	0.003554	0.000539	6.590342*	0.009379	0.001470	6.381122*
C	4.008482	0.092462	43.35259*	4.734353	0.172830	27.39313*
R-squared	*0.808525*			*0.792532*		
Adj R-squared	*0.781344*			*0.774558*		

Note: *. Significant at 1% level of significance, **. Significant at 5% level of Significance

3.3 KUZNETS INVERTED U-SHAPED

In estimation, the focused Equation (3) models the Kuznets' inverted U- Shaped hypothesis and non-linear inequality effect of trade. the parameter estimates have been obtained for the Sudan and Turkey (Table 6), the results show predicts inequality-narrowing theory where γ_1 ? 0, -0.4342 and -10.1998 for Sudan and Turkey respectively. Table 5 shows that the Kuznets' inverted U- Shaped hypothesis and non-linear inequality effect of trade for Sudan and Turkey.

TABLE 6 Kuznets Hypothesis Model

Variable	Coefficients	Std. Err.	T-stats	Prob.
SUDAN				
Y	-0.434174	0.102125	-4.251409	0.0003
Y^2	0.023645	0.006423	3.681391	0.0011
C	5.557808	0.405445	13.70794	0.0000
R-squared	*0.983144*			
Adjusted R-squared	*0.981796*			
TURKEY				
Y	-10.19979	4.309082	-2.367044	0.0421
Y^2	0.509536	0.217804	2.339420	0.0441
C	54.74234	21.30978	2.568884	0.0302
R-squared	*0.816456*			
Adjusted R-squared	*0.775668*			

Note: *. Significant at 1% level of significance, **. Significant at 5% level of Significance

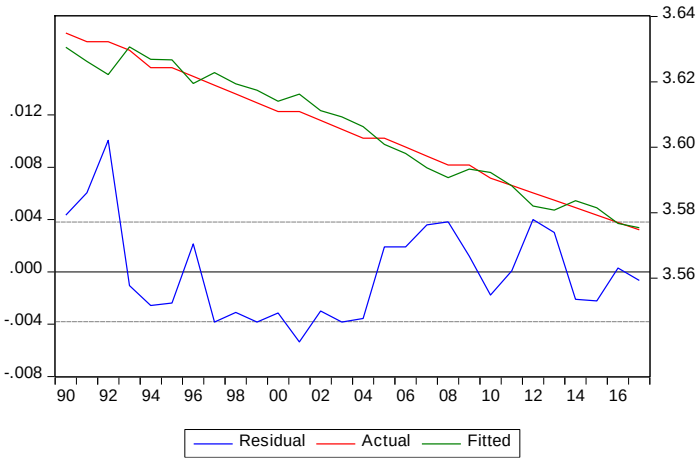


FIG 4a Impact of Inequality on Development and Trade Sudan

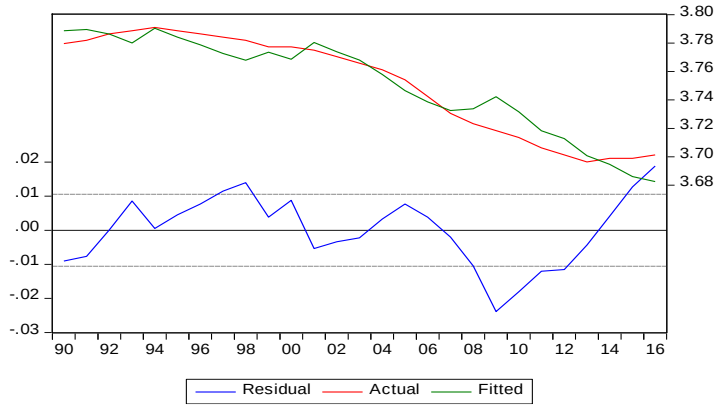


FIG4b Impact of Inequality on Development and Trade Turkey

Column (1) of Table 7 reports results for inequality effect of trade in Sudan and Turkey. The parameter estimate on trade is significant with negative sign implying that, on its own, openness exerts an adverse influence on inequality in the two countries, however, the effect of inequality on trade for Turkey is less than in Sudan. This finding is consistent with the prediction of theoretical models, the interaction effect of trade is negative and significant implying that trade helps to reduce inequalities in countries which are at higher levels of economic development like Turkey. Thus, Sudan as developing countries move up the income scale - the in- equality-increasing effect of rising trade comes to be outweighed by the inequality-reducing effect, as openness rises. This is our central finding - that development turns trade, via the interaction effect, from inequality-increasing into in inequality increasing.

Findings of the study suggest that one unit of rise in trade leads to a 0.33% rise in the Gini for Sudan, but to a 0.07% rise in the Gini for Turkey, assuming other factors remain constant.

TABLE 7 Impact of Trade on Inequality

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Coefficient	Std. Error	t-Statistic
Sudan				**Turkey**		
Dependent variable: INEQ						
T	-0.034825	0.010976	-3.172737	-0.117325	0.030519	-3.844321
C	37.79311	0.303155	124.6659	47.83546	1.355991	35.27712
R-squared	0.257671			0.345470		
Adj R-squared	0.232074			0.322094		
Dependent variable: T						
INEQ	-0.336976	0.086948	-3.875598**	-0.070971	0.018804	-3.774259
C	15.58786	3.209455	4.856857**	6.796264	0.803188	8.461607
R-squared	0.341212			0.337200		
Adj R-squared	0.318496			0.313529		

Note: *. Significant at 1% level of significance, **. Significant at 5% level of Significance

3.4 ARDL MODEL RESULTS

Table 8 reports that the selected Model ARDL (2, 0, 0) for Sudan, and selected Model: ARDL (3, 3, 4) for Turkey. Formally, existence of a cointegrating relation is postulated in the presence of a common non-stationary trend among the series. Engle-Granger's approach does not offer the best choice if more than one cointegrating vector is present (Seddighi et al., 2006). Although the ARDL approach does not require the pre-testing for non-stationarity of the series, an order of integration of I(2) or higher can make the results unreliable (Ouattara, 2004). The results of the ADF unit root test developed by Dickey and Fuller (1981) reported in annex (1).

The short-run adjustment process is examined from the ECM. If the coefficient of ECM lies between 0 and -1, the correction to trade in period t is a fraction of the error in period t-1. In this case, the ECM causes the trade to converge monotonically to its long-run equilibrium path in response to the changes in the exogenous variables. If the ECM is positive or less than -2, this will cause the trade to diverge.

If the value is between -1 and -2, the ECM will produce dampened oscillations in the trade around its equilibrium path. ECM is between 0 and -1 and is statistically significant at the 7% level as shown Table 5. This implies that the error correction process converges monotonically to the equilibrium path. In our case the coefficient of ECMt-1 is -0.167495 for Sudan and -1.684732 for Turkey and both are significant, confirming the existence of established cointegration. It also implies that a deviation from the equilibrium level of trade during the current period will be corrected by 16.75% for Sudan and 168.47% for Turkey in the next period.

TABLE 8 ARDL Error Correction Regression: Sudan

Dependent Variable: ΔLNT				
Selected Model: ARDL(2, 0, 0)				
Variable	**Coefficient**	**Std. Error**	**t-Statistic**	**Prob.**
ΔLNT(-1))	-0.325062	0.143443	-2.266139	0.0332
CointEq(-1)*	-0.167495	0.043019	-3.893543	0.0007
R-squared	0.439644	Mean dependent var		0.013627
Adjusted R-squared	0.418092	S.D. dependent var		0.222893
S.E. of regression	0.170030	Akaike info criterion		-0.636939
Sum squared resid	0.751662	Schwarz criterion		-0.541782
Ln likelihood	10.91715	Hannan-Quinn criter.		-0.607849
Durbin-Watson stat	2.186597			
F-Bounds Test		Null Hypothesis: No levels relationship		
Test Statistic	Value	Signif.	I(0)	I(1)
F-statistic	3.352622	10%	2.63	3.35
K	2	5%	3.1	3.87

	2.5%	3.55	4.38
	1%	4.13	5

TABLE 9 ARDL Error Correction Regression: Turkey

Dependent Variable: ΔLNT

Selected Model: ARDL(3, 3, 4)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
ΔLNT(-1)	0.639874	0.104529	6.121506	0.0001
ΔLNT(-2)	0.532437	0.120655	4.412902	0.0013
ΔLNINEQ	0.223373	0.089945	2.483440	0.0324
ΔLNINEQ(-1)	-0.181213	0.105270	-1.721418	0.1159
ΔLNINEQ(-2)	-0.444277	0.097874	-4.539297	0.0011
ΔLNY)	1.449147	0.239408	6.053048	0.0001
ΔLNY(-1)	-0.198724	0.195334	-1.017352	0.3330
ΔLNY(-2)	-0.933231	0.191552	-4.871948	0.0006
ΔLNY(-3)	-1.160548	0.210485	-5.513676	0.0003
CointEq(-1)*	-1.684732	0.164688	-10.22984	0.0000
R-squared	0.911188	Mean dependent var		0.015182
Adjusted R-squared	0.849703	S.D. dependent var		0.110111
S.E. of regression	0.042688	Akaike info criterion		-3.17077
Sum squared resid	0.023690	Schwarz criterion		-2.67707
Ln likelihood	46.46388	Hannan-Quinn criter.		-3.04660
Durbin-Watson stat	2.270884			
F-Bounds Test		Null Hypothesis: No levels relationship		
Test Statistic	Value	Signif.	I(0)	I(1)
F-statistic	20.12492	10%	2.63	3.35
K	2	5%	3.1	3.87
		2.5%	3.55	4.38
		1%	4.13	5

3.5 LONG RUN ESTİMATES

The calculated F-statistics for Sudan is 4.1 which is more than UCB 3.1 at the 5% level of significance and F-statistics for Turkey is 20.1 at the 5% level of significance in Pesaran et al. (2001). This confirms the existence of cointegration among the series for Sudan and Turkey. The partial long-run impact of trade on income inequality is reported in Table 8 and 9. The coefficient of inequality is negative. This implies that a 1% increase income distribution improves trade by 0.86% for Sudan, and by 0.45% for Turkey on average ceteris paribus. This suggests that by trade granting easy development redistributes income.

TABLE 10 Sudan ARDL Long Run Form and Bounds Test

Dependent Variable: Δln T				
Selected Model: ARDL(2, 0, 0)				
Conditional Error Correction Regression				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	34.49185	10.64578	3.239957	0.0036
Ln T(-1)	-0.333710	0.125748	-2.653793	0.0142
Y	-0.000627	0.000179	-3.508217	0.0019
INEQ	-0.859374	0.268513	-3.200500	0.0040
Δln T (-1))	-0.267814	0.166072	-1.612637	0.1205
Levels Equation				
Case 2: Restricted Constant and No Trend				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
Y	-0.001879	0.000601	-3.125125	0.0048
INEQ	-2.575211	0.732115	-3.517498	0.0018
C	103.3587	28.62375	3.610941	0.0015
EC = @LNT - (-0.0019*Y-2.5752*INEQ +103.3587)				
F-Bounds Test 4.090733 (3.1) 5% significant				

TABLE 11 Turkey: ARDL Long Run Form and Bounds Test

Dependent Variable: ΔLNT				
Selected Model: ARDL(3, 3, 4)				
Conditional Error Correction Regression				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-14.08331	6.721306	-2.095323	0.0626
Ln T(-1)	-1.684732	0.230890	-7.296693	0.0000
INEQ(-1)	0.152046	0.061351	2.478300	0.0326
Ln Y(-1)	1.452050	0.488592	2.971909	0.0140
ΔLNT(-1)	0.639874	0.148561	4.307149	0.0015
ΔLNT(-2)	0.532437	0.169386	3.143342	0.0105
ΔLNINEQ)	0.223373	0.114729	1.946953	0.0802
ΔLNINEQ(-1)	-0.181213	0.125647	-1.442240	0.1798
ΔLNINEQ(-2)	-0.444277	0.146977	-3.022768	0.0128
ΔLNY	1.449147	0.377938	3.834357	0.0033
ΔLNY(-1)	-0.198724	0.352252	-0.564152	0.5851
ΔLNY(-2)	-0.933231	0.309253	-3.017694	0.0129
ΔLNY(-3)	-1.160548	0.304573	-3.810408	0.0034
Levels Equation				
Case 2: Restricted Constant and No Trend				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
INEQ	0.090249	0.029698	3.038886	0.0125
ΔLn Y	0.861888	0.221917	3.883839	0.0030

C	-8.359377	3.389209	-2.466469	0.0333
EC = ln T - (0.0902*INEQ + 0.8619 Ln Y-8.3594				
F-Bounds Test 20.12492 (3.1) 5% level of significant				

III. CONCLUSİON

This paper has attempted to examine the impact of trade on income distribution and inequality for Sudan and Turkey using two methods; 2SLS and explores the existence of long run relationship between trade and income inequality using the ARDL bounds testing approach to cointegration and the error correction model (ECM) for short run relationships. The series are cointegrated. The findings suggest that trade reduces income inequality.

The error correction process converges monotonically to the equilibrium path. In our case the coefficient of ECMt-1 is -0.167495 for Sudan and -1.684732 for Turkey and both are significant, confirming the existence of established cointegration. It also implies that a deviation from the equilibrium level of trade during the current period will be corrected by 16.75% for Sudan and 168.47% for Turkey in the next period. the results show that the partial long-run impact of trade on income inequality is negative. This implies that a 1% increase income distribution improves trade by 0.86% for Sudan, and by 0.45% for Turkey on average ceteris paribus. This suggests that by trade granting easy development redistributes income.

3. REFERENCES

Ben-David, D.; Winters, A.L. (2000) Trade, income disparity and poverty. World Trade Organization

Calderon, C., & Chong, A. (2001). External sector and income inequality in interdependent economies using a dynamic panel data approach. *Economic Letters*, 71(2), 225-231

Cornia, Giovanni Andrea, "The Impact of Liberalisation and Globalisation on Income Inequality in Developing and Transitional Economies" (January 2003). *CESifo Working Paper Series* No. 843.

David Dollar, Aart Kraay (2001) Growth is good for the poor. World Bank Policy *Research Working Paper* No. 2587

David Dollar & Aart Kraay, 2004. "Trade, Growth, and Poverty," *Economic Journal, Royal Economic Society*, vol. 114(493), pages F22-F49.

Edward Anderson, 2005. "Openness and inequality in developing countries: A review of theory and recent evidence". *World development*. Vol.33, No.7, pp.1045-1063

E. Santarelli & P. Figini, "undated". "Does Globalization Reduce Poverty? Some Empirical Evidence for the Developing Countries," *Working Papers* 459, Universita degli Studi di Bolnna, Economia.

Feenstra, R.C., & Hanson, G.H. (1997). Foreign direct investment and relative wages: Evidence from Mexico's maquiladoras. *Journal of International Economics*, 42 (3-4), 371-393.

Frankel, J., Romer, D., 1999. Does trade cause growth? *American Economic Review* 89(3), 379-399.

Hassan, Hisham Mohamed, 2008 .An Analysis of Growth and Inequality in Sudan: Cointegration and Causality Evidence (1956-2003) Available at *SSRN: https://ssrn.com/abstract=1530403 or http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1530403*

Irwin, D.A., Tervio, M., (2002). "Does trade raise income? Evidence from twentieth century". *Journal of International Economics* 58 (1), 1-18.

Kaushik Basu (2004). Globalization, Poverty and Inequality What Is the Relationship? What Can Be Done? *WIDER Research Paper* No. 2005/32

Kahai, Simran K., and Walter Simmons. "The Impact of Globalization on Income Inequality." *Global Business and Economics Review* 7.1 (2005): 1-15. [2]

Marta Noguer, Mark Siscart., (2003). Trade raises income: A precise and robust result. *Journal of International economics*, March 2005.

Nissanke, Thorbecke (2004) "Channels and Policy Debate in the Globalization- Inequality-Poverty Nexus". *WIDER Discussion Paper* 20"05/08.

Rodriguez, F., Rodrik, D., 2001. Trade policy and economic growth: A skeptic's guide to cross-national evidence, in: Bernanke, B.S., Rogoff, K. (EDS), *NBER Macroeconomics Annual 2000*. MIT Press, Cambridge, pp. 261-325.

Ron Duncan, 2000. Globalization and income inequality: An international perspective. *The fifth annual conference on international trade education and research.*

Solt. Frederick, 2016. "The Standardized World Income Inequality Database." Social Science Quarterly 97(5):1267-1281. SWIID Version 7.1, August 2018. (2018-08-14)

Shuo Zhang , Jan Ondrich, 2004. The link between trade and income: Export effect, import effect, or both. *Working Paper*

Spilimbergo, Antonio & Londono, Juan Luis & Szekely, Miguel, 1999.

"Income distribution, factor endowments, and trade openness," *Journal of Development Economics*, Elsevier, vol. 59(1), pages 77-101, June.

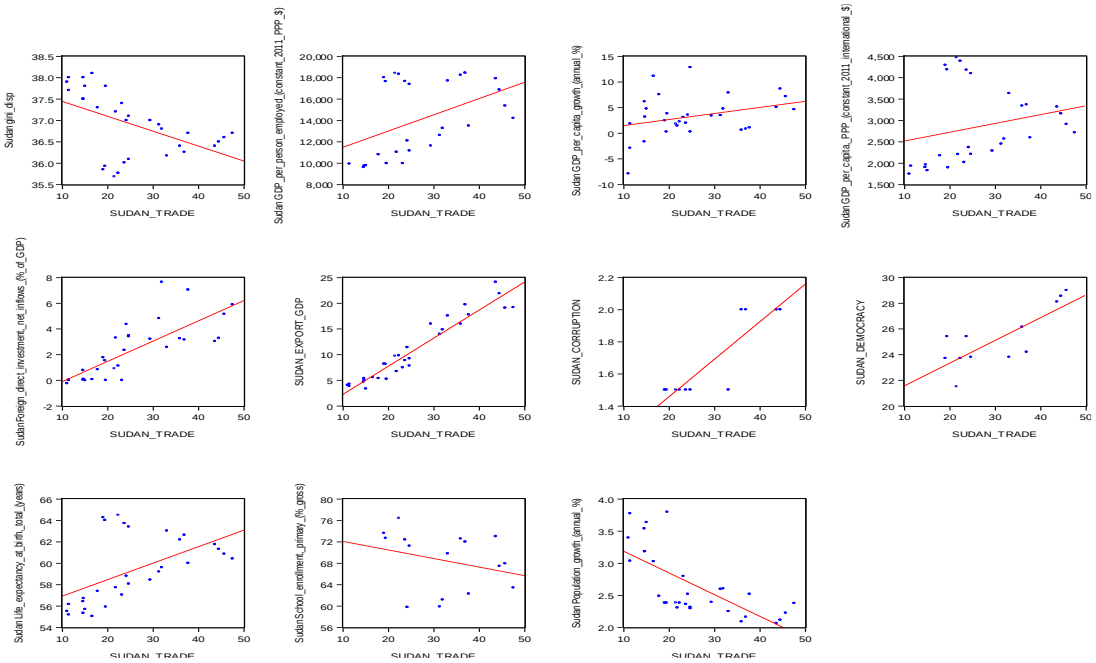
T.N.Srinivasan, Bhagwati (1999) Outward-orientation and development: are Revisionists' right? *Yale University Economic Growth Center Discussion Paper No. 806.*

Torul , Öztunalı "On income and wealth inequality in Turkey Central Bank Review Volume 18, Issue 3, September 2018, Pages 95-106,

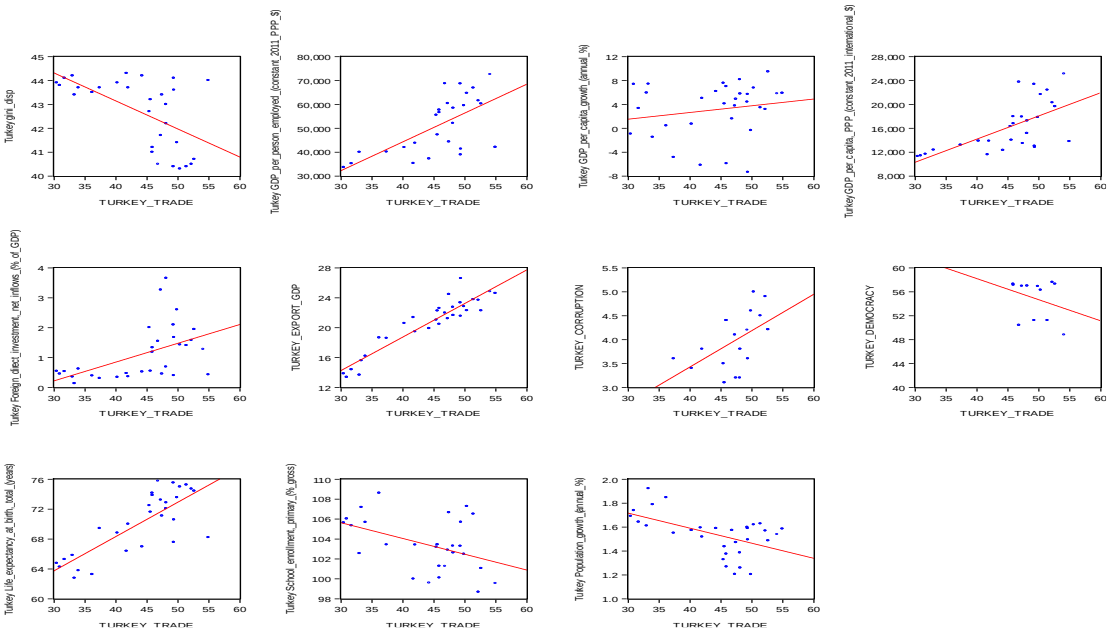
World Bank. 2018. World Development Indicators. World Bank

Annexes:

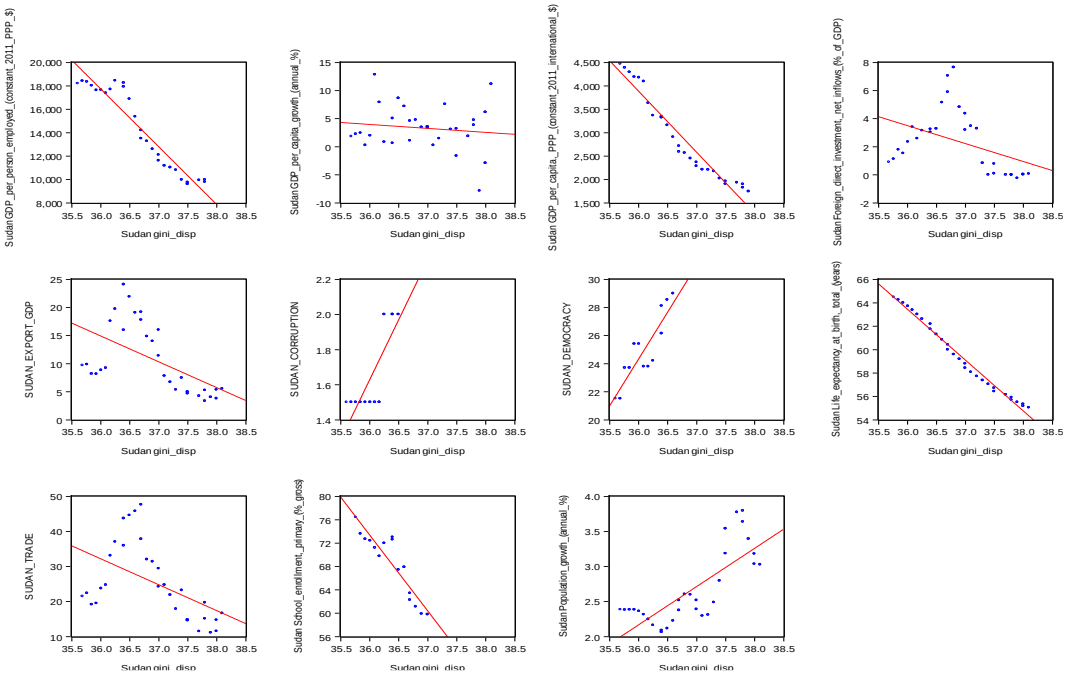
1.Sudan: Trade effect on variables



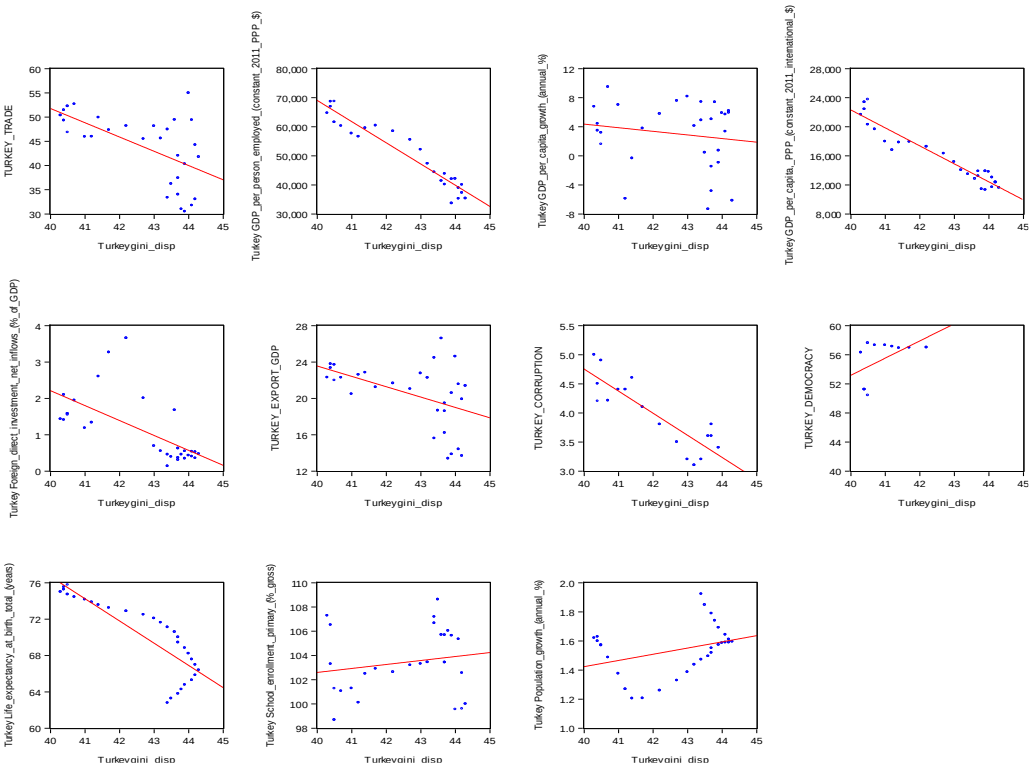
2. Turkey Trade



3.Sudan: Inequality effect on other variables



4.Turkey: Inequality



İSTATİSTİK GÖSTERGELERLE TÜRKİYE İHRACATININ BETİMSEL ANALİZİ

Prof. Dr. Hüseyin AĞIR

Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü
huseyinagir@hotmail.com

Özet

2018 yılsonu dış ticaret istatistikleri Türkiye'nin toplam ihracatının yaklaşık 168 Milyar $ olduğuna işaret etmektedir. Bu tutarın yüzde 50'sinden fazlası Türkiye'nin Avrupa Ülkeleriyle olan ihracatından oluşurken, yüzde 17,5'i Yakın ve Ortadoğu ülkelerinin olmak üzere yüzde 25'lik kısmı da Asya ülkelerinin payı olarak görülmektedir. Bununla birlikte Türkiye'nin ihracat istatistikleri 6 farklı ülke grubu içerisinde, seçilmiş ülke gruplarının aldığı paylar açısından değerlendirildiğinde yüzde 56'lık payın OECD Ülkelerine ait olduğu anlaşılmaktadır.

Türkiye'nin ülke gruplarına göre ihracat oranları ile en fazla ihracatın yapıldığı fasıllar açısından bir değerlendirmenin yapılması bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Buna göre 2003-2018 dönemi için hem Türkiye'nin ihracatının ülke gruplarına göre olan dağılımı ortaya konulacak hem de ihracata konu fasıllar açısından Türkiye'nin ihracatta en fazla paya sahip olan ihracat ürünlerinin dış ticaret dengesi açısından karşılaştırılması yapılacaktır. Sonuç olarak Türkiye'nin en çok ihracat oranlarının kıta bazında Avrupa'ya, ülke grupları bazında da OECD ülkelerine ait olduğu anlaşılmaktadır. Son yıllarda ihracatı en çok yapılan fasıl olarak da motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet vd., olarak görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Doğal Ticaret Ortaklığı, Dış Ticaretin Belirleyicileri, İhracat

Descriptive Statistics of Turkey's Exports by Statistical Indicators

Abstract

2018 foreign trade statistics, issued by the Turkish Statistical Institute, indicates that Turkey's total exports reached to $168 billion. While more than 50% of that came from Turkey's exports to European countries, 17.5%, to the Near and Middle Eastern countries, 25%, to the Asian countries. In addition, when Turkey's exports are considered in terms of shares of six different set of selected countries, 56% of Turkey's exports goes to OECD countries.

This study aims to analyze Turkey's exports according to the shares of selected country groups, and most exported articles. While the shares of Turkish exports according to the selected country groups for the period of 2003-2018 are explained, a comparison analysis of mostly exported articles, for the same period, for the purpose of foreign trade balance is going to be made. In conclusion, it is observed that Turkey exports the most to Europe based on the continental analysis, and to the OECD countries based on the country groups analysis. Motor vehicles, tractor, bicycle, motorcycle and etc. are the mostly exported items during the last couple of years.

Keywords: Natural Trading Partner, Determinants of Foreign Trade, Exports

1. Giriş

Türkiye, kurulduğundan beri özellikle yakın çevresinde olmak üzere, dünyadaki ekonomik, siyasi ve askeri oluşumlara karşı menfaatleri doğrultusunda hareket ederek, bu oluşum ve değişimlerin içerisinde yer almayı bir politika olarak ilke edinmiş ve sürdürmüştür. Bu bağlamda Türkiye hem bölgesel ekonomik işbirliklerinde (en başta Avrupa Birliği (AB) olmak üzere, Avrupa Serbest Ticaret Antlaşması (EFTA), Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ), Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EKİT), vb.) yer almayı istemiş, hem de bölgesel olmayan işbirliği hareketleri (İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT), Gelişen Sekiz Ülke (D-8)) içerisinde olmuştur.

Diğer taraftan, Türkiye, Türk Dış Politikası'nın temel ilkelerinden bir tanesi olan "batıcılık" fikri çerçevesinde, batı ile olan ilişkilerini, çağdaşlaşma, modernleşme ve saygın bir ülke olabilme çizgisinde sürdürmeye çalışmıştır. Bu bağlamda sadece ekonomik ilişkiler çerçevesinde değil, kültürel, siyasi ve askeri alanlardaki oluşumlar (IMF, NATO, AGİK, OECD vb.) içerisinde de önemli roller üstlenmiştir.

Adı geçen bütün bu oluşumlar içerinde, başta ekonomik açıdan olmak üzere siyasi ve kültürel yönlerden de Avrupa kıtası ile olan ilişkileri her dönem diğerlerinden daha çok gündemde olmuştur. Başka bir ifadeyle, Türkiye'nin ülke grupları ile olan ilişkilerinde siyasal yapılar önemini korusa da ekonomik unsurlar belirleyici nitelikte olmuştur. Bununla birlikte özellikle Türkiye'nin AB ile olan ilişkilerindeki bazı politik karar verme süreçleri ve tam üyelik müzakerelerinde AB'nin Türkiye'ye karşı tutumu, Türkiye'yi AB dışındaki bölgesel olmayan oluşumlar için de ciddi bir eğilim sergilemesine neden olmuştur. Ancak hem bulunduğu konum itibariyle ve hem de kültürel yakınlaşmalara bağlı olarak, "doğal ticari partner" konumundaki Avrupa ülkeleri ile olan ilişkiler her zaman belirleyici olmuştur. (atıf)

Bu çalışmanın amacı Türkiye'nin ülke gruplarına göre dış ticaret istatistiklerinin bir değerlendirilmesini yaparak, yıllar itibariyle dış ticaretin seyrinde bir faklılaşmanın olup olmadığını ortaya koymaktır. Bunun için 2003-2018 dönemini kapsayan istatistiklerle, öncelikle AB ülkeleri olmak üzere, kıtalar bazında Türkiye'nin ihracat verilerini ortaya koymaktır. Veri dönem aralığında daha sonra genel ihracat rakamlarının ülke grupları bazındaki istatistiklerine yer verilerek, OECD, EFTA, KEİ, EKİT, BDT, Türk Cumhuriyetleri ve İİT ülkeleri için, Türkiye'nin ihracat oranları incelenerek zaman aralığındaki değişim ortaya konulacaktır. Sonrasında, sektörel ve geniş ekonomik grupların sınıflandırılması açısından ihracat istatistiklerine değinilerek, en fazla ticarete konu olan fasıllara yer verilecek, bu fasıllar arasındaki dış ticaret dengesi istatistikleri değerlendirilecektir. Çalışmadan elde edilen sonuçlar, hem birebir ülkelerle olan hem de ülke grupları açısından Türkiye'nin ihracatında dominant rolün Avrupa Ülkelerine ait olduğunu ortaya koymaktadır. Türkiye'nin ihracatında sektörel olarak en fazla payın sanayi sektöründe olduğu, geniş ekonomik grupların sınıflandırılmasında da ara mallarının ihracatının en önemli paya sahip olduğu anlaşılmaktadır. 2018 yılında fasıllar açısından da motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet vd., faslının Türkiye ihracatında en büyük paya sahip olduğu görülmektedir.

2. Dış Ticaret

Dış Ticaret; bir ülkenin, diğer ülkelerle yaptığı mal alım ve satımını ifade etmektedir. Temel bileşenleri ihracat ve ithalat kavramlarından oluşmaktadır. İhracat, bir ülkenin kendi sınırları dışındaki diğer tüm ülkelere bir malın veya değerin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun bir şekilde satılmasını ifade etmektedir.

İthalat, bir mal ya da değerin yerli ülke tarafından diğer herhangi bir ülkeden satın alınması olarak adlandırılır. Bu iki temel kavramın birbiriyle olan ilişkilerinden ortaya çıkan diğer kavramlardan birisi dış ticaret hacmidir. Dış ticaret hacmi, bir dönemde (genellikle bir yılda) bir ülkenin ihracat ve ithalat rakamlarının toplamını ifade etmektedir. Bir ülkenin belirli bir dönemde gerçekleşen ihracatının, ithalattan fazla olması durumu dış ticaret fazlası olarak adlandırılırken, ithalatın, ihracatı aşması durumu da dış ticaret açığını ifade etmektedir (Yılmaz ve Mutlu, 2015: 7). Dış ödemeler bilançosunda, bu iki kalem arasındaki ilişki mal ticareti olarak da adlandırılmaktadır. Bunlara ilaveten bir diğer kavram da net ihracat kavramıdır. Net ihracat ihracatın ithalattan farkı olarak bilinir *(X-M).*

Bir ülkede belli bir dönemde yapılan ihracatın değerinin, aynı dönemde yapılan ithalat değerine bölünmesiyle elde edilen orana ihracatın ithalatı karşılama oranı denilmektedir. Bir ülke içerisinde belirli bir dönemde gerçekleşen ihracat fiyatlarının, ithalat fiyatlarına bölünmesiyle elde edilen orana ise dış ticaret haddi adı verilmektedir (Gürbüz ve Çekerol, 2002). Dış ticaret haddi bir ülkede ihracatı yapılan mallarla ithalatı yapılan malların fiyatlarının ortalama olarak nasıl değiştiğini gösteren bir göstergedir ve ihracat fiyat endeksinin, ithalat fiyat endeksine oranlanmasıyla hesap edilmektedir.

Tablo 1. Dünya İhracatının Dağılımı (2018 %)

KUZEY AMERİKA	**13.4**	**BAĞIMSIZ DEVLETLER TOPLULUĞU**	**2.9**
ABD	8.7	Rusya Federasyonu	2.0
Kanada	2.4	**AFRİKA**	**2.4**
Meksika	2.3	**ORTADOĞU ÜLKELERİ**	**5.4**
GÜNEY ve ORTA AMERİKA	**3.3**	BAE	2.0
Brezilya	1.2	Suudi Arabistan	1.2
AVRUPA	**36.7**	**ASYA**	**35.9**
AB (28)	**33.3**	Avustralya	1.3
Almanya	8.2	Çin	12.8
Belçika	2.4	Güney Kore	3.2
Çek Cumhuriyeti	1.0	Hindistan	1.7
Fransa	3.0	Hong Kong	3.1
Hollanda	3.7	Japonya	3.9
İngiltere	2.5	Malezya	1.2
İspanya	1.8	Singapur	2.1
İsviçre	1.7	Tayland	1.3
İtalya	2.9	Tayvan	1.8
Polonya	1.3	Vietnam	1.2

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2019a.

Tablo 1. Dünya İhracatının kıtalararası için ve yüksek ihracat oranlarına sahip olan ülkeler açısından bir göstergesini içermektedir. Avrupa kıtası dünya ihracatından en

yüksek payı alıyorken, daha fazla ülke olmasına rağmen Asya kıtasının toplam dünya ihracatının yüzde 35,9'una sahip olduğu görülmektedir. İhracatta lider ülke konumundaki Çin, dünyanın en fazla ihracat oranına sahipken (yüzde 12,8), ABD ve Almanya diğer bütün ülkelerle kıyaslanamayacak ölçüde ihracat yapan diğer ülkeleri olarak görülmektedir. Türkiye'nin dünya ihracatındaki yerine bakılacak olduğunda ise, yaklaşık yüzde 0,9 oranına sahip olduğu görülmektedir (WDI, 2009).

Tablo 2.'de ise Türkiye'nin dış ticaret istatistikleri görülmektedir. 2018 yılı ihracat değeri yaklaşık 168 Milyar $ olarak görülürken, 2008 yılında dünya ekonomisinde yaşanan kriz, Türkiye'nin ihracatını yüzde 22,6'lık daralmasına sebep olarak yaklaşık 132 Milyar $'dan 102 Milyar $'a gerilemesine sebep olmuştur. Benzer bir eğilimin, daha fazla etkiyle ithalat kanadı için de geçerli olduğu ifade edilebilir. Dolayısıyla 2009 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminde ciddi bir daralma olmuştur. Veri dönem için dış ticaret dengesinin sürekli açık verdiği görülürken, son yıllarda ihracata göre ithalattaki düşmenin daha fazla olmasından dolayı, ihracatın ithalatı karşılama oranında ciddi bir yükseliş söz konusudur.

Tablo 2. Türkiye'nin Dış Ticaret İstatistikleri (Milyar $)

	İHR.	Değ.	**İTH.**	Değ.	**DENGE**	Değ.	**HACİM**	Değ.	**İH/İT**
2003	47252.84	31.04	69339.69	34.50	-22086.9	42.54	116592.5	33.08	68.15
2004	63167.15	33.68	97539.77	40.67	-34372.6	55.62	160706.9	37.84	64.76
2005	73476.41	16.32	116774.2	19.72	-43297.7	25.97	190250.6	18.38	62.92
2006	85534.68	16.41	139576.2	19.53	-54041.5	24.81	225110.9	18.32	61.28
2007	107271.8	25.41	170062.7	21.84	-62791	16.19	277334.5	23.20	63.08
2008	132027.2	23.08	201963.6	18.76	-69936.4	11.38	333990.8	20.43	65.37
2009	102142.6	-22.6	140928.4	-30.2	-38785.8	-44.5	243071	-27.2	72.48
2010	113883.2	11.49	185544.3	31.66	-71661.1	84.76	299427.6	23.19	61.38
2011	134906.9	18.46	240841.7	29.80	-105935	47.83	375748.5	25.49	56.01
2012	152461.7	13.01	236545.1	-1.78	-84083.4	-20.6	389006.9	3.53	64.45
2013	151802.6	-0.43	251661.3	6.39	-99858.6	18.76	403463.9	3.72	60.32
2014	157610.2	3.83	242177.1	-3.77	-84567	-15.3	399787.3	-0.91	65.08
2015	143838.9	-8.74	207234.4	-14.4	-63395.5	-25.0	351073.2	-12.1	69.41
2016	142529.6	-0.91	198618.2	-4.16	-56088.7	-11.5	341147.8	-2.83	71.76
2017	156992.9	10.15	233799.7	17.71	-76806.7	36.94	390792.6	14.55	67.15
2018	167967.2	6.99	223046.5	-4.60	-55079.3	-28.3	391013.7	0.06	75.31

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2019b.

2.1. Dış Ticareti Etkileyen Faktörler

Dış ticareti etkileyen çok sayıda faktör sıralanabilir: Ülkelerin coğrafi yakınlığı, kültürel yakınlık, dış ticaret için kurulan ekonomik işbirlikleri vs. gibi. Diğer taraftan makro iktisat teorisinde dış ticareti belirleyen en önemli faktörler olarak; ülkelerin gelirleri, görece fiyatları ve döviz kurları sıralanmaktadır. İthalat ve ihracat talebini

etkileyen en önemli faktörlerden birisi dış ticarette bulunan ülkelerin gelirleridir. Bir diğeri bu ülkelerin göreli fiyatları olurken üçüncüsü de döviz kurlarındaki oynaklıklardır (Yücel, 2006: 49). Fiyatlardaki değişme söz konusu olmadığı durumunda, ülkelerin gelirlerindeki artış, gerek yurt içi gerekse yurt dışı tüketim üzerinde artışa neden olmaktadır ve ithalatı açıklayan en önemli değişken olarak görülmektedir [$M = f(Y)$].

Ülkeler arasındaki ticaretin belirleyicilerinden bir diğeri ise, bir malın görece fiyatını belirleyen maliyetlerdir. Maliyetlerin iki temel belirleyicisi bulunmaktadır: üretim ve taşıma maliyetleri. Üretimin maliyeti, bir malın üretilmesi için gerekli olan sabit ve değişken maliyetlerin toplamından oluşurken, taşıma maliyetleri de elde edilen ürünün bir noktadan başka bir noktaya taşınması sonucu katlanılan maliyetlerden oluşmaktadır. Taşıma maliyetleri öncelikle coğrafi uzaklıklar ve taşımada kullanılan kaynakların bedeli ile ilgilidir.

Ülkelerin para birimlerinin birbirleriyle karşılaştırılması olarak adlandırılabilecek olan döviz kurları ise dış ticaretin diğer önemli belirleyicilerinden biridir. Yerli para birimine karşılık yabancı para biriminin değerindeki artışlar (yerli paranın değer kaybetmesi) ihracatı arttırırken ithalatı da azaltabilecek bir etki meydana getirebilmektedir.

Bununla birlikte, bir ülkenin benimsediği ekonomi politikalarıyla birlikte, dış ticaret serbestliği kaynakların etkin bir şekilde tahsis edilebilmesinden dolayı ve ticaretin önündeki engellerin kaldırılmasına yönelik olarak geliştirilen reformların hayata geçirilmesi dış ticaretin önemli bir belirleyicisi olarak ifade edilebilir. Serbest dış ticaret politikalarının benimsenmesi, bir ekonominin dünya ticaretinden daha fazla pay alınabilmesi anlamına gelmektedir. Bir ülkenin dış ticaretindeki diğer bir belirleyici de, üretim sürecinde firmaların durumlarıyla ilgilidir. Buna göre, bir firmanın Ar-Ge harcamalarındaki yetkinliği, ölçek ekonomilerinden yararlanabilmesi ve doğal kaynak sahipliği de, dış ticareti olumlu etkileyebilen alanlar arasında sayılabilir.

2.2. Dış Ticarette Refah Arttırıcı Etkiler

1945 yılında hayata geçirilen ve ülkeler arasındaki serbest dış ticareti teşvik etmek için Birleşmiş Milletler üyesi ülkelerin katıldığı GATT (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması – The General Agreement on Tariffs and Trade) ve GATT'ın tamamlayıcısı durumundaki WTO (Dünya Ticaret Örgütü – Word Trade Organisation), ticareti engelleyen faktörlerin ortadan kaldırılarak küresel anlamda ticaretin serbestleştirilmesinin toplumların refahını arttıracağını ileri sürmektedir. "Birinci en iyi politika" olarak bilinen ve ulaşılması oldukça güç olan bu argümanın gerçekleştirilememesi GATT'ın tüm ülkeler için olmasa da en azından bazı ülkelerin aralarında bölgesel işbirlikleri[153] kurarak ticareti engelleyici faktörleri ortadan kaldırmayı önermektedir. "İkinci en iyi politika" olarak adlandırılan bu durumda, ülkelerin bölgesel olarak serbest ticaretin sonuçlarından yararlanabilmesi beklenmektedir.

Bölgesel işbirliklerinde, coğrafi yakınlıkla birlikte (birbirine sınırı olan komşu ülkeler arasında olması), aynı tüketim kültüründen olma önemli birer ticaret yaratma etkisi

[153] Ekonomik entegrasyon teorileri ile ilgili bknz: Karakaya, 2003.

olarak görülmektedir (Kar ve Ağır, 2008: 114). Birincisinde, coğrafi yakınlıktan kaynaklı ulaştırma maliyetlerinin düşük olması (uzaklık ve ulaşım maliyetleri konsepti, Karakaya, 2003: 46), ikincisinde ise, birbirine benzer mal ve hizmet üreten ve tüketici tercihlerinin birbirine yakınlığı işbirliğini teşvik eden faktörler olarak ortaya çıkmaktadır. Bu tip ülkeler doğal ticari ortak olarak adlandırılabilirler.

Doğal ticari blok argümanı, ticaret hacmi ve uzaklık ve ulaşım maliyetleri konularıyla açıklanmaktadır. Buna göre, birincisinde, eğer üye ülkelerin kendi aralarındaki ticareti yüksek, üye olmayan ülkelerle olan ticaretleri düşükse kurulacak bir gümrük birliğinin refahı arttıracağı savunulmaktadır. Birliği oluşturan ülkeler ekonomik olarak büyük ve kendi aralarındaki ticaretleri de yüksekse ve birbirlerine komşu ülkelerse, refah artışının daha yüksek olacağı ileri sürülmektedir. İkincisinde ise, mesafe ve ulaşım maliyetlerinden yola çıkılarak, üye ülkeler arasındaki yakınlık ve ulaştırma maliyetlerinin düşüklüğünün ticarette artış sağlayacağı ileri sürülmektedir (Karakaya, 2003: 46).



Şekil 1. Türkiye'nin Konumu

Ülkelerin üretimleri, nüfusları ve de dış ticaretlerinin durumu, Türkiye'nin dış ticaret politikalarını da önemli ölçüde etkilemektedir. Türkiye, Avrupa, Rusya, Kuzey Afrika, Ortadoğu, Asya ve Kafkasya bölgeleri arasında kalan bir coğrafyada yer aldığından önemli bir konumdadır ve çevresinde 70'in üzerinde ülke bulunmaktadır.

2018 yılında en çok ihracat yapılan ilk 5 ülkeden 3'ü Avrupa kıtasında yer alırken (Almanya, İngiltere, İtalya), biri Ortadoğu'dan (Irak) ve diğeri de ABD olarak görülmektedir. En çok ihracat yapılan ilk 5 ülke içerisinde Almanya, İngiltere ve İtalya'ya ihracatta artış gösterirken, Irak ve ABD'ye ihracat düşüş kaydetmiştir (TİM, 2019: 9).

Tablo 3. Ülke Gruplarının Bazı Göstergeleri

Ülke Grubu	Nüfus (Milyon)	GSMH (Milyar $)	İhracat (Milyar $)	İthalat (Milyar $)	Ülke Sayısı
Avrupa	606	18,41	6,493	6,741	39
BDT	287	2,08	0,384	0,519	12
Ortadoğu	245	2,56	0,960	0,729	13
Kuzey Afrika	253	0,64	0,116	0,202	9
Toplam	1391	23,7	7,954	8,192	73

Kaynak: TİM, 2019: 40

Tablo 3.'te yer alan kriterler içinde en önemli konum hiç şüphesiz Avrupa ülkeleridir. Çünkü karşılaştırma olarak Avrupa Ülkeleri en çok nüfusa, milli gelire ve dış ticaret imkanına sahip olan ülke grubudur. Avrupa'dan sonra da, Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ikinci büyük pazar olarak görülmektedir. Ortadoğu ve Kuzey Afrika ise son yıllarda Türkiye'nin yaptığı açılımlarla ihracatçı firmalar için yeni ve alternatif pazarlar haline gelmiş ülkeler olarak sıralanmaktadır (TİM, 2019). Türkiye 2018 itibariyle 168,1 milyar dolar ile yeni bir Cumhuriyet tarihi ihracat rekoru kırmış olsa da, Türkiye'nin bölgesinde 1. ve 2. kuşak komşu ülkelerin dünyadan gerçekleştirdikleri ithalatın büyüklüğü (Avrupa ithalatının 6,7 trilyon $'ın üzerinde olması, BDT'nin 500 Milyar $, Ortadoğu Ülkelerinin ise 700 Milyar $'ın üzerinde, TİM, 2019: 40.) Türkiye'nin ihracatını yeni rekorlara taşıyacak ölçüde bölgesinde ne kadar büyük bir ihracat potansiyeline sahip olduğuna işaret etmektedir.

3. Ülke Gruplarına Göre İhracat

Türkiye'nin ülke gruplarına göre olan ihracat oranları Tablo 3. ile Tablo 4.'te sunulmaktadır. 2003-2011 dönemi verileri, Türkiye'nin Avrupa (AB) ve Amerika ile olan ihracatının azaldığını, buna rağmen Asya ve Afrika ile olan ihracatının da arttığını göstermektedir. Benzer bir yapı ülke grupları istatistiklerinde de bulunmaktadır. Türkiye'nin OECD ülkelerine olan ihracatı zamanla azalırken, başta İİT ülkeleri olmak üzere ihracatta ciddi bir artış olduğu görülmektedir.

Tablo 3. Türkiye İhracatının Ülke Gruplarına Göre Dağılımı (2003-2011)

GENEL İHRACAT	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
A- A.B. (28)	58.2	58.1	56.5	56.3	56.6	48.3	46.2	46.5	46.4
B- SERBEST BÖLGELER	4.1	4.1	4.0	3.5	2.7	2.3	1.9	1.8	1.9
C- DİĞER ÜLKELER	37.8	37.8	39.4	40.2	40.6	49.5	51.8	51.7	51.7
1- DİĞER AVRUPA	*6.9*	*6.9*	*7.7*	9.1	9.8	11.6	10.9	9.8	9.4
2- AFRİKA	*4.5*	*4.7*	*4.9*	5.3	5.6	6.9	9.9	8.2	7.7
Kuzey Afrika	3.3	3.5	3.5	3.6	3.8	4.4	7.3	6.2	5.0
Diğer Afrika	1.2	1.2	1.5	1.7	1.8	2.4	2.7	2.0	2.7
3- AMERİKA	*9.0*	*9.1*	*8.1*	*7.4*	5.2	4.9	4.8	5.3	5.9
Kuzey Amerika	8.4	8.2	7.2	6.4	4.2	3.6	3.5	3.7	4.0
Orta Amerika ve Karayip	0.4	0.5	0.6	0.6	0.5	0.6	0.6	0.5	0.5
Güney Amerika	0.3	0.3	0.4	0.4	0.5	0.7	0.7	1.1	1.4
4- ASYA	*16.5*	*16.6*	*18.0*	*17.8*	18.9	24.6	25.4	28.0	28.3
Yakın ve Ortadoğu	11.6	12.5	13.9	13.2	14.1	19.3	18.8	20.5	20.7
Diğer Asya	5.0	4.0	4.1	4.6	4.9	5.4	6.6	7.5	7.6
Ülke Grupları									
OECD Ülkeleri	66.7	66.3	62.4	60.9	57.5	50.3	51.1	50.4	49.7
EFTA Ülkeleri	1.1	1.1	1.1	1.4	1.2	2.5	4.2	2.1	1.4
Karadeniz Ekonomik İşbirliği	10.7	10.7	11.7	13.5	15.6	15.8	12.0	12.7	13.2
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı	3.3	3.5	3.6	3.9	4.4	4.7	5.8	6.7	6.9
Bağımsız Devletler Topluluğu	5.9	6.0	6.5	7.7	8.8	9.8	7.8	9.0	9.9
Türk Cumhuriyetleri	1.9	1.9	1.9	2.3	2.7	2.8	3.3	3.4	3.7
İslam Konferansı Teşkilatı	15.2	16.2	17.8	17.5	18.9	24.7	28.0	28.5	27.7

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2019c.

Göstergeler 2012-2018 dönemi için Tablo 4.'de değerlendirildiğinde ise, Tablo 3.'teki istatistiklerin tersine döndüğü anlaşılmaktadır. Artış, Avrupa ve Amerika için söz konusuyken, Türkiye'nin ihracatında Asya kıtası ciddi bir düşüşe işaret etmektedir. Ülke grupları itibariyle istatistikler değerlendirildiğinde, 2012 yılında Türkiye'nin toplam ihracatının yüzde 43.5'inin OECD ülkeleriyle olduğu, 2018 yılına gelindiğinde ise bu oranın yüzde 55.8'e yükseldiği görülmektedir. Öte yandan Tablo 3.'te İİT ülkeleri ile olan ihracattaki artışlar azalma eğilime girerek 2012 yılındaki yüzde 36.2'den 2018 yılında yüzde 24.5'e gerilemiştir. Benzer istatistiklerin, KEİ, EKİT, BDT ve Türk Cumhuriyetleri için de geçerli olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 4. Türkiye İhracatının Ülke Gruplarına Göre Dağılımı (2012-2018)

GENEL İHRACAT	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
A- A.B. (28)	39.0	41.5	43.5	44.5	48.0	47.1	50.0
B- SERBEST BÖLGELER	1.5	1.6	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3
C- DİĞER ÜLKELER	59.5	56.9	55.1	54.2	50.8	51.7	48.7
1- DİĞER AVRUPA	9.3	9.4	9.6	9.8	6.8	6.2	7.0
2- AFRİKA	8.8	9.3	8.7	8.7	8.0	7.4	8.6
Kuzey Afrika	6.2	6.6	6.2	5.9	5.4	4.8	5.6
Diğer Afrika	2.6	2.7	2.5	2.7	2.6	2.6	3.0
3- AMERİKA	6.3	6.4	6.4	6.4	6.6	7.7	7.6
Kuzey Amerika	4.4	4.3	4.6	4.9	5.2	6.2	5.7
Orta Amerika ve Karayip	0.5	0.7	0.6	0.6	0.6	0.7	0.9
Güney Amerika	1.4	1.4	1.2	0.9	0.8	0.8	1.1
4- ASYA	34.8	31.4	29.8	28.8	28.8	29.7	24.9
Yakın ve Ortadoğu	27.8	23.4	22.5	21.6	22.0	22.5	17.5
Diğer Asya	6.9	7.9	7.4	7.2	6.8	7.2	7.4
Ülke Grupları							
OECD Ülkeleri	43.5	45.2	48.6	52.4	54.3	52.7	55.8
EFTA Ülkeleri	1.7	1.1	2.4	4.3	2.3	1.0	1.4
Karadeniz Ekonomik İşbirliği	12.3	13.4	12.5	10.1	9.2	10.0	10.6
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı	10.9	7.8	7.4	6.7	6.7	5.2	4.3
Bağımsız Devletler Topluluğu	9.9	11.1	9.9	7.3	5.4	5.8	5.8
Türk Cumhuriyetleri	3.8	4.6	4.5	3.7	2.8	2.7	2.4
İslam Konferansı Teşkilatı	36.2	32.5	30.9	29.7	28.9	28.7	24.5

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2019c.

4. Türkiye İhracatının Sektörel Dağılımı

Türkiye ihracatının sektörel dağılımı, tarım, madencilik ve sanayi ürünleri şeklinde kategorize edilerek 2013-2018 aralığında Tablo 5.'de sunulmaktadır. 2018 yılı istatistiklerine göre Türkiye'nin ihracatında tarımsal ürünler toplam ihracatın yaklaşık yüzde 10'unu oluştururken, madencilik ürünleri yüzde 8'ini ve sanayi ürünleri de yüzde 80'ini oluşturmaktadır. Tarımsal ürünler ihracatı ve sanayi ürünleri ihracatında veri dönem itibariyle artış gözlenirken, madencilik ürünlerinde azalma söz konusudur. Gıda maddeleri tarımsal ürünler ihracatında en fazla tutardayken, mineral yakıtlar ve yağlar ise madencilik ürünlerinin yüksek ihracat kalemini oluşturmaktadır. Türkiye ihracatının yüzde 80'inin yer aldığı sanayi ürünlerinde ise, makine ve ulaşım araçları, toplam ihracatın yüzde 30'unu toplam sanayi ürünleri ihracatının da yüzde 40'ını oluşturmaktadır.

Tablo 5. Türkiye İhracatının Sektörel Dağılımı (2013-2018 Milyon $)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1- TARIMSAL ÜRÜNLER	**17739**	**18747**	**17444**	**16857**	**17589**	**18500**
i-Gıda Maddeleri	16749	17747	16561	16004	16651	17386
Canlı hayvanlar ve gıda	14112	15157	14340	13535	14272	14918
Hububat ve mamulleri	2711	2776	2663	2761	2868	2967
Meyva, sebze ve mamulleri	6878	7562	7651	6721	6870	7007
Diğer Gıda Maddeleri	3658	3937	3291	3348	3700	4017
2- MADENCİLİK ÜRÜN.	**13452**	**12491**	**9915**	**8440**	**10850**	**11618**
i- Maden cevherleri ve dökün.	4115	3728	2963	2866	3779	3799
ii- Mineral yakıt ve yağlar	6724	6111	4518	3211	4327	4407
Petrol ve ürünleri	6174	5602	4105	2920	3830	3920
iii- Demir dışı metaller	2612	2652	2434	2363	2744	3411
3- SANAYİİ ÜRÜNLERİ	**116393**	**121896**	**108095**	**108005**	**121084**	**134306**
i-Demir ve çelik	11551	10769	7890	7251	9538	13178
ii-Kimyasallar	9452	10094	9139	8522	9420	10934
iii-Diğer yarı mamuller	15449	16224	14048	13642	14911	16608
Metal eşya	6234	6657	5740	5443	6024	6770
iv- Makina ve ulaşım araçları	41022	42747	39252	41131	48200	52373
Otomotiv sanayii ürünleri	16765	17495	16964	19494	23851	26279
D. Makine ve ulaşım araçları	22001	22813	20157	19696	22359	24101
Diğer elektriksiz makinalar	7900	8268	7270	6953	7938	9433
Diğer ulaşım araçları	3944	4233	3799	3801	5100	4263
Elektrikli makina ve cihazlar	9297	9363	8138	7937	8346	9240
v- Dokumacılık ürünleri	12199	12647	11169	11095	11602	12012
vi- Hazır giyim	15395	16668	15118	15047	15088	15642
vii - Diğer tüketim malları	11327	12747	11478	11316	12325	13559
Mobilyalar	2185	2377	2227	2202	2324	2643
4- DİĞER ÜRÜNLER	**4218**	**4477**	**8385**	**9228**	**7470**	**3543**
GENEL TOPLAM	**151803**	**157610**	**143839**	**142530**	**156993**	**167967**

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2019e.

Türkiye'nin en fazla ihracat yaptığı ürünler olarak, otomotiv sanayi ürünleri, diğer makine ve ulaşım araçları, yarı mamüller, hazır giyim ve dokumacılık ürünleri sıralanmaktadır. Başka bir ifadeyle, 2018 yılında en çok ihracat yapılan ilk 5 sektör otomotiv endüstrisi, hazır giyim ve konfeksiyon, kimyevi maddeler ve mamulleri, çelik, elektrik ve elektronik sektörleri olmuştur. Türk otomotiv endüstrisi 2018 yılında bir önceki seneye göre yüzde 11 artışla 31,6 milyar dolarlık ihracata imza atarak,

kendi sektöründe Cumhuriyet tarihinin rekorunu kırmıştır. 2018 yılında ihracatını en çok artıran ilk 3 sektör ise çelik, mücevher, zeytin ve zeytinyağı sektörleri olmuştur. Çelik sektörü ihracatını %36, mücevher sektörü ihracatını %34,5 ve zeytin ve zeytinyağı sektörü ise ihracatını %23,7 artırmıştır (TİM, 2019: 9).

Tablo 6. Geniş Ekonomik Grupların Sınıflamasına Göre İhracat (Milyon $)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Yatırım Malları	**15592.5**	**16107.1**	**15391.9**	**15891.4**	**18352.3**	**19844.7**
Ara Malları	**74817.2**	**75171.3**	**68432.8**	**66890.2**	**73063.0**	**79288.0**
İşlem görmüş hammaddeler	49772.8	50213.8	47347.3	46449.3	49868.9	53896.9
Tüketim Malları	**60732.2**	**65088.3**	**59145.6**	**58876.8**	**64877.9**	**68051.8**
Binek otomobilleri	6856.1	7255.4	6899.3	8355.1	11814.4	12441.9
Dayanıklı tüketim malları	13317.6	14984.2	13130.0	12807.3	13821.0	14928.2
Yarı dayanıklı tüketim malları	14774.8	15946.0	14626.1	14649.9	15023.8	15931.1
Dayanıksız tüketim malları	9343.7	9998.0	8694.4	8563.8	8640.0	8738.4
Toplam (Milyar $)	**151,8**	**157,6**	**143,8**	**142,5**	**157,0**	**168,0**

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2019d.

Tablo 6.'da sunulan geniş ekonomik grupların sınıflandırılmasına göre verilen istatistiklerde ise, Türkiye'nin ihracatı yatırım malları, ara malları ve tüketim malları şeklinde kategorize edilmektedir. 2018 yılında Türkiye'nin yatırım malları ihracatı toplam ihracatın yüzde 11,8'i ile 19,8 milyar $'a ulaşmıştır. Ara malları ihracatına bakıldığında ise, toplam ihracatın yüzde 47,2'sini kapsayan oranıyla 79,2 Milyar $ değeri görülmektedir. Tüketim malları istatistikleri de, toplam ihracatın yüzde 40,5'ini oluşturarak 68 Milyar $ değerine takabül etmektedir. Ara malları içerisinde işlem görmüş hammaddeler ihracatı en yüksek değerdedir. Tüketim malları istatistiklerinde ise, sırasıyla, yarı dayanıklı tüketim malları, dayanıklı tüketim malları ve binek otomobilleri, en yüksek ihracat yapılan ihracat kalemlerini oluşturmaktadır. Çelik sektörü yüzde 36, Mücevher yüzde 35, Zeytin ve Zeytinyağı yüzde 24, Makine sektörü de yüzde 20 ile ihracatta en çok artış kaydeden sektörler olmuştur (TİM, 2019: 57).

5. Türkiye İhracatında ilk 20 Fasıl

Türkiye'nin fasıllar itibariyle ihracatında Tablo 7.'de sunulan istatistikler, Türkiye'nin ihracatında en fazla yer tutan ilk 20 ürünü sıralamaktadır. Yıllar itibariyle toplam ihracatın yaklaşık yüzde 75'ini oluşturan ilk 20 içerisindeki ürünler değerlendirildiğinde, 2018 yılında 26,7 Milyar $ değerindeki ihracat değeriyle

motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet vd., faslı Türkiye'nin en yüksek ihracat değeri olarak görülmektedir ve toplam ihracat içerindeki payı yaklaşık yüzde 16'dır. Bu fasıl 2013-2018 döneminde Türkiye'nin en fazla ihracatına kaynaklık etmektedir.

Tablo 7. Türkiye'nin İhracatında İlk 20 Fasıl (Milyon $)

Fasıl Adı	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet vd.	17000.2	18063.4	17462.6	19802.0	23940.9	26759.1
Nükleer reaktörler, kazan; mak.-cihaz, alet	12989.2	13591.1	12333.1	12339.2	13825.5	15829.9
Demir ve Çelik	9918.8	9244.2	6556.4	6180.4	8230.4	11551.2
Örme Giyim Eşyası ve Aksesuarları	9244.9	10024.2	8926.5	8849.3	8840.0	9052.2
Elektrikli Makina ve Cihazlar, Parçaları	9544.3	9692.3	8278.5	7828.0	8089.9	8724.1
İnciler, Kıymetli Taş ve Metal Mamulleri	6998.6	7716.8	11263.5	12176.4	10879.2	7171.3
Demir veya Çelikten Eşya	6148.0	6356.1	5465.3	4964.3	5599.0	6542.8
Örülmemiş Giyim Eşyası ve Aksesuarları	5714.2	6232.5	5916.4	5925.4	5947.8	6267.5
Plastik ve Plastikten Mamul Eşya	5608.7	6097.3	5358.1	5025.9	5474.3	6044.5
Mineral Yakıtlar, Mineral Yağlar, Mumlar	6724.7	6111.8	4518.4	3211.5	4327.2	4410.7
Yenilen Meyvalar, Kabuklu Yemişler,	3969.0	4327.1	4355.2	3872.7	3940.0	3960.8
Mobilyalar, Aydınlatma, Reklam Lambası	2830.7	2970.9	2753.3	2658.5	2760.3	3131.3
Aluminyum ve Aluminyum Eşya	2363.2	2546.9	2370.1	2237.3	2512.2	2995.4
Kauçuk ve Kauçuktan Eşya	2482.1	2597.3	2165.3	2201.8	2494.3	2822.4
Tuz, Kükürt, Toprak ve Taş, Alçı, Çimento	2746.1	2548.1	2252.8	2174.5	2572.4	2616.7
Halılar ve Yer Kaplamaları	2187.8	2347.6	2009.0	1912.6	2161.8	2264.4
Mensucattan mamul diğer eşya, paçavralar	2191.1	2227.9	1899.3	1953.9	2016.7	2053.2
Sebze, meyva, sert kabuklu yemiş konserv.	1800.5	2089.9	2187.1	1848.4	1880.1	1908.2
İnorganik Kimyasal Müstahsallar	1199.2	1321.0	1248.9	1085.8	1316.7	1847.6
Pamuk	1928.2	1875.2	1703.1	1719.3	1717.5	1827.0
Liste Toplamı	113,6	117,9	109,0	107,9	118,5	127,7
Genel İhracat	151,8	157,6	143,8	142,5	157,0	168,0
Genel İhracat İçindeki Payı	**74.8**	**74.9**	**75.8**	**75.8**	**75.5**	**76.1**

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2019f.

Tablo 8.'de ise fasıllar açısından dış ticaret dengesi istatistikleri gösterilmektedir. Burada sunulan istatistikler, en fazla dış ticaret açığı ve en fazla dış ticaret fazlası verilen ürünlerden seçilen istatistiklerden oluşmaktadır. Buna göre en fazla dış

ticaret açığı 2018 yılında yaklaşık 38,6 Milyar $ değeri ile Mineral Yakıtlar, Mineral Yağlar, Mumlar faslına aittir. 2013-2018 döneminde de Türkiye dış ticaretinde en fazla açık değerleri bu kaleme aittir. Türkiye ihracatında en fazla yeri olan Nükleer Reaktörler, Kazan, Makina ve Cihazlar, Aletler faslı ise, düşme eğilimi göstermiş olsa da Türkiye'nin dış ticaret açığı verdiği ikinci en fazla sırada yer almaktadır.

Tablo 8. Fasıllara Göre Dış Ticaret Dengesi (Milyon Dolar)

FASIL ADI	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mineral Yakıtlar, Mineral Yağlar, Mumlar	-49,193	-48,778	-33,325	-23,944	-32,878	-38,594
Nükleer Reaktörler, Kazan, Makina ve Cihaz.	-17,167	-14,513	-13,254	-14,955	-13,338	-9,940
Elektrikli Makina ve Cihazlar, Aksam ve Parç.	-8,214	-8,256	-9,359	-12,303	-13,062	-7,845
Plastik ve Plastikten Mamul Eşya	-8,272	-8,054	-6,910	-6,601	-7,790	-6,894
Demir ve Çelik	-8,772	-8,332	-8,219	-6,394	-8,531	-6,850
İnciler, Kıymetli Taş ve Metal Mamulleri,	-9,236	-404	7,080	4,972	-6,564	-5,385
Organik Kimyasal Müstahsallar	-4,716	-5,299	-4,242	-3,886	-4,730	-5,341
Optik, Fotoğraf, Sinema, Ölçü, Ayar Cihazları,	-3,898	-4,162	-3,896	-3,923	-4,189	-3,819
Eczacılık Ürünleri	-3,397	-3,623	-3,418	-3,390	-3,574	-3,190
Hububat	-1,824	-2,213	-1,555	-1,048	-1,587	-1,922
Canlı Hayvanlar	-333	-113	-288	-576	-1,178	-1,710
Değirmencilik Ürünleri, Malt, Nişasta, Gluten	1,019	1,027	1,069	1,156	1,113	1,114
Örme Eşya	1,235	1,226	1,008	1,065	1,039	1,134
Esasını Hububat, Un, Nişasta, Süt Müstahzar.	1,323	1,435	1,293	1,294	1,401	1,529
Sebze, Meyva, Sert Kabuklu Yemiş,	1,712	1,991	2,073	1,770	1,804	1,842
Mensucattan Mamul Eşya, Paçavralar	2,024	2,033	1,703	1,747	1,832	1,891
Tuz, Kükürt,Toprak ve Taş, Alçı ve Çimento	2,348	2,123	1,861	1,797	2,156	2,131
Halılar ve Dokumaya Elverişli Kaplamalar	2,003	2,173	1,906	1,848	2,103	2,211
Mobilyalar, Aydınlatma, Reklam Lambaları,	1,338	1,382	1,377	1,652	1,814	2,288
Meyvalar ve Kabuklu Yemişler, Turunçgiller	3,546	3,911	3,891	3,332	3,370	3,398
Demir veya Çelikten Eşya	3,390	3,739	2,723	1,984	2,641	3,718
Örülmemiş Giyim Eşyası ve Aksesuarları	3,851	4,350	4,126	4,233	4,605	5,199
Örme Giyim Eşyası ve Aksesuarları	8,304	9,039	8,067	8,062	8,106	8,431
Motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet vd.	192	2,328	-81	1,963	6,513	12,864

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2019g.

Tablo 8.'de yer alan dış ticaret fazlası veren ürünler içerisinde en yüksek değeri 12,9 Milyar $ değeriyle Motorlu Kara Taşıtları, Traktör, Bisiklet, Motosiklet vd.

oluşturmaktadır. Bu faslın özellikle son yıllarda yüksek değerler aldığı görülmektedir. Bununla birlikte Tablo 8.'de yer alan yıllar için, her yıl en yüksek değerli faslın Örme Giyim Eşyası ve Aksesuarları olduğu ardından da yine yıllar itibariyle istikrarlı bir şekilde, Örülmemiş Giyim Eşyası ve Aksesuarları ve Demir veya Çelikten Eşya fasılları sıralanmaktadır.

6. Sonuç

Türkiye'nin ihracatında Avrupa Birliği ülkeleri en büyük pazarı oluşturmaktadır. Dış ticaret istatistikleri, özellikle 2009-2013 aralığında Avrupa'ya ihracatın azalmasına ve Asya ülkelerindeki (özellikle İİT Ülkeleri ile ihracat) artışa rağmen son yıllarda ihracat Avrupa ülkeleri lehine değişmektedir. Sektörel olarak 2018 yılının ihracatı, tarımsal ürünler için yüzde 10; madencilik ürünleri için yüzde 8 ve sanayi ürünleri için de yüzde 80 şeklinde dağılmaktadır. Türkiye ihracatının yüzde 80'inin yer aldığı sanayi ürünlerinde, makine ve ulaşım araçları, toplam ihracatın yüzde 30'unu toplam sanayi ürünleri ihracatının da yüzde 40'ını oluşturmaktadır. Diğer taraftan 2018 yılında en çok ihracat yapılan ilk 5 sektör otomotiv endüstrisi, hazır giyim ve konfeksiyon, kimyevi maddeler ve mamulleri, çelik ile elektrik ve elektronik sektörleri olmuştur. 2018 yılında Türkiye'nin yatırım malları ihracatı toplam ihracatın yüzde 11,8'i kadar olmuşken, ara malları ihracatı toplam ihracatın yüzde 47,2'sini tüketim malları istatistikleri de, toplam ihracatın yüzde 40,5'ini oluşturmaktadır. Yıllar itibariyle toplam ihracatın yaklaşık yüzde 75'ini yaklaşık olarak 20 ürününün oluşturduğu görülmektedir. 2018 yılında 26,7 Milyar $ değerindeki ihracat değeriyle motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet vd., faslı Türkiye'nin en fazla yaptığı ihracat faslı olarak görülmektedir. Bu fasıl aynı zamanda en fazla dış ticaret fazlası verilen fasıl olarak da görünmektedir.

2023 hedefleri doğrultusunda 500 Milyar $ ihracat değerine ulaşmayı planlayan Türkiye ekonomisi için yukarıda açıklanan ihracat değerlerinin yeterli olmadığı görülmektedir. Bununla birlikte son yıllardaki ihracat artışlarında rekabetçi olmayan ve fiyat hareketleri üzerinden (döviz kuru artışları) sağlanan faydaların ihracatı arttırdığı aşikardır. Bunun yerine üretim maliyetlerini düşürücü ve rekabeti artıcı yollara ulaşımın sağlanması gerekmektedir. Avrupa Birliği ile gerçekleştirilen Gümrük Birliği'ne rağmen, AB ülkeleri olan ihracat oranları sığ kalmaktadır. Çünkü AB'nin 2017 yılında gerçekleştirdiği 5,6 trilyon dolarlık ithalattan Türkiye'nin aldığı pay yaklaşık %1,47 değerindedir. Benzer bir durumu Asya ve Ortadoğu ülkeleri içinde söylemek mümkündür. Dolayısıyla ihracatın arttırılması için söz konusu ülkelerle olan ilişkilere daha çok önem verilmesi gerekmektedir. Dış ticaretin daha da arttırılabilmesi için ikili ve çok taraflı ticari ilişkilerin daha da güçlendirilmesi gerekmektedir. Avrupa Birliği ile gerçekleştirilen gümrük birliği güncellenebilir. Türkiye'de fuar merkezleri oluşturularak markalaşmaya daha çok önem verilebilir. Yüksek katma değerli ürün üretimi ciddi oranlarda teşvik edilebilir. Bunun için teknoloji ve Ar-Ge yatırımlarının arttırılması gerekmektedir. Ticareti arttırabilecek oluşumların içerisinde olunarak örneğin Çin'in "bir kuşak bir yol projesi"ne önem verilebilir ve sunabileceği fırsatlardan yararlanılabilir. Sektörel anlamda ise, üretim artışının sağlanabileceği ortama sahip olan tarım sektörüne önem verilerek Türkiye tarımsal ihracatının arttırılması teşvik edilebilir.

Kaynaklar

Gürbüz, H. ve Çekerol, K., (2002). "Reel döviz kuru ile dış ticaret haddi ve bileşenleri arasındaki uzun dönem ilişki. "Afyon Kocatepe Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, 4 (2), ss. 31-46.

Kar, M. ve Ağır, H., (2008) "Türkiye'nin Üyesi Olduğu Ekonomik Entegrasyonlar İçinde AB'nin Yeri: AB'nin İkamesi veya Rasyonel Alternatifi Var Mı?", Küreselleşme Sürecinde Türkiye: Fırsatlar ve Sorunlar Sempozyumu, Bildiriler Kitapçığı, Çağ Üniversitesi Yayın No: 12, İİBF Yayın No: 3, Arzu Ofset, Mersin.

Karakaya, E., (2003). "Ekonomik Entegrasyon Teorileri", içinde Avrupa Birliği Ortak Politikalar ve Türkiye, Edt. M. Kar ve H. Arıkan, ss. 31-47, Beta Yayınları, İstanbul.

Ticaret Bakanlığı, (2019a). Ülkelere Göre Dünya Ticareti, İhracat. https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri-son/ulkelere-gore-dunya-ticareti-2005-2017, 01.04.2019

Ticaret Bakanlığı, (2019b). Dış Ticaret ve Eknomik Göstergeler, https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri, 01.04.2019

Ticaret Bakanlığı, (2019c). Ülke Gruplarına Göre Dılş Ticaret, İhracart, https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/dis-ticaret-istatistikleri-ocak-subat-2019/ulke-gruplarina-gore-dis-ticaret, 01.04.2019

Ticaret Bakanlığı, (2019d). Geniş Ekonomik Grupların Sınıflandırmasına Göre Ticaret, İhracat. https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/dis-ticaret-istatistikleri-ocak-subat-2019/genis-ekonomik-gruplarin-siniflamasina-bec-gore-dis-ticaret, 01.04.2019

Ticaret Bakanlığı, (2019e). Dış Ticaret İstatistikleri, Dış Ticaret ve Başlıca Ekonomik Göstergeler Bülteni, İhracatın Sektörel Dağılımı, https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri, 01.04.2019

Ticaret Bakanlığı, (2019f). Dış Ticaret İstatistikleri, Dış Ticaret ve Başlıca Ekonomik Göstergeler Bülteni, İhracatta İlk 20 Fasıl, https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri, 01.04.2019.

Ticaret Bakanlığı, (2019g). Dış Ticaret İstatistikleri, Dış Ticaret ve Başlıca Ekonomik Göstergeler Bülteni, Fasıllara Göre Dış Ticaret Dengesi, https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri, 01.04.2019

TİM, Türkiye İhracatçılar Meclisi (2019). İhracat 2019 Raporu. http://www.tim.org.tr/files/downloads/sunumlar/Yönlendirme%20Sunumları/Karisik/Yeni%20Vizyon%20Yeni%20Yol%20Haritası%20İhracat%202019%20Raporu.pdf 02.04.2019

Mutlu, Y. ve Özkan, A., (2015). "Dış Ticarete Giriş",Gazi Yayıncılık, Ankara.

WDI (Word Development Indicators), (2019). İstatistikler, https://databank.worldbank.org/data/source/world-development-indicators, 05.04.2019

YÜCEL, F., (2006). "Dış Ticaretin Belirleyicileri Üzerine Teorik Bir Yaklaşım" Sosyoekonomi, 2006 (2), ss. 47-68.

THE IMPACT OF MONETARY AND REAL VARIABLE ON THE BEHAVIOR OF SUDAN BALANCE OF PAYMENTS AND BILATREAL TRADE BETWEEN SUDAN AND TURKEY (1990-2017)

Ibrahim Mohamed Ahmed Ali

Lecturer in Economics, Dept. of Economics, Faculty of Economic & Social Studies, University of Khartoum, port2002999@hotmail.com

Abstract

This study tests the monetary approach to Sudan balance of payments and the combined approaches (elasticity, absorption, and monetary approach) to trade balance between Sudan and Turkey during the period (1990-2017). It examines whether monetary policy variables (money supply, domestic credit, real exchange rate) played a role in explaining the behaviour of balance of payments and the trade balance between Sudan and Turkey comparing with real variables (gross domestic product, aggregate expenditure, GDP percapita). The methodology employed in this study is cointegrated VAR to account for problems of nonstationarity and endogeneity in order to estimate relevant coefficients and parameters that describe short and long-run interaction of monetary and real variables on Sudan balance of payments and trade balance between Sudan and Turkey. A model developed by Mohsin Khan (1972) composed of a system of structural equations was used to show the channels through which monetary policy operates to explain the Sudan balance of payments deficit. With respect to bilateral trade, the model developed by Zakir S. Khan & Ismail Hossain (2010) is used to explain the deficit in the trade balance. The the estimated coefficient of unrestricted and short-run model indicated that monetary and real variables explain the behavior of Sudan balance of payments and trade deficit between Sudan and Turkey, but the major role has been played by the real variables (GDP, GDPPER percapita, and aggregate expenditure).

INTRODUCTION

During most of the period (1990-2017), Sudan experiences a persistent balance of payments deficit and bilateral trade deficit between Sudan and Turkey. This suggests that the management of the external imbalance has been one of the most serious problems facing Sudan.

A country faces a trade balance and balance of payments problems for many reasons; among which: fiscal expansion, expansionary monetary policies, deterioration in terms of trade, price distortion, high debt servicing, low growth rate, or a combination of these factors. To solve these problems, many countries including Sudan, seek balance of payments support from outside sources including the International Monetary Fund (IMF), and debt relief from creditors in the framework

of a planned adjustment process. Exchange rate adjustment (devaluation) is essentially part of this adjustment process.

For the Sudan, the government policy makers during (1970-2017) adopted an out-ward oriented trade strategy, one of its main objectives is narrowing its balance of payments deficits and trade deficit within main parteners. This out-ward oriented trade strategy was implemented through adjustment in the nominal exchange rate, credit creation, reduction and removal of export taxes and imports quantitative restrictions. None of the adopted programme appears to create a clear improvement in the behavior of trade balance and balance of payments.

The empirical analysis of this research will investigate the relationship between the balance of payments and the rate of domestic credit expansion. In other word, the study is an attempt to explain the main proposition of the monetary approach to balance of payments that “the balance of payments is a monetary phenomenon”. Furthermore, the study will ascertain the importance of the monetary variables relative to other variables government expenditure, and gross national product, in determining the Sudan balance of payments and bilateral trade between Sudan and Turkey outcomes.

The plan of the study is as follows: After introduction section (2) exposure the development of the theoretical and empirical literature review related to the monatery approach to the balance of payment and trade balance under differents prospective of economic school of thought. Section (3) using governemt budget and balance of payment data for period 1990-2017, we will describe and domenstrate the performance of Sudan balance of payment and policy development beside the performance and strucuter of trade balance between Sudan and Turkey. Using cointegrated VAR Model section(4) turns to the empirical estimates of relevant coefficients and parameters that describe long-run and short-run dynamic interaction of monetary and balance of payments variables and policy implications of those estimates. In addition, we will estimate the impact of ratio of gross domestic product between Sudan and Turkey, ratio of gross nominal income per capita, and real effective exchange rate on the trade balance between Sudan and Turkey.

THEORATICAL AND EMPIRICAL LITERATURE REVIEW

"Over the last sixty years, economies have become increasingly open. International trade has grown at a faster rate than real output of most countries. Trade liberalization and growth of new products has result in a greater degree of substitutability between domestic and foreign goods than existed during the first post-war decade. A related post-war development has been the weakening of exchange controls in the advanced economies and the growth of the international capital market, accompanied by a closer integration of national financial markets. Foreign securities and real assets have become close substitutes for their domestic equivalent". (Rosalind L. & Alexander R. 1982, p. 103). However, there is no a country in the world that does not rely to some degree for its national well-being on international trade and payments, particularly developing countries. The management and stability of balance of payments and trade balance with partners are of greater importance to the economic growth of these countries such as Sudan. For a long time, Sudan has been seeking to explain and narrow its balance of payments and bilateral trade deficits. Many approach for a achieving this objective

has been suggested such as Elasticity Approach, Absorption Approach, and recently the Monetary Approach to the balance of payments adjustment mechanism.The monetary approach to the balance of payments is summarized in the proposition that "the balance of payment is essentially a monetary phenomenon" (Jacob A. Frenkel & Harry G. Johnson 1976).

The theoretic foundations of the monetary approach to the theory of balance of payments adjustment mechanism is a stable demand for money function (Johnson 1976). Following reserves -flow - equation that can be specified as

$$dFR/dt = H\left[g_p + \eta_y g_y + \eta_i g_i\right] - dDC/dt \quad \text{(1)}$$

Where

$H \equiv$ H is high-powered money; FR is foreign component of high-powered money; DC is domestic component of high-powered money (domestic credit); g_p is growth rate in domestic price level; g_y is growth rate in real income; g_i is Growth rate in the rate of interest;. $\eta_y \equiv$ Is the income elasticity of demand for money; and $\eta_i \equiv$ Is the interest rate elasticity of demand for money. The term in brackets is the growth in the demand for money.

For small open economy under the assumption that there is a fixed growth in exchange rate, no growth in interest rate, the growth in domestic price level must equal the growth in foreign price level (law of one price), the latter equation yields

$$dFR/dt = -dDC/dt \quad \text{(2)}$$

The weighted growth rate of reserves and balance of payments is inversely related to the weighted growth rate in the domestic component of the high-powered money base (credit creation) and positive related the growth rate of output**.** Under these circumstances, any attempt by the central bank to increase the money stock by expansion high-powered money (H), through increase domestic credit creation will be nullified by exactly offsetting shrinkage in the foreign reserves component of (H).

Under fixed exchange rate case, the domestic money stock is completely endogenous and adjusts completely to the demand for money. Here the demand for money is fixed, as the determinants of the demand for money are not affected by the central bank's open market operations, which alter the composition of the reserves backing (H). Other than, in very short run monetary policy has no effect unless pushed to the point where loss of foreign reserves compels the abandonment of the fixed exchange rate. In this case as in the Mundell-Fleming model, a monetary expansion leads to a balance of payments deficit and a loss of foreign reserves, while monetary contraction leads to a surplus and accumulation of foreign reserves.

In the case where foreign price level and domestic real income are growing, the demand for money is also growing. From equation (1), we can see that the balance of payments will be zero provided that domestic credit increases at the same rates as the demand for high powered money. If the central bank exceeds this rate of increase in its expansion of domestic credit, then there will be a deficit on the balance of payments and a loss in the foreign reserves. In either case, as there is no sterilization, the money stock will grow at the rate set by the growth in the demand for money. Therefore, under fixed exchange rate the money stock is endogenous.

Under a floating exchange rate the reserves-flow equation gives way to an "exchange rate equation" in which the dependent variable is the exchange rate, defined as the domestic currency price of foreign exchange. The monetary approach to exchange rate used to predict the exchange rate. It has been relatively successful in predicting movements in bilateral exchange rate (Bilson 1978).

The formulation of a balance of payments deficit in terms of an excess of aggregate payments over receipts, directs attention to two important aspects of a deficit, its monetary implication, and its relation with the aggregate activity of the economy (H.G.Johanson1972). This implies one of two alternatives. The first is that the cash balances of residents are running down, as domestic money is transferred to the foreign exchange authority. Eventually ,cash balance would approach the minimum that the community wished to hold and in the process the disequilibrium would cure it self, through the mechanism of rising interest rate, tighter credit creations, reduction of aggregate expenditure, and possibly an increase in aggregate receipts. But ,the economic policy authorities unable to allow the self-correcting process run its course, since the international reserves of the country may be a small fraction of the money supply that would be exhausted well before the running down of money balance had any significant corrective effect.

The second alternative is that the cash balance of residents are filled again by open market purchases of securities by the monetary or foreign exchange authority, as would happen automatically if the monetary authority followed a policy of pegged interest rate or the exchange authority automatically re-lent to residents any domestic currency received from residents or foreigners in return for sales of foreign exchange. In this case, the money supply in domestic circulation is maintained by credit creation, so that the excess of payments over receipts by the residents could continue indefinitely without generating any corrective process, until reserves exhaustion force the economic policy authorities to change their policy in some respect.

Hence, the balance of payments deficit implies either dishoarding by residents, increase in velocity of circulation, or credit creation by the monetary authority to maintain money supply. Similarly, the balance of payments surplus necessarily involves either an increase in hoarding by domestic residents or a decline in domestic credit created by the central bank.

Since a deficit associated with increasing velocity of circulation will tend to be self-correcting, a continuing balance of payments deficit ultimately requires credit creation to keep it going. Therefore, we consider balance of payments deficit as being essentially monetary phenomenon under either of two cases. either too low a ratio of the international reserve relative to the domestic money supply, so that the economic policy authorities can not rely on the natural self-correcting process, or follow of governmental policies which force the authorities to feed the deficit by credit creation.

One difference between Keynesian and monetary models of the open economy is that the former assumes that the central bank can sterilize the effect of the balance of payments on the money stock, while the latter are models in which sterilization does not occur. “over the long run it is difficult for the authorities to continue sterilizing the monetary effects of an imbalance on the balance of payments. This is because sterilization involves motivating (rising or falling interest rate) wealth holders to alter continuously their portfolio balance between money

and bonds. This in turn reinforces surplus or deficit on balance of payments through capital flow and outflow" (Rosalind L. & Alexander R. 1982). The important conclusion is that a country which operates a fixed exchange rate or managed float can not have an exogenously determined money supply unless it can be sterilized successfully.

Monetarists are more dubious than Keynesian about the ability of the monetary authority to sterilize the effect of balance of payments imbalance on domestic money stock. Therefore, monetarists regard the domestic money supply as being endogenous under fixed exchange rate or managed float. The money supply can not be controlled by the monetary authorities because it is affected by the balanced of payments, which in turn depends on decision of the private sector, given the exchange rate the monetary authorities decide to maintain. If foreign currency flows can not be sterilized, then the government can not choose both the exchange rate and the money supply targets. If the government chooses a particular exchange rate, then the money supply has to adjust to be consistent with it.

Under flexible exchange rate the balance of payments remain at zero because the exchange rate adjusts to achieve over all balance of payments equilibrium. Since the balance of payments is zero, it has no effect on domestic money supply. The domestic money supply therefore is exogenous because the base money is exogenous in the same way as in closed economy. The government can now select the stock of money as a policy target, but has to accept what ever the rate of exchange that is consistent with money supply target.

The monetarists position is that money supply in a closed economy, or in an open economy with flexible exchange rate, has a large element of exogeneity. The money base is ultimately under the government control and this gives it control over money supply. If the exchange rate is managed then the resulting imbalance of the balance of payments affects it so that the domestic money supply is endogenous.

Anti-monetarists argue that the money supply is not exogenous under any circumstances because the multiplier (m) varies substantially and erratically and because the base money is not under monetary authorities control. Instead they have to vary the base money in response to the private sectors' demand for credit and money, hence the money supply always adjusts to what ever the demand for it.

Given this difficultly of sterilizing a persistent surplus or deficit over an extended time period, the monetary approach to the theory of the balance of payments adjustment mechanism is along run phenomenon. Musa (1976) noted this phenomenon by stating that the feature of the monetary approach is a concentration on the long run consequences of monetary policy and parametric changes for the behavior of the balance of payments coupled with an eclectic view of the processes through which these long run consequences come about. Mundell (1960) demonstrated that monetary policy is a more effective than fiscal policy, in attaining external balance, because monetary policy improves both the current and capital accounts of the balance of payments.

Under fixed exchange rate an expansionary monetary policy must always leads to a deterioration in the BOF, while a contractionary monetary policy will always lead to an improvement in the Balance of Finance (BOF) and its effects are nullified in the long run under a fixed exchange rate. Here the money stock must be largely endogenous. This conclusion also holds for an open economy model with perfect capital mobility. If monetary expansion occurs when the BOF is in surplus,

then this would speed up the increase in the money stock that would have eventually occurred as a result of a surplus. The surplus will diminish and there will be smaller accumulation of foreign reserves as a result of monetary expansion. Here the effect of the policy on the domestic money stock will not be nullified. Similarly, when the BOF is in deficit under a fixed exchange rate, a monetary contraction will accelerate the adjustment in the domestic money stock that would eventually occurre because of foreign exchange reserve losses. This will limit the extent of reserve loss and in this case the money contraction is not nullified in the long run.

In most literature on this monetary than real phenomenon feature of approach, efforts are made to remove doubts that the monetary approach does not give real factor a place in its analysis. Musa (1976) argues that the monetary approach is essentially a monetary phenomenon, and further explains, "To say that some thing is an essentially monetary phenomenon says that money plays a vital role, but does not imply that money plays a role". Frenkel and Johnson **(**1976) state that, "…monetary approach asserts neither that monetary mismanagement is the only cause nor that monetary policy is the only cure, for the balance of payments problems; it does suggest that monetary processes could bring a cure for some kind"

The monetary approach to balance of payments theory dates back to David Hume (1752) and his contribution of the analysis of the price-specie-flow mechanism. His analysis showed that the amount of money in a country would be adjusted automatically to the demand of it, through surpluses or deficits in the balance of payments, induced by the effects on relative nominal money price levels of excess supplies or excess demand for money.

The subsequent developments of the theory in the late 1950s, the 1960s and early 1970s keep the general notion of automaticity while adding in complications required by the existence of credit money provided by commercial and central banking based on partial international reserve holdings, or otherwise of international short-term capital movements through international interest rate differential.

This approach rested on Triffin's analysis (1946) in term of "money of external and internal origin". The central elements of this approach were the estimation of the prospective demand for money based on forecasts of real gross domestic product, and assumption about future price inflation and other relevant information. By controlling domestic credit creation during the period under review to equal the estimated change in the demand for money, the authorities could keep the external account in balance and the change in international reserve to zero. If an external surplus was to be achieved domestic credit creation has to be kept below the forecast change in demand for money; and if a deficit could be temporarily tolerated, domestic credit creation could be allowed to exceed the anticipated change in the demand for money.

The model designed for monetary analysis of income formation and payments problems constructed by J.J. Polak (1957) was marked the beginning of formal research on monetary balance of payments models in the IMF. Polak has tried to bring monetary events, monetary data, and monetary problem within the framework of income analysis. In his paper, Polka set his own rehabilitation of the quantity theory of money which differs from that of Milton Friedman. His starting point is that income equals the quantity of money times the income velocity of money. In particular, he uses the assumption of constant income velocity of

circulation. This relationship between income and money is not an identity but a behavioral relation, which may be looked as a demand function for money or as a function determining current income from the income of the preceding period and the change in the money supply that specified as

$$Y_t = Y_{t-1} + \Delta DA_t + X_t - M_t \quad \text{(1)}$$

Polak uses an import function as a second behavior of equation and assumes exports and capital movements, as well as domestic credit creation, to be determined exogenously.

Imports are assumed to be lagged by one period.

$$M_t = mY_{t-1} \quad \text{(2)}$$

The assumption of a constant velocity of circulation of money which links the money to income by proportionality expressed by equation

$$\Delta MO_t = Y_t - Y_{t-1} \quad \text{(3}$$

Combine this equation with the definition of change in the balance sheet (1), gives

$$\Delta MO_t = \Delta DA_t + X_t - M_t \quad \text{(4)}$$

Where,

$Y \equiv$ National income (money value); $\Delta DA \equiv$ Increase in credit by the banking system; $X \equiv$ Export (money value); $M \equiv$ Import (money value); $\Delta MO \equiv$ Increase in quantity of money; and $m \equiv$ Marginal change in money value to imports to change in money national income.

The current values of income, imports and money are the result of the historical course of domestic credit creation and the exogenous elements in the balance of payments. Polak's findings cover the qualitative results with respect to the long run effects of credit policy and change in exports and capital movements on income and the balance of payments.

The dynamic character of this model drives from the fact that it contains both income and the change in income. Solving the model gives us values for the variables that are determined by the model, such as income and the change in the foreign reserves, as weighted averages of the values for current and past years of export, capital inflows of the nonblank sector, and the change in domestic credit of the banking sector. The dynamic nature of the Polak's monetary model, in contrast to most of the academic monetary models of the balance of payments, yields not only the final equilibrium value of the endogenous variables but also the time path toward these values (Branko Grcic 2001).

Polak and Lorette Boissonneault (1960) applied the model to 39 countries. The study show that the model can predict import reasonably well from monetary

data, so that- in conjunction with forecast of exports and net capital flows- it is possible to determine the effects of alternative domestic credit policies as well as other autonomous or policy-induced changes on the balance of payments.

Argy (1969) formulated the model in real terms and considers the interest rate explicitly. He shows how two policy targets (real income and the balance of payments) may be achieved by selecting proper values for the two policy instruments in his model (government expenditure and the money supply), and he investigates the implications of alternatively using money, or total domestic credit, or central bank credit as the policy variable. A passive monetary policy, which holds the interest rate constant, is also considered.

Polak and Argy (1972) broaden the original Polak model by incorporating capital markets to make it more relevant for monetary analysis of advanced industrial countries. They consider the effectiveness of credit ceilings versus monetary ceiling is always a superior stabilizer as far as the balance of payments target is concerned.

Manuel Guitian (1973) emphasizes that in an open economy only domestic the monetary authorities can control credit creation, while the money supply is also influenced by factors outside their control. He concludes, as Polak and Argy, that domestic credit is the appropriate policy instrument for the control of the balance of payments.

Mohsin Khan (1972) formulated a model in a continuous-time disequilibrium framework, as this procedure provides more information, especially on possible lags in adjustment, than would an equilibrium model. The model is estimated for each of the ten LDCs in continuous form as a linear stochastic differential equation system. The model is specified in six equations, containing behavioral relationships for imports-exports, and aggregate expenditure- and three identities for nominal income, the balance of payments (change in net foreign asset), and the money supply.

The causal sequences of the model can be outlined as follows: An increase of the stock of net domestic assets (an expansionary monetary policy) would result in an expansion of the stock of money. This expansion would increase the rate and the level of nominal domestic expenditure as the public attempts to get rid of its excess liquidity. This rise in nominal domestic expenditure would have two effects: it would lead to an increase in domestic nominal income from and it would also increase imports above their pre-expansionary monetary policy level. Naturally, this rise in imports would lower income. Assuming that the effect on the income due to an increase in expenditure is greater than that due to an increase in the level of imports, over all income could be expected to rise. This rise would increase expenditure further and would also increase the rate of change and the level of exports. The ensuing in the level of imports would tend to worsen the balance of payments; if this rise exceeded that in exports, the balance of payments would worsen. If sterilization policies were not put into effect, the money supply would then decline. A once-and-for all increase in credit would have a temporary effect on the economy on the short-run, but in the absence of sterilization policies; in the longer run, the effects would be completely reversed.

The model thus gave good results both for countries where devaluation occurred frequently, namely, Argentina and Colombia, and for countries where exchange rate was fixed, that is, the Dominican Republic. The model was also able

to explain the behavior of the change in nominal income for all countries under study reasonably well.

The formulas of elasticity approach expressing the change in the trade balance in terms of the elasticties are derived under the condition that the rate of exchange must equalize foreign and domestic prices and under the supposition that the elasticities refer to supply and demand functions with national income and domestic prices held constant in both countries. When they actually change, generally reduce the effects of devaluation (Alexander 1952). In addition, the model is a partial equilibrium version of standard two-country (domestic and foreign), two-goods (export and import) model. So that the elasticities indicate the covariation of imports with their price or exports with price, in each country as a result of a change of exchange rate when money incomes are held constant.

M. Goldstein and M. S. Khan (1985) in their attempt to explain the reasons for high attention on the behavior of foreign trade flow, they were reached to that, "the estimated income and price elasticities of demand and supply have seemingly wide application to a host of important macro-economic policy issues. The macro-economic policies including the impact of both expenditure-reducing (monetary and fiscal) policies , expenditures witching (exchange rate, tariff, subsidy) policies on a country's trade balance, the welfare and employment implications of changes in own or partner countries' trade restrictions, and the severity of external balance constraints on domestic policy choices".

The devaluation raises the market-clearing home-currency price of each good, increasing the volume of trade in the home good and reducing the volume of trade in the foreign good. Thus, the home currency value of the home country's exports increases; while that of its imports may rise or fall depending on the type of imported goods, implying that the net effect on the trade balance is ambiguous. A sufficient condition for the trade balance to improve can be stated in the terms of the various demand and supply elasticities.

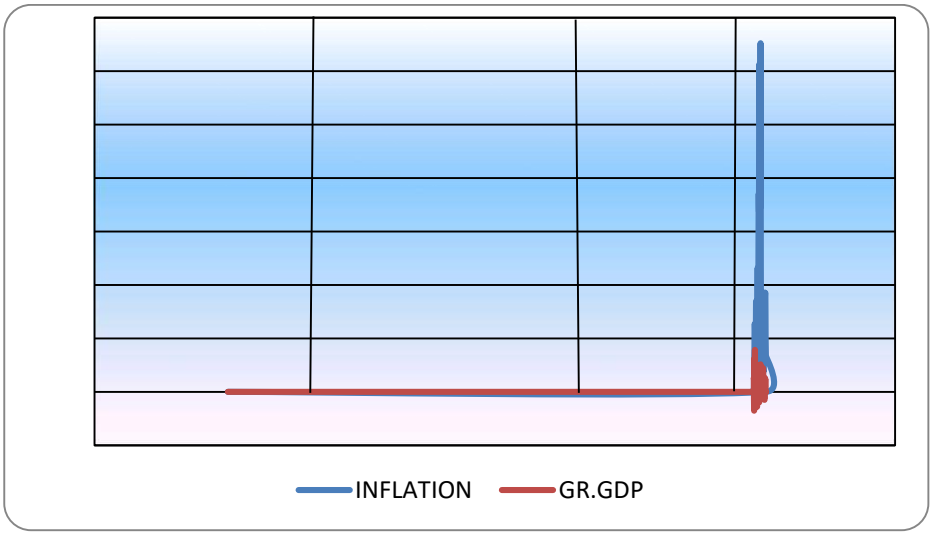
Houthakker andMagee (1969) argued that, "If the income elasticity of demand for a country's imports is significantly larger than that for its exports, then the country confronts an unpalatable choice. The countries either grow at the same rate as its trading partners or accept a secular deterioration in its balance, or to opt for external balance and accept a slower growth rate than its trading partners". On the other side, if income elasticities for imports and exports are the same, the country which grows faster than its trading partners will suffer a deterioration in its trade balance.

Sudan Balance of Payments Performance and Policy Development (1990-2017):

The position of the balance of payments and trade balance affected by the financial and monetary performance through changes in the rates of inflation, real GDP growth, interest rate, domestic credit and exchange rate regime. Sudan macroeconomic performance rarely follows a linear trend, invariably encompassing episodes of stability and instability (UNDP, 2005). The source of instability may be endogenous (e.g. excessive fiscal and monetary expansion which increases aggregate demand at times faces supply rigidities) or exogenous (e.g. terms of trade shock, capital outflows, natural disaster, civil war…etc).

Accordingly, we can analyze the performance of balance of payments by defining instability as either an episode of a negative real income growth, per capita real income growth over more than two consecutive years or an onset of inflation above 40 percent over more than two years (UNDP, 2005). Therefore, Sudan over the period (1970-2017) experiences two periods of stability in spite of deficit: 1970-1978 and 1997-2011. The period of instability was 1978-1996 and 2011 – 2017 as appear in figure (1).

Figure (1): Real GDP Growth Rate and Inflation during 1970-2017



THE 1990-1996 PERIOD:

The 1989 regime was forced to commit itself to a liberalization programme announced on 2 February 1992as apart of its National Salvation Strategy (1992-2002). The main macroeconomic policy measures during this period including the budget target an overall deficit 1 percent of GDP, tightening and re-orienting monetary policy to achieve a significant reduction in the gowth of money supply, increase the official reserves, tightening and re-orienting monetary policy, and redirect credit to private sector to finance economic growth instead of governmet budget. Despite of all measures the fiscal deficit position continued to be deteriorated, the overall deficit reached 5 percent of GDP on average. The current government expenditure represents 82 perecnt on avarege as percent of total expendiure. To finance the persistent fiscal deficit the governmet relained on borrowing from central bank (money creation). The domestic deficit financing from central bank was on avarege around 64.1 percent of total deficit. On the other side, the monetary policy has felt to contain price stability over 1990-1996 (the money supply growed by 79.8 percent on average comparing by 40.4 percent on average in the last period), reflecting financing the government budget deficit and sharp acceleration of credit to private sector which reached 72.8 percent on average comparing with 33.6 percent in the last period. Inflation has accelerated sharply to level 132 percent in 1996 and average 104.2 during the period. In-respect of balance of payments policies, the main features were abolition of official and free foreign

exchange market, stabilization of foreign exchange rate through floating and unification of the exchange rate, determining the exchange rate by the commercial banks according to the supply and demand of foreign exchange, decontrol and deregulation of imports and prices which the Salvation government adopted, fiscal retrenchment and strict budget cash control, and encouragement of saving through reform of the financial system.

The exchange rate increased from 4.5 Ls in 1990 to 133 Ls per Dollar at the end of 1992. The policy adopted in 1992, within the framework of liberalization policy, continued during 1993. At the mid of October 1993, the government abolished the free market of foreign exchange and replaced the two-window system by dealing in foreign exchange (Bank of Sudan, Commercial banks window) .

At the end of 1993 the Bank of Sudan exchange rate remained stable at US. $ 1= 215 Ls, while the commercial banks exchange rate increased from US. $ 1= 300 Ls and continued in increasing until it reached 400 Ls at the beginning of May 1994. At the beginning of July, within the framework of liberalization policy, the government abolished the two-window system. The Joint Committee of Commercial Banks determined daily the exchange rate, and Bank of Sudan thereafter, quoted a weighed moving average of exchange rate to the commercial banks.

The government continued its policy of encouraging exports. Additional incentives have been provided by decreasing exports taxes on cotton and gum Arabic from 75 percent to 10 percent, and the other Exports from 20 percent to 10 percent, to 5 percent. Also, the government determined a minimum level of export prices by seven councils for the promotion of exports (of sorghum, oilseeds, livestock, karkadeh, medical plants, fruits and vegetable, and manufactured and mining exports) which established in November 1993.

In line with the policy of curtailing imports, the government banned the importation of clothes, textile, and house furniture. Moreover, in order to reduce imports of non-essential consumer goods, the authorities have raised the margins on letters of credit for the importation of such goods from 40 percent to 100 percent. As a result of the increase in agricultural production potential, the Bank of Sudan directed the commercial banks to allocate 80 percent of their resources of unified free market of foreign exchange and subsequently reduced to 50 percent. During 1994-1995, new policies were put in place which allowed the importation of all other commodities with the exception of alcohol, gambling instruments, weapons and ammunition.

Despite of trade liberalization policies the overall balance of current account position has not improved. This is most likely attributed to lower exports and increased imports mainly import of petroleum and chemicals. Given wide spread between the official and parallel exchange rate (over-valued exchange rate), exports subject to large and variable implicit foreign exchange rate tax. Also, exports performance affected by decline in international price of exports main commodities.

The deterioration in the balance of payments due to loss in competitiveness, continued capital outflow in connection with debt-services payments, the meat exports band in 1992, triple digit inflation crossing the classical threshold of hyperinflation (104.2 percent in average), over-valued exchange rate, and high fiscal deficit had intensified. The following figure explains the position of Sudan balance of payment and capital account.

Figure (2): Sudan Balance of Payments 1990-1996(In million US. $

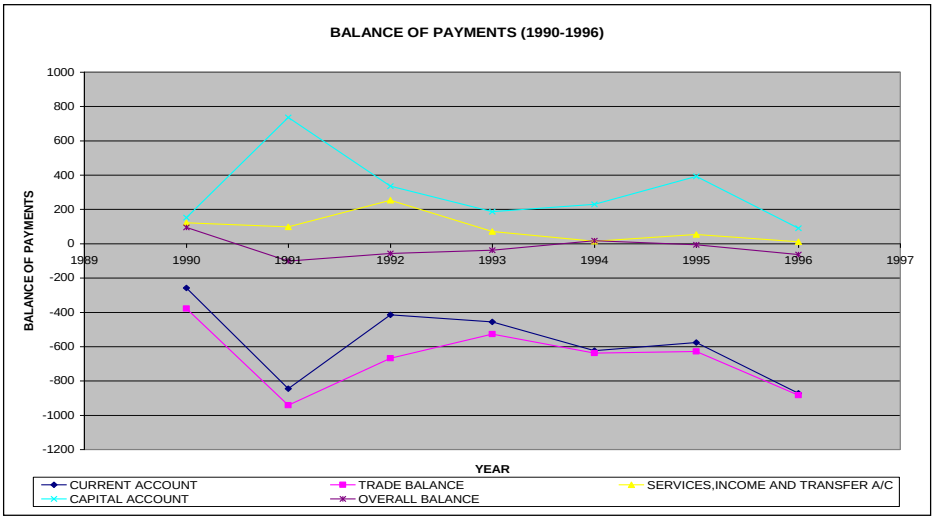
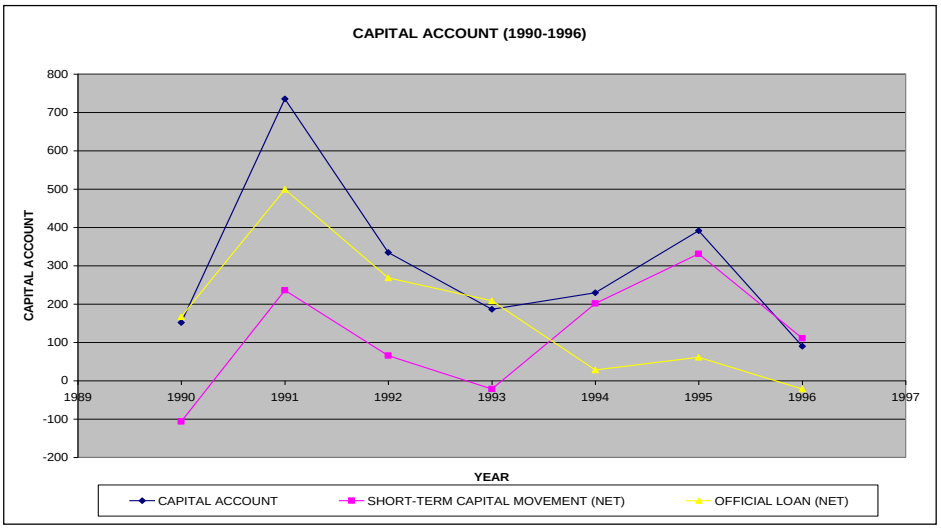


Figure (3): Sudan Capital Account 1990-1996(In million US. $)



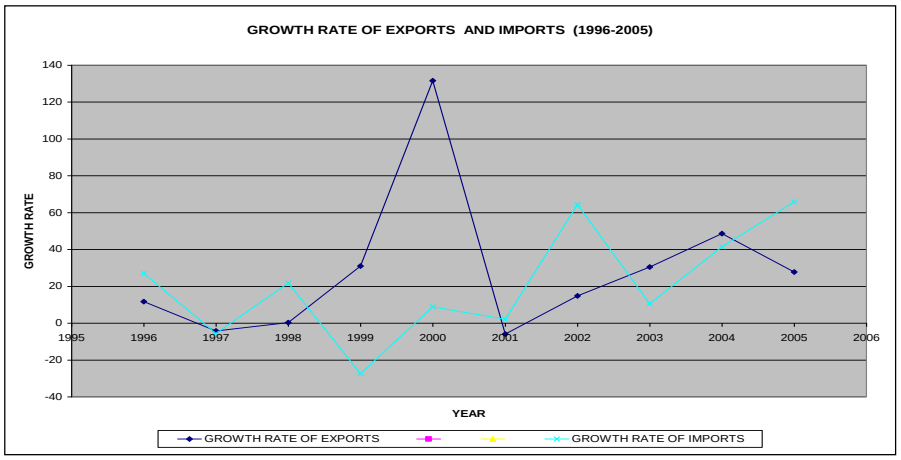
THE 1997-2017 PERIOD

Over the sub-period 1996-2005, the government further committed itself to a liberalization package in 1992. Coinciding with substantial inflow of foreign direct investment (FDI) related to the commercial exploitation of oil, the policy stance contributed to the improvement of a macroeconomic environment. Thus during 1996-2005, money supply and credit to the public and private sector grew by half their rates of the previous sub-period (money supply growed by 30.7 percent on

average). Accordingly, the inflation rate decreased from 133 percent to a single digit registering 8.5 percent toward the end of the sub-period. Real GDP showed a response to these developments, growing by 7.2 percent on the average. The Sudan's foreign trade and balance of payments showed a significant improvement in value terms.

This period witnessed a move toward a more flexible exchange rate system, starting with a series of devaluation in the context of the new liberal monetary-cum-credit policies adopted; culminated with the introduction of a managed-floating exchange rate regime during 2002-2005.

In 1996 within the framework of liberalization policies, the government continual its policy of July 1994 which tended to increase the flexibility of dealing with foreign exchange. The Joint Committee of Commercial Banks daily determined exchange rate, and Bank of Sudan thereafter quoted a weighed moving average of exchange rate to the commercial banks. In March 1997, within the framework of the unification of exchange rate, the Bank of Sudan followed a crawling pegg exchange rate system. This mechanism succeeded in narrowing the difference between parallel and free market price from 23 percent in December 1996 to 6.9 percent in December 1997. In March 1998, the Joint Committee for the Determination of Exchange Rate was abolished and the banks became free in using the buying and selling rate as determine by the market forces (supply and demand). Bank of Sudan therefore, quoted a weighed moving average of exchange rate for fourteen days to the commercial banks. The exchange rate experienced a high degree of stability, and the difference between the free and parallel market prices decreased to one percent at the end of 1998. In March 1999, after starting the export of oil, the Bank of Sudan began to build a good foreign exchange reserves and became more flexible in quoting a weighed moving average exchanger rate, where the imputation of the daily rate shortened from 14 days to 5 days starting from July 1999. In 2000, because of substantial inflow of foreign direct investment (FDI) related to the commercial exploitation of oil, the exchange rate continual its stability during 2000-2003 at the limit of 257.4 -260.4 SD per Dollar. The Sudanese Dinar was left to float under a managed-floating exchange-rate regime. This regime was adopted in May 2002, replacing the *de facto* fixed exchange rate. In an effort to enhance the flexibility of the system, the Bank of Sudan introduced a formal band of ±1.5 percent (broadened to 2 and now 3 percent) around the official rate. At the end of 2004, the government found that the SD is undervalued and began to send signals to main players in the foreign exchange market, in order to appreciate the exchange rate.



In the foreign-trade area, various measures were taken for export promotion and import curtailing and liberalization. Exports duties were reduced from 20 to 5 percent. For the cotton and gum Arabic export duties were reduced from 70 to 10 percent. Since 2000, only raw hide and skin exports were subject to a 15 percent export-duty rate intended to discourage unprocessed exports of these products.

The economic liberalization policies and the above procedures have positively activated the private sector in the field of exports. However, the export sector is facing price fluctuation in the international market as the exports competition consists mostly of primary products. During 1999 a substantial increase in the volume of Sudan's exports was registered due to the production of petroleum and petroleum products. The government continued its policy of encouraging exports and curtailing imports during 1999. In addition to elimination of exports duties and simplification of exports procedures, the government through the expansion of cotton production in rain-fed area has pursued the increase in agricultural production potential. Seven councils for the promotion of exports (of sorghum, oilseeds, livestock, karkadeh, medical plants, fruits and vegetable, and manufactured and mining exports) were established in 2000. Their role has been to suggest export prices, organize the export process and monitor the quality of exports.

Regarding credit policy, credit was directed towards the finance of exports and other productive sectors of the economy. Moreover, policies have been adapted to stimulated production in the industrial sector; these include the improvement of management, maintenance and machinery. In an effort to improve the acquiring of foreign exchange, continuous efforts have been exerted to encourage investment in the field of oil exploration. The foreign trade policy was also designed to eliminate obstacles, which tended to reduce production and modernize the livestock sector.

New policies were put in place, which allowed the importation of all other commodities with the exception of alcohol, gambling instruments, weapons and ammunition. In order to satisfy the increasing need for imports of strategic commodities such as petroleum products, commercial banks were directed by the Bank of Sudan to allocate 80 percent subsequently reduced to 50 percent, 25 percent

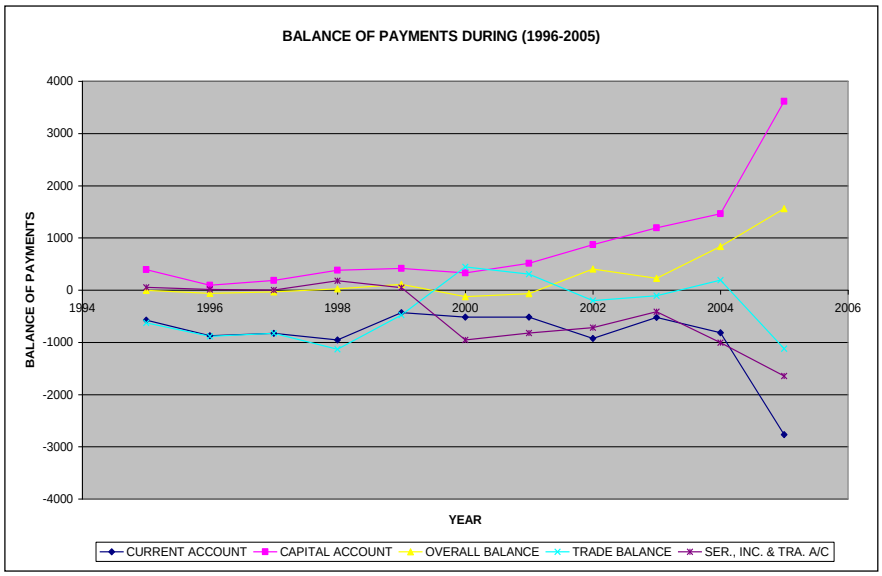
of the free market foreign exchange resources to finance such imports. As a result, the growth rate of exports (28.6 percent on the average) is more than the growth rate of imports (20.9 percent on the average) during (1996-2005) compared with the pervious periods (11.9 percent for export comparing with 12.5 percent for imports) as shown in figure (.4)

Figure (4): Growth rate of Exports and Imports during (1996-2005)

As a result of these policies and measures, the foreign trade and balance of payments have achieved a significant improvement in value terms in most of the years, albeit still in deficit.

International transaction revealed a remarkable change in the balance of payments position, from a deficit amounting to US. $ 63.7 million and US. $ 36.1 million in 1996, 1997 respectively to a surplus during 2002-2005 except for 2000 and 2001which experienced huge deficits amounting to US. $ 124.8 million and US $ 70.3 million respectively. The deficit in 1996, 1997 was mainly due to a remarkable deficit in current account by 47.5 percent in average and a decrease in the net capital inflow by 65.1 in average compared with 1995. Figure (5) below shows the balance of payments position during 1996-2005.

Figure (5): Balance of Payments (1996-2005)



The deficit in the current account was mainly attributed to the deficit in the trade balance and the decreasing in the surplus of invisible transaction (net) from US. $ 52.6 million in 1995 to US. $ 11.4 and 0.4 million in 1996, 1997 respectively. The deficit of the trade balance increased in 1996, 1997 by 36.1 percent on average compared with 1995 due to the rise in the value of imports especially oil. On the other hand, the invisible transaction decreased due to the decease in the transfer of SNWA in 1996 and increasing in repayment in 1997. The decrease in net capital inflow was mainly attributed to the decrease in short-term capital movements by

66.5 percent.

Although the current account deficit increased in 1998 as a result of increase in trade deficit by 37.3 percent (increase due to rise in value of imports), it has been covered by a surplus in the services account. The increase in invisible account was attributed to high invisible receipts from private sector transfers more than payments recorded. The net capital inflow compared with 1997 was attributed to the high increase in direct investment by 278.7 percent, while the short-term capital movements decreased by 71.5 percent.

Although the current account deficit persisted during 1999-2005, Sudan experienced a surplus in balance of payments except in 2000 and 2001. This was entirely attributable to a substantial inflow of foreign direct investment (FDI) related to the commercial exploitation of oil. The export of crude oil was the most important sources of foreign currency of the Sudan foreign trade. The following tables illustrates this result

Table (1): Oil and Other Exports as Percentage of Total Exports 1999-2005

Year	Total Export	Oil Exports	Other Exports	Oil as % of Total Exports	Other as % of Total Exports
1999	780.10	275.90	504.20	35.37	64.63
2000	1806.70	1350.76	455.94	74.76	25.24
2001	1698.70	1376.66	322.04	81.04	18.96
2002	1949.11	1510.83	438.28	77.51	22.49
2003	2542.17	2047.70	494.47	80.55	19.45
2004	3777.75	3100.46	677.29	82.07	17.93
2005	4824.28	4187.36	636.92	86.80	13.20

Source: Bank of Sudan, Annual Reports (1999-2005) and own calculation

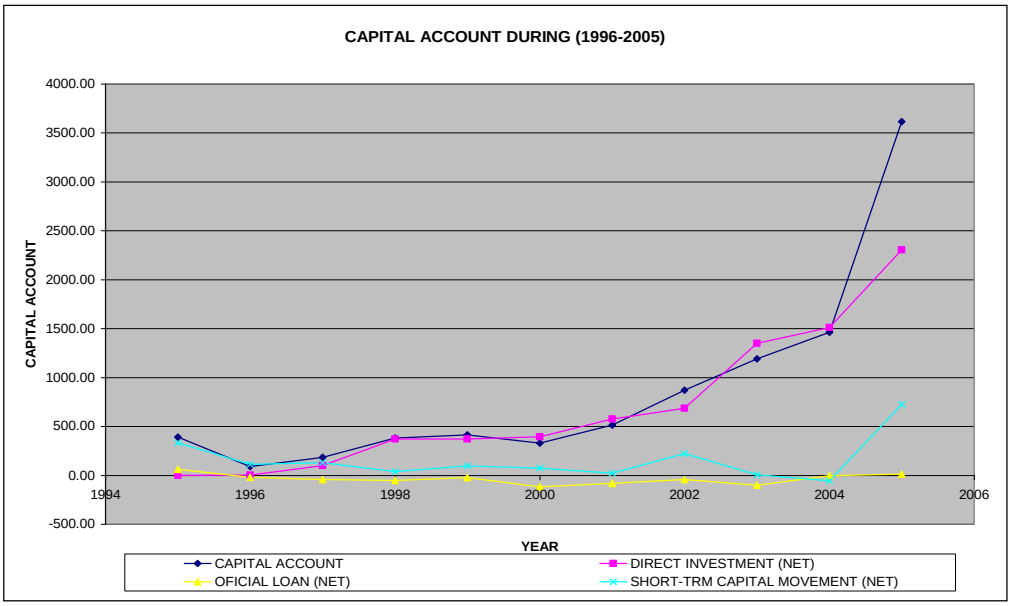
On the other hand, the main source of capital account was FDI which represent a high percent of capital inflow during the mention period, depicted both in table (2) and figure (6).

Table (2): capital inflow

Year	Capital Inflow	Official Loans (net)	Short-term Capital Movement (net)	Direct Foreign Investment	O.L as % of C.I	S.C. as % of C.I	FDI as% of C.I
1996	90.10	-21.50	110.90	0.40	-23.86	123.09	0.44
1997	182.80	-45.10	127.20	97.90	-24.67	69.58	53.56
1998	379.10	-54.20	36.30	370.70	-14.30	9.58	97.78
1999	413.20	-22.90	96.80	370.80	-5.54	23.43	89.74
2000	328.05	-119.39	72.80	392.21	-36.39	22.19	119.56
2001	514.43	-83.34	21.10	574.00	-16.20	4.10	111.58
2002	869.29	-43.02	222.20	683.35	-4.95	25.56	78.61
2003	1189.11	-100.30	5.27	1349.19	-8.43	0.44	113.46
2004	1460.93	-6.01	-58.06	1511.07	-0.41	-3.97	103.43
2005	3614.55	10.39	723.34	2304.64	0.29	20.01	63.76

Source: Bank of Sudan, Annual Reports (1996-2005) and own calculation

Figure (6): Capital Account (1996-2005)



The period 2006-2011

The design of monetary and fiscal policies during (2006-2011) aimed at achieving an acceptable rate of economic growth, reduced aggregate instability in international accounts, and low unemployment and inflation rate.

The policies formulated in the context of the national five- years Strategic Plan , state general budget for specific year and government efforts toward comprehensive agricultural revival programme and supporting the productive sector particularly non-oil export sector reducing unnecessary import. The government continued the policy of managed flexible exchange rate to maintain flexibility and stability of exchange rate reinforce the building of foreign exchange and manage the resources optimally. Thus during 2006-2011, money supply grew by 23.8 percent on average comparing with 31.5 during the last period. At the end of the sub-period, the inflation rate registering 12.5 percent. Real GDP growth decresed to 5.2 percent on average. Increasing in inflation rate caused by increasing in the government budget deficit. The fiscal deficit recorded 3.7percent of gross domestic product.

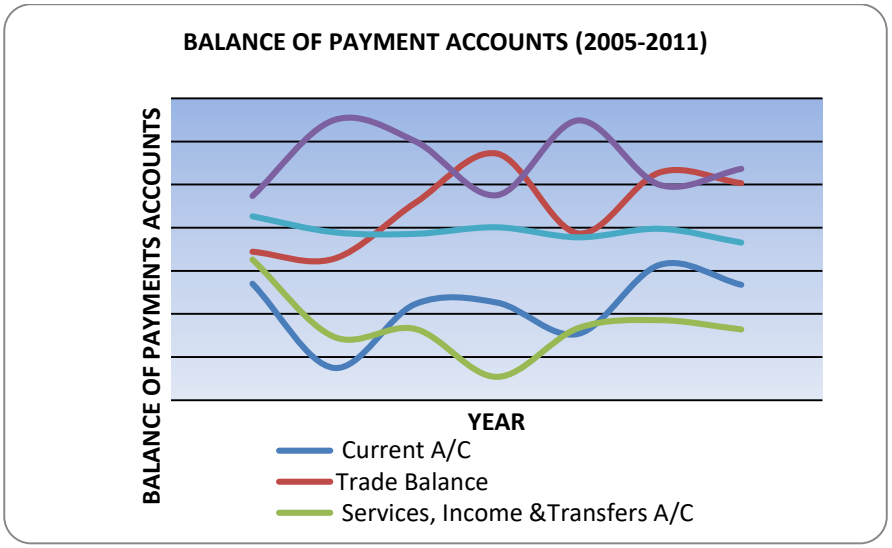
Overall balance of payments during 2006 -2011 revealed a remarkable change in the balance of payments position, from a surplus amounting US. $ 530.53 million to a deficit in the rest of the period reached a maximum value US. $ 688.27 million in 2011. This was attributed to:

1. Increase in the current account deficit from US$ 2603.45 million in 2005 to US$ 6508.25 million in 2006, by 149.9%. The deficit in current account attributed to high deficit in services and income account as a result of the increase in invisible payment by 115.48% where as the invisible receipt increase by 31.15%, despite the increase in the capital and financial account surplus from US$ 1467.97 million to US$ 4992.16 million by rate 240.07%.
2. Decrease in the capital and financial account surplus from US$ 4992.16 million in 2006 to US$ 4004.11 million in 2007, by 19.79%. Furthermore, the current account deficit decreased from US$ 6508.25 million in 2006 to US$ 3542.24 million in 2007 by 45.75%, this is attributed to the change in trade balance from a deficit of US$ 1448.13 million in 2006 to a surplus of US$ 1156.84 million in 2007. The surplus in the trade balance was due to increase in exports proceeds of petroleum by rate greater than increase in imports.
3. The swing of the trade balance from a surplus of USD 3441.14 million, in 2008, to a deficit of USD 270.90 million, in 2009, by a rate of 92.13% and also to a drop in the services, income and transfers account by 32.7% whereas the capital and financial account went up by 230.9%.
4. Considerable switch in current account from a deficit of US$ 4926.55 million in 2009 to a surplus of US$ 1725.36 million in 2010 by 65% due to change in the trade balance from a deficit US$ 270.90 million in 2009 to a surplus of US$ 2564.88 million in 2010 by 846.8 % in spite decline in the flows in financial and capital account rate 60%.

The only surplus in balance of payments account recording during this period is US$ 21.1 million in 2008. This surplus was attributed to increase in the balance of trade

from US$ 1156.84 million in 2007 to US$ 3441.14 million in 2008 by 197.5% as a result of the increase in the exports especially oil by rate 31.8% greater than the increase in the imports 6.6% , despite the decline in the capital and financial account from US$ 4004.11 million in 2007 to US$ 1504.83 million in 2008 by 62% . The decreased in net capital and financial account was attributed to decrease in financial account by 67%. Figure (7) below shows the balance of payments position during 2005-2011.

Figure (7): The balance of payments position during (2005-2011).



The period 2012-2017

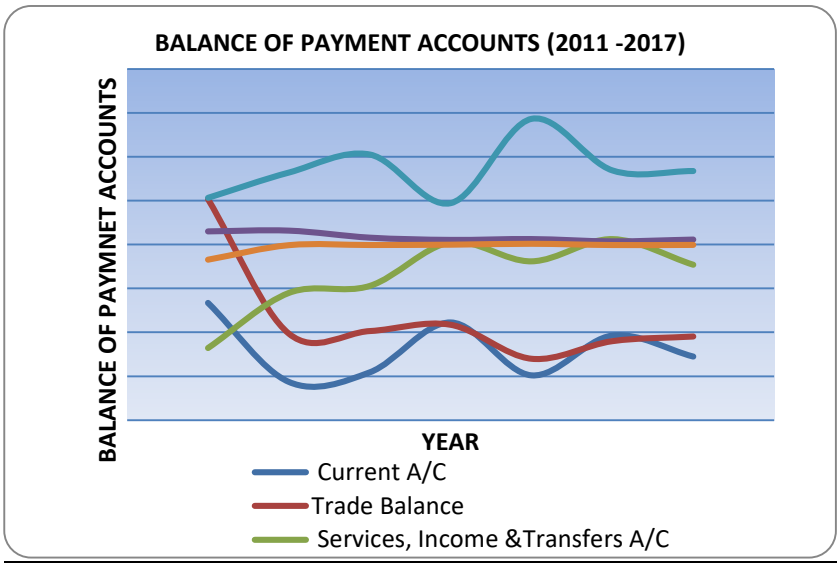
The overall position of the balance of payments during 2012 -2017 witness a high decrease in a deficit comparing with US $ -688.27 million in 2011. The deficit recorded high value US $ 24.68 million in 2012 and low value US $ 3.32 million in 2014. This was due to:

1. Increase in the net capital and financial account from US $ 2135.20 million in 2011 to US $ 3286.61 million in 2012 by 54 percent and increase in the exports of gold from US $ 1414.68 million in 2011 to US $ 2158 million in 2012 by 50 percent , despite the increase in the current account deficit in 2012 by 136 percent comparing with 2011. The deficit in current account was attributed to the deficit in trade balance as a result of a high decrease in petroleum exports from US $ 7899.19 million in 2011 to US $ 954.99 million by 88 percent after the successor of southern Sudan.
2. Decrease in current account deficit from US $ 5822.07 million in 2013 to US $ 3545.47 million in 2014 by 39 percent, as a result of decline in the deficit in the trade balance and the services and income transfers account.

3. The deficit in 2016, 2017 was attributed to increase in the current account deficit comparing with 2014 as a result of decreased in petroleum exports (the share of foreign companies working in petroleum field). However, the increase in the gold exports by 43.8 percent, 45.6 percent in 2016, 2017 respectively alleviated the overall deficit in the balance of payments.

The only surplus in balance of payments account recording during this period is US$ 38.43 million in 2015. This surplus was attributed to increase in the financial account from US$ 1893.62 million in 2014 to US$ 5731.53 million in 2015 by 201.6% as a result of the increase in the net other investment excluding direct and portfolio investment by rate 530 % . Figure (8) below shows the balance of payments position during 2005-2011.

Figure (8): The balance of payments position during (2006-2017).



Although the current account deficit persisted during 2006 -2107, Sudan experienced a surplus in balance of payments in 2008, 2015. This was entirely attributable to a substantial inflow of direct investment related to the commercial exploitation of oil and exports of gold.The persistent deficit in remain period was attributed to the high value of import greater than export. In the other word, the most positive increasing growth rate of imports and the most negativity decreasing growth rate of exports.

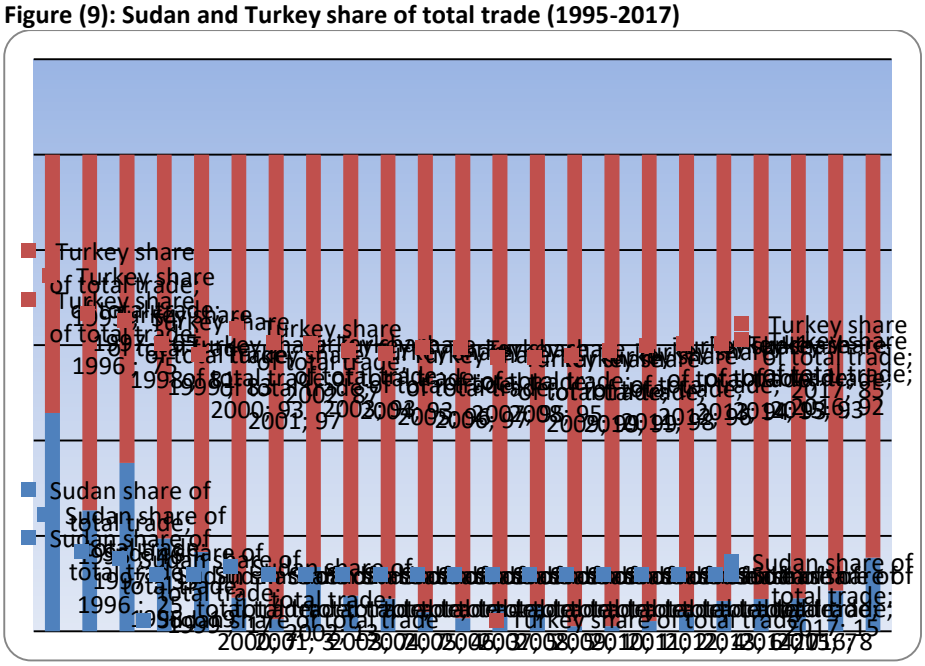
The Performance and Structure of Trade between Sudan and Turkey:

The Sudanese-Turkish relations have their roots in the history of the two nations since the days of the Ottoman Empire.

The volume of Turkish investments in Sudan amounted to 2 billion dollars from 2000 to 2017. It further indicates that there are 288 Turkish investment projects in Sudan. The Sudanese and Turkish Presidents on September 30, 2017 signed 12 cooperation agreements worth $650 million in total and have agreed to raise trade exchange between the two countries to $1 billion within one year and they are planning to increase bilateral trade up to $10 billion. Turkey will rebuild a ruined Ottoman port city at Suakin on Sudan's Red Sea coast and construct a naval dock to maintain civilian and military vessels.

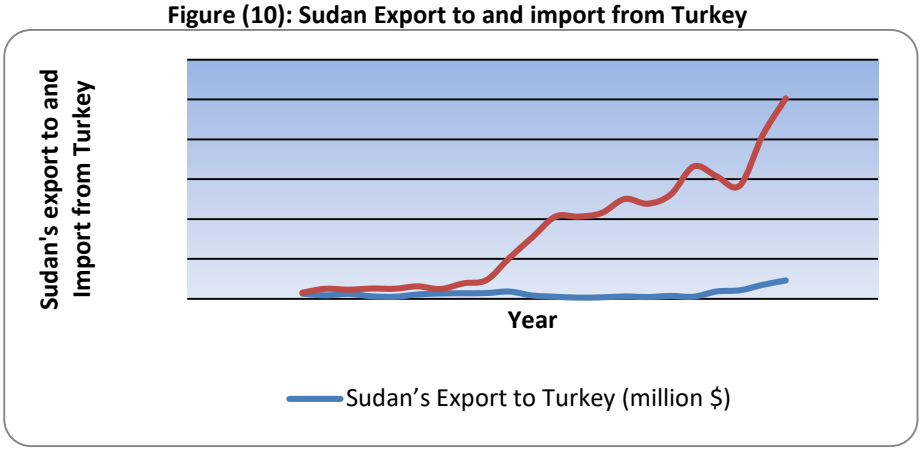
In terms of trade share, the total trade value between Sudan and Turkey reached US $548.93 million in 2016. The Sudan share was decresed from 45percent of total trade value in 1995 to one percent of total trade value in 2010. The share of total trade returned back to increase until reached 15 percent in 2017 as appear in the following figure.

Figure (9): Sudan and Turkey share of total trade (1995-2017)



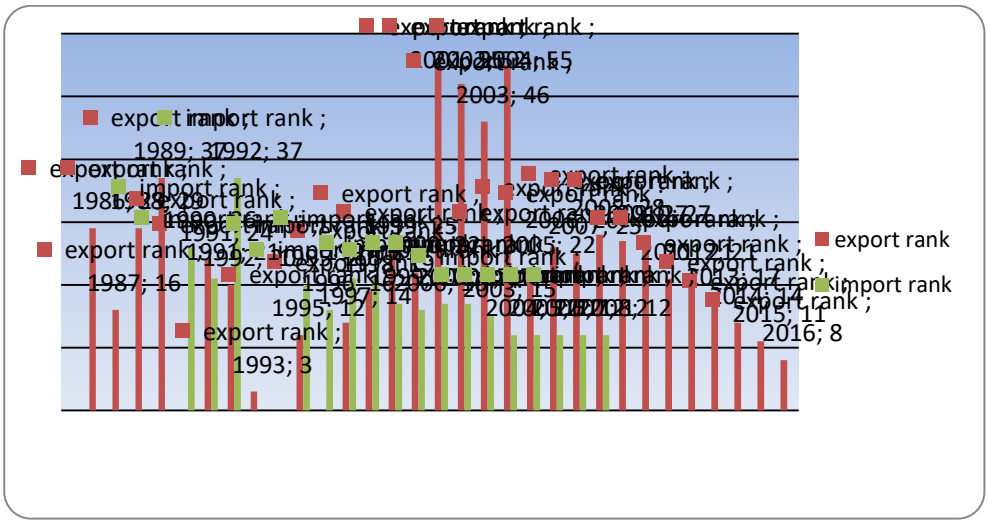
Sudan's bilateral trade relations with Turkey have not grown steadily during the last 23 years even at the time of Sudan stability period (1998-2011). In their bilateral trade relations, Turkey's export to Sudan during the period 1995-2004 ranged from 2 times in 1997 to 6 times larger than Sudan's exports to Turkey in the same period. During 2005-2012, the value of Turkey's export to Sudan was steadily increased to reach 74 times larger than Sudan's exports to Turkey as the Sudan depending on the oil exports and neglected the agricultural exports which was represent the majority of Turkish import from Sudan. In each year, there was an unbalanced trade structure between Sudan and Turkey in a favor of Turkey as appear in the following figure.

Figure (10): Sudan Export to and import from Turkey



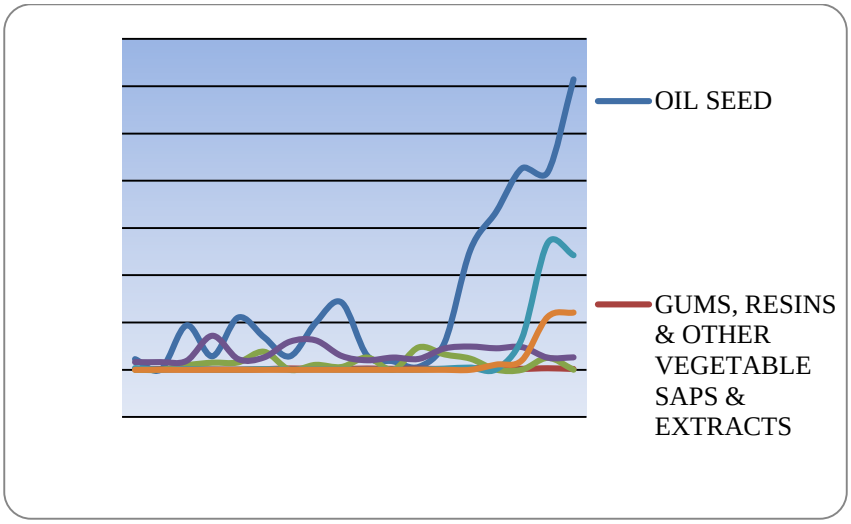
In analyzing trade relations, the graph below shows that Turkey was not stayed in the top 10 trade partners of Sudan's export to and import from Turkey during 1985-2016 except in 1993 and 2016 with 9 and one percent of total Sudan's exports respectively**.**

Figure (11): Trade Partnership Ranking with Turkey (1990-2016)

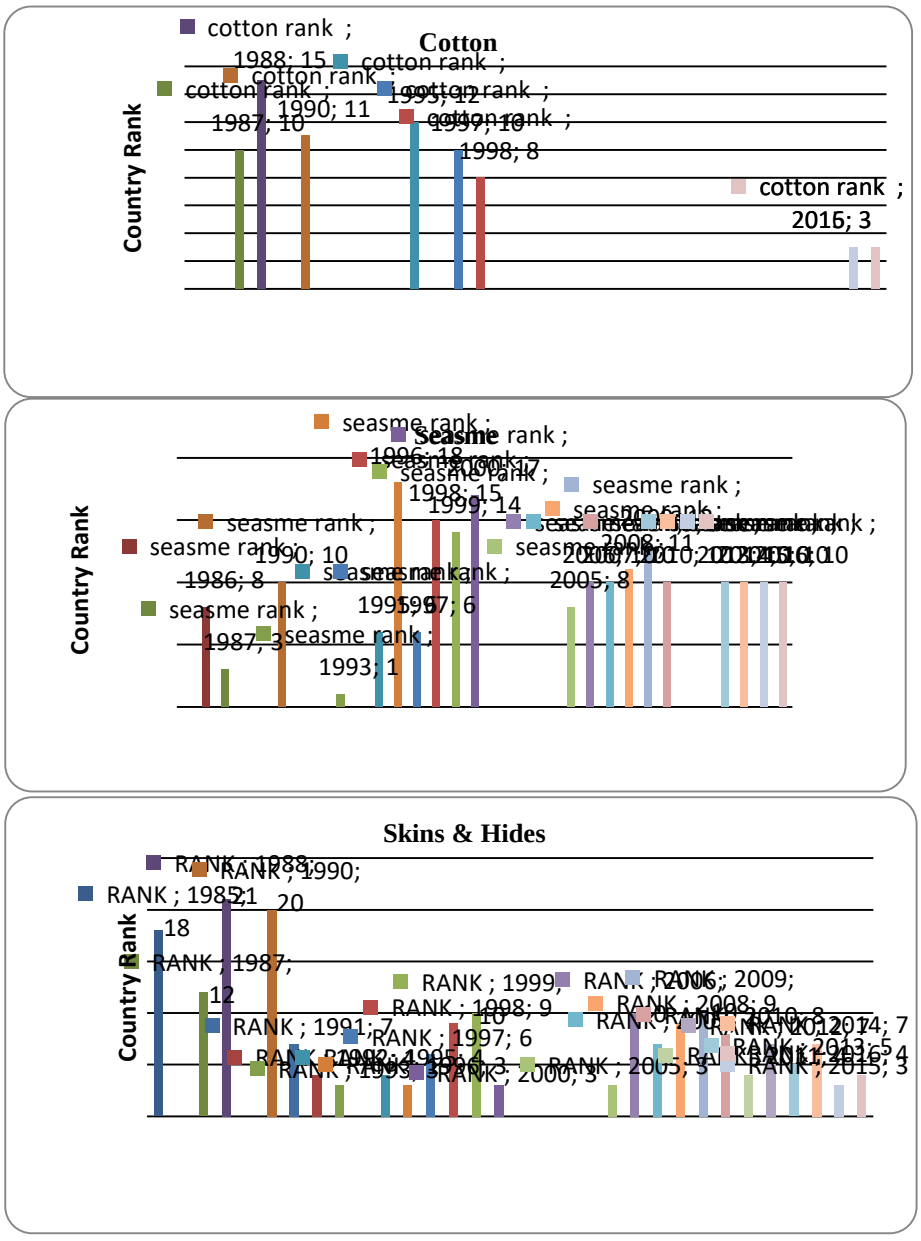


Turkey jumped from 37 places in 1987 to third in 1993 and from 55 places to 8 places in 2016 as a result of increased in the exports of oil seeds particularly white sesame, raw hides and skins, cotton, and precious stones and metals (e.g gold) since 2011 as appear in the following figure.

Figure (12): Main Sudan's Exports goods to Turkey (2000-2017)

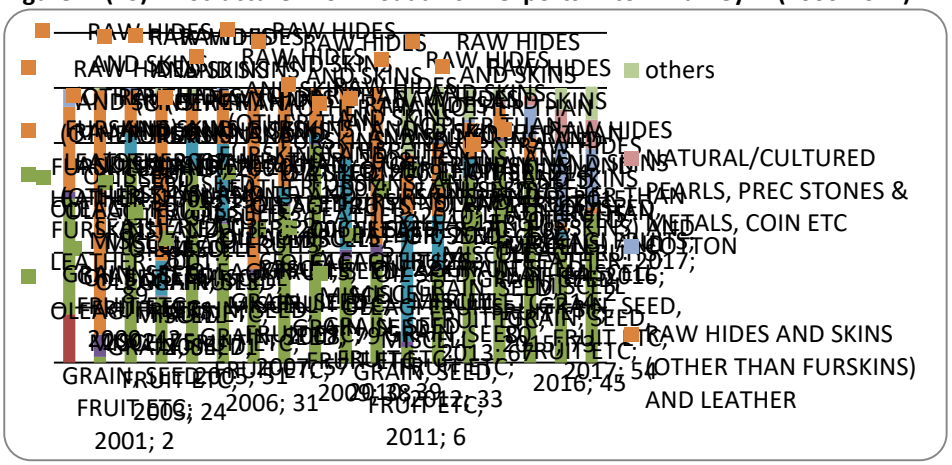


Turkey mostly was on the top 10 trade partner in regard to oil seeds especially white sesame with percentage ranged between one to 7 percent of total sesame export in the most period (1985-2017), reached its maximum in 1987 and 1993with 13 and 20 percent of total exports respectively. For hides and skin, Turkey regarded as a main partner to Sudan with percentage ranged between one to 9 percent of total hide and skin export reached its maximum in 1992 and 1993with 11 and 10 percent of total hide and skin exports respectively. In 2015, Turkey exported 16 percent of total Sudan's cotton exports after a long period of time.



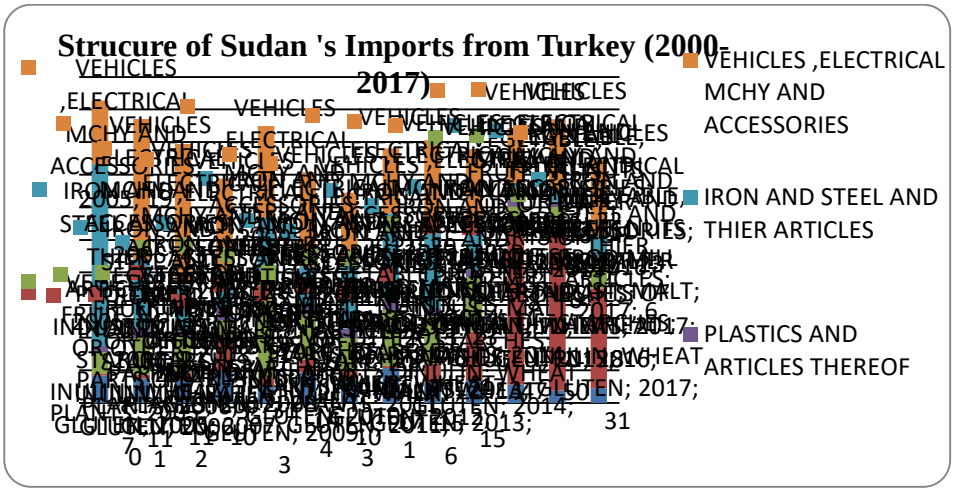
Regarding the structure of trade between Sudan and Turkey, the high agricultural sectoral shares in Sudan's export indicate that most of goods exported to Turkey were raw material and low value added goods with greater than 90 percent of total export as appear in the following figure.

Figure (13): Structure of Sudan's exports to Turkey (2000-2017)



Sudan imports from Turkey mainly based on final raw material goods and capital-intensive goods. During 2005-2017, imports of capital-intensive goods (vehicles, electrical machine, iron and steel and their articles) remarkably decreased from 84 percent of total import in 2005 to 34 percent in 2017 in favored of final raw material goods (plastics and articles thereof, vegetable, fruit, dairy products, wheat and wheat flour). Final raw material goods was continuity increased from 9 percent in 2005 to 58 percent in 2016 of total imports, later facing a fall to 41% in 2017 as explain in the following figure.

Figure (14): Structure of Sudan's imports from Turkey (2000-2017)



THE MODEL

Following Mohsin Khan (1972), the model specified is a six-equations containing three behavioral relationships-for import, exports, and aggregate expenditure, and three identities- for nominal income, the balance of payments (change in net foreign

asset or foreign reserves), and the money supply. The demand for aggregate nominal imports in time-period (t) is generally specified to be a positive function of domestic demand for all goods including imports, namely to aggregate expenditure. In order to put quantitative restrictions and controls on imports the mot suitable proxy for Sudan would seem to be the level of foreign reserves, and this is used in the formulation.

Import demand is thus specified as a linear function of the level of foreign reserves and aggregate expenditure at time period (t):

$$M^d(t) = a_\circ + a_1 NFA(t) + a_2 AE(t) + \mu(t)$$

_____ (1)

Where, M^d is demand for nominal imports, NFA is the level of net foreign assets, and AE is aggregate nominal expenditure; μ is a random error term with "white noise" properties. White noise in continuous-time is equivalent to saying that the errors are independent .The expected pattern of signs is as follows:

$$a_1 > 0; \qquad a_2 > 0$$

As the Sudanese exporters are price takers in the world market, the volume of exports determined by the capacity of production. An increase in the capacity to produce in the export sector should lead to an increase in exports. If income is considered a suitable indicator of capacity to produce, exports can be specified as a positive function of domestic income. Exports are specified as a function current income:

$$X(t) = b_\circ + b_1 Y(t) + v(t) _____ (2)$$

where X is the nominal value of exports and Y (t) is current nominal income in time period t; v is a random error term.

The parameter b_1 is expected to be positive.

The equation for expenditure can be specified as follows:

$$AE^d(t) = c_\circ + c_1 Mo(t) + c_2 Y(t) + \omega(t)$$

_____ (3)

where AE^d is desired aggregate nominal expenditure, Mo is the stock of money representing the stock of liquid assets, and Y is the nominal income; ω is the random error term, and c_1 and c_2 are parameters having the following pattern of signs:

$$c_1 > 0; \qquad c_2 > 0$$

The cash balances variables, Mo is defined as broad money, comprising currency, demand deposits, and time and saving deposits. The expenditure variable, AE, includes government expenditure, so that an implicit assumption is that the fiscal authorities are constrained in their deficit financing by the monetary authorities.

Nominal domestic income is equal to nominal aggregate domestic expenditure plus nominal exports minus nominal imports:

$$Y(t) = AE(t) + X(t) - M(t) \quad \text{(4)}$$

This identity must hold, ex post.

The balance of payments in nominal terms is equal to the trade balance (export minus imports) plus all other items in the balance of payments account.Therefore, the identity can be written as:

$$B(t) \equiv DNFA(t) = X(t) - M(t) + DK(t) \quad \text{(5)}$$

Where $DK(t)$ represents the non-trade variable that contains services, short-term and long-term capital flow (including official), and all types of foreign aid receipts or repayments.

The stock of money in an economy is equal to the stock of net foreign assets and domestic credit of the consolidated banking system:

$$Mo(t) = NFA(t) + C(t) \quad \text{(6)}$$

Where C is the stock of domestic credit. This concept of money, as will be recalled, is the broad one, including time and saving deposits.

C is treated in this model as the monetary policy instrument.

Combining equation (1), (2), and (3) and identities (4), (5), and (6), the basic model is specified in a linear form.

$$M^d(t) = a_\circ + a_1 NFA(t) + a_2 AE(t) + \mu(t)$$

$$X(t) = b_\circ + b_1 Y^*(t) + \nu(t)$$

$$AE^d(t) = c_\circ + c_1 Mo(t) + c_2 Y(t) + \omega(t)$$

$$Y(t) = AE(t) + X(t) - M(t)$$

$$B(t) \equiv DNFA(t) = X(t) - M(t) + DK(t)$$

$$Mo(t) = NFA(t) + C(t)$$

To captures the effects of all factors influencing the trade balance, we are going to use the extension model presented by Zakir S. Khan & Ismail Hossain (2010). The standar model specified as

$$TB_{ij} = TB_{ij}(RGDP_{ji}, RGDPPER_{ji}, REER_{ji})$$

Where

$$RGDP_{ji} = {GDP_j}/{GDP_i} \qquad RGDPPER_{ji} = {Y_j}/{Y_i}$$

The real exchange rate (*REERji*) captures the effect of both exchange rate (*ERji*)

and price level movements (*Pi, Pj*) in paired countries. *REERji* denotes the relative prices, the price of one country's exports relative to foreign prices of related goods expressed in a common currency. The overall inflation or rise in the price level raises the real effective exchange rate and so affects the trade balance. Therefore the three variables *ERji , Pi, Pj* of can be replaced by a single variable *REERji.* The *monetary approach* asserts that exchange rate changes have only temporary effects. Hence, there should be no long-run equilibrium relationship between the trade balance and exchange rates depending on the demand and supply elasticities.

In the model, the trade balance of a country is denoted by the ratio of exports to imports (*Xij/Mij*). The GDP ratio of the trading pair (*GDPj /GDPi*) shows the relative production capacity of partner country (country-*j*) compared to home country. This also measures the relative size of a country compared to her trading partner.

According to gravity model pioneered by Tinbergen (1962), Pöyhönen (1963) and Linneman (1966), the volume of trade (exports plus imports) between pairs of countries is a function of their per capita income among other variables. The ratio of per capita income $RGDPPER_{ji} = {Y_j}/{Y_i}$ is a key determinant of import demand

since it represents the relative absorption capacity of trading country pairs. This variable capture the relative size of the country in terms of income, population and per capita income differences.

Taking logarithms, the estimating equation of trade balance becomes:

$$ln(TB_{ij})_t = \beta_\circ + \beta_1 ln(RGDP_{ji})_t + \beta_2 ln(RGDPPER_{ji})_t + \beta_3 ln(REER_{ji})_t + \mu_{it}$$

For signs of the estimators, it is expected that the effects of real exchange rate (*REERji*) on trade balance is negative. Hence, the trade balance (*TBij*) improves with increasing export competitiveness (elasticity approach).

The higher relative GDP (*RGDPji*) implies that country-*j* (partner country) produces more goods compared with country-*i* (home country) and partner country comparatively has more capacity to meet her domestic demand as well as has more exporting capacity. This implies that the partner country-*j* will export more to and import less from country-*i* and therefore, will have negative impact on the bilateral trade balance of small home country-*i.* That is, $\beta 1$ is expected to be negative. In other words, an increase in GDP of partner country-*j* relative to GDP of home country-*i* (*RGDPji = GDPj/GDPi*) will see a deterioration in the trade balance of home country.

If country-*j* (partner country) demands more of her domestic goods due to higher relative per capita GDP, in other words a higher per capita income differential (absorption effect), $\beta 2$ would be negative. On the contrary, if she demands more of country-*i*'s goods due to this income (absorption) rise, the sign of $\beta 2$ will be positive. The different absorption effects also depend on the type of goods demanded by country-*i*'s export partners for a rise in their per capita income.

In the case of Sudan and Turkey, It could be said that continuous growth in economic has become the major component of the bilateral relations beside the monetary policy variable.

ECONOMETRICS PROCEDURE:

The methodology employed in this study is cointegrated VAR to account for problems of nonstationarity and endogeneity in order to estimate relevant coefficients and parameters that describe short and long-run interaction of monetary and real variables on sudan balance of payments and trade balance between Sudan and Turkey. The time series data covering the period (1970-2017) on the variables were obtained from the IMF, International Financial Statistical reports (IMF-IFS), world Bank, Ministry of Finance and National Economy's, Economic Survy, Annual Reports issued by the Central Bank of Sudan, and the Central Statistical Bureau.

UNIT ROOT TEST:

The stationarity tests on this study are based on Dicky-Fuller test (Dicky and Fuller, 1979, 1981). DF test used to test the null hypothesis that series contain a unit root (i.e. it is nonstationary) against the alternative hypothesis of stationary. The DF test assumes data generating process of autoregressive AR (1) of order one and residual are white noise

$$y_t = \delta_\circ + \delta_1 t + \mu_t$$

$$\mu_t = \alpha\mu_{t-1} + \varepsilon_t$$

We need to test the null hypothesis that $H_\circ : \alpha = 1$

If data generating process was $AR(P)$, where $P \rangle 1$, the error term will be autocorrelated due to misspecification of dynamic structure of variable in concern. In this case DF test be invalid, and lagged differences of dependent variable should be added or augmented to test models in order to mitigate autocorrelation problem in disturbance term. This is basically incorporated in Augmented Dicky-Fuller test (ADF).

$$\Delta y_t = \mu + \gamma T + By_{t-1} + \sum_{i=1}^{k} \lambda_i \Delta y_{t-i} + \varepsilon_t _____ \text{(A)}$$

Where y_t is the variable in question, T is the time trend, and ε_t is a random variable assumed to be white noise. We employ Akaike Information Criterion (AIC) and (LR) Criterion to determine the lag length k in the above equation. The two criteria produce the same lag length for all variables. We estimate the ADF t-statistic $\hat{B} / s.e\hat{B}$ in order to test that $H_\circ : \beta = 0$ (nonstationarity) against $H_\circ : \beta \langle 0$ (stationarity) (β in absolute value). The joint hypothesis $\beta = \gamma = 0$ is also treated using F -test. Accepting of $\beta = 0$ and rejection of $\beta = \gamma = 0$ implies that series is nonstationary with a significant trend. Significance of the trend variables may also be tested using individual t-statistic. This test would yield four categories of variables: nonstationary with a significant trend, nonstationary with insignificant trend, stationary with a significant trend, stationary with insignificant trend. Equation (A) is applied to variables in two models, (LIM, LEXP, LNDC, LNFA, LAE, LGDP, LREER, LRGDP, and, LRGDPPER) [(1)] defined above.

Unit roots test results where ADF t-statistic $\hat{B} / s.e\hat{B}$, lag length k, t-statistic for trend variable and constant is reported. The result indicates that all variables in level

and log are nonstationary with insignificant trend. Using ADF tests for change in variables indicates that all variables are integrated of order two $(I(2))$. This means that they need to differenced one or two to attain stationarity.

Given the evidence of a single unit root in the variables under study for two models, we use cointegration analysis to investigate the long run relationship among the variables using Johansen and Juselius (1990) procedure.

The procedure is based on a maximum likelihood estimation of error correction model (ECM):

$$\Delta x_t = \mu + \Gamma_1 \Delta x_{t-1} + \Gamma_2 \Delta x_{t-2} + \cdots\cdots + \Gamma_{k-1} \Delta x_{t-1+k} + \pi x_{t-1} + \varepsilon_t$$

Where x_t is an (n $\times$ 1) vector of I (1) variables, μ an n-dimensional vector of parameters, $\Gamma_1 \cdots, \Gamma_{k-1}$, π are (n $\times$ n) matrix of parameters and ε_t is an (n $\times$ 1) vector of white noise errors. The matrix π contains long run information in the system.

If x_t is I (1), then Δx_t is I (0). If some linear combinations of x_t are stationary, that is, there are some cointegrating relationships among the variables in x_t, then the matrix π should have a rank $r > n$. Also this matrix can be written as $\pi = \alpha\beta'$. Where the columns of α are known as the loading factors since the load the cointegrating vectors in to various equations of the system and the rows β' are the cointegrating vectors. The Johansen and Juselius procedure employs two test statistics for testing the number of cointegrating vectors: the trace test and the maximum eignvalue. The null hypothesis of the trace statistic is that there are *r* of fewer cointegrating vectors, where *r* = 0, 1, 2, 3, 4. Here the null hypothesis of $r \leq 0$ is testing against the general hypothesis of $r \leq 1, r \leq 2$ and so on. The maximum eignvalue tests the null *r* = 0 against the specific hypothesis of *r*= 1, *r* = 2 and so on. Johansen and Juselius (1990) recommend the use of both tests because the power of the trace test is lower than the maximum eignvalue test.

ESTIMATES OF COINTEGRATING VECTOR:

To test the number of cointegrating vectors *r*, the Johansen (1998) trace tests are applied. The system composes of six variables (LIM, LEXP, LNDC, LFR, LAE, LM2, and LGDP) which construct six estimable equations whose variable are

I (1). The lag length is set to two. Cointegrating test statistics for the six variables, VAR (3) indicate that three cointegrating vector exists. For bilateral trade equation the order of the VAR or the lag length is set to one, VAR (1) .Cointegrating test

statistics for the four variables, VAR (1) indicate that one cointegrating vector exists .

The estimated of unrestricted vector autoregration (VAR) of Sudan balance of payment model is: (2)

LNIM = - 0.398 LNAE (-1) + 1.3695 LNAE (-2) - 0.022 LNFR (-1) – 0.0323 LNFR (-2)

(0.38714) (0.39424) (0.04613) (0.04558)

[3.47382] [-0.47776] [-0.70849] [-1.02858]

LNEX = 2.202LNGDP (-1) + 3.073LNGDP (-2)

(0.52528) (0.54118)

[-4.19273] [5.67799]

LNAE = 1.694LNGDP (-1) – 0.715LNGDP (-2) + 0.435 LNM2 (-1) – 0.408 LNM2 (- 2)

(0.13513) (0.13632) (0.16558) (0.15403)

[12.5338] [-5.24582] [2.62694] [-2.64854]

The estimated of unrestricted vector autoregration (VAR) coefficient for the short-run effect of the variable in the question have the expected sign as Mohsin Khan predicted and sensible magnitude on the basic of monetary approach to the balance of payments theory.

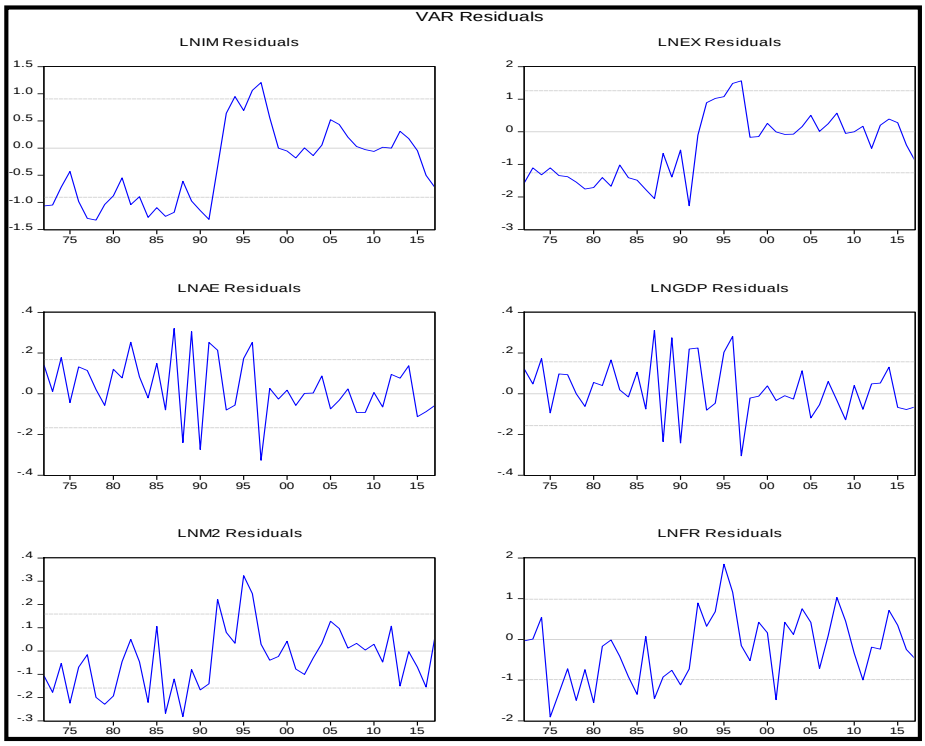
In the import equation, all estimated coefficient have the expected signs except foreign reserve. The estimated coefficient of aggregate expenditure is significant at 5and 1 percent level. At the time that the foreign reserves have negative effect on the imports, the estimated coefficient imposes margin constraint on the change in imports. Aggregate nominal expenditure has a positve effect on imports as expected in the theory and imposes a large constraint on the change in imports.

Current nominal income has a positive effect on the change in the exports as expected and estimated coefficient is significant. Nominal income appears to impose a large constraint on the change in the exports.

In the aggregate expenditure equation, the estimated coefficients of the money stock and nominal income have the correct positive sign and the coefficients of current income and money stock are significant at 5 and 1 percent respectivelly .

The estimated of unrestricted vector auotregration (VAR) for the short-run show that the model appears to fit Sudan data fairly well. The only estimated coefficients which turning out to be insignificant are related to foreign reserves. This means that the

deficit in balance of payments is caused by the increasing or decreasing in the monetary variables. The following VAR residual figure indicates that the fitted and actual equations are coincide and the model can be used for expectation.



The estimated of unrestricted vector autoregration (VAR) for bilateral trade model is: (3)

$$lnTB_t = \alpha + \sum_{i=1}^{k} \beta_i \, lnRGDP_{i-1} + \sum_{j=1}^{k} \gamma_j \, lnRGDPPER_{t-j} + \sum_{m=1}^{k} \emptyset_m \, lnREER_{t-m} + \sum_{n=1}^{k} \delta_n \, lnTB_{t-n} + \mu_{it}$$

LNTB = 0.310374 LNTB (-1) + 0.166327 LNTB (-2) - 5.757867LNRGDPPER (-1) –

(0.24924)	(0.18488)	(4.19448)
[1.24528]	[0.89965]	[-1.37273]

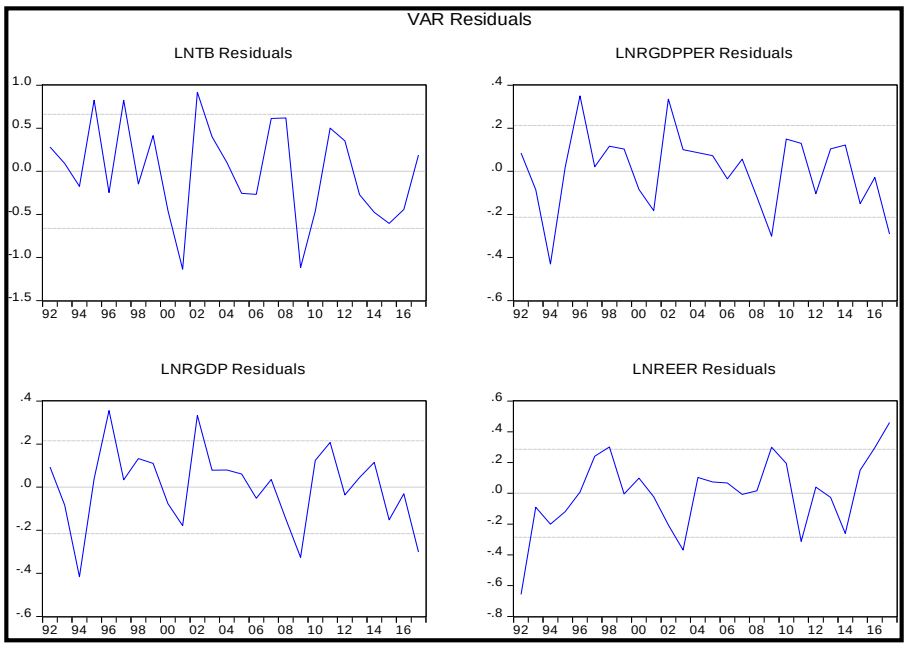
0.733569LNRGDPPER (-2) + 4.672238 LNRGDP (-1) + 1.003127 LNRGDP (-2) –

(4.85330)	(4.15716)	(4.58186)
[-0.15115]	[1.12390]	[0.21893]

0.586166 LNREER(-1) - 0.121347 LNREER(-2)

(0.40958)	(0.47040)
[-1.43115]	[-0.25797]

The estimated coefficient of unrestricted cointegrating vector (VAR) equation have the expected sign as Zakir S. Khan & Ismail Hossain (2010) predicted and sensible magnitude following the basic of elasticity, absorption, and monetary approaches.
All estimated coefficient have the expected signs on the lag and all of them is significant at 5 percent level. The ratio of gross domestic product between Sudan and Turkey has appositive effect on trade ratio as expected in the model and theory. The estimated coefficient is significant at 1 percent level and imposes a large constraint on the change in trade ratio. The increase in the ration of gross domestic product between Sudan and Turkey will lead to increase in the deterioration of trade balance. The ratio of gross domestic product per capita has anegative and significant effect on trade balance. This is because the Turkish demand more of her domestic good. Finally, the real effect exchange rate has expected negative and significant coefficient but in low value and its impact depending on the exports and imports elasticity. From elasticity prospective, the coefficient is the elasticity of trade balance to change in real effective of exchange rate and is inelastic.
The estimated of unrestricted cointegrating vector show that the model appears to fit Sudan data fairly well. This means that the deficit in trade balance between Sudan and Turkey is caused by the increasing or decreasing in the ratio of gross domestic product between Sudan and Turkey more than the depreciation in the real effect exchange rate because that the Sudan exports raw material with elastic demand. The following VAR residual figure indicates that the fitted and actual equations are coincide and the model can be used for expectation.



The estimated of restricted long-run cointegrating equation (ECM) for bilateral trade model is

LNTB = - 4.6069 - 8.6628LNRGDPPER_1 + 6.9415LNRGDP_1 -1.7598LNREER_1

(0.69969) (0.86325)
(0.24370)

[-12.3810] [8.04113]
[-7.22107]

The restricted cointegrated vector confirms the result of unrestricted vector in additional to that all the t coefficients are significant at 1 percent. These results show that the model appears to fit Sudan data fairly well.

Short-run model (4)

$$\Delta lnTB_t = \alpha + \sum_{i=1}^{k} \beta_i \, \Delta lnRGDP_{i-1} + \sum_{j=1}^{k} \gamma_j \, ln\Delta RGDPPER_{t-j} + \sum_{m=1}^{k} \emptyset_m \, \Delta lnREER_{t-m} + \sum_{n=1}^{k} \delta_n \, \Delta lnTB_{t-n} - \lambda EC_t$$

DLNTB = 0.0193+ 0.0976 DLNTB (-1) - 0.00655DLNTB (-2) +

(0.14048) (0.28879) (0.21111)
[0.13753] [0.33808] [-0.03079]

3.37695DLNRGDPPER (-1) + 5.4229DLNRGDPPER (-2) - 2.6673DLNRGDP (-1)

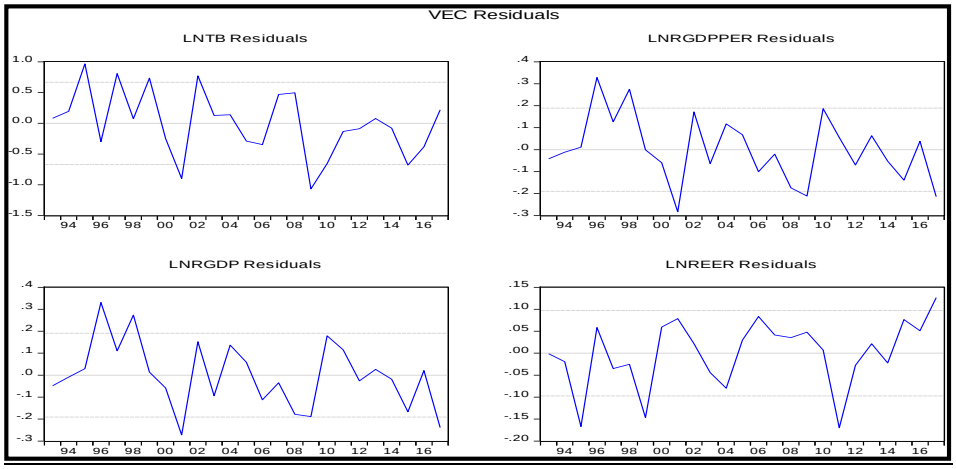
(5.88596) (5.42165)
[0.57373] [1.00023]
(5.42223)
[-0.49191]

4.9591DLNRGDP (-2) + 0.5683DLNREER (-1) + 0.3327DLNREER (-2) - 0.9566

(5.05715) (0.59557) (0.47959)
[-0.98060] [0.95427] [0.69368]
(0.35898)
[-2.66485]

This estimation is based on the first differences, one lagged. The error-correction term (adjustment term) is statistically significant at the 1 percent and has the expected negative sign. The coefficient gives a measure of the average at which ratio of gross domestic product, ratio of gross domestic product per capita, and real effective exchange rate adjust to change in equilibrium conditions. The absolute value of the error-correction term indicates that previous year's errors (adeviation from a long –run equilibrium) are corrected for within the current year after the change in the regressors variable under consideration at convergence speed of 95 percent.

The coefficients of regressors are insignificant in short-run. These coefficients show how the speed of adjustment may differ depending on the source of the shock. In the ECM, the ratio of gross domestic product percapita between Sudan and Turkey effect on the changes in trade balance is larger than all coefficients following by the effect ratio of gross domestic product and finally the effects of real effective exchange rate. The following VEc residual figure indicates that the fitted and actual equations are coincide and the model can be used for expectation.



CONCLUSION:

To reduce balance of payments and bilateral trade deficits, the International Monetary fund asks the countries to control domestic credit creation and reduction budget deficits. The best way to assess this recommendation is to test the monetary approach to balance of payments. In our study, we tested this approach by using reserves flow equation (Mohsin Khan Model) and extension model for bilateral trade between Sudan and Turkey.

We estimate this model by cointegration and error-correction modelling using annual data over period 1970 to 2017 and 1990-2017 for bilateral trade between Sudan and Turkey. The main empirical results are summarized as:

1. The unit root test (ADF) is unable to reject the null hypothesis of a single unit root in all variables of two models: nominal gross domestic product, foreign reserves, money supply (M2), net domestic credit, aggregate expenditure, imports, exports, ratio of gross domestic product between Sudan and Turkey, ratio of gross nominal income per capita, real effective exchange rate.
2. Cointegration analysis indicates that all variables are cointegrated.
3. The unrestricted test indicated that the monetary variables (money supply and foreign reserves, real effective exchange rate) explained the behavior of the balance of payments and bilateral trade between Sudan and Turkey.
4. The estimated restricted cointegrated equation (long – run) and error correcting term show that the monetary and real variables play a role in explaining the deficit of bilateral trade between Sudan and Turkey.

This results confirm the Musa (1976) and Frenkel and Johnson (1976) opinion that “in most literature on this monetary than real phenomenon feature of approach, efforts are made to remove doubts that the monetary approach does not give real factor a place in its analysis. Musa (1976) argues that the monetary approach is essentially monetary phenomenon and further explains, "To say that some thing is

an essentially monetary phenomenon says that money plays a vital role, but does not imply that money plays a role". Frenkel and Johnson (1976) state that, "…monetary approach assert neither that monetary mismanagement is the only cause nor that monetary policy is the only cure, for the balance of payments problems; it does suggest that monetary processes could bring a cure for some kind".

APPENDIX:

Table (1): Unit root test using ADF test

variable	Test Statistic	1%	5%	10%
lnGDP	-0.533	-4.178	-3.512	-3.187
DlnGDP1	-2.746	-4.187	-3.516	-3.190
DlnGDP2	-9.328	-4.196	-3.520	-3.192
lnEXPORT	-1.018	-4.178	-3.512	-3.187
DlnEXPORT1	-5.848	-4.187	-3.516	-3.190
DlnEXPORT2	-10.988	-4.196	-3.520	-3.192
lnIMPORT	-0.591	-4.178	-3.512	-3.187
DLNIMPORT1	-3768	-4.187	-3.516	-3.190
DLNIMPORT2	-8.816	-4.196	-3.520	-3.192
LnA.EXPENDITURE	0.612	-4.178	-3.512	-3.187
DLnA.EXPENDITURE1	-2.658	-4.187	-3.516	-3.190
DLnA.EXPENDITURE2	-9.141	-4.196	-3.520	-3.192
lnNDC	-0.523	-4.178	-3.512	-3.187
DlnNDC1	-3.204	-4.187	-3.516	-3.190
DlnNDC2	-8.750	-4.196	-3.520	-3.192
ln NFA	-1.112	-4.178	-3.512	-3.187
DlnNFA1	-5.562	-4.187	-3.516	-3.190
DlnNFA2	-10.610	-4.196	-3.520	-3.192

LnTB	-2.517	-3.736	-2.994	-2.628
DLnTB1	-6.044	-3.743	-2.997	-2.629
LnREER	-2.486	-3.736	-2.994	-2.628
DLnREER1	-6.577	-3.743	-2.997	-2.629
lnRGDP	-1.630	-3.736	-2.994	-2.628
DlnRGDP1	-5.227	-3.743	-2.997	-2.629
lnRGNIPER	-3.481	-3.736	-2.994	-2.628
DLnGNIPER	-8.497	-3.743	-2.997	-2.629

TABLE (2)

Null hypothesis: No serial correlation at lag h

Lag	LRE* stat	df	Prob.	Rao F-stat	df	Prob.
1	19.60623	16	0.2385	1.302583	(16, 34.2)	0.2508
2	15.98827	16	0.4538	1.013441	(16, 34.2)	0.4669

Component	Jarque-Bera	df	Prob.
1	0.638048	2	0.7269
2	0.503341	2	0.7775
3	4.904258	2	0.0861
4	2.093985	2	0.3510
Joint	8.139632	8	0.4200

R-squared	0.728534
Adj. R-squared	0.622963
Sum sq. resids	7.881185
S.E. equation	0.661698
F-statistic	6.900937
Log likelihood	-21.37536
Akaike AIC	2.259643
Schwarz SC	2.646750
Mean dependent	-2.437195
S.D. dependent	1.077625

TABLE (3)

Null hypothesis: No serial correlation at lag h						
Lag	LRE* stat	df	Prob.	Rao F-stat	df	Prob.
1	25.08445	16	0.0684	1.858597	(16, 25.1)	0.0797
2	13.45198	16	0.6395	0.816565	(16, 25.1)	0.6573

Null hypothesis: No serial correlation at lags 1 to h						
Lag	LRE* stat	df	Prob.	Rao F-stat	df	Prob.
1	25.08445	16	0.0684	1.858597	(16, 25.1)	0.0797
2	41.90792	32	0.1129	1.434057	(32, 16.3)	0.2221

Component	Jarque-Bera	df	Prob.
1	0.284845	2	0.8673
2	1.597839	2	0.4498
3	2.214338	2	0.3305
4	0.597428	2	0.7418
Joint	4.694450	8	0.7897

Joint test:		
Chi-sq	df	Prob.
186.0438	180	0.3631

TABLE (4):

Component	Jarque-Bera	df	Prob.
1	2.285057	2	0.3190
2	0.229129	2	0.8918
3	0.440805	2	0.8022
4	1.193810	2	0.5505
5	0.822242	2	0.6629
6	1.013336	2	0.6025
Joint	5.984379	12	0.9169

REFERENCES

Aghevli, B. B. & S. K. Mohsin (1977). “The Monetary Approach to the Balance of Payments Determination: An Empirical Test”, IMF Staff Paper, Vol. 1.

Ahmed Badawi (2003). "Testing Stationarity in Selected Macroeconomic Series from Sudan", University of Khartoum, Department of economics.

Arnold C. Harberger (1950). "Currency Depreciation, Income, and the Balance of Trade", Journal of Political Economy, Vo. 1, pp 47-60.

Bank of Sudan Annual Reports 1977, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 2000, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, and 2017.

Bilson J. F. (1978). "The Monetary Approach to the Exchange Rate: Some Empirical Evidence", IMF Staff Paper, No. 25.

Branko Grcic (2001), "The Polak's Macroeconomic Monetary Model", PH.D Dissertation, Faculty of Economics, Split, Croatia.

Connolly, M. & D. Taylor (1976), "Testing of Monetary Approach to Devaluation in Developing Countries", Journal of Political Economy, Vol. 1, No. 84.

Elleworth, P. T. & J. C. Leith (1975). "The International Economy", Collier Macmillon, London.

Freidman, M. (1968), "The Role of Monetary Policy", AER, Vol. 1, No.58.

Geert J. Almekinders (1995), "Foreign Exchange Intervention: Theory and Evidence", Edward Elgar, UK.

Girton, L. & D. Roper (1977), "A monetary Model of Exchange Market Pressure Applied to the Post War Canadian Experience", AER No. 67.

H. G. Johonson (1972). "The Monetary Approach to the Balance of Payments", Journal of Financial and Quantitative Analysis.

Harry, G. Johonson (1958). "Toward A general Theory of Balance of Payments", Reprinted from H. G. Johonson, "International Trade and Economic Growth", George Allen & Unwin, London, pp 153-168.

Hernán Rincónl (1988). "Testing the Short-and-Long Run Exchange Rate Effects on Trade Balance: The Case of Colombia" PH.D Dissertation, university of Illioniois at Urbana, Champaign.

I. F. Pearce (1961). "The Problem of the Balance of Payments", International Economic Review, Vol. 2, No. 1.

J. J. Polak & Lorette Boissonneault (1961). "The Monetary Analysis of Income and Imports and Its Statistical Application", IMF Staff Paper, Vo. 8, pp 349-415.

J. J. Polak (1957). "Monetary Analysis of Income Formation and Balance of Payments Problems", IMF Staff Paper, Vo. 6, pp 1-50.

J.J. Polak & Victor Argy (1972). "Credit Policy and Balance of Payments", IMF Staff Paper.

Jacob A. Frenkel & Harry G. Johonsn (1976). "The Monetary Approach to The Balance of Payments: Essential Concept and Historical Origin", in J. Frenkel and H. Johonson, (eds) The Monetary Approach to The Balance of Payments, University of Toronto Press, Toronto.

Khalafalla Ahmed Mohamed (2002), "Macro econometrics Model of Sudan", Unpublished PhD.

Manuel Guition (1973). "Credit versus Money as Instrument of Control", IMF Staff Paper, No. 20.

Mckinnon, Ronald (1981). "The Exchange Rate and Macroeconomic Policy: Changing Post War Perception", Journal of Economic Literature, Vo. 19, pp 531-537.

Meade, J. E. (1951). "The Balance of Payments", Oxford University Press.

Michael R. Darby (1978). "The Monetary Approach to the Balance of Payments: Two Specious Assumption", UCLA Working Paper No. 136.

Mohsin Khan (1972). "The determination of the Balance of payments and Income in Developing Countries", IMF Staff Paper.

Mundell, R. A. (1972). "Balance of Payments" in D. L. Sill, (eds) International Encyclopedia of Social Science, Macmillon Press, London.

Murray C. Kemp (1962). "The Rate of Exchange, the Terms of Trade, and the Balance of Payments in Fully Employed Economies", International Economic Review, Vol. 3, No. 3.

Musa, M. (1976). "Tariff and Balance of Payments: A monetary approach", in J. Frenkel and H. G. Johonson, (eds) The Monetary Approach to The Balance of Payments, University of Toronto Paul, R. Kugman & O. Maurice (2000). "International Economic: Theory and Policy", 5th edition, Addison-Wesley, USA.

Peter Isard (1995). "Exchange Rate Economics", Cambridge Survey of Economic Literature, First edition, Cambridge University Press.

R. Mundell (1960). "The appropriate use of Monetary and Fiscal Policy for International and External Stability", IMF Staff Paper.

Robert A. Mundell (1971). "The International Distribution of Money in a Growing World Economy", Reprinted from R. A. Mundell "Monetary Theory" Pasific Palisades.

Rosalind Levačić and Alexader Rebmann (1982). "Macroeconomics: An Introduction to Keynesian-Neoclassical controversies", second edtion, Macmillon.

Rudiger Dornbuch (1975). "Exchange Rate and Fiscal Policy in a popular Model of International Trade", AER, No. 65 pp. 859-871.

Sedney S. Alexander (1952). "The Effects of A devaluation: Asimplifed Synthesis of Elasticity and Absorption Approaches", American Economic Review (AER), pp. 23-42.

Thomas M. Humphrey (1981). "Adam Smith and the Monetary Approach to the Balance of Payments", Economic Review, pp 3-10.

Tsiag, S.C. (1977). "Monetary Theoretic Foundation of the Modern Monetary Approach to the Balance of Payments", Oxford Economic Paper, June.

UNDP. (2006). "Macroeconomic Policies for Poverty Reduction: The Case of Sudan".

Victor Argy (1969). Monetary Variables and the Balance of Payments", IMF Staff Paper, No. 16.

İHRACATA DAYALI BÜYÜME HİPOTEZİ: YÜKSELEN PİYASA EKONOMİLERİ ÜZERİNE BİR UYGULAMA

Prof. Dr. İbrahim ÖRNEK
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü
iornek@hotmail.com

Arş. Gör. Sena TÜRKMEN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü
senaturkmen4401@gmail.com

Dilek ATILGAN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı
d_kurt_27@hotmail.com

Öz

İktisat yazınında uluslararası ticaretin ülkelerin kalkınmasında önemli bir role sahip olduğu vurgulanmaktadır. Artan ihracatın, ülkeler arasında teknolojinin yayılmasını sağladığı ve çeşitli kanallarla ekonomik performansa katkıda bulunduğu ifade edilmektedir. Bu çalışmada, ihracata dayalı büyüme hipotezinin, seçilmiş 14 yükselen piyasa ekonomisi için geçerliliği sınanmaktadır. Analizde güncel panel birim kök ve panel nedensellik testlerinden yararlanılmaktadır. Çalışmanın amacı, ekonomik büyüme ve ihracat arasındaki ilişkinin etkileşim yönünü ortaya koymaktır.

Anahtar Kelimeler: *Ekonomik Büyüme, İhracat, Panel Nedensellik.*

EXPORT-ORIENTED GROWTH HYPOTHESIS: AN APPLICATION ON EMERGING MARKET ECONOMIES

Abstract

It is emphasized in the literatüre of economics that international trade has an important role in the development of countries. It is stated that increasing exportation enables the dissemination of Technology among the countries and contributes to economic performance through various channels. In this study, the validity of export-oriented growth Hypothesis for selected 14 emerging market economies is tested. Current panel unit root and panel Causality Tests are used in the analysis. The aim of the study is to reveal the interaction direction of the relationship between economic growth and export

Keywords: *Economic Growth, Export, Panel Causality.*

1.GİRİŞ

Küreselleşen dünyada, ekonomik büyüme ülkelerin temel makroekonomik hedeflerinden biridir. Bu nedenle hükümetlerin uygulayacakları büyüme politikalarının, ekonomik büyümeyi etkilemesi ve büyümeye hız kazandırması önemlilik arz etmektedir. Dış ticaret ile ekonomik büyüme arasındaki bağlantının temelleri merkantilist döneme kadar uzanmakta olup, değişkenler arasındaki ilişki Adam Smith 'Mutlak Üstünlükler' ve David Ricardo'nun 'Karşılaştırmalı Üstünlükler' teorileri ile sistematik olarak ortaya konulmuştur (Love ve Chandra, 2003: 1156). 1960'lı yıllarda başlayan ve özellikle 1980'li yıllardan sonra giderek popüler hale gelen ihracata dayalı büyüme stratejisi, ihracat için üretimin teşvik edilmesini ve desteklenmesini savunmaktadır. Bu yaklaşım ticaretin ana merkezini oluşturmaktadır. İhracata dayalı büyüme, ülke içerisinde kaynakların etkin bir şekilde dağılımına olanak tanıdığı gibi ülke ve bölgeler arasında büyümenin birbirlerine geçişini de oluşturabilmektedir (Şahbaz, vd., 2014: 24).

İhracatın ekonomik büyüme üzerindeki etkileri çok yönlüdür. Bu etkilerden ilki ihracat; rekabeti artırmakta ve rekabet sonucunda kaynakların etkin bir şekilde dağılımı verimlilik düzeyini yükseltmektedir. İhracat artışı ile birlikte yeni teknolojiler elde edilebilmekte ve teknolojinin yayılması sağlanmaktadır. Ayrıca ihracat, istihdam ve üretim açısından yeni fırsatlar doğurmakta ve ölçeğin artmasına neden olmaktadır. Özellikle dışa bağımlı ülkeler için ihracat, döviz girdisi sağlayarak ülkelerin döviz rezervlerini arttırmakta ve bu artışlar farklı kanallarla ekonomik büyümeyi etkilemektedir (Akbulut ve Terzi, 2013: 44).

İhracat-büyüme arasındaki ilişki incelendiğinde literatürde çok sayıda çalışmanın olduğu görülmektedir. Bu çalışmaların büyük bir kısmı ihracata dayalı büyüme hipotezinin geçerli olduğunu savunurken nispeten daha az bir kısmı ise hipotezin geçerli olmadığını savunmaktadır (Aslan ve Topçu, 2018: 120). Bu alanda yapılan çalışmaları dört grupta toplamak mümkündür. İlk grup; ihracat ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi ülkeler arası kesitlerle korelasyon ilişkisini incelemekte ve sonuçları ihracata dayalı büyüme hipotezini desteklemektedir. İkinci grup çalışmalarda; ihracat ve ekonomik büyüme arasındaki ilişki tek bir ülke için Granger nedensellik testleri ile ölçülmüş ve gelişmekte olan ülkelerde ihracat ve büyüme arasında ilişkinin olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Üçüncü grup; ihracat ve büyüme arasında eşbütünleşme analizlerini uygulamış ve çalışmaların büyük bir kısmında ihracata dayalı büyümenin geçerli olduğu savunulmuştur. Dördüncü grup ise panel veri yöntemlerini kullanarak ihracat ve büyüme arasındaki ilişkiyi ele almış ve ihracatın ekonomik büyüme üzerine anlamlı bir etkisinin olduğunu vurgulamışlardır (Özcan ve Özçelebi, 2013: 4-5; Salem ve Sial, 2015: 20-21).

Bu çalışmada, ihracatın büyüme üzerine etkisi araştırılmıştır. Bu bağlamda Türkiye'nin de içerisinde bulunduğu seçilmiş 14 yükselen piyasa ekonomileri için 1967-2017 dönemi verileri kullanılarak yeni ekonometrik yöntemler ile dinamik panel veri analizinden yararlanılmıştır. Çalışma, kullanılan yeni ekonometrik yöntemler bakımından diğer gruplardan ayrılmaktadır.

Çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünün ardından ikinci bölümde konu ile ilgili literatür araştırması yapılmakta, üçüncü bölümde ampirik

bulgular ve son olarak sonuç bölümünde çalışmanın genel bir durum değerlendirmesi ele alınmaktadır.

2. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

İhracatın ekonomik büyüme üzerindeki etkilerine dair tartışmalar, ihracat-ekonomik büyüme ilişkisiyle ilgili farklı sonuçların elde edilmesine ve bu doğrultuda ilişki hakkında tam bir görüş birliği sağlanamamasına neden olmuştur. Konu ile ilgili çok sayıda çalışma bulunmaktadır. Uluslararası literatürdeki çalışmalar kıyaslandığında hipotezi panel veri analizi yöntemiyle sınayan çalışma sayısının azlığı dikkat çekmektedir. Tablo 2.1.'de ihracat ve ekonomik büyüme ilişkisine yönelik daha önce yapılmış olan çalışmalar yer almaktadır.

Tablo 2.1. İhracat ve Ekonomik Büyüme İlişkisini Ele Alan Ampirik Çalışmalar

Yazar	***Ülke/Dönem***	***Yöntem***	***Sonuç***
Feder (1982)	Yarı sanayileşmiş az gelişmiş ülkeler /1964-1973	Kesit veri analizi	İhracata dayalı büyüme geçerlidir.
Balassa (1985)	43 ülke/ 1973-1978	Kesit veri analizi	İhracata dayalı büyüme geçerlidir.
Marin (1992)	Birleşmiş Milletler, Almanya, Japonya ve İngiltere /1960-1987	Eş-bütünleşme ve Granger Nedensellik	İhracata dayalı büyüme geçerlidir.
Henriques ve Sandorsky (1996)	Kanada/ 1870-1991	Granger Nedensellik-VAR Analizi	Büyümeye dayalı ihracat geçerlidir.
Afxentiou ve Serletis (2000)	50 ülke / 1970-1993	Granger Nedensellik Testi	İhracata dayalı büyüme geçerli değildir.
Smith (2001)	Kosta Rika /1950-1997	Johansen Eş-bütünleşme Testi	İhracata dayalı büyüme geçerlidir.
Awokuse (2003)	Kanada/ 1961-2000	ECM, Toda-Yamamato Test	İhracata dayalı büyüme geçerlidir.

Karim (2005)	Bangladeş/ 1972-1999	Granger Nedensellik Testi	İhracata dayalı büyüme geçerli değildir.
Kónya (2006)	25 OECD Ülkesi/ 1960-1998	Granger Nedensellik-VAR Analizi	İhracat ve büyüme arasında seçilen ülkelerde çoğunlukla tek yönlü ilişki olmakla birlikte az sayıda ülke için çift yönlü ilişki mevcuttur.
Agosin (2009)	Yükselen piyasa Ekonomileri/ 1980-2003	Panel Regresyon Veri Analizi	İhracatın teknoloji yoğun olarak yapılması ekonomik büyümeyi pozitif yönde etkilemektedir.
Çetintaş ve Barışık (2009)	13 Geçiş ekonomi ülkesi/ 1995-2006	Granger Nedensellik Testi	Ekonomik büyümeden ihracata doğru tek yönlü bir nedensellik vardır.
Lorde vd., (2011)	Meksika/1960-2003	Johansen Eş-bütünleşme ve ECM	Kısa dönemde ihracata dayalı büyüme geçerli değildir. Uzun dönemde ise büyümeye dayalı ihracat geçerlidir.
Nasreen (2011)	Gelişmekte olan 8 Asya ülkesi/ 1975-2008	Panel Regresyon Veri Analizi	Ekonomik büyümeden ihracata tek yönlü ilişki vardır.
Dreger ve Herzer (2013)	Gelişmekte olan 45 ülke / 1971-2005	Panel Eş-bütünleşme Testi	Kısa dönemde ihracat ve büyüme arasında çift yönlü nedensellik mevcuttur. Uzun dönemde bu etki mevcut değildir.
Aditya ve Acharya (2013)	65 Seçilmiş ülke/ 1965-2005	Dinamik Panel Veri Analizi	İhracat artışı büyümeyi olumlu yönde etkilemektedir.
Yardımcıoğlu ve Gülmez (2013)	6 Seçilmiş ülke/ 1995-2011	Panel Granger	Uzun dönemde ihracat ve büyüme arasında pozitif bir ilişki mevcuttur.

		Nedensellik Testi, Panel Eş-bütünleşme Testi	
Özcan ve Özçelebi (2013)	Türkiye/ 2005:1-2011:11	Johansen Eş-bütünleşme Testi	İhracata dayalı büyüme hipotezi geçerlidir.
Şahbaz vd., (2014)	27 Seçilmiş Asya ülkesi/ 1994-2010	Panel Eş-bütünleşme, Panel nedensellik testi	Uzun ve kısa dönemde ihracata dayalı büyüme geçerlidir.
Moroke ve Monato (2015)	Güney Afrika Ülkeleri/ 1998:1-2013:4	VECM, Granger Nedensellik	Uzun dönemde büyüme ihracat ve ithalatı etkilemektedir.
Keho (2015)	12 Afrika ülkesi/ 1970-2013	Johansen Eş-bütünleşme Testi, Granger Nedensellik Testi	Sonuçlar ülkelere göre farklılık göstermektedir. Tek yönlü, çift yönlü ve ilişkinin olmadığı durumlar tespit edilmiştir.
Değer ve Doğanay (2016)	21 Yükselen Piyasa Ekonomisi/ 1996-2014	ECM, Panel Eş-bütünleşme testi	Uzun dönemde yükselen piyasa ekonomilerinde büyümenin ihracata olumlu yönde etkisi vardır.
Aslan ve Topçu (2017)	Türkiye/ 2000-2015	Johansen Eş-bütünleşme Testi	İhracata dayalı büyüme makro bazda geçerli iken mikro bazda sınırlı düzeyde geçerlidir.

Tablo 2.1.'de verilen literatür araştırması sonuçlarına göre bulgular ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Bu nedenle ihracat ve büyüme arasında evrensel geçerliliğe sahip bir sonuçtan bahsetmek mümkün değildir. Çalışmalarda ele alınan ülke ve ülke gruplarının, zaman boyutunun, kullanılan yöntemlerin birbirinden farklı olduğu görülmektedir. Çalışma, kullanılan yeni ekonometrik yöntemler bakımından diğer gruplardan ayrılmaktadır. Kullanılan yöntem ülkelerin bir bütün olarak incelenmesinin yerine yatay kesit birimlerinin kendi içinde bireysel olarak değerlendirilmesini mümkün kılmaktadır.

3. AMPİRİK ANALİZ

Seçilmiş 14 yükselen piyasa ekonomisi kapsamında ihracat ve büyüme arasındaki ilişkiyi inceleyen bu çalışmada dinamik panel veri yöntemi kullanılmıştır. Çalışmada verisine eksiksiz ulaşılabilen 14 yükselen piyasa ekonomisi için 1967-2017 dönemi dikkate alınmıştır. Araştırmanın amacı, seçilmiş 14 yükselen piyasa ekonomisinde ihracata dayalı büyümenin geçerli olup olmadığını panel nedensellik yöntemi ile sınamaktır.

İhracat ve büyüme arasındaki ilişkinin test edildiği çalışmada yalın bir model kurulmuş olup, iki değişken kullanılmıştır. Çalışmada kullanılan değişkenler Dünya Bankası 'World Development Indicators' veri tabanından alınmış ve kullanılan değişkenler, Tablo 3.1.'de tanımlanmıştır.

Tablo 3.1. Değişkenlerin Tanımlanması

Değişkenler	***Açıklama***	***Kaynak***
LGDP	Logaritmik Kişi Başına Gelir	Dünya Bankası
LEX	Logaritmik İhracat	Dünya Bankası

Tablo 3.1.' de gösterilen ve logaritmik dönüşümleri yapılan değişkenlerle oluşturulan model Denklem 1' deki gibidir.

$$LGDP = \alpha_i + \beta_1 LEX + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

Tablo 3.2. Modelde Yer Alan Ülkeler

Sıra	***Ülke***	***Sıra***	***Ülke***
1	Arjantin	9	Güney Afrika
2	Brezilya	10	Türkiye
3	Çin	11	Pakistan
4	Endonezya	12	Kolombiya
5	Meksika	13	Şili
6	Malezya	14	Hindistan
7	Filipinler		
8	Peru		

Tablo 3.2.'de model de yer alan seçilmiş 14 yükselen piyasa ekonomisine yer verilmiştir. Denklem (1)'i tahmin edebilmek için ön testler olan homojenlik (Δ testi) ve yatay kesit bağımlılığı (CD_{LM}) testleri yapılmaktadır. İhracat ve büyüme arasındaki nedensellik ilişkisinin yönü panel nedensellik testi ile incelenecektir.

3.1. YÖNTEM

Bu çalışmada, ihracat ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin yönünü tespit etmek ve ihracata dayalı büyüme hipotezinin geçerliliğini sınamak için dinamik panel veri yönteminden yararlanılmıştır. Panel veri analizinde ele alınan incelemeler, yatay kesit birimlerine zaman boyutunun eklenmesiyle değişkenler arasındaki ilişkinin ortaya konulmasını sağlamaktadır.

İhracat-Büyüme ilişkisini incelediğimizde çalışmada seriler arasındaki nedensellik ilişkisini incelemeden önce bağımsız değişkenlerin katsayısının homojenliği; Pesaran ve Yagamata (2008) tarafından geliştirilen delta testi yardımıyla incelenmektedir. Modelde kesitler arası bağımlılık olup olmadığına karar vermek için Pesaran CD_{LM} testi yapılmıştır (Kar, vd., 2018: 7; Dilber ve Sönmez, 2016: 143). Bu analizler sonucunda birim kök ve eşbütünleşme testlerinin yapılma zorunluluğu olmayan ve yatay kesit bağımlılığını dikkate alan ilk yöntem olan Konya (2006) panel nedensellik testinden yararlanılmaktadır (Konya, 2006: 982).

3.2. Bulgular

Panel nedensellik testi yapılmadan önce serilerin homojen mi ya da heterojen mi olduğuna ve kesitler arası bağımlılık olup olmadığına karar verilmelidir.

Tablo 3.3. Homojenite Test Sonuçları

Testler	***Test İstatistiği***	***Olasılık Değeri***
Delta Tilde	10.248***	0.000
Delta $Tilde_{adj}$	10.563***	0.000

"***" %1 anlamlılık seviyesini ifade etmektedir.

Delta testlerinde modelin homojen olduğu üzerine kurulu boş hipotezine karşılık alternatif hipotez sınanmaktadır. Tablo 3.3.'de yer alan sonuçlara göre %1 anlamlılık düzeyinde H_0 hipotezi reddedilmekte ve katsayının heterojen olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Bu durum, ihracat üzerinde meydana gelen bir değişimin ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin ülkeden ülkeye farklılık gösterdiğini ifade etmektedir.

Uluslararası ticaretin yayılması ve küreselleşme hareketlerinin hız kazanmasıyla birlikte, bir ülke ekonomisinde meydana gelen bir şokun diğer ülkeleri de etkilemesi kaçınılmazdır. Bu durumun belirlenmesi için yatay kesit bağımlılık testleri uygulanmaktadır. Buna göre seriler arasında yatay kesit bağımlılığının olması bir ülkede ortaya çıkan şokun diğer ülke ekonomilerini de etkilediğini göstermektedir. Tablo 3.4.' de yatay kesit bağımlılığı test sonuçları gösterilmektedir.

Tablo 3.4. Yatay Kesit Bağımlılığı Test Sonuçları

Testler	***İstatistik Değeri***	***Olasılık Değeri***
CD_{LM} (Breusch, Pagan 1980)	152.135***	0.000
CD_{LM} (Pesaran 2004)	4.532***	0.000
CD (Pesaran 2004)	-4.208***	0.000
LM_{adj} (PUY, 2008)	77.433***	0.000

"***" %1 anlamlılık seviyesini ifade etmektedir.

Değişkenler arasındaki yatay kesit bağımlılığı Breusch ve Pagan (1980) LM test, Pesaran CD ve CD_{LM} testi ve Pesaran vd. (2008) LMadj testleri ile sınanmıştır. Tablo 3.4.'de yer alan yatay kesit bağımlılığı test sonuçlarına göre %1 anlamlılık düzeyinde boş hipotez reddedilerek değişkenler arasında yatay kesit bağımlılığını sınayan alternatif hipotez kabul edilmiştir. Buna göre, bir ülkede ortaya çıkan şoklar diğer ülkeleri etkilemektedir.

Tablo 3.5. Konya (2006), Panel Nedensellik Testi

Ülke Sonuçları	***LGDP→LEX***		***LEX→LGDP***	
	Wald İstatistiği	***Olasılık Değeri***	***Wald İstatistiği***	***Olasılık Değeri***
Arjantin	0.384	0.360	4.256**	0.020
Brezilya	2.589	0.240	10.046***	0.000
Çin	0.106	0.950	8.102*	0.010
Endonezya	0.057	0.790	0.599	0.790
Meksika	7.962	0.110	16.470***	0.000
Malezya	0.178	0.630	0.335	0.260
Filipinler	0.570	0.780	2.037	0.210
Peru	1.895	0.220	2.200**	0.030
Güney Afrika	0.719	0.450	9.279***	0.000
Türkiye	5.681	0.190	11.765***	0.000

Pakistan	0.206	0.500	0.030	0.970
Kolombiya	0.536	0.850	19.408***	0.000
Şili	3.650	0.160	7.624***	0.000
Hindistan	0.015	0.980	7.055**	0.040
Fisher	**24.671**	**0.646**	**36.833**	**0.123**

“***”,‘’**’’ ve “*” işareti sırasıyla %1, %5 ve %10 anlamlılık düzeyini ifade etmektedir.

Tablo 3.5.’de yer alan panel nedensellik sonuçlarına göre “İhracat ekonomik büyümenin nedeni değildir” ve “Ekonomik büyüme ihracatın nedeni değildir” üzerine kurulu sıfır hipotezleri kabul edilmektedir. Elde edilen bulgulara göre, 14 yükselen piyasa ekonomisi için ihracattan büyümeye ve büyümeden ihracata doğru nedensellik ilişkisine rastlanmamıştır.

Panel nedensellik test sonuçları ülke bazında incelendiğinde; Arjantin, Brezilya, Çin, Meksika, Peru, Güney Afrika, Türkiye, Kolombiya, Şili ve Hindistan için ihracattan ekonomik büyümeye doğru tek yönlü nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir. Ancak seçilmiş ülkelerin hiçbirinde ekonomik büyümeden ihracata doğru bir nedensellik ilişkisi olduğu bulgusuna rastlanmamıştır.

Sonuç

Bu çalışmada, 1967-2017 dönemi için 14 yükselen piyasa ekonomisinde, ihracat artışının çıktı artışını destekleyerek ekonomik büyümeyi sağlayıp sağlamadığı panel nedensellik testi yardımıyla sınanmıştır. Elde edilen bulgular, söz konusu ülke grubunda ihracattan ekonomik büyümeye ve ekonomik büyümeden ihracata doğru bir nedensellik ilişkisi olmadığını ortaya koymuştur. Ülkeler tek tek incelendiğinde ise Arjantin, Brezilya, Çin, Meksika, Peru, Güney Afrika, Türkiye, Kolombiya, Şili ve Hindistan’da ihracattan ekonomik büyümeye doğru tek yönlü nedensellik ilişkisi olduğu bulgusu elde edilmiştir. Analiz için seçilen ülkelerin büyüme hızları, dış ticaret potansiyelleri ve izledikleri ekonomi politikaları birbirinden farklı olduğundan panel sonucu olarak nedensellik ilişkisi bulunamamış ve ülkelerin benzer şekilde hareket etmediği sonucuna ulaşılmıştır. Ancak ihracattan ekonomik büyümeye doğru nedensellik ilişkisine rastlanan 10 ülkede ihracata dayalı büyüme hipotezinin desteklendiği bulgusu elde edilmiştir. Elde edilen sonuçlara paralel olarak, Çin, Hindistan, Türkiye ve Brezilya gibi ülkelerin imalat, servis ve hammadde sektöründe küresel bir aktör haline geldiği açıktır. Dolayısıyla ihracat, ekonomik büyüme stratejisinin önemli bir ayağını oluşturmakta ve ülkelerin kalkınması bakımından önem arz etmektedir. Diğer yandan, dış ticaret açığını azaltmaya yönelik politikaların uygulanması ülkelerin istikrarlı bir ekonomik büyüme sağlayabilmeleri açısından kilit rol oynamaktadır.

KAYNAKÇA

Aditya, Anwesha ve Acharrya, Rajat (2013), "Export Diversification, Composition, and Economic Growth: Evidence From Cross Country Analysis'', The Journal of International Trade & Economic Development, 22 (7), pp. 959–992.

Afxentıou, Panos ve Serletıs, Apostolos (2000), ''Output Growth And Varıabılıty Of Export and Import Growth: Internatıonal Evıdence From Granger Causalıty Tests'', The Developing Economies, 38(2), pp. 141-163.

Agosin, Manuel (2009), ''Export Diversification and Growth İn Emerging Economies'', Economics, School of Economics and Business, University of Chile, pp.115-131.

Akbulut, Seval ve Terzi, Harun (2013), ''Türkiye'de İhracata Dayalı Büyümenin Sektörler İtibariyle Analizi'', Sosyal Bilimler Dergisi, 5, ss. 43-57.

Aslan, Alper ve Topçu Esra (2017), ''İhracata Dayalı Büyüme Hipotezine Yeni Bir Yaklaşım: Türkiye Ekonomisi Üzerine Sektörel Bir Uygulama'', Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, 20, ss. 120-134.

Awokuse, Titus (2003), ''Is the Export-Led Growth Hypothesis Valid for Canada?'', Department of Food and Resource Economics, University of Delaware, 36 (1), pp. 126-136.

Balassa, Bela (1985), ''Exports, Polıcy Choıces, and Economıc Growth in Developıng Countrıes after the 1973 Oıl Shock'', Journal of development Economics, 18, pp. 23-35.

Çetintaş, Hakan ve Barışık, Salih (2008), ''Export, Import and Economic Growth: The Case of Transition Economies'', Transition Studies Review, 15, 636-649.

Değer, Kemal Mustafa ve Doğanay, Akın Muharrem (2016), ''Yükselen Piyasa Ekonomilerinde İhracat ve Ekonomik Büyüme: Panel veri Analizi (1996-2014)'', Paradoks Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi, 12 (2), ss. 52-71.

Dilber, İlkay ve Sönmez Erataş, Filiz (2016), ''Thirlwall Kanununun Gelişmiş Ülkeler Açısından Geçerliliği: Panel Veri Analizi'', Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, 8 (2), ss.139-150.

Dreger, Christian ve Herzer, Dierk (2013), ''A further examination of the export-led growth hypothesis'', FIW Working Paper, 84, pp. 1-33.

Feder, Gershon (1982), ''On Exports and Economic Growth'', Journal of development Economics, 12, pp. 59-73.

Henrıques, Irene ve Sadorsky, Perry (1996), ''Export-led growth or growth-driven exports? The Canadian case'', The Canadian Journal of Economics, 29(3), pp. 540-555.

Kar, Muhsin, Ağır, Hüseyin ve Türkmen, Sena (2018), ''Gelişmekte Olan Ülkelerde Elektrik Tüketimi İle Ekonomik Büyüme İlişkisinin Ekonometrik Tahmini'', International Congress on Political, Economic and Social Studies (ICPESS), ss.1-16.

Karim, Nesarul (2005), ‘‘Export and Insturial Development in Bangladesh: An Econometric Investigation for Two Way Causation’’, Pakistan Journal of Social Sciences, 3 (1), pp. 145-151.

Keho, Yaya (2015), ‘‘Foreign Direct Investment, Exports and Economic Growth: Some African Evidence’’, Journal of Applied Economics and Business Research, 5 (4), pp. 209-219.

Kónya, László (2006), “Exports and Growth: Granger Causality Analysis on OECD Countries with a Panel Data Approach”, Economic Modelling, 23, pp. 978-992.

Love, Jim ve Chandra, Ramesh (2005), ‘‘Testing export-led growth in Bangladesh in a multivarate VAR framework’’, Journal of Asian Economics, 15, pp. 1156-1168.

Moroke, Ntebogang Dinah, ve Manoto, Molebogeng (2015), ‘‘How Applıcable Is Export-Led Growth And Import-Led Growth Hypotheses To South Afrıcan Economy? The Vecm And Causalıty Approach’’, Journal of Governance and Regulation, 4 (2), pp. 15-25

Nasreen, Samia (2011), ‘‘Export-Growth Linkages ın Selected Asian Developing Countries: Evidence From Panel Data Analysis’’, Asian Journal of Empirical Research, 1 (1), pp. 1-13.

Özcan, Burcu ve Özçelebi, Oğuzhan (2013), ‘‘İhracata Dayalı Büyüme Hipotezi Türkiye İçin Geçerli mi?’’, Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 20 (1), ss. 1-14.

Smith, Medina (2001), ‘‘Is The Export-Led Growth Hypothesıs Valıd For Developıng Countrıes? A Case Study Of Costa Rıca’’, Polıcy Issues in Internatıonal Trade and Commodıtıes Study, 7, pp. 1-57.

Şahbaz, Ahmet, Ağır, Hüseyin ve Yanar, Rüstem (2014), ‘‘Seçilmiş Asya Ülkeleri İçin İhracata Dayalı Büyüme Modeli: Panel Eşbütünleşme ve Nedensellik Analizi’’, Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 22, ss. 24-43.

Waithe, Kimberly, Lorde, Troy ve Francis, Brian (2011), ‘‘Export-led Growth: A Case Study of Mexico’’, International Journal of Business, Humanities and Technology, 1 (1), pp. 33-44.

Yardımcıoğlu, Fatih ve Gülmez, Ahmet (2013), ‘‘Türk Cumhuriyetlerinde İhracat ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Panel Eşbütünleşme ve Panel Nedensellik Analizi’’, Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi, 8 (1), ss. 146-161.

CARİ İŞLEMLER DENGESİ VE İŞSİZLİK ARASINDAKİ İLİŞKİ: ÜST-ORTA GELİR GRUBU ÜLKELERİ ÖRNEĞİ

Dr. Öğr. Üyesi İbrahim ÖZMEN
Selçuk Üniversitesi Akşehir İİBF Maliye Bölümü
ibrahimozmen@selcuk.edu.tr

Dr. Öğr. Üyesi Mustafa GERÇEKER
Selçuk Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü
mustafagerceker@selcuk.edu.tr

Prof. Dr. Mehmet MUCUK
Selçuk Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü
mehmetmucuk@selcuk.edu.tr

Öz

Cari işlemler açığı ve işsizlik özellikle gelişmekte olan ülkeler için temel ekonomik sorunlar arasında yer almaktadır. Normal koşullar altında cari işlemler hesabında meydana gelen bir iyileşme işsizlik oranını düşürebilecekken; zayıf büyüme performansı sonucu cari işlemler hesabındaki bir gelişme ise işsizlik oranını artırabilmektedir. Bu çalışmada cari işlemler dengesi ile işsizlik oranı arasındaki nedensellik ilişkisi, panel veri analizi kullanılarak üst-orta gelir grubundaki ülkeler için 1991-2017 dönemine ait veriler kullanılarak test edilmektedir. Panel nedensellik test sonuçları ülkelere göre farklılık göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: *Cari İşlemler Dengesi, İşsizlik, Bootstrap Panel Nedensellik Analizi*

THE RELATIONSHIP BETWEEN CURRENT ACCOUNT BALANCE AND UNEMPLOYMENT: THE CASE OF UPPER-MIDDLE INCOME COUNTRIES

Abstract

Current account deficit and unemployment are among the main economic problems, especially for developing countries. Under normal conditions, an improvement in the current account may reduce the unemployment rate. However, as a result of weak growth performance, an improvement in the current account may increase the unemployment rate. In this study, the causality relationship between the current account balance and the unemployment rate is tested by using data from the panel data analysis for the upper-middle ıncome countries in the period of 1991-2017. Panel causality test findings show that vary across the countries.

Keywords: *Current Account Balance, Unemployment, Bootstrap Panel Causality Analysis*

1. GİRİŞ

Küreselleşme süreci ülkeler arasındaki ticari ilişkilerin yoğunluk kazanması bakımından elverişli bir iklim yaratmıştır (Korotkii, 2016: 134). Bu sayede gelişmiş ülkeler farklı sektörlerde ürettikleri çok sayıda ürünü daha fazla ihraç etme olanağına kavuşurlarken; rekabet gücü düşük ülkelerin ise dışa bağımlılıkları artış kaydetmiştir. Dolayısıyla ar-ge ve inovasyon odaklı bir sanayi yapısına sahip ekonomilerde dış ticaret fazlası; geleneksel sektörlerde düşük ve orta teknoloji ile çalışan ekonomilerde ise dış açık sorunu kalıcı hale gelmeye başlamıştır. Ancak üretim yapısında belirgin gelişmeler kaydeden ülkeler, net ihracat dengesini olumlu yönde değiştirmeyi başarabilmektedirler. Böylece söz konusu ülkelerin ihracat potansiyelleri ile birlikte üretimleri de niceliksel ve niteliksel dönüşüme uğramakta, yeni istihdam alanları açılarak işsizlik oranları düşürülebilmektedir. Diğer taraftan kronik dış açık sorunu ile karşı karşıya olan ülkeler için her zaman bir finansman ihtiyacı bulunmaktadır. Tüketim kaynaklı büyüme yapısı, düşük ve orta gelirli ülkelerde ithalatı uyararak söz konusu ihtiyacın daha fazla artmasına yol açmaktadır. Bu durum ekonominin soğutulması yönündeki girişimleri kaçınılmaz kılabilmektedir. Ekonomiyi soğutma girişimleri ise büyüme performansının istikrarsız hale gelmesine, işsizlik gibi temel bir problemin de dalgalı bir seyir izlemesine neden olmaktadır. Artan finansman ihtiyacı, yabancı fonların girişini teşvik etmek üzere faiz oranlarının yükseltilmesi ile de sonuçlanabilmektedir. Faizlerdeki yükselme ile birlikte kredi maliyetlerinin artması ise yatırımlar için bir engel teşkil ederek kalkınma hedeflerini sekteye uğratmaktadır.

Konjonktürel dalgalanmaların daralma aşamasında ortaya çıkan cari dengedeki iyileşme süreci, arka planında farklı sorunların beslenmesine de olanak tanıyabilmektedir. Bu sorunlardan birini de; işsizlik problemi oluşturur (Mankiw, 2009: 290). Çünkü ekonomide bir küçülme, durgunluk veya zayıf büyüme koşulları, tüketim ve yatırım harcamalarını baskılayarak dış alımları sınırlandırmakta, böylece dış denge bakımından olumlu bir tablo ortaya çıkmaktadır. Aslında büyüme ile ilgili bir olumsuzluğun göstergesi olan bu tablo, işsizlik açısından bir tehdit teşkil etmektedir. Dolayısıyla dış dengede meydana gelen gelişmeler, işsizlik açısından birbirine zıt sonuçlar yaratabilmektedir.

Bu çalışmada cari işlemler dengesi ile işsizlik arasındaki ilişki, 1991-2017 dönemine ait verilerden hareketle üst ve orta gelir grubundaki ülkeler için analiz edilmektedir. Söz konusu değişkenler arasındaki ilişkinin yönünü belirlemek için de bootstrap panel nedensellik testinden faydalanılmaktadır. Dört bölümden meydana gelen çalışmanın ikinci bölümünde teorik çerçeve ele alınmakta, üçüncü bölümde veri ve ekonometrik yöntem hakkında bilgi verilmekte, dördüncü bölümde ise ekonometrik bulgular sunulmaktadır.

2. TEORİK ÇERÇEVE

Farklı gelir düzeyindeki tüm ülkeler açısından işsizlik, en temel sosyoekonomik sorunlardan birini teşkil etmektedir. Çünkü işsizlik beraberinde yoksulluğun artarak gelir dağılımı yapısının bozulmasını getirmekte; iktisadi ve toplumsal dengesizlikleri de beslemektedir. Bu nedenle ekonomi politikaları şekillendirilirken üretim faktörleri itibariyle istihdam hacminin yükseltilmesi ana hedeflerden biri olarak ortaya konulur. İşsizlik sorununun çözümü için devletin

ekonomik faaliyetlere müdahale etmesi durumunda uygulanan genişlemeci maliye politikaları ise bütçe dengesinin olumsuz yönde etkilenmesine yol açmaktadır.

Bütçe açığı, iç ve dış kaynaklardan borçlanılarak finanse edilebilmekte; ancak borçlanmanın kaynağına göre ortaya çıkan maliyetler de değişmektedir. Ağırlıklı olarak monetizasyon yönteminden faydalanılması durumunda meydana gelen enflasyonist etkiler (Şen, 2003:7), yurt içinde üretilen ürünlerin fiyatlarında bir yükselmeye neden olarak ihracat performansına zarar verebilecektir (Ulusoy, 2004:144). Yurt içi diğer kaynaklardan borçlanma ise yaratacağı dışlama etkisi üzerinden ihracata konu olan malların üretimini azaltabilecektir (Işık vd., 2005:115). Diğer taraftan yabancı tasarrufların ülkeye transferine dayalı bir politika, faiz oranlarının yükseltilmesini bir zorunluluk haline getirebilir. Faiz oranlarındaki artış sonucu hız kazanan sermaye girişleri de döviz kurunun düşmesine yol açarak ihracatın gerilemesine, ithalatın da yükselmesine neden olabilir (Şen vd., 2007:115) . Ancak faizlerdeki artışın, dış denge açısından olumlu bir etki yaratma ihtimali de bulunmaktadır. Çünkü faizlerin artması ile birlikte özel kesim tüketim ve yatırım harcamalarında meydana gelecek bir daralma (Bocutoğlu, 2010: 311), ithalat talebini belli ölçüde zayıflatabilecektir. Dolayısıyla işsizliğin bütçe dengesi üzerinden cari işlemler hesabına yansıması ile ilgili olarak birbirinden farklı olasılıklar söz konusudur. Ayrıca üretim sürecinin dışında kalan kesimin niceliksel olarak büyümesi, toplam harcama düzeyini azaltacağı için dış alımlar da gerileyerek cari işlemler hesabında yine bir iyileşme görülebilecektir. Fakat cari dengede bir iyileşme sağlamak adına işsizliğin tercih edilmesi, rasyonel bir seçenek değildir.

İşsizlikten cari işlemler hesabına yönelik nedensellik bağıntılarında olduğu gibi; cari işlemler hesabından işsizliğe doğru nedensellik ilişkilerinde de farklı sonuçların ortaya çıkma olasılığı bulunmaktadır. Cari açık sorunsalı da bütçe açığı ile benzer şekilde bir finansman zorunluluğunu beraberinde getirir (Ulusoy, 2001:167). Açığın temel finansman kaynakları arasında ise; doğrudan yabancı sermaye yatırımları (FDI) ve/veya portföy yatırımları yer almaktadır. OECD tarafından FDI; bir ülkedeki yatırımcının başka bir ekonomide veya kuruluş üzerinde kalıcı bir çıkar elde etmek için yaptığı uzun vadeli yatırımlar olarak ifade edilmektedir[154]. Bu yatırımlar sermaye birikiminin artarak yeni işlerin yaratılmasına, ileri ve geri doğru bağlantılarla da ekonomide bir çarpan etkisinin ortaya çıkmasına neden olabilecektir. Böylece genişleyen istihdam süreci, işsizlik oranlarının düşmesine katkıda bulunacaktır. Ancak satın alma şeklinde gerçekleşen yatırımlarda üretim faktörlerini ve tekniklerini rasyonalize etmeye yönelik uygulamalar ve girdilerini ağırlıklı olarak dışarıdan temin etmeye başlayan yatırımlar, işsizliğin artmasına yol açabilecektir (Jenkins, 2006:117; Mucuk ve Demirsel, 2013: 53-54; UNCTAD, 1994: 13-14). Diğer taraftan doğrudan yabancı yatırımlar dışında kalan ve borçlanma kağıtları ile hisse senetlerinin alımını içeren portföy yatırımları ise üretken alanlarda verimli bir şekilde kullanıldığı takdirde işsizliği olumlu yönde etkileyebilecektir[155]. Buna karşılık portföy yatırımlarını özendirmek amacıyla artırılan faiz oranlarının özel kesim yatırımlarını belli ölçüde dışlayarak istihdamı olumsuz yönde etkileme ihtimali de bulunmaktadır.

[154]www.oecd.org/daf/inv/investment-policy/2487495.pdf, 2019. Erişim Tarihi: 01.03.2019

[155]www.imf.org/external/region/tlm/rr/pdf/Jan11.pdf, 2019. Erişim Tarihi: 01.03.2019

Cari işlemler dengesi ile işsizlik arasındaki doğrudan bağıntıyı ampirik olarak ele alan literatürdeki çalışmaların sayısı oldukça sınırlıdır. Bunlardan Hojjat (2014), ABD ekonomisi için cari işlemler dengesi ve işsizlik arasındaki ilişkiyi regresyon analizi yardımıyla test etmiştir. Regresyon analizi bulgularına göre, iki değişken arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmaktadır. Ayrıca cari işlemler dengesinde meydana gelen bir iyileşmeyle beraber işsizlik oranının düşmesi de analizden elde edilen bulgular arasında yer almaktadır. Kaynak vd. (2014) tarafından Türkiye için yapılan çalışmada, 1988-2013 dönemine ait veriler kullanılmıştır. Üç değişkenli Vektör Otoregresyon (VAR) modeli sonuçları; 2002 sonrasında cari işlemler dengesi iyileşirken işsizliğin arttığını ve elde edilen bu bulgunun istatistiksel olarak da anlamlı olduğunu göstermiştir. Özer ve Yeldan (2016) söz konusu değişkenler arasındaki nedenselliği 2000Q1-2012Q1 dönemine ilişkin veriler yardımıyla Türkiye ekonomisi için vektör hata düzeltme modeline (VECM) dayalı Granger Nedensellik analizi kullanarak test etmişlerdir. Çalışmada ara malı ithalatının dahil edildiği ve edilmediği iki farklı seri için ayrı ayrı nedensellik analizi uygulanmıştır. Testlerden ulaşılan bulgulara göre; hem kısa hem de uzun dönemde cari işlemler açığından işsizliğe doğru tek yönlü nedensel bağıntı bulunmaktadır. Raifu (2017), Nijerya'da cari işlemler dengesi ve işsizlik arasındaki ilişkiyi ARDL Sınır-Eşbütünleşme Testi yaklaşımıyla incelemiştir. Raifu'nun çalışmasından elde edilen sonuçlar, söz konusu değişkenlerin uzun dönemde birlikte hareket ettiklerini ortaya koymaktadır. Ayrıca kısa dönemde cari işlemler dengesi ve işsizlik arasında pozitif ve anlamlı bir ilişki varken; uzun dönemde negatif bir etkileşim olduğu tespit edilmiştir.

3. VERİ VE EKONOMETRİK YÖNTEM

Cari işlemler dengesi ile işsizlik arasındaki ilişkinin üst-orta gelir grubu ülkeler (Arnavutluk, Brezilya, Bulgaristan, Çin, Ekvator, Fiji, Güney Afrika, Jamaika, Kolombiya, Malezya, Meksika, Moğolistan, Paraguay, Peru, Romanya, Tayland, Tunus, Türkiye, Ürdün) için analiz edildiği bu çalışmada kullanılan değişkenler ve veri kaynakları Tablo 1'de yer almaktadır.

Tablo 1. Değişkenlere Ait Bilgiler

Değişken	Açıklama	Kaynak	Dönem
CA	Cari İşlemler Dengesi/GSYİH	Dünya Bankası (WDI*)	1991-2017
UNP	İşsizlik Oranı	Dünya Bankası (WDI)	1991-2017

* WDI: World Development Indicator database

Ülkelere göre söz konusu değişkenlerin grafiksel gösterimi Ek 1'de yer almaktadır.

Değişkenler arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere Emirmahmutoğlu ve Köse (2011) tarafından geliştirilen nedensellik testi kullanılmıştır. Bu testin varsayımları arasında yatay kesit bağımlılığı ve heterojenlik yer almaktadır.

Panelde yer alan seriler arasında yatay kesit bağımlığının durumu, Breusch ve Pagan (1980)'ın geliştirdiği LM testi ve Pesaran (2004)'ın geliştirdiği CD testleri ile

araştırılmaktadır. Bu testler panelin zaman (T) ve yatay kesit (N) boyutuna göre farklılaşmaktadır. Breusch ve Pagan (1980) LM testinde T > N, Pesaran (2004) CD testi N/T→∞, N > T durumlarında geçerlidir. Diğer yandan Pesaran (2004) tarafından geliştirilen bir diğer CD testi ise T→∞ ya da N→∞, N > T ve T > N durumlarında da kullanılabilmektedir (Nazlıoğlu vd., 2011). Bunlardan ilk üç teste ait grup ortalaması sıfır, ancak bireysel ortalamalar sıfırdan farklı olduğu için sonuçlar sapmalı çıkmaktadır (Pesaran, 2008:106). Pesaran vd. (2008) tarafından geliştirilen LM_{adj} (sapması düzeltilmiş LM) tekniğinde, test istatistiğine varyans ve ortalama da eklenerek söz konusu sapma düzeltilmektedir. Söz konusu testlerin hipotezleri ise; "H_0: Yatay kesit bağımlılığı yoktur, H_1: Yatay kesti bağımlılığı vardır" şeklindedir. Bu testler hem regresyon modeli için hem de her bir seri için ayrı ayrı sonuçlar vermektedir. Diğer yandan panelde yer verilen ülkelere ait katsayıların homojen olup olmadığı da analizler açısından oldukça önemlidir.

Homojenlik testi; yatay kesitlerden birinde gerçekleşen değişimin diğer ülkeleri aynı düzeyde etkileyip etkilemediğini sınamaktadır. Delta ($\tilde{\Delta}$) testi olarak da bilinen homojenlik testi (Slope Homogeneity Test) Pesaran ve Yagamata (2008) tarafından geliştirilmiştir. Bu test örneklemin büyüklüğüne göre iki farklı hesaplama seçeneği sunmakta; $\tilde{\Delta}$ testi büyük örneklemler için, $\tilde{\Delta}_{adj}$ testi ise küçük örneklemler için önerilmektedir. Söz konusu testler ile şu hipotezler sınanmaktadır:

H_0: $\beta_i = \beta$ (Eğim katsayıları homojendir)

H_1: $\beta_i \neq \beta$ (Eğim katsayıları heterojendir)

Yatay kesit bağımlılığı ve homojenlik testlerinin ardından değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisinin yönünü tespit etmek için Emirmahmutoğlu ve Köse (2011) tarafından geliştirilen bootstrap panel Granger nedensellik testi kullanılmıştır. Emirmahmutoğlu ve Köse (2011) testi, yatay kesitler arasındaki bağımlılığı ve heterojenlik gibi varsayımları göz önünde bulunduran bir test olma özelliği taşımaktadır. Bu teste ait denklem şu şekildedir:

$$z_{i,t} = \mu_i + A_{i1} z_{i,t-1} + \ldots A_{ik} z_{i,t-k_i} + \sum_{l=k_i+1}^{k_i+d\max_i} A_{il} z_{i,t-1} + \upsilon_{i,t} \qquad (1)$$

$$i = 1,2,\ldots,N, t = 1,2,\ldots,T$$

Bu testte H_0: $A_{12,ij}$= 0 hipotezi 1 no'lu denklem ile test edilmekte ve burada k_i+d_{max} maksimum gecikme sayısını ifade ederken; A_{il} ise parametrelerin sınırlarını göstermektedir.

4. BULGULAR

Cari işlemler dengesi ile işsizlik değişkenleri arasındaki nedenselliğin yönünü belirlemek için ilk olarak seriler arasındaki yatay kesit bağımlılığı ve homojenlik ilişkisi test edilmiştir. Tablo 2'de bu testlere ilişkin sonuçlara yer verilmektedir.

Tablo 2. Yatay Kesit Bağımlılığı ve Homojenlik Testi Sonuçları

CD Test	CA		UNP	
	İstatistik	Olasılık	İstatistik	Olasılık
CD_{LM1}	255.269	0.000	278.596	0.000
CD_{LM2}	4.557	0.000	5.818	0.000
CD_{LM3}	-1.934	0.027	-2.616	0.004
LM_{adj}	1.441	0.075	4.239	0.000
HT Test				
$\tilde{\Delta}$	3.879	0.000	4.352	0.000
$\tilde{\Delta}_{adj}$	4.114	0.000	4.616	0.000

Her bir seri için elde edilen yatay kesit bağımlılık test sonuçları; H_0 hipotezinin reddedildiğini ve her bir serinin başka bir ülkeye ait seriden etkilendiğini göstermektedir. Diğer taraftan homojenlik testi bulguları ise; paneli oluşturan ülkelerin her birinde ortaya çıkan söz konusu etkinin ülkeden ülkeye farklı düzeyde olduğuna işaret etmektedir.

Çalışmanın ikinci aşamasında Emirmahmutoğlu ve Köse (2011) tarafından geliştirilen bootstrap nedensellik testi gerçekleştirilmiş olup; elde edilen sonuçlar Tablo 3'de yer almaktadır.

Tablo 3. Bootstrap Nedensellik Test Sonuçları

Ülkeler	k_i	CA→ UNP Hipotezi		UNP→CA Hipotezi	
		W_i	P_i	W_i	P_i
Arnavutluk	3	0.694	0.875	14.597	**0.002*****
Brezilya	3	2.628	0.453	1.790	0.617
Bulgaristan	2	0.821	0.663	0.435	0.804
Çin	3	0.977	0.807	15.413	**0.001*****
Ekvator	1	7.509	**0.006*****	0.180	0.671
Fiji	2	2.288	0.319	2.772	0.250
Jamaika	1	0.818	0.366	1.137	0.286

Kolombiya	3	17.223	**0.001*** **	8.908	**0.031** **
Malezya	1	0.489	0.484	0.132	0.716
Meksika	3	40.381	**0.000*** **	17.854	**0.000*** **
Moğolistan	1	1.667	0.197	0.585	0.444
Paraguay	2	5.111	**0.078***	4.477	0.107
Peru	3	8.501	**0.037** **	1.535	0.674
Romanya	1	0.604	0.437	1.170	0.279
Güney Afrika	1	0.901	0.343	0.593	0.441
Tayland	1	0.971	0.325	0.518	0.472
Tunus	1	1.554	0.213	0.001	0.997
Türkiye	3	5.017	0.171	18.787	**0.000*** **
Ürdün	2	1.951	0.377	0.326	0.850

Not: Gecikme uzunluğu k_i (3) üç olarak Swhwarz bilgi kriterine göre belirlenmiştir. * ,**,*** % 10, % 5 ve % 1 anlamlılık düzeylerini göstermektedir. W_i, Wald istatistik değerini, P_i, olasılık değerini göstermektedir. 1000 bootstrap ile çalışılmıştır.

Tablo 3'de nedensellik test sonuçları iki başlık altında rapor edilmiştir. Bunlardan ilki; cari işlemler dengesinden işsizliğe doğru (CA→UNP) nedensellik ilişkisini göstermekte olup; Ekvator, Kolombiya, Meksika, Paraguay ve Peru 'da cari işlemler dengesi işsizliğin nedenidir. Diğer taraftan birinci başlıktaki diğer ülkelerde cari işlemler dengesinden işsizliğe doğru bir nedensel bağıntı bulunmamaktadır. İşsizlikten cari işlemler dengesine doğru (UNP→CA) nedensellik ilişkisine ait ikinci başlık altındaki sonuçlar ise; Arnavutluk, Çin, Kolombiya, Meksika ve Türkiye'de işsizlik cari işlemler dengesinin nedenidir. Diğer taraftan ikinci başlıktaki diğer ülkelerde işsizlikten cari işlemler dengesine doğru bir nedensel bağıntı bulunmamaktadır. Ayrıca Meksika ve Kolombiya ait bulgular, söz konusu değişkenler arasında çift yönlü bir etkileşimin olduğunu yansıtmaktadır.

5. SONUÇ

Ülkeler arasındaki teknik, ticari ve ekonomik sınırların küreselleşme süreci ile birlikte büyük ölçüde ortadan kalkması, dünya ticaret hacmine önemli ölçüde hız kazandırmıştır. Bu süreçte özellikle geri kalmış ülkelerin ihracat düzeyleri artış göstermekle birlikte; ithalatları daha yüksek düzeylerde artış sergilemiştir. Böylece söz konusu ülkeler için cari işlemler açığı temel makroekonomik sorunlardan biri haline gelmiştir. Gelişmiş bazı ülkelerde ise daha çok ekonominin toplam arz ve toplam talep tarafındaki genişlemeler benzer bir sorunu beraberinde getirmiştir. Diğer taraftan işsizlik, farklı gelişmişlik düzeyindeki neredeyse tüm ülkeler açısından benzer sonuçlar ortaya koyan sosyoekonomik bir problemdir. Cari işlemler açığı bir finansman sorunu yaratarak faiz oranlarının yükseltilmesi gereğini ortaya

çıkarabilmektedir. Yüksek faiz oranları ise yatırım ve üretim üzerinde yarattığı olumsuz etkiler sonucu işsizliğe neden olabilmektedir. Ancak söz konusu değişkenler arasında farklı makroekonomik kanallar üzerinden de bir etkileşim meydana gelebilir. Bu çalışmada cari işlemler dengesi ile işsizlik arasındaki nedensellik ilişkisinin yönü, orta-üst gelir grubundaki 19 ülke için Emirmahmutoğlu ve Köse (2011) tarafından geliştirilen bootstrap panel nedensellik testi ile sınanmıştır. Elde edilen bulgulara göre nedenselliğin yönü ülkelere göre farklılık arz etmektedir.

Cari işlemler dengesinden işsizliğe doğru nedenselliğin bulunduğu ülkelerde (özellikle Güney Amerika Ülkeleri), dışa bağımlı bir üretim ve tüketim yapısının değiştirilmesi önem taşımaktadır. Bu çerçevede dış ticaretteki yapısal değişiklikler, işsizliğin çözüme kavuşturulması açısından da elverişli bir iklim ortaya çıkarabilir. Diğer taraftan; işsizlikten cari işlemler dengesine doğru bir nedensellik ilişkisi bulunan ülkelerde (özellikle Çin ve Türkiye) ise sorunların çözüme kavuşturulması için işsizliğin düşürülmesine öncelik verilmelidir.

KAYNAKÇA

Bocutoğlu, Ersan (2010), Makro İktisat Teoriler ve Politikalar, Trabzon: Murathan Yayınevi.

Bresusch, Trevor, S. ve Pagan, Adrian R. (1980), “A Lagrange Multiplier Test and its Applications to Model Specification in Econometrics”, The Review of Economic Studies, 47(1), 239–253, doi:10.2307/2297111.

Hojjat, Mehdi (2014), “Will the unemployment rate fall with a robust forecast for the U.S. current account balance?”, Journal of Economic & Financial Studies, 02 (04), 28-33.

Işık, A. Kadir, Karayılmazlar, Ekrem, Organ, İbrahim ve Işık, Hayriye (2005), Devlet Borçları, Bursa: Ekin Kitabevi.

Emirmahmutoglu, Furkan ve Köse, Nezir (2011), “Testing for Granger Causality in Heterogeneous Mixed Panels”, Economic Modelling, 28(3), 870–876. doi:10.1016/j. econmod.2010.10.018.

Jenkins, Rhys (2006), "Globalization, FDI and employment in Viet Nam", Transnational Corporations, 15, 115-142.

Kaynak, Pınar, Yücel, Eray ve Sayan, Serdar (2014), “Türkiye’de Cari İşlemler Açığı ile İşsizlik Arasında Bir Ödünleşme Var mı?”, TOBB ETÜ Sosyal Politikalar ve Uygulama ve Araştırma Merkezi.

Korotkii, Sergei (2016), "Corporate Form of Governance as an Element of the Globalization Process", Zeszyty Naukowe Polıtechnıkı Śląskıej Seria: Organızacja I Zarządzanıe z. 91, 133-144.

Mankiw, N. Gregory (2009), Makroekonomi, Çev. Edit: Ömer Faruk Çolak, Ankara: Eflatun Yayınevi.

Mucuk, Mehmet ve Demirsel, Tahir (2013), "The Effect of Foreign Direct Investments on Unemployment: Evidence from Panel Data for Seven Developing Countries", Journal of Business, Economics & Finance, 2(3), 53-66.

Nazlıoğlu, Şaban, Lebe, Fuat ve Kayhan, Selim (2011), “Nuclear Energy Consumption and Economic growth in OECD countries: Cross-sectionaly Dependent Heterogeneous Panel Casuality Analysis”, Energy Policy, 39(10), 6615–6621. doi:10.1016/j.enpol.2011.08.007.

Özer, Mustafa ve Yeldan, A. Erinç (2016), "The Relationship Between Current Account Deficits and Unemployment in Turkey", Handbook of Research on Comparative Economic Development Perspectives on Europe and the MENA Region, Ed: M. Erdoğdu ve B. Christiansen, PA: IGI Global, Hershey.

Pesaran, Hashem, M. (2004), "General Diagnostic Test for Cross-section Dependence in Panels", IZA Discussion Paper 1240, Institute for the Study of Labor.

Pesaran, Hashem M., Ullah, Amman ve Yamagata, Takashi (2008), "A Bias-adjusted LM Test of Error Cross-section Independence", The Econometrics Journal, 11(1), 105–127. doi:10.1111/j.1368-423X.2007.00227.x

Pesaran, Hashem M. ve Yamagata, Takashi (2008), "Testing Slope Homogeneity in Large Panels", Journal of Econometrics, 142(1), 50–93. doi:10.1016/j.jeconom.2007.05.010

Raifu, Akande, Isiaka (2017), "On the Determinants of Unemployment in Nigeria: What are The Roles of Trade Openness and Current Account Balance?", Review of Innovation and Competitiveness, 3 (4), 5-30.

Şen, Hüseyin (2003), Teori ve Uygulamada Senyoraj, Bursa: Ekin Kitabevi.

Şen, Hüseyin, Sağbaş, İsa ve Keskin, Abdullah (2007), Bütçe Açıkları ve Açık Finansman Politikası Teori ve Türkiye Uygulaması, Ankara: Orion Kitabevi.

Ulusoy, Ahmet (2001), Devlet Borçlanması, Trabzon: Derya Kitabevi.

Ulusoy, Ahmet (2004), Maliye Politikası, Trabzon: Celepler Matbaacılık.

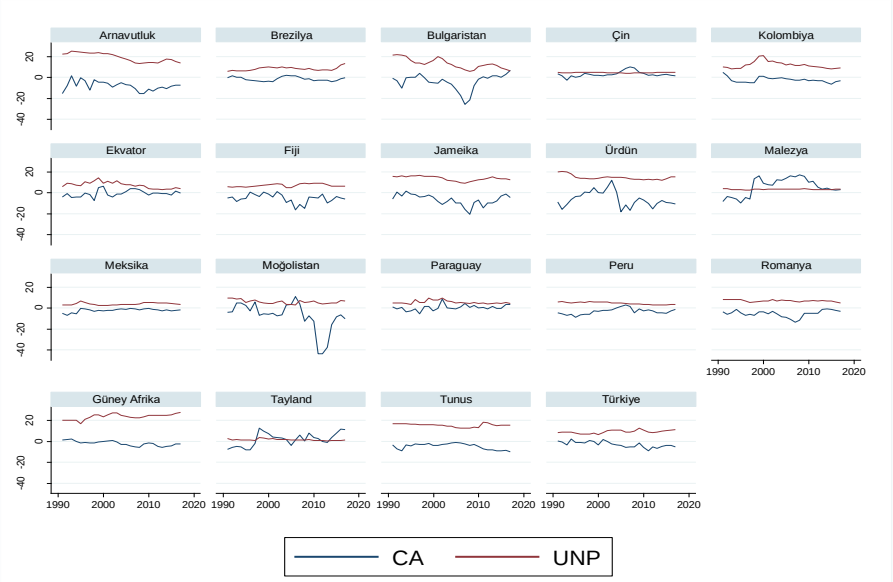
UNCTAD (1994), World Investment Report 1994: Transnational Corporations, Employment and the Workplace, Geneva: United Nations.

https://www.oecd.org/daf/inv/investment-policy/2487495.pdf

https://www.imf.org/external/region/tlm/rr/pdf/Jan11.pdf

EKLER

Ek 1: Ülkelere Göre Cari İşlemler Dengesi ve İşsizlik



2023 HEDEFLERİ KAPSAMINDA TÜRKİYE'DE LOJİSTİK HİZMETLERİNİN GELİŞİMİ VE TÜRKOĞLU LOJİSTİK MERKEZİNİN KAHRAMANMARAŞ TİCARETİNE ETKİSİ

Dr. Levent SEZAL
Banka Müdürü
levents@garanti.com.tr

Öz

Taşımacılık kavramının gelişmiş ifadesi olan lojistik kavramı, günümüzde ekonomik göstergelerin iyileşmesinde rol oynayan en önemli araçlardan birisi haline gelmiştir. Türkiye, uluslararası taşıma koridorları ve ticari işlem kanalları açısından bulunduğu coğrafi konum nedeniyle bölgede bir köprü vazifesindedir. Türkiye'nin bu konumu ve sahip olduğu ticaret potansiyeli nedeni ile gerek iç gerekse dış yatırımcılar için cazibe merkezi haline gelmiştir.

Türkiye içerisinde jeopolitik ve stratejik açıdan önemli bir yere sahip olan Kahramanmaraş, son yıllarda ticaret ve taşımacılık faaliyetleri yönünden yükselen bir ivme ile hız kazanmıştır. Tamamlanmasına çok az kalan Göksun yolu ile birlikte Kahramanmaraş, Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan önemli kavşak noktası olmuştur. 2017 yılında Türkoğlu Lojistik Merkezinin tamamlanması, Kahramanmaraş'ı önemli bir cazibe merkezi haline getirmiştir. Bu çalışma ile dünyada ve Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi, lojistik merkezi kavramı ve son olarak Kahramanmaraş Türkoğlu Lojistik merkezinin bölge ticaretine etkisine değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Lojistik, Taşımacılık, Türkoğlu Lojistik Merkezi*

2023 TARGETS UNDER DEVELOPMENT AND LOGISTICS CENTER TÜRKOĞLU KAHRAMANMARAS EFFECT OF TRADE OF LOGISTICS SERVICES IN TURKEY

Abstract

The concept of logistics, which is the advanced expression of the concept of transportation, has become one of the most important tools in the recovery of economic indicators. Turkey is a bridge to the international transport corridors and duties of commercial transactions in terms of channels due to geographical location. Why should Turkey's trade potential with this location and it has become a center of attraction for domestic and foreign investors.

Kahramanmaras having an important place in Turkey's geopolitical and strategic, commercial and speed with a rising momentum gained in terms of transport activities in recent years. Kahramanmaraş, along with the Goksun road, which has little to be completed, has been an important junction point connecting the Mediterranean to the Black Sea. Completion of Turkoglu Logistics Center in 2017, Kahramanmaraş has become an important center of attraction. In this study, development of the logistics industry in the world and in Turkey, the concept of a logistics center and, finally, will be referred to the impact on trade of Kahramanmaras Turkoglu logistics center.

Keywords : *Logistics, Transportation, Turkoglu Logistics Center*

1.Giriş

Lojistik, tarihin derinliklerinden bu yana askeri literatürde kullanılmakta olan ve 1960'larda ticari literatüre giren bir tabirdir. Dünyada yaşanan hızlı gelişmeler, artan rekabet, iletişim ve ulaşım teknolojilerinde gelinen nokta dahilinde, nihai mamulün fiyat aralığının kısıtlanması; tüketici ihtiyaçlarını tatmin etmek için hammaddenin, süreç içerisindeki envanterin, nihai mamulün veya ilgili bilginin çıkış noktasından nihai tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir şekilde varabilmesi ihtiyacını doğurmuştur. (Erkayman, 2007: 3)

1991 yılında ABD'deki Lojistik Yönetim Konseyi (Council of Logistics Management), 1967'de tanımladığı fiziksel dağıtım kavramını değiştirerek ilk defa lojistik kelimesini kullanmıştır. (Bowersox - Closs, 1996: 4) Lojistik Yönetim Konseyi'nin 1991'deki tanımına göre lojistik terimi müşteri isteklerini karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulaması ve kontrol edilmesi süreci olarak tanımlanır. Lojistik kavramı, alıcı ve satıcıların birbirinden uzak olması sebebiyle ortaya çıkmıştır. (Akyıldız, 1997: VI, 6) Bu nedenle, lojistik kelimesinin ilk çağrıştırdığı anlam, taşımacılık olsa da, ilk içerdiği anlam taşımacılık değildir. (Bone-Kurtz, 1992: 492)

Lojistik, bir toplumun yaşam standardını önemli düzeyde etkileyen sayılı alanlardan birisidir. İnsan faaliyeti ile ilgili olan hemen her alan, lojistikten doğrudan veya dolaylı olarak etkilenmektedir. Lojistik; verimliliği, dağıtım etkinliğini, faiz oranlarını, enerji kaynaklarını ve maliyetleri etkilediği için ülke ekonomisinin önemli bir bileşenidir. Gelişmiş ülkelerin birçoğu, uzun bir süre önce lojistiğin önemini anlamışlar ve lojistiği gerekli bir yönetim fonksiyonu olarak algılamışlardır. Peter F. Drucker lojistiği, ekonominin karanlık yönü ve Amerikan işletmelerinin önemli gördüğü bir alan olarak belirtmiştir. Lojistik ayrıca, Japon yönetim stratejisinin başarısı için de son derece önemlidir. İyi bir lojistik sisteme sahip olmak, bir ülkenin rekabet gücü için önemli yer tutmaktadır. (Razzaqua, 1997: 19)

Son yıllarda her alanda ortaya çıkan hızlı teknolojik gelişmeler makro düzeyde, ülkelerin ekonomik ve politik yapısında köklü değişmelere neden olmuştur. Buna bağlı olarak mikro düzeyde yeni teknolojileri kullanarak lojistik etkinliklerini artırabilen işletmeler, küresel pazarda rakiplerine göre daha başarılı olacaklardır. Günümüzde teknoloji, işletmelerin finansal gücüne bağlı olarak en üst düzeyde kullanılmakta ve lojistik hizmetler de bundan payını almaktadır. Ancak gelecekte lojistik taleplerin tatmin edilmesi, var olan lojistik süreçlerin verimli şekilde uygulanmasından çok, yeni yöntemlerin geliştirilmesine bağlı olacaktır. (Bowersox-David, 1996: 696-697) Küreselleşmenin ve zaman zaman yaşanan ekonomik krizlerin de etkisiyle, lojistik hizmetlere olan talep önemli derecede artmıştır. Küreselleşmesinin etkisiyle birlikte şirketlerin lojistikten temel beklentileri daha verimli tedarik zinciri ve talebe daha hızlı cevap verebilmek olmaktadır. Lojistik sektörü, Dünya'da ve Türkiye'de, hızlı bir gelişme içinde olan az sayıda sektörden biridir. (Yılmaz, 2007: 12) Ayrıca bu durum ile birlikte lojistik faaliyetlerin çevreyle uyum mekanizmalarını etkin bir şekilde geliştirmeleri, faaliyette bulunulan pazarda rekabet edebilmeleri ve yaşamlarını devam ettirebilmeleri açısından büyük önem taşımaktadır.

2. Lojistik Sektörünün Amaçları

Lojistik sektörünün amacı; işletmenin varlığını sürdürebilmesi açısından işletmeyi kalite, fiyat, zaman ve hizmet gibi önemli pazar değişkenlerine karşı dayanıklı hale getirmektedir. Lojistik sektörünün bir diğer amacı da; ürün, hammadde, ara mamul ve yardımcı malzemelerin ihtiyaç duyulduğunda, uygun koşullarda, ihtiyaç olan yerde ve en düşük maliyetle teslimatını sağlamaktır. Lojistik sektörü sadece ekonomik kalkınmanın önemli bir parçası değil, aynı zamanda ülkeyi küresel boyuta taşıyacak temel bir güçtür.

Lojistik sektörü, nakliye sürelerinin minimum düzeyde olması için uygun ulaşım yolunu seçerek, en az stok yöntemi ile maliyetleri en aza indirerek ve sıfır stok yöntemi ile çalışarak yani JIT1 (Tam Zamanında Üretim) yöntemini gerçekleştirerek amacına ulaşabilir. Lojistik sektörü, asgari maliyetle kaliteli hizmet anlayışını sürdürerek, maliyetleri en aza indirebilmek için maksimum verimliliği sağlayarak, müşteri memnuniyetinden ödün vermeyerek hasarsızlık performansı göstererek, izlenebilirlik ve sürdürülebilirlik anlayışı içerisinde istediği hedefine rahat bir şekilde ulaşabilir.

3. Lojistik Sektörünün Diğer Sektörlere Katkısı

Günümüzde lojistik faaliyetleri sadece eşya ve belgelerin hareketleri ile sınırlı olmaktan çıkarak, uluslararası ticaretin bir alt fonksiyonu olarak gelişme göstermektedir. Lojistik sektörünün diğer sektörlere katkısı sadece taşıma, depolama, nakliye vs. değildir. Aynı zaman da müşteri siparişlerinin alımından ürün bedellerinin tahsiline, gümrük ve transite geçiş evraklarının hazırlanmasından depoya ve tüm iş süreçlerinin hizmet perspektifiyle entegrasyonuna kadar çok daha geniş bir boyutta katkı sağlamaktadır. Lojistik sektörünün günümüzdeki konumu, sektörde yer alan işletmelere çok daha fazla görev ve sorumluluk yüklemektedir. Sürekli artan müşteri istek ve ihtiyaçları, şiddetli rekabet ortamı, teknolojik gelişmeler ile birlikte yeni mevzuat ve düzenlemeler, işletmeleri modern lojistik anlayış ve uygulamalarına yönlendirmektedir (İ.T.O., 2006) .

Günümüzün küresel koşulları ve günümüzün lojistik sektörü, bir ürün ya da hizmetin üretimi ile satın alınması arasında yer alan ve işletmenin karlılığını doğrudan etkileyen lojistik süreçlerinin öneminin daha da artırmasını sağlamıştır. Geçmişte pek çok işletme pazarlama finans ve üretim odaklı stratejiler geliştirmekteydi. İşletmeler önceden üretim aşamasında maliyetleri düşürmeyi hedeflerken, günümüzde işletmeler lojistik sektörü sayesinde doğru lojistik süreçlerini uygulayarak nakit akışlarını ve karlılıklarını artırmayı hedeflenmektedir. Özellikle üretici şirketler başta olmak üzere, günümüz şirketleri ana faaliyetleri dışında kalan tedarik zinciri içindeki, tedarik, taşıma, depolama, elleçleme, paketleme, stok, dağıtım gibi, birçok faaliyeti başka firmalara yaptırarak (outsourcing) kendi ana faaliyet konuları olan üretime daha fazla zaman ayırabilmektedirler. Bu saydığımız lojistik faaliyetleri işletmenin kendisinin yapması ekonomik olmamaktadır. Günümüzde lojistik faaliyetlerin 3PL (üçüncü parti lojistik) işletmelerine yaptırılması, oldukça yaygın ve kabul edilebilir bir işletme pratiği haline gelmiştir ve daha ekonomik bir hal almıştır. Ülkemizde lojistik sektöründe dış kaynak kullanımı giderek yaygınlaşmaktadır. (İ.T.O., 2006)

4. Dünyada Lojistik Sektörü

Dünyada lojistik ve lojistik sektörünün gelişimi için yapılan çalışmalar herkesin düşündüğü gibi yeni değildir. Bu ilgi, 1850'lere, bir ekonomist olan Yale Üniversitesi rektörü Henry Adams'ın Nakliye Ekonomisi adı altında bir ders açılmasını önermesine kadar gitmektedir. Lojistik faaliyetinin başlangıcı, örgütlenmiş ticaretin eski oluşumlarına kadar uzanmaktadır. Ancak, bir bilim olarak dikkatleri üzerine çekmeye başlaması, 1900'lerin başlangıcında, tarımsal ürünlerin taşınması ile olmuştur. (Lambert v.d., 1998:5)

Buharla birleşen motor gücünün deniz, kara ve demiryolu taşımacılığında kullanımı daha sonra dünya savaşlarında askeri anlamda lojistiğin gelişi vs. söz konusu olmuştur. 1950 ve 1965 yılları arasında teknolojik ve ekonomik ihtiyaçlar hızla değişerek lojistiğin gelişmesi için önemli fırsatlar ortaya çıkarmıştır.

1970'li yılların başında dünya lojistik sistem yapısının oluşumunu etkileyen faktörlerden bazıları, lojistik örgüt yapısının ve örgüt kültürünün oluşturulması, yenilik ve değişimin ortaya çıkması bu yenilik ve değişime ayak uydurabilmek için öğrenen bir organizasyon yapısının oluşturulması ve tasarlama sürecinin genişlemesi, karar verme sisteminin kurulması ve denetlemede bilgi işlem modellerinin geliştirilmesi gibi farkı faktörlerin organizasyon sistem yapısının oluşturulmasında ki katkısı yadsınamayacak kadar büyüktür (Cunliffe, 2008:6-7).

Modern lojistik anlayışı bahsettiğimiz lojistik sistem yapısının oluşturulmasıyla kaleme alınmıştır. Modern lojistik anlayışı, 1960'ta kaleme alınan Peter Drucker'ın makalesinin ardından incelenmeye başlanmıştır. Bu tarihlerde Drucker problemi ortaya koymuş ve dikkatleri lojistik ve dağıtım konusuna çevrilmesini sağlamıştır. Lojistik kavramı 1980'li yıllardan itibaren işletmeler tarafından kabul edilmeye başlanmış ve 1990'lı yıllarda gelişiminden ziyade tamamen yenilenmesi teorileri hayata geçirilmeye başlanmıştır ve bu süreç hala gelişmeye devam etmektedir. Lojistik ve ülke ekonomisi arasında anlamlı bir ilişki söz konusudur. Lojistik iş hacmi ülke ekonomisinin genel gidişatından oldukça etkilenmektedir. Ekonomi canlandığı zaman lojistik iş hacmi artmakta, durgunluk olması durumunda lojistik hizmetlere olan talep düşmektedir. (Thuermer, 2003; 26) Bu durum, firmalar ve ülkeler üzerinde rekabetin oluşmasına sebep olmaktadır. Son yıllarda küresel düzeyde yaşanan rekabet şirketleri ürünlerini daha hızlı hazırlamaya ve zamanında, çabuk teslim etmeye doğru zorlamaktadır.

Günümüzde üretim maliyetleri birbirine yakın değerler arz ettiği bir ortamda rekabet edebilir olabilmek adına lojistik hizmetlerin önemi artmıştır. Böyle bir rekabet ortamında pazar payının ve karın arttırılabilmesinin ve muhafazasının en önemli ayağı, düşük maliyetle girdi teminini ve malların rekabet edebilir fiyatlarla ve zamanında piyasaya sunulmasını sağlayan lojistik faaliyetlerdir. Lojistik bir işletmenin karlılığını etkileyen en önemli süreçlerden birisidir. Günümüzde dünya gayri safi hasılasının %20'si lojistik faaliyetlerden oluşmaktadır. Dünyada üretilen her 1 doların 25 senti lojistik yönetimi ve bilgisi için harcanmaktadır (Çevik ve Gülcan, 2011:38). Lojistik pazar yapısına bakıldığında, ABD ve Avrupa'nın hacim olarak dünya lojistik pazarının %50'sinden fazlasını teşkil ettiği görülmektedir. Asya'nın payı halen düşüktür (%16), fakat son yıllarda özellikle Çin'in dünya ticaretinde oynadığı rolün artması göz önüne alındığında bu oranın da giderek arttığı ve artmaya da devam edeceği öngörülebilir. (Küçüksolak, 2006: 25)

5. Türk Lojistik Sektörü

Dünya ticaretinde meydana gelen gelişmeler ve 1980 sonrasında Türkiye'nin ihracata önem vererek büyüme stratejilerini gerçekleştirmesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün güçlü adımlar atmasına neden olmuştur. Bu gelişmeler sonrası kurumsal yapıda ve altyapıda var olan eksikliklere rağmen Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu bölgedeki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek seviyeye ulaşmıştır. Lojistik hizmetlerde artan Rekabetin önemi lojistik sektörünü girişimciler açısından cazip bir yatırım alanı haline getirmiştir. Yerel ve ulusal çoğu firma, lojistik hizmeti verme yolunda önemli ilerlemeler gerçekleştirmiştir. Bunlarla beraber küresel firmalar Türkiye pazarına yönelerek, satın almadan, birleşme ya da doğrudan sermaye yatırımlarına kadar sektörde etkin olmaya başlamıştır. Lojistik sektörünün gelişmeye başlaması dış ticarette Türk işletmelerinin rekabet gücünü artırırken, istihdam alanında da önemli katkılar sağlamıştır (Akış, 2006:4). Türkiye'de projesi hazırlanmış 20 lojistik köy planlanmaktadır. TCDD yolları mevzuat kapsamına göre lojistik köylerin tamamlanması halinde, taşıma içinde demiryollarının oran olarak artması ve karayolu taşımacılığının etkisi ile artan karbon emisyonlarının azalması gerçekleşebilecektir (MÜSİAD Araştırma Raporu,2015:50).

Türkiye, jeopolitik konumu gereği Doğu ile Batı'yı, Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayarak, küresel ticaret için önemli bir kesişme noktasında yer almanın yanı sıra stratejik konumu bakımından dört saatlik uçuş mesafesi içerisinde toplam 1.6 milyar nüfuslu, milli geliri 30 trilyon doları aşan, toplam küresel ticaretin neredeyse yarısına karşılık gelen bir dış ticaret hacmine sahip birçok pazara erişim sunmaktadır.

Türkiye'nin Doğu Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya kolay erişim imkânı sağlayan avantajlı coğrafi konumu, bölgedeki taşımacılık faaliyetleri için bir üs işlevi görmesini sağlamaktadır. Türkiye; 2017 yılı itibarıyla 3 trilyon 104 milyar 907 milyon TL Gayri Safi Yurtiçi Hasılaya-GSYH (GDP) sahip ülkedir (TÜİK). Türk Lojistik Sektör Büyüklüğünün, yaklaşık 372 milyar TL (Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın yaklaşık yüzde 12'si) olduğu öngörülmektedir (PWC). Bu miktarın yarısının lojistik sektörü, diğer yarısının üretim/ ticaret şirketleri tarafından kendi olanaklarıyla gerçekleştirildiği bilinmektedir.

Dünya Bankası tarafından yayımlanan 160 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği "The Logistics Performance Index (LPI) 2018" raporunda Türkiye'nin yeri, 3,15 puanla 47. sıra olarak açıklanmıştır. 2016 yılı raporunda ise Türkiye 3,42 puanla 34. sıradaydı. Dolayısıyla gerek puan, gerekse sıralamadaki yeri önemli ölçüde gerilemiştir. Almanya son dönemde puanı biraz düşse de ilk sıradaki yerini korumaktadır. Sıralamada ilk 10'nda yer alan diğer ülkeler sırasıyla İsveç, Belçika, Avusturya, Japonya, Hollanda, Singapur, Danimarka, İngiltere ve Finlandiya. Afganistan ise 1,95 puanla sonuncudur. Puanlama aşağıdaki 6 ölçüte göre yapılmaktadır (Tanyaş, 2018):

- Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği,
- Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi,
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve rekabetçiliği,
- Rekabetçi fiyatlarla uluslararası sevkiyatları düzenleme kolaylığı,
- Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi,

- Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması.

Rapor, Dünya'daki 108 ülkedeki uluslararası lojistik şirketlerden belirli bir örnekleme yöntemi ile seçilen 869 lojistik profesyonelden anket yoluyla toplanan nitel değerlendirmelere dayalı olarak oluşturulmuştur. Sıralamada lojistiği büyümede stratejik sektör olarak benimseyen Almanya 4,20 puanla birinci, İsveç 4,05 puanla ikinci ve Belçika 4,04 puanla üçüncü sırada yer almıştır. Türkiye'nin hemen üstünde yer alan 5 ülke sırasıyla; Yunanistan (3,20), Umman (3,20), Hindistan (3,18), Kıbrıs (3,15) ve Endonezya (3,15). Türkiye'nin hemen altında yer alan 5 ülke sırasıyla; Romanya (3,12), Hırvatistan (3,10), Fildişi Sahili (3,08), Meksika (3,05) ve Bulgaristan (3,03). Türkiye 2016 yılı raporunda tüm komşularından daha iyi durumda iken 2018 raporunda bu özelliğini kaybetmiştir. Türkiye'nin puan ve sıra açısından en zayıf alanı 2,71 puan ile "Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği" olmuştur. Puan açısından en kuvvetli alanı 3,63 puan ile "Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması", sıra açısından ise 33. sıra ile "Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi" alanları olmuştur (Tanyaş, 2018).

500 milyar dolar ihracat hedefinin konuşulduğu 2023 yılında bu hedefe ulaşmak için en önemli sektörlerin başında lojistik gelmektedir. Lojistik, Türkiye'nin en önemli sektörlerinden birisidir. Türkiye'nin kendi lojistik potansiyeli ile birlikte; Karadeniz Bölgesi ve Orta Asya olmak üzere adeta merkezinde olduğu bölgenin potansiyeli de dikkate alındığında, ayrıca Batı ile Doğu arasında değişen ticari dinamikler doğrultusunda yeniden canlanma yolunda olan tarihi İpek Yolu da lojistik pazarı potansiyeline ilave edildiğinde, bu potansiyelin büyüklüğü açıkça görülmektedir (Bayramoğlu, 2014: 138-139).

Lojistik, Türkiye'de rekabet üstünlüğü sağlamada her geçen zaman önemi gittikçe artan bir sektör konumuna gelmiştir. Türkiye, Avrupa'nın içinde bulunduğu krize ve Arap Baharı'nın ardından Suriye'de yaşanan iç çatışmaya ve siyasi gerginliğe rağmen lojistik sektöründe büyüme rakamlarını yakalamayı başarmıştır. 50 bini aşkın araç filosu ve 80 milyar liralık iş hacmi ve bunu yakın zamanda üç katına çıkarabilecek potansiyeli ile Türkiye'nin en önemli sektörleri arasında yer alan lojistik, kara, hava, deniz ve demiryolu modları ile ileriye yönelik daha güçlü hedefler koymaktadır (Afatoğlu, 2013: 1).

Türkiye'nin lojistik sektörüne ilişkin en önemli hedefi, ekonomik büyüme hızına paralel olarak lojistik sektörünün gelişmiş ülkelerde olduğu gibi GSMH'den alacağı payın arttırılması ve Lojistik Performans Endeksi'nde ilk 15 ülke arasına girilmesidir. Bu bağlamda, Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda da "Türkiye'nin lojistikte bölgesel bir güç olması sağlanarak; lojistik maliyetinin düşürülmesi, ticaretin geliştirilmesi ve rekabet gücünün arttırılması" temel amaç olarak belirtilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 110-111).

Bununla birlikte, lojistikte ulaştırma, depolama, envanter yönetimi ve gümrükleme alt maliyetleri göz önünde bulundurularak; transit taşıma süresinin kısaltılması, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi, güvenilirlik ve hız unsurları öne çıkarılarak müşteri hizmet düzeyinin arttırılması hedeflenmiştir. Ayrıca Plan'da, yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının arttırılması, kalite ve güvenliğin yükseltilmesi, ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi, gümrüklerin donanımının arttırılması esas kabul edilmiştir (Erkan, 2014:51).

Özellikle uluslararası taşımacılıkta koridor, ülkelerin konumları, uluslararası politikalardaki etkinlikleri, sundukları hizmet kalitesi, altyapı ve işletmecilik, taşıma maliyetlerinde rekabet avantajı ve lojistik olanaklar çerçevesinde oluşturulmaktadır. Bu anlamda Türkiye, Güneydoğu Avrupa ulaşım koridorları ucunda yer almaktadır ve limanları, demiryolları, karayolları ve havaalanları ile bu koridora entegre olabilme şansına sahiptir (Gözüaçık, 2013:75).

Türkiye, lojistik sektörüne ilişkin olumlu ve olumsuz birçok özelliği bünyesinde barındırmaktadır. Türkiye'de lojistik sektörünün güçlü ve zayıf yönleri ile sektöre ilişkin fırsatlar ve tehditler Tablo 1'de verilmiştir (Afatoğlu, 2013:5; Çelik, 2009: 17; Çekerol ve Kurnaz, 2011: 55).

Tablo 1: Türkiye'de Lojistik Sektörüne İlişkin SWOT Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
-Jeo-stratejik önemi ile Türkiye, gelişmekte olan Orta Doğu ve Türki cumhuriyetlerden Avrupa'ya uzanan yol üzerinde bir merkez konumundadır. -Çok uluslu lojistik şirketlerinin ülkedeki varlığı yerel şirketlere bunların teknik bilgi ve birikimlerinden faydalanma imkânı sunmaktadır. -Türkiye'de Avrupa'nın en büyük kamyon filolarından birisi ve gelişmiş karayolu taşımacılık sektörü bulunmaktadır. -İşgücü maliyetleri düşüktür.	-Fiyat odaklı rekabet yüksek kalitede hizmet sunan firmaları zorlamakta ve özellikle kamyon taşımacılığındaki kâr marjlarını olumsuz etkilemektedir. -Sektördeki kayıt dışı faaliyet haksız rekabete yol açmaktadır. -Özellikle demir yolu ve deniz yolu altyapısında modernizasyon gereksinimi bulunmaktadır. -Firmalarda kalifiye eleman yetersizdir. -Demiryolu taşımacılığının tercihi nispi olarak düşüktür
FIRSATLAR	**TEHDİTLER**
-Uluslararası ticaret giderek artmaktadır. -Türkiye'nin olası AB üyeliği ticaret hacminin daha da artmasını sağlayacaktır. -Yeni limanların inşa edilmesine uygun topografya bulunmaktadır. -Sektörün boyutu AB ülkelerine kıyasla önemli ölçüde küçüktür ve pazar henüz doymamıştır. -AB'nin kendi içinde belirlemiş olduğu 10 ana ulaşım koridorundan en önemlilerinden birisi olan Avrupa-Kafkasya-Asya koridoru (TRECECA) doğrudan Türkiye üzerinden geçmektedir. -Lojistik teknolojileri hızlı gelişim göstermektedir	-Özellikle kamyon taşımacılığındaki kotalar, vize sınırlamaları ve gümrük belgesi yükümlülükleri yüksek orandadır. -Deniz taşımacılığında Yunanistan, kara taşımacılığında Bulgaristan önemli rakipler olarak tehdit oluşturmaktadır. -Lojistik altyapısı için yüksek miktarda yatırım gereksinimi vardır. Bu yatırımın zamanında gerçekleştirilememesi veya bu yatırım ihtiyacının potansiyel yatırımcıları pazara girmekten alıkoyması riski bulunmaktadır. -Petrol fiyatlarındaki artışlar -Küresel ekonomik kriz

Kaynak : (Erkan, 2014:53).

Türkiye'de lojistik sektörünün en büyük sıkıntılarından birisi dış ticaret hacminin artmasına paralel olarak lojistik sektörünün aynı oranda gelişememesidir. Ayrıca, iller bazında münferiden hazırlanan lojistik köy master planlarının makro planlamadan uzak kalması, rasyonel olmaması ve kaynak israfı (AÖF yayınları, 2013: 11;), hukuki altyapı eksiklikleri, mevzuatların getirdiği bürokratik engeller, lojistik konusunda eğitimli işgücü eksikliği, firmaların lojistik maliyetlerini ölçememeleri (iys.inonu.edu.tr) önemli sıkıntılar arasında gösterilebilir.

6. Lojistik Köy (Üst) Kavramı

Lojistik (üs) merkez, ulusal ve uluslararası seviyedeki nakliye, lojistik ve eşya dağıtımı ile ilgili bütün faaliyetlerin çeşitli işleticiler tarafından yapıldığı belirli bir alanı tanımlar. Lojistik merkezlerde taşımacılık, intermodal faaliyetler ve lojistik işlere odaklanır. Bu merkezler genelde metropol alanların dışında kalan, farklı taşıma türleri bağlantılarına yakın olan bölgelerden seçilir (Akçetin,2010:2). Lojistik merkezler, uluslararası limanlar ve hava alanları olarak ifade edilmektedir. Küresel olan lojistik merkezler kıtaların uçlarında bulunmaktadır. Hong Kong, Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Singapur, Dubai, Tokyo, Los Angeles, New York, Paris liman ve hava alanları en önemli lojistik merkezler arasındadır. Bazen de liman ile hava alanı iç içedir. İç içe değilsede demir ve kara yolu ile birbirlerine bağlanmışlardır (Akçetin, 2010:3). Lojistik merkez kurulumuyla birlikte, sağlanacak potansiyel faydalar şöyledir (İzmir Ticaret Odası, 2008:2):

- Ürün trafik akışının optimize etmesi,
- Kombine taşımacılığı teşvik etmesi ve kullanımını arttırması,
- Konteynır yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi,
- Tır ve ağır kamyon sirkülasyonunu azaltması, demiryolu taşımacılığının artması,
- Lojistik merkezden faydalanan firmaların, tüketicilerinin ihtiyaçlarına daha hızlı cevap vermelerini sağlaması,
- Kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- Bölgesel gelişimde lojistik merkez altyapısının önemli bir rolünün bulunması,
- Lojistik merkez kurulumu vasıtasıyla çevresel düzenlemelerin ve gereklerin gerçekleştirilmesi,
- Hava, kara, demiryolu ve deniz ulaşım merkezlerine bağlantı için olanak sağlaması,
- Şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmaları için bir platform yaratması,
- Firmalar için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesini sağlaması,
- Şirketlerin kapasitelerini genişletmelerine olanak sağlaması,

Lojistik merkezlerin kurulması için bazı özelliklere sahip olması gerekir. Lojistik merkezler bir şehrin içinde veya yakınında; fakat yerleşim bölgelerinin dışında olmalıdır. Kara yolu ile güçlü bir ulaşım olanağına sahip olmakla beraber, sıklıkla demir yolu bağlantılarına da sahip olmalı ve girişler kontrollü olarak yapılmalıdır. Lojistik merkezler çeşitli taşıma tesisleri, limanlar ve iç suyolları ile doğrudan erişim

olanağına sahip olmalı ya da bu ulaşım ağlarına yakın olmaları gerekir. Aynı zamanda tasarım açısından da planlı imar, konfor ve manzarası (şehir estetiğine katkı) olmalıdır. Çağdaş ofisler ve binalar barındırmalıdır. Gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi ağlarına sahip olmalıdır (Karataş, 2017:4).

6.1 Türkiye'de Lojistik Köyler (Merkezler)

Türkiye, batısında dünya ticaretinin %40'ının gerçekleştiği ve dünya nüfusunun %7'sinin yaşadığı Avrupa, doğusunda ise dünya ticaretinin %5'inin yapıldığı ve dünya nüfusunun %50'sinin yaşadığı Asya arasında bir köprü konumunda bulunmaktadır. Türkiye'nin bulunduğu bölge ortalama 350 milyon insanın yaşadığı pazar ekonomisine çoktan girmiş veya yeni girme aşamasında olan ülkelerin bulunduğu bir bölgedir. Türkiye bulunduğu bu konumdan dolayı hızla gelişen pazarın içerisindedir. Gelişmiş olan pazar şüphesiz bölgede lojistik sektörünün gelişmesini de tetikleyecektir. Türkiye aynı zamanda dünya petrol rezervinin %71'ine ve dünya doğalgaz rezervinin %73'üne sahip enerji arz eden Ortadoğu, Orta Asya ülkeleri ve dünya petrol tüketiminde ciddi bir paya sahip olan AB ve ABD'nin arasında önemli bir köprü konumundadır (Kurt, 2010:217).

Tarihin ilk dönemlerinden itibaren Türkler, ticaret yollarını kontrol altına alarak küresel ticareti yönlendirmiş hatta bu ticareti daha da geliştirmek için ticari yollara güvenlik ve konaklama alt yapısını oluşturmuşlardır. Türklerin 11'inci yüzyıldan itibaren Orta Asya'dan Akdeniz'e uzanan bölgede egemenlik kurmalarının temel sebebi, üstün zırhlı süvari ordularının olmasından kaynaklanmakla beraber, diğer bir temel sebep de Çin-İran-Akdeniz İpek Yollarına hâkim olmalarından kaynaklanmıştır. Aynı zamanda o dönemde İpek Yolu'nun güzergâhındaki şehirlerde bu kârlı ticaretten büyük oranda yararlanmışlardır. Örneğin; Tebriz-Bursa, Tebriz-Halep ipek yolu güzergâhındaki Erzincan, Tokat ve Amasya gibi şehirler ile diğer yandan Bitlis, Diyarbakır ve Mardin gibi şehirler ipek ticareti ile sanayisinde gelişmiş şehirlerdir (Akçetin, 2010:10).

Yeni ticaret yollarının keşfedilmesi ile beraber, Türklerin kontrolündeki ekonomik güç merkezleri veya lojistik üsler, Türklerin kontrolünden çıkmış ve başka merkezlere doğru kaymıştır. Ama günümüzde, bu merkezler tarihteki ihtişamlı dönemlerine yeniden kavuşmaya ve gelecek vaat etmeye başlamışlardır. Eski ipek yolunu yeniden canlandırma projesi olan Traceca2 Enerji geçiş projesi olan; Nabucco ve bir diğer önemli proje de Kars- Tiflis- Bakü demir yolu hattıdır (Akçetin,2010:10).

Türkiye'de lojistik köy çalışmaları ilk olarak 2006 yılında başlamıştır. Günümüze kadar 20 lojistik üst projesi gündeme alınmıştır. Bunlardan 8 tanesi (Balıkesir, Denizli, Eskişehir, İstanbul/Halkalı, İzmit, Samsun, Uşak, Kahramanmaraş) faaliyete geçmiştir. İnşaatı devam eden 5 lojistik köyün daha (Bilecik, Erzurum, Mardin, Mersin, İzmir/Kemalpaşa) hizmete başlaması beklenmektedir. 7 merkezde ise (Konya, İstanbul/Yeşilbayır, Kars, Kayseri, Sivas, Bitlis/Tatvan, Habur) kamulaştırma işlemleri devam etmektedir. Bu lojistik üstlerden 19 tanesi TCDD, İzmir-Kemalpaşa'daki lojistik köy ise Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Türkiye'yi bölgesel lojistik üs haline getirmeyi amaçlayan bu çalışma, pek çok kurum ve kuruluşla koordineli olarak ilerlemektedir. Planlanan lojistik üstlerin hizmete girmesiyle; lojistik sektörüne yılda 40 milyar dolar katkı sağlaması, 27 milyon ton ilave taşıma imkânı, 9 milyon metrekare konteyner stok ve

elleçleme sahası ve 10 bin kişiye istihdam sağlaması planlanmaktadır. Projeye son olarak; Habur, Bitlis Tatvan ve İzmir Kemalpaşa lojistik üstleri eklenmiştir.

Lojistik köy projeleri kuruldukları yerler açısından farklı hedef ve amaçlar içermektedir. Balıkesir/Gökköy lojistik köyü, Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri projesi ve Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesi ile bütünleşik olarak tasarlanmıştır. Böylece bölge Kafkaslar ile Avrupa arasında bir üs haline gelecektir. Türkiye'nin ilk lojistik üstü olan Samsun/Gelemen lojistik köyü ile Bafra ve Çarşamba ilçelerinin sanayi imkânlarından ve Samsun'un Karadeniz'in en önemli liman şehri olması özelliğinden yararlanması amaçlanmıştır. Denizli/Kaktık lojistik üstünün kurulmasında Denizli şehrinin tekstil sanayisindeki ve ihracatındaki başarısı etken olmuştur. Eskişehir/Hasanbey, lojistik köyünün kurulmasında; Eskişehir'in karayolu ve demiryolundaki stratejik konumu, başkent Ankara'ya olan yakınlığı, şehrin trafik sorunun azaltılması ve büyük sanayi kapasitesi etkili olmuştur. İstanbul/Halkalı lojistik üstünün kurulmasında karayolu ve demiryolu ile taşınan uluslararası yüklerin yarıdan fazlasının TCDD Halkalı tesislerinden ve gümrüğünden geçmesi etkili olmuştur. Halkalı lojistik üstü ile şehrin trafik sorularının azaltılması ve ulaştırma hizmetlerinin iyileştirilmesi amaçlanmaktadır. İzmit/Köseköy lojistik köyü ile ağır sanayi tesisleri ve liman işletmeleri nedeniyle dar sayılabilecek bir bölge üzerinde arazinin daha verimli kullanılması amaçlanmıştır. Ayrıca Marmara bölgesinin tamamına hizmet vermesi ve dış ticarete dönük ulaştırma faaliyetlerinin organize edilmesi planlanmaktadır. Uşak lojistik köyü ile seramik, konteyner, battaniye, iplik, mermer, plastik hammaddesi, makine ekipmanları, gıda malzemeleri taşıması yapılacaktır (Baki, 2016:14).

Lojistik köy kurulmadan önce bu malzemelerin taşınmasında demiryoluna uzak olduğu için karayolu tercih edilmekteydi. Örneğin seramikçiler ürünlerini demiryolu ile taşımak için iki defa nakliye zahmetine girmek durumunda kalıyordu. Karayolu ile taşıma zorunluluğu ortadan kalkınca taşıma maliyetlerinde düşüş hedeflenmektedir. Bilecik/Bozüyük lojistik köyü organize sanayi bölgesi ile bağlantılı olarak planlanmıştır. Gemlik limanı ile olan demiryolu bağlantısı ile üç ulaşım imkânından da faydalanılacaktır. Şehrin güçlü sanayisi ve merkezi konumu önemli bir avantajdır. Erzurum/Palandöken lojistik üstü, diğer lojistik köylere kıyasla sanayisi daha az gelişmiş bir şehirde kurulmuştur. Buna rağmen lojistik üstünün kurulmasında Erzurum şehrinin tercih edilme sebepleri; Erzurum üzerinden Gürcistan, Azerbaycan ve İran ile güçlü bir demiryolu bağlantısı kurulacak olması ve gelecekteki İpek Demiryolu projesi ile şehrin stratejik öneminin artmasının öngörülmesidir. Mardin lojistik köyünün kurulmasında; Irak ve Suriye ile sınırı olması, artan ticaret ve taşımacılık ihtiyaçları etkili olmuştur.

Kahramanmaraş/Türkoğlu lojistik köyünün kurulmasında; şehirde son yıllarda tekstil, çelik, çimento, gübre, termik santral alanında yapılan yatırımlar, İskenderun ve Mersin limanları arasında karşılıklı demiryolu taşımacılığının artması, Hatay ve Kilis illerindeki sınır kapıları ile Ortadoğu pazarlarının yakınlığı, lojistik köyün organize sanayi bölgesine yakınlığı etkili olmuştur. Mersin/Yenice lojistik köyü kurulurken; Mersin limanı, gelişen sanayisi, şehrin hızlı büyümesi ve Akdeniz'e açılan en önemli şehir olması dikkate alınmıştır. İzmir/Kemalpaşa lojistik köyü, Kemalpaşa Organize Sanayi bölgesinin bitişiğinde yer almaktadır ve Çandarlı limanına demiryolu bağlantısı mevcuttur. Ayrıca bölgede Torbalı-Kemalpaşa demiryolu bağlantısı planlanmaktadır. Bu proje gerçekleştikten sonra Denizli, Aydın istikametinden gelen demiryolu yükleri bu güzergâhtan Çandarlı limanına ulaşacaktır. Konya/Kayacık lojistik köyü karayolu, demiryolu ve havayolu ulaşım ağlarının kesiştiği bir bölgededir.

Konya-Ankara demiryolu ve Konya-Ankara karayolunun bitişiğinde ve havaalanının yakınındadır. Önümüzdeki yıllarda gerçekleştirilmesi tasarlanan Konya-Mersin demiryolu projesi ile lojistik köyün Mersin limanı ile bağlantısı kurulacaktır. Ayrıca Konya şehri Türkiye'nin merkezi konumunda bir şehirdir. İstanbul/Yeşilbayır lojistik köyü projesi henüz kamulaştırma aşamasında olup, ilgili arazının tarım vasfından çıkarılmasına müteakip kamulaştırma işlemlerine başlanacaktır. Yapımı planlanan Kars lojistik köyü ile gelecekte tamamlanması planlanan Kars-Tiflis, Kars-Trabzon demiryolları ile şehrin uluslararası anlamda Rusya, Gürcistan ve İran'la, ülke içerisinde ise Karadeniz bölgesi ile mevcut taşımacılığın artması böylece sanayisi nispeten az gelişmiş olan Kars-Iğdır-Ardahan bölgesinin gelişimi amaçlanmaktadır. Kayseri/Boğazköprü lojistik köyü ile sanayi sektöründe gelişmiş bir şehir olan Kayseri'de Organize Sanayi Bölgesi ve Kayseri Serbest Bölgesi'nde üretilen sanayi mallarının iç ve dış pazarlara ulaşımının sağlanması amaçlanmıştır. Lojistik köy, Kayseri-Mersin, Kayseri-Ankara demiryolu hattının birleşme noktasında kurulmuştur. Sivas lojistik köy projesi ile bölgenin gelişmekte olan sanayisine destek olunması, bölgeye yaratacağı katma değer ile ekonomisine hareket getirmesi, iş imkânı sağlayarak büyük şehirlere olan göçün azaltılması hedeflenmektedir. Habur ve Bitlis-Tatvan bölgeleri projeye son olarak dâhil edilen noktalardır (Baki, 2016:15).

7. Kahramanmaraş Ticaret Hacminin Türkiye Ekonomisindeki Yeri

Akdeniz bölgesinin doğusunda yer alan Kahramanmaraş ilinin güneyi ve kuzeyi Güneydoğu Toroslarının uzantıları olan dağlarla ikiye ayrılmıştır. Bu dağların her iki tarafında Elbistan, Maraş, Afşin, Göksun, Narlı gibi geniş ovalar yer almakta olup arazi yüksekliği 350 metreden 3000 metreye kadar çıkabilmektedir. Bu coğrafi konumu ve doğal yapısı sayesinde ilin değişik kesimlerinde birçok iklim türüne rastlanmaktadır. Ayrıca Tarsus-Adana-Gaziantep Otoyolu, ilin 50 km güneyinden geçmektedir. İl Merkezi; Adana'ya 187 km, İskenderun Limanına 183 km, Gaziantep'e 80 km, Kayseri'ye 286 km ve Malatya'ya 223 km mesafededir. Kahramanmaraş'ı Ankara, İstanbul gibi büyükşehirlerle Elbistan, Afşin gibi kuzeyde yer alan ilçelere bağlayan Kayseri karayolu; devam etmekte olan bölünmüş yol, tünel ve viyadük çalışmaları tamamlandığında otoyol standartlarına yükseltilecektir. Hem kamu hem de özel sektör yatırımlarıyla gelişme kaydeden Kahramanmaraş ili, tarım ve sanayi potansiyeli ile ekonomik yönden bir cazibe merkezine dönüşmüştür (Doğaka, 2016: 7).

Kahramanmaraş'ın ekonomik yapısı, Cumhuriyet'ten 1980'li yıllara kadar genellikle tarım, hayvancılık ve küçük el sanatlarına dayalı olarak gelişmiştir. Bu süreçte şehrin ekonomisi gerek içe dönük üretim ve ticaret stratejisi gerekse şehrin devletin ekonomi ve altyapı konularındaki hizmetlerinden yeteri kadar pay alamamasından dolayı önemli ölçüde büyüme gösterememiştir.

Türkiye'de piyasa ekonomisi kural ve ilkelerinin benimsenmeye başlanmasıyla, 1980'li yılların başından itibaren Kahramanmaraş, bu çerçevede izlenen ekonomik politikalara hızlı uyum göstermiştir. Ekonomik olarak yeni bir döneme, sanayileşme ve çağdaş ticaret sürecine girilmiştir. Böylece yıllarca gerçekleştirilemeyen ekonomik büyüme için gerek sermaye gerekse girişimcilik konusunda altyapı oluşturulmaya başlanmıştır. Devletin, üretime ve ihracata yönelik geliştirdiği teşviksel politikalara hızlı cevap veren ve bu çerçevede teşviklerini doğru kullanarak bu fırsatı iyi değerlendiren Kahramanmaraşlı girişimciler şehrin bugün

sahip olduğu dinamik ekonomik yapıyı kurmuşlardır. Kahramanmaraş'ın genel ekonomik performansına bakıldığında yükselen bir trendi yakalamak mümkün olmaktadır.

Kahramanmaraş'ta gerçek anlamda özel sektör yatırımları 1984 yılında başlamıştır. Sanayileşme, genel itibariyle Tekstil sektörü alanında gerçekleşmiştir. Bununla birlikte, geçmişten gelen küçük el sanatlarından bakırcılığın bir uzantısı olarak çelik mutfak eşyaları sektörü de aynı sanayileşme eğiliminden payını oldukça önemli ölçüde almıştır.

Sektör büyüklüğü açısından, Tekstil sanayiinden sonra ikinci sırada Çelik Eşya Sanayii yer almaktadır. Kentin en eski sektörlerinden birisi olan bibercilik de sanayileşmeye paralel olarak gelişme eğilimindedir. Kahramanmaraş'ın ülkemizde ün kazanmasına yol açan dondurma sektörü en hızlı gelişen sektörler arasındadır. Kahramanmaraş dondurması sanayileşmeden büyük ölçüde etkilenmiş, ülkemiz sınırlarını aşmış ve öncelikle yakın ülkeler, daha sonra da tüm dünya ülkelerine yayılma sürecine girmiştir.

Sanayileşme sürecinde oldukça yüksek bir trend yakalanmıştır. Bu dönemde birçok yatırım hayata geçirilmiştir. Tekstil sektörü lider konumunda olmak üzere Konfeksiyon, Çelik Mutfak Eşyası, Pamuk İşleme (çırçır), İnşaat, Bankacılık, Gıda, Yem, Ambalaj, Kağıt ve Makine İmalatı ve Isıtma ve Soğutma Sistemleri sektörleri iktisadi profilin ana hatlarını oluşturmuştur. Nakliye, Kuyumculuk, Bakır ve Alüminyum Doğramacılık, Plastik Doğramacılık, Kereste ve Yapı Malzemeleri Sanayii gibi diğer sektörler de kent ekonomisinin diğer dinamiklerini oluşturmaktadır.

Kahramanmaraş ekonomisinin en gelişmiş sektörü olan Tekstilde, özellikle teknoloji ve kalitede ulaşılan nokta Türkiye standartlarının üstüne çıkmıştır. Dünya tekstil pazarlarında teknolojik olarak ve kalite bakımından rahatça rekabet edebilecek yetenek kazanmıştır. Böylece uluslararası bir hammadde merkezi haline gelmiştir. Kentin olduğu gibi ülkenin de iktisadi büyümesinde tartışılmaz bir statüye sahip olan Tekstil Sanayii yüksek döviz girdisi sağlamaktadır.

Tekstil başta olmak üzere metal mutfak eşyaları, elektrik üretimi, kağıt sanayi ve çimento sektörlerinde büyük ölçekli yatırımlarla Türkiye'nin önder illeri arasına giren Kahramanmaraş, 22 şirketiyle, en büyük 1000 sanayi kuruluşu sayısı bakımından Türkiye'de ilk 11 şehir arasında yer almaktadır (http://www.kmtso.org.tr).

Kahramanmaraş, 246 ihracatçı şirketiyle, 2018 yılında 1 milyar dolar ihracat, 1,2 milyar dolar da ithalat gerçekleştirmiştir. Kahramanmaraş ekonomisinin lokomotifi tekstil sektöründe ise ihracat 2018 yılında 700 milyon dolara ulaşmıştır. Metal eşya sektörü 167 milyon dolar, hazır giyim 74 milyon dolar ve kağıt sektörü 65 milyon dolar ihracata imza atmıştır. En fazla ihracat yapılan 5 ülke ise 234 milyon dolar ile İtalya, 57 milyon dolar ile Mısır, 45 milyon dolar ile Almanya, 50 milyon dolar ile Portekiz ve 34 milyon dolar ile İspanya olmuştur (http://www.kmtso.org.tr).

8. Türkoğlu Lojistik Merkezinin Kahramanmaraş Ekonomisine Etkisi

Kahramanmaraş Türkoğlu lojistik merkezinin kurulmasında; şehirde son yıllarda tekstil, çelik, çimento, gübre, termik santral alanında yapılan yatırımlar, İskenderun ve Mersin limanları arasında karşılıklı demiryolu taşımacılığının artması, Hatay ve Kilis illerindeki sınır kapıları ile Ortadoğu pazarlarının yakınlığı, lojistik köyün organize sanayi bölgesine yakınlığı etkili olmuştur.

Türkoğlu lojistik merkezi ile özellikle işletmelerin, pazarlama süreçlerinden biri olan taşıma maliyetleri ve dolayısıyla ürün maliyetleri düşecek, yeni yatırımların yapılmasını sağlayarak özellikle göçü önleyerek istihdam yaratacaktır. İçinde bulunduğumuz yüzyılda rekabet göz ardı edilemez bir noktada önem taşımaktadır. Kahramanmaraş'ta yer alan işletmelerin üretimi için gerekli olan hammadde tedarikinde taşıma maliyetlerinin yüksek olması, üretilen ürünlerin satış ve pazarlanması noktasında yine taşıma maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle, bu şartlarda rakip ürünlerle rekabet etmekte zorlanmaktadırlar. Lojistik köylerde dağıtımın tek merkezden olması, tüm lojistik faaliyetlerin tek merkezden gerçekleştirilmesi maliyetleri düşüreceğinden işletmeler de bu anlamda rekabet edebilir düzeye gelecekler ve yeni yatırımlarda artış sağlanacaktır. Günümüz yok edici rekabet ortamında işletmelerin ayakta kalabilmelerinin yollarından biri de rakiplerine kıyasla daha düşük maliyet seviyelerinde faaliyetlerini gerçekleştirebilmeleridir. Yapılan araştırmalar göstermektedir ki lojistik maliyetlerde yapılacak olan %5'lik bir iyileştirme, satışlarda yapılacak olan %20'lik iyileştirmeye eşdeğer olduğu belirtilmektedir (Bezirci ve Dündar, 2011:305). Gerek lojistik merkezinin yaratacağı istihdam ve gerekse yeni yatırımların sağlayacağı istihdam ile Kahramanmaraş'ta işsizlik büyük ölçüde azalacaktır.

Yılda 2 milyon ton taşıma kapasitesi bulanan Türkoğlu Lojistik Merkezi tam anlamı ile faaliyete geçememiştir. Merkeze entegre olacak diğer hatların da devreye geçmesi beklenmektedir. Tam manası ile faaliyete geçmesi halinde merkezden 2 milyon ton ihracat malzemesi taşınması beklenmektedir. Mersin'e oradan da yurt dışına gidecek olan ürünlerin teslim sürelerinde yaşanan kısalma ise en çok Kahramanmaraş'taki sanayi kuruluşlarına yarayacaktır.

Kahramanmaraş'ın özellikle ithalat ve ihracat noktasında kullandığı ürünler itibarıyla bakıldığında bu ürünlerin ağırlıklı olarak Avrupa destinasyonlarının kullanılması ama ham madde bakımında ise Orta Asya Cumhuriyetlerini kullandığı göze çarpmaktadır. 30 Ekim 2017'de Bakü'de açılışı yapılan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'yla Kazakistan'ı, Türkmenistan'ı Özbekistan ve Çin'i demiryolu hattıyla Mersin'e, İskenderun'a, Gaziantep'e, Türkiye'nin batısını ve aynı şekilde Kahramanmaraş birbirine bağlanmış oldu. Açılış tarihiden bugüne kadar 4 bin 500 kilometrelik destinasyonlardan 50 bin ton sanayicinin, ihracatçının kullanmış olduğu yükleri demiryoluyla taşındığı belirtilmektedir.

Kahramanmaraş, kullanmış olduğu hammaddeleri Özbekistan'dan, Kazakistan'dan, Tacikistan'dan pamuk, buğday ya da diğer tarımsal ürünler ihracat olarak da özellikle inşaat malzemesi ve benzeri ürünlerin yoğun miktarda bu destinasyonları kullanmaktadır. Dolayısıyla Bakü-Tiflis-Kars Hattı'nın da Kahramanmaraş için çok stratejik öneme sahip olduğu bir gerçektir. Türkoğlu Lojistik Merkezi de bu hatta katmak suretiyle, stratejik önemi bir kat daha artmaktadır.

Kahramanmaraş'ı ilgilendiren en önemli hususlardan biri de çimento ve kağıt fabrikaları gibi daha fazla hammadde kullanan fabrikalara kılçık hatların yapılmasıdır. Bu çimento fabrikalardan iki tanesine bu kılçık hatların fabrikaların içerisine kadar en yakın istasyon Narlı, Türkoğlu gibi istasyonlarla bu fabrikaların içerisine kadar uzatacak kılçık hatların tamamlanması ile ara manipülasyonu ortadan kaldıracak şekilde lojistik operasyonları daha uygun maliyetlerle yapılması sağlanmış olacaktır. Bu konudaki çalışmaların devam ettiği bilinmektedir.

Yaklaşık 800 dönüm alan üzerine kurulmuş olan Türkoğlu Lojistik merkezi, her türlü yük konsolidasyonuna, bekletmeye ve diğer alt yapı gibi tesislerin yapımına

müsait hale gelmiştir. Bu tesis Ekim 2017'de hizmete açılmış ancak o günden bugüne bu tesiste istenilen potansiyelde bir taşımacılık, bir lojistik faaliyeti gerçekleştirilememiştir. Bu tesisin daha fazla işlevlik kazandırılabilmesi için Türkoğlu-Mersin arasında her gün bir mekik trenin biran önce hizmete girmesi gerekmektedir. Hali hazırda Kayseri-Mersin arasında bu şekilde çalışan, üç tane karşılıklı gidiş geliş altı tane konteyner treni mevcut ve oradaki bütün sanayi kuruluşlarının konteyner trafiğinin yüzde 70'ini bu trenlerle karşılanmaktadır. TCDD'nın Türkoğlu'dan her gün Mersin'e ve Mersin'den Türkoğlu'na karşılıklı bir tren alt yapı çalışması devam etmektedir.

Diğer taraftan Karadeniz'le Akdeniz'i birleştiren çok önemli bir güzergah olarak yapı devam eden Göksun yolunun 2019 yıl sonunda tamamlanması planlanmaktadır. Bu otoyolun Akdeniz bağlantısı Kahramanmaraş'tan geçmektedir. Kahramanmaraş'ın bu önemli güzergahlar içerisinde bir köşe taşı gibi yer alması, kentin turizmine, tüm seyahat imkanlarına, ticaretine, nakliyat imkanlarına, tüm ulaşım imkanlarına bugüne kadar olduğundan çok daha fazla sahip olacağı anlamına gelmektedir. İlçelerden merkeze ve merkezden komşu illere rahatlıkla ulaşılabilecektir. Bu da kentin gerçekten bir cazibe merkezi olmasını sağlayacak ve ulaşım açısından hiçbir sorunu kalmamış bir Kahramanmaraş'ı gündeme getirecektir.

9. Sonuç ve Öneriler

Lojistik sektörünün büyümesi tümüyle sanayi ve ticaret sektörlerinin büyümesine bağlıdır. Ulaştırma ve depolama sektörü diğer bir deyişle lojistik sektörü, son yılları sadece ayakta durmağa çalışarak geçirmiştir. Sadece yeni dış ticaret güzergahlarında faaliyet gösterme çalışmaları artmış ve kurumsallaşma çabaları sürdürülmüştür. Ancak ana sorunlar Ortadoğu'daki sorunlar, dış ticaret hacminin artmaması, etkinlik ve verimsizlik kaynaklı maliyet artışları ve karlılıkların son derece düşük olmasıdır. Uluslararası ve ulusal entegre kombine taşımacılık alt yapısı hala daha kurulamamıştır. Verimsizlikteki ana nedenler; kayıt dışı ekonomi, altyapı yetersizlikleri ve şirketlerin küçük ölçekli ve kurumsal bir yapıda olmamalarıdır. Yetki belgesiz çalışma, standart dışı araç, yakıt tedariki vb konularda haksız rekabet vardır. Denetimler artmasına rağmen istenen düzeyde etkinlik sağlanamamaktadır.

Son yıllarda Türkiye'de yeni karayolların yapımına ve var olan karayollarının iyileştirilmesine yönelik çalışmalar ivme kazanmıştır. Karayolları altyapısı yeterli olsa da demiryolları altyapısı, Türkiye'nin ihtiyaçlarını karşılayabilecek yeterlilikte değildir. Lojistik merkezlerin en önemli fonksiyonlarını yerine getirebilmesi yani birden fazla taşıma türünün entegrasyonunu sağlayabilmesi için demiryolları altyapısının geliştirilmesi ve yeni güzergâhların oluşturulması gerekmektedir.

Lojistik merkezlerin işleyişlerinin başarıyla yerine getirilmesi için iyi bir organizasyon ve yönetim yapısına sahip olması gerekmektedir. Merkezde yer alan firmaların birlikteliğinin yarattığı sinerji ile geliştirilen iş birliği, lojistik merkezin başarı oranını arttırmaktadır.

Lojistik merkezlerin kurulumunda kamu kurumları aktif olarak görev almalıdır. Lojistik merkezlerin birden fazla kurumun yetki ve sorumluluğu altına girmesi sebebiyle, kurumlar arası üst koordinasyonu sağlayacak ve denetleyecek farklı bir kurumun kurulması, bu kurumun koordinasyonunun Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yapılması gerekmektedir. Lojistik merkezler arası koordinasyonu sağlayacak ve denetleyecek bir birliğe ihtiyaç duyulmaktadır. Bu

birliğin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve özel sektör katılımcılarından oluşması gerekmektedir.

Kamuya ait yapıların gelişimi daha zordur. Fakat altyapı ve üstyapı çalışmalarında kamu, kaynak yaratmada önemli rol oynamaktadır. Optimum merkez gereksinimlerinin belirlenmesi ve iş hacminin genişletilmesi için özel sektör, lojistik merkezlerin kurulumunda mutlaka yer almalıdır. Sürdürülebilir lojistik merkez inşasının, kamunun gücü ve özel sektörün deneyimi ile mümkün olmasından dolayı lojistik merkezlerde kamu-özel ortaklığı ile mülkiyet modeli önerilmektedir. Bu kapsamda bölge dinamikleri göz önüne alındığında lojistik merkezlerde üst yapının inşası 2 şekilde yapılabilir. Bunlardan birincisinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tesislerin inşasını kendisi üstlenmektedir. Bu durumda lojistik merkezlerde yer alan tesisler, özel sektöre uzun dönemli olarak kiralanabilir. İkincisinde ise lojistik merkezlerde yer alan tesisleri yap-işlet-devret modeli kapsamında özel sektöre inşa ettirebilir. Lojistik merkezlerin, karayolu demiryolu ve liman bağlantıları gibi altyapı gereksinimlerinin inşasını ve arazi teminini kamu üstlenmelidir.

Lojistik merkezlerin yönetim modeli, kamu özel ortaklığı ile yönetim modeli olmalıdır. Yönetimde kamu olarak, il özel idaresi, belediye, kaymakamlık ve valilik gibi yerel yönetim birimleri yönetime doğrudan müdahalede bulunmayarak yalnızca kendi görev ve sorumluluklarını yerine getirmek amacıyla yer almalıdır. Özel sektör olarak, ticaret ve sanayi odaları, lojistik hizmet sağlayıcıları ve bağlı bulundukları dernek temsilcileri yer almalıdır. Dinamik yapılara sahip olan lojistik merkezlerin yönetim kurulunda özel sektör temsilcileri bulunmalıdır. Ancak bürokrasinin artması sebebiyle yönetim kurulunda kamu temsilcileri yer almamalıdır.

Lojistik sektörünün gelişimi ile ilgili temel ilkeler; araç doluluğunu artırmak, sefer süresini düşürmek, maliyetleri düşürmek, yük, araç ve çalışan güvenliğini artırmak ve çevresel duyarlılığı artırmaktır. Ülke lojistiği için coğrafya avantajı maalesef tek başına yetmemektedir, fiziksel ve kurumsal alt yapılar en az coğrafya kadar önemlidir. Bu çerçevede ülkemizin iyi belirlenmiş Lojistik Stratejine dayalı Lojistik Master Planına gereksinimi vardır. Lojistik Master Planı ise ülkemizin sanayi ve ticaret envanteri ve projeksiyonlarının yapılmasını, yük akışlarının çıkarılmasını, buna göre alt ve üstyapı gereksinmelerinin belirlenmesini gerektirir. Lojistik bölge yer, fonksiyon ve büyüklükleri başka bir şekilde belirlenemez. Lojistiğin taşımacılıktan çok daha geniş bir bakışa açısına sahip olduğu unutulmamalıdır. Lojistik yol haritası çizilmezse LPI'nde ülkemizi ileride daha alt sıralarda da görebiliriz. Türkiye'de lojistik ve ulaşım alanında birbirinden kopuk çok sayıda master plan ve lojistik merkez fizibilite çalışmaları yapılmakta, çoğu yatırıma dönüşmemektedir. Öncelikle Türkiye Lojistik ve Ulaşım Master Planlarının birbiriyle entegrasyon halinde tamamlanması, bundan sonra bölge ve il planlarına inilmesi gerekir

KAYNAKÇA

Afatoğlu, A. (2013), **"Lojistiğin 2013 Atılımı",** Turkishtime, Mayıs 1-25.

AKÇETİN, Eyüp., (2010), **"Avrupa birliğine Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye''**, Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Aralık,(3).sayı,5,ss.1-14.

Akiş, Elife, (2016), Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü Etkisi, 11-12 Nisan 2016 tarihlerinde düzenlenen 2.Üretim Ekonomisi Kongresinde

bildiri sunusu. http://www.iku.edu.tr/upp/8562/files/Elife%20AK%C4%B0%C5%9E.pdf, Ulaşım Tarihi:25.02.2019

Baki, Rahmi (2016), "**Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye'deki Lojistik Köy Uygulamaları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi",** Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt: 5, Sayı: 2(Sf. 148 - 162)

Bezirci Muhammet ve Abdullah Oktay Dündar (2011), "**Lojistik Köylerin İşletmelere Sağladığı Maliyet Avantajları"**, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Haziran 2011 Cilt 13 Sayı 1 (292-307)

Birol, Erkan (2014), **"Türkiye'de Lojistik Sektörü Ve Rekabet Gücü"**, ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi (ASSAM - UHAD) ASSAM International Refereed Journal, Sayı :1 Yıl: 2014

Çekerol, G. Ş. ve Kurnaz, N. (2011), **"Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi"**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 25, 47-59.

Çevik, Osman ve Gülcan, Beyazit,(2011**), "Lojistik Faaliyetlerin Çevresel Sürdürülebilirliği ve Marco Polo Programı"** KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi 13 (20): ss.35-44

Demir, Muhittin H. (2013)., **"Çağdaş Lojistik Uygulamaları"**, Anadolu Üniversitesi , AÖF Yayınları, Eskişehir, 1-31.

Gözüaçık, Gökhan (2013), "Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış", Ekovitrin, Kasım, 74-76.

Gün, Devrim, (2012), **"Küresel düzeyde Sürdürülebilir Lojistik Yönetimi İçin Lojistik Köylere Paradigmal Bir Yaklaşım ve İskenderun Lojistik Köy Projesi"**, Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Aybil Yayınları, Konya, ss.384-393.

http://www.dogaka.gov.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_857_EJ2N74DP_Kahramanmaras-ili-Ekonomik-Gorunum-Raporu-2010-2015.pdf (01.03.2019)

http://www.kmtso.org.tr (10.03.2019)

İzmir Ticaret Odası, (2008), "Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya'daki Lojistik Merkezler", s.2

Karataş, İbrahim Atilla (2017), **"Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi"**, Akademik Yaklaşımlar Dergisi, İlkbahar 2017 Cilt: 8 Sayı:1

Kurt, Cihan, (2010), "Türkiye de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

MÜSİAD, (2016), "2015 Lojistik Sektör Araştırma Raporu: Lojistik Sektöründe Sürdürülebilirlik ve Yeşil Lojistik", MÜSİAD Yayınları, İstanbul.

Perreault, William, Joseph, P. Cannon, ve E. Jerome Mccartthy, (2013), Pazarlamanın Temelleri, ,Çev.Asım Günal Önce, (13.Baskı), Nobel Yayıncılık, Ankara.

T.C. Kalkınma Bakanlığı, (2013), Onuncu Kalkınma Planı 2014-2023, Ankara, 1-199.

Tanyaş, Merhmet (2019), Türkiye Lojistik Sektörü 2018 – 2019, http://www.ekovitrin.com/turkiye-lojistik-sektoru-2018-2019-makale,1442.html (02.03.2019)

LOJİSTİKTE YEREL DÜŞÜNÜP KÜRESEL HİZMET SUNMAK, YERELDEN ULUSLARARASI TİCARETE BİR İŞLETME ÖRNEĞİ: K LOJİSTİK

Öğr. Gör. Dr. Mecbure ASLAN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Pazarcık Meslek Yüksekokulu, Yönetim ve Organizasyon Bölümü
mecbureyardim@ksu.edu.tr

Prof. Dr. Mustafa TAŞLIYAN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü
mustafatasliyan@gmail.com

Tuncay KAZANCI
K Lojistik İşletme Sahibi
tuncaykazanci@gmail.com

Öz

Lojistik sektöründe bölgesel ve yerel bazda faaliyet gösteren işletmelerin uluslararası rakiplerinin yerelde sunduğu hizmet ve faaliyetleri müşterilerine sunarak zaman içerisinde rekabeti daha çok arttırdığı görülmektedir. Bu çalışmanın amacı yerelde faaliyet gösteren lojistik işletmelerinin küyerel faaliyetlerini ve sürecini incelemektir. Kahramanmaraş ilinde K Lojistik işletmesinin küyerelleşme süreci ve hizmetleri örnek olay yöntemi ile incelenmiştir. Yapılan bu çalışmanın en önemli katkısı yerelde faaliyet gösteren diğer lojistik işletmeleri ve yöneticilerine küyerelleşme süreçlerine ve hizmetlerine bir örnek oluşturabilmesidir.

Anahtar Kelimeler: *Küyerelleşme (Glokalleşme), Lojistik, K Lojistik.*

"THINK LOCAL, PROVIDE GLOBAL SERVICES" IN LOGISTICS, EXAMPLE OF A BUSINESS FROM LOCAL TO GLOBAL: K LOGISTICS

Abstract

In the logistics sector, it is seen that the regional and local companies operating in the logistics sector have increased the competition in time by presenting the services and activities offered by their international competitors to the local customers. The aim of this study is to examine the glocalization process of the logistics enterprises operating locally. The process of glocalization of K Logistics in Kahramanmaraş province was investigated with casestudy method. The most important contribution of this study is to be able to set an example for the glocalization processes and the services for the other logistic enterprises and managers operating in the local area.

Keywords: *Glocalization, Logistics, K Logistic.*

1. GİRİŞ

Küreselleşme (Globalleşme-Globalisation) insanların ekonomik, siyasi, sosyal, teknolojik ve iletişim açısından birbirlerine yakınlaşması olarak ifade edilmektedir. Küreselleşme ile birlikte dünyadaki birçok ülke birbirleriyle ilişki içerisinde yaşamaktadır. Ticaretin yaygınlaşması, dış kaynak kullanımının artması, iletişimin artması, ortak anlaşmalar, farklı ürün ve hizmetlere duyulan ihtiyaçlar küreselleşmenin sebepleri arasında gösterilebilir. Küreselleşme dünya ölçeğinde ekonomik, siyasal ve kültürel bütünleşme, fikirlerin, görüşlerin, teknolojilerin küresel düzeyde kullanılması, sermaye dolaşımının evrenselleşmesi, ulus-devlet sınırlarını aşan yeni ilişki ve etkileşim biçimlerinin ortaya çıkması, mekanların yakınlaşması, dünyanın küçülmesi, sınırsız rekabet, serbest dolaşım, pazarın dünya ölçeğinde büyümesi ve ulusal sınırların dışına çıkması, kısaca dünyanın tek pazar haline gelmesi şeklinde ifade edilebilmektedir (Kaçmazoğlu, 2002:49; Balay, 2004:62-63). Küreselleşme ile birlikte hem maddi hem manevi ortak kültürel değerler oluşmaya başlamış ve gittikçe yaygınlaşmıştır. Küreselleşme ile ortak değerler, standartlar yakalanırken aslında yerel ve bölgesel değerler, faaliyetler de farklılıklarını ortaya koymuş olmaktadır. Küreselleşme bir nevi hem bölgesel hem yerel değerleri de kapsamakta ve küresel olanla uyumlaştırmaktadır. Küyerelleşme (Glocalisation) kavramı bu noktada dikkat çekmektedir.

Gerçekten küreselleşmek için yerelleşmenin geçerli bir cevap olduğu; küresel ve yereli oluşturan unsurların, aynı fenomenin farklı özellikleri olduğu görülmektedir (Tien ve Talley, 2012:125). Küyerelleşme, küreselleşme-yerelleşme süreçlerinin birbirleriyle etkileşiminin toplumsal yaşama ait oluşu ve toplumsal yaşamın kurucu öğesini anlatmak için küreselin yerelleşmesi ve yerel olanın küreselleşmesi şeklinde ortaya çıkan yeni bir durumu ifade etmektedir (Robertson, 1999:21; Öneği, 2015:29). Küyerelleşme üretim ve pazarlama faaliyetlerinde, özel durumlarda yerel kültürü dikkate alan müşteri taleplerini göz önünde tutan, küresel olan fakat yerel kültüre de uygun üretim ve pazarlama faaliyetlerinin yaratılması süreci olarak karşımıza çıkmaktadır (Maynard, 2003:60). Bu durumda küresel ve yerel faaliyetlerin bütünleşmesi birbirini tamamlaması söz konusu olmaktadır. Dolayısıyla yerel faaliyetlerin de küresel boyut kazanması küyerelleşmenin sonucu olarak görülebilir. Küyerelleşme her sektörde olduğu gibi lojistik sektöründe de kendini göstermektedir.

Lojistik hizmetleri, malların zaman ve mekan kısıtlarının üstesinden gelmesine izin veren örgütler arası sistemlerin tasarımı ve işletilmesidir (Bienstock vd., 2008: 205). Lojistik; üretim yönetimi, taşıma ve malların depolanması, parçaların ve ilgili bilgi akışının, örgütlerin ve pazarlama kanallarının aracılığıyla siparişlerin uygun maliyetle karı maksimize edecek şekilde yerine getirilmesi faaliyetlerinden oluşan stratejik bir süreçtir (Christopher, 2016:2). Dünya ticaretindeki dönüşüm ve yeni oluşumların etkisi yoğun bir şekilde lojistik sektörü üzerinde görülmektedir. Lojistik bütün sektörlerle birebir, doğrudan ilişkisi olan bir sektördür. Uluslararası pazarlarda rekabet avantajının elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir. Ürün ve hizmetlerin hedef pazarlara rakiplerden önce daha hızlı ve daha ekonomik biçimde ulaştırılması lojistik faaliyetlerin özünü oluşturmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003: 2; Kara vd., 2009:70). Lojistik faaliyetlerin etkisi de dünya ticaretini önemli oranda etkilemektedir. Etkin lojistik faaliyetler hem ihracat hem de ithalat hacimlerine

pozitif yönde katkı sağlamaktadır. Küyerelleşme sürecinin de lojistik faaliyetlerini pozitif yönde etkilediği düşünülmektedir.

Bu çalışma ile Kahramanmaraş'ta yerel düşünüp küresel hizmet sunan K Lojistik işletmesinin aynı zaman da küresel düşünüp birçok ülkede hizmet sunma süreci ve bunun lojistik sektörüne etkisi incelenmiştir. Küreselleşme ve küyerelleşme dinamikleri ve uluslararası ticaret faaliyetleri kapsamında bu çalışma, yerel bir işletmenin küresel-yerel faaliyetleri bütünleştirerek hem yerel hem küresel ekonomiye katkıları ve diğer işletmelere örnek teşkil etmesi açısından önemli bir çalışma olarak değerlendirilmektedir.

2. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ

Bu çalışmada yerel düşünüp küresel hizmet sunan bir lojistik firmasının (K Lojistik) örnek olay çalışması ortaya konulmuştur. Bu bağlamda K Lojistik firmasının örnek olay yöntemi ile incelenmesinin araştırmaya önemli bir katkıda bulunarak diğer işletmeler için örnek teşkil ettiği düşünülmektedir. Örnek olay yöntemi literatürde örnek olay incelemesi, durum çalışması ve vaka çalışması olarak da ifade edilmektedir (Aytaçlı, 2012:Yin, 2003). Örnek olay yönteminde genelleştirme yerine çalışmadan ne anlaşıldığının tasarısı üzerinde durulmaktadır. Örnek olay çalışmaları gerçekte neler olduğuna bakma, sistematik bir biçimde verileri toplama, analiz etme ve sonuçları ortaya koyma yöntemidir. Ortaya çıkan sonuç ise olayın niçin öyle olduğunun ve daha sonra yapılacak araştırmaların nelere odaklanması gerektiğinin anlaşılmasını göstermektedir (Aytaçlı, 2012).Bu çalışmada da K Lojistik işletmesinin küyerelleşme ve yerelden uluslararası ticarette geçiş süreci, başarısı ortaya konulmuştur. Çalışmada işletmenin belge ve dökümanlarından ve işletme sahibi ile yapılan derinlemesine görüşmelerden yararlanılmıştır.

3. ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI: K LOJİSTİK

Kahramanmaraş'ta kitle üretimi ve sanayileşme 1980'li yıllarda hızlanmıştır. Kahramanmaraş endüstrileşmede ortaya koyduğu olağanüstü başarı ile bugün 6 milyar dolar sanayi hacmi ve 40 milyarlık aktif büyüklüğe ulaşmıştır. Tekstil başta olmak üzere, metal mutfak eşyaları, elektrik üretimi, kağıt sanayi ve çimento sektöründeki yatırımlarıyla Türkiye'nin önder illeri arasında yer almaktadır. Kahramanmaraş 26 işletmesiyle, Türkiye'nin en büyük 1000 sanayi kuruluşu bakımından ilk 8 şehir arasında yer almaktadır (www.kmtso.org.tr, 05.04.2019).

Kahramanmaraş ili 2018 ithalat rakamları 1 milyar 185 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Kahramanmaraş 2018 yılında 303 ihracatçı işletmesiyle %6.08 gelişme kaydederek 1 milyar 5 milyon dolar ihracat gerçekleştirmiştir. İtalya, Mısır, Almanya, Portekiz, İspanya, Bulgaristan, Yunanistan, Özbekistan, Bangladeş ve Fas en çok ihracat yapılan ülkelerdir. Bu ülkelere 2018 yılında toplam 618 milyon dolar ihracat yapılmıştır (www.kmtso.org.tr, 05.04.2019).

Kahramanmaraş Türkiye iplik üretiminin %35'i, metal mutfak eşyalarının %60'ı, kumaş üretiminin %10'u, çimento üretiminin %10'u, elektrik üretiminin %8'i, Türkiye'nin dondurma markasıyla, 1000 sanayi tesisi, 246 ihracatçı şirket, 115 ülkeye ihracatıyla, yılda 2 milyar dolar dış ticaret hacmiyle önemli bir ekonomik performansa sahiptir (www.kmtso.org.tr, 05.04.2019).

Sektörde K Lojistik olarak tanınan Kazancı Lojistik A.Ş.'nin (Kahramanmaraş, Kalite ve Kazancı kelimelerinin baş harfinin K ile başlamasından dolayı K Lojistik olarak kullanılmış ve piyasada da öyle tanınmıştır) yol hikayesi Kahramanmaraş ilinin sanayileşme sürecinin hızlandığı yıllarda, 1994 yılında Nazar Ticaret olarak Hollanda merkezli TNT Ekspress firmasının acenteliğinin alınmasıyla başlamıştır.

Kahramanmaraş'taki üretim gücünün artması ve ihracat, ithalat zorunluluğu Kahramanmaraş'taki bütün işletmelerin daha nitelikli işgücü istihdam etme ve uluslararası pazarlara entegre olma sürecini oluşturmuştur.

Üretimin söz konusu olduğu her yerde, dünyanın neresi olursa olsun, üretilen malların dünya pazarlarına ulaşabilmesi içinde lojistik faaliyetleri hayati bir öneme sahip olmaktadır. Bu bağlamda lojistik faaliyetleri üretimin olmazsa olmazı olarak karşımıza çıkmaktadır.

K Lojistik 1994'ten 2004 yılına kadar 10 yıl boyunca TNT Ekspress ile birlikte Kahramanmaraş firmalarının yurtdışı pazarlarına üretim numunelerinin taşınmasını sağlamıştır. Daha sonrasında da ihracatlarının taşınması noktasında Ekspres Uçak taşımacılığı ve kara yolunda hizmet sunmaya devam etmiştir. Pazar büyüklüğünün yüksek rakamlara çıkmasıyla birlikte 2004 yılında TNT Ekspress firmasının kurumsal kimliğiyle Kahramanmaraş'ta şube müdürlüğü kurulmuştur. Şirketin kurumsal kimliğinde yer alınarak 2013 yılına kadar hizmet sunulmaya devam edilmiştir.

2013 yılının sonunda TNT Ekspress ile yollar ayrılmıştır. K Lojistik 20 yılın verdiği birikimle Kahramanmaraş firmalarına hizmet verme noktasında uluslararası lojistik hizmetlerle ilgili Türkiye'de ve dünya çapında en iyi Lojistik hizmet sunan firmalarla anlaşmalar yapmıştır.

Hava kargo ve Ekspres kurye taşımacılığı ile ilgili dünyanın en büyüğü olan ABD merkezli UPS ile kara yolu taşımacılığının Avrupa' da en büyük firmalarından EKOL Lojistik ile, deniz yolu taşımacılığında ise MTS firması ile anlaşmalar yapılmıştır.

Uluslararası lojistik ve taşımacılık ile ilgili Kahramanmaraş'ta TNT Ekspress ve DHL firmaları da pazarda yer almaktadır. Bu iki firma yalnızca ekspres kurye ve hava kargo taşımacılığında hizmet verirken, K Lojistik Ekspres kurye, hava kargo taşımacılığı, uluslararası kara yolu ve deniz yolu taşımacılığı noktasında komple bir hizmet sunmaktadır.

Lojistik sektöründe hizmet alımı yapan bütün firmalar butik hizmet almak istemektedirler. Bilgi akışının tamamı Email ve Whatsapp üzerinden yapılmakta ve anında cevap verilmesi gerekmektedir. Bunun önemini 20 yıllık tecrübesiyle bilen K Lojistik, çalıştığı bütün müşterilerine iş ortağı olarak hizmet sunmaktadır.

2014 yılı başlarından itibaren Kahramanmaraş'ta bulunan 250'ye yakın firmaya lojistiğin tüm alanlarında hizmet vermeye başlamıştır. Firmaların ihracat ve ithalatlarının hangi ülkelere yapıldığının bilinmesi, bütün firmalara lojistik desteğinin verilmesini kolaylaştırmıştır. Kahramanmaraş'ta lojistiğin tüm alanlarında hizmet üreten tek firma konumuna gelmiştir.

UPS ile birlikte Avrupa ve dünyanın her noktasına 24 - 48 saatte adres teslimi kurye ve kargo taşımacılığı hizmeti sunulmaya başlanmıştır. İhracat ve ithalat firmalarına bu konuda çok etkili hizmetler verilmiştir.

Ekol Lojistik her hafta İstanbul'dan Avrupa'daki 25 farklı ülkeye parsiyel kara yolu taşıması ve komple tır hizmeti sunmaktadır. K Lojistik, Ekol Lojistik ile birlikte Kahramanmaraş firmalarının ihracat mallarının kara yolu ile taşınmasında hizmet vermektedir.

ABD merkezli MTS deniz yolu taşımacılığı ile de ithalat ve ihracat mallarının deniz yolu ile taşınması noktasında hizmet vermektedir.

2016 yılında ise Kahramanmaraş'ta bir ilk olarak tamamen İtalya pazarına odaklı, Kuzey ve Güney İtalya'ya her hafta Kahramanmaraş çıkışlı parsiyel kara yolu taşımacılığı servisi başlatılmıştır. Bu servisin sunulabilmesiyle ilgili MORS ve GÖRGÜN Lojistik ile anlaşma yapılmıştır. Bu firmalarla ortak hareket edilerek Adana, Gaziantep, Mersin ve Kahramanmaraş'tan İtalya pazarına mal satan bütün firmalara ziyaretler yapılmıştır.

İtalya'ya parsiyel taşımacılığının yapılma nedeni, 20 yıldır Kahramanmaraş ihracatının ilk sırasında İtalya'nın yer almasıdır. Türkiye örme kumaş üretiminin kaydadeğer bir oranı bu şehirde üretildiği için ve örme kumaşın Avrupa pazarında en büyük alıcısı İtalya olduğundan kaynaklanmaktadır. Tekstilde dünya çapında markalara sahip olan İtalya, tekstil üretiminde Türkiye'de söz sahibi Kahramanmaraş'tan yaklaşık 20 yıldır iplik ve kumaş satın almaktadır. İtalya'nın kuzeyinde ve güneyinde tamamen İtalya pazarındaki müşterilere Kahramanmaraş' tan gelen mallarının ne zaman yola çıktığı, ne zaman İtalya'da gümrüğünün yapılabileceği ve teslimatının hangi tarihte olacağı noktasında bilgi akışının sağlanması için İtalya'da Martino Parisi ve Alisped gümrük firmaları ile de anlaşma yapılmıştır. Kahramanmaraş'tan İtalya pazarına mal satan bütün firmalara lojistik hizmet verme noktasında başarılı sonuçlar alınmıştır.

Aynı zamanda son beş yıllık sürede K lojistik çalıştığı firmaların referans olması ile birlikte, İstanbul, Bursa, Denizli, Gaziantep ve Mersin'de bulunan firmalara da Expres kurye taşımacılığı, kara yolu taşımacılığı ve deniz yolu taşımacılığı konusunda servis vermeye başlamıştır.

THY'nın, Adana' da bulunan THY kargo müdürlüğü ile anlaşma yapılarak, Kahramanmaraş bölgesinden çıkan hava kargolarının en uygun fiyatlarla ihracat ve ithalat taşımaları yapılmaya devam edilmektedir.

TCDD ile ilgili olarak Türkoğlu Lojistik merkezinde birlikte çalışmak konusunda Ankara' da görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Kahramanmaraş Ticaret ve Sanayi odasında bu konuda toplantıya katılarak görüş alışverişinde bulunulmuştur.

Tablo 1: K Lojistik İşletmesinin Tarihsel Gelişim Süreci

1994	Nazar Ticaret Firmasının kurulmasıyla başlangıç yapılmıştır. 2004 yılına kadar 10 yıl boyunca TNT Ekspress ile birlikte Kahramanmaraş firmalarının yurtdışı pazarlarına üretim numunelerinin ve ihracatlarının taşınması noktasında Ekspres uçak taşımacılığı ve kara yolunda hizmet sunmaya devam etmiştir.
2004	TNT Ekspress firmasının kurumsal kimliğiyle Kahramanmaraş' ta şube müdürlüğü kurulmuştur.
2013	2013 yılının sonunda TNT Ekspress ile yollar ayrılmıştır.
2014	K Lojistik (Kazancı Anonim Şirketi) kurulmuştur. UPS ile birlikte Avrupa ve dünyanın her noktasına 24 - 48 saatte adres teslimi kurye ve kargo taşımacılığı hizmeti sunulmaya başlanmıştır.
2016	EKOL Lojistik ve deniz yolu taşımacılığında ise MTS firması ile anlaşmalar yapılmıştır. MORS ve GÖRGÜN Lojistik ile anlaşma yapılmıştır. İtalya'da Martino Parisi ve Alisped gümrük firmaları ile de anlaşma yapılmıştır.
2017	THY'nın, Adana'da bulunan THY kargo müdürlüğü ile Kahramanmaraş bölgesinden çıkan hava kargolarının en uygun fiyatlarla ihracat ve ithalat taşımaları yoğun bir şekilde yapılmaya devam edilmektedir.
2019	300'e yakın firmayla çalışılarak, öncelikle Avrupa başta olmak üzere tüm dünya ülkelerine lojistik hizmeti sunmaktadır.
2023 yılında Gaziantep ve Kayseri'de kendi şubelerini kurmayı hedeflemektedir.	

Lojistik sektöründe Kahramanmaraş yerelinde kurulan K Lojistik, çalıştığı 300' e yakın firmaya küresel hizmet sunmaktadır. Ayrıca K Lojistiğin en fazla kara yolu lojistik hizmet sunduğu ülkeler arasında İtalya, Almanya, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Güney Kore, Çin, Fransa, Hollanda ve Polonya öncelikli olarak yer almaktadır. Kahramanmaraş firmalarının lojistik hizmet alması konusunda, K Lojistik 25 yıllık birikimi ve tecrübesiyle sektöründe çalışmaya devam etmektedir.

Aşağıda K Lojistik işletmesine ait hava yolu, kara yolu ve expres kurye lojistik faaliyetlerine ilişkin bilgiler yer almakta olup, bu tablolarla lojistik yıllık faaliyetlerine ilişkin rakamsal veriler sunulmaktadır.

Tablo 2: 2017-2018 Hava yolu Lojistik Raporu

2017		2018	
İHRACAT ÜLKESİ	**AĞIRLIK**	**İHRACAT ÜLKESİ**	**AĞIRLIK**
BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ İSRAİL - İTALYA ÖZBEKİSTAN – PAKİSTAN ARABİSTAN - SRI LANKA – VİETNAM	**36.496 (TON)**	ARABİSTAN İSRAİL - A.B.D TAYVAN - B.A.E.	**44.277,00 (TON)**

Hava yolu lojistik faaliyetleri 2018 yılında 2017'e göre artış sağlamıştır. İhracat mamullerine ilişkin daha fazla lojistik faaliyetlerinin yapılma nedeni hava yolunda ithalat mamullerine ilişkin lojistik faaliyetlerin daha maliyetli olması ve bu maliyetleri daha çok ihracat yapan işletmenin karşılamasından kaynaklanmaktadır.

Tablo 3: Kara Yolu Lojistik Faaliyet Raporu

	YIL BAZINDA YAPILAN TOPLAM CİRO	**YAPILAN TOPLAM İŞ ADEDİ**
2015	360.073,40 €	307
2016	864.383,84 €	713
2017	996.316,22 €	700
2018	871.259,38 €	572
TOPLAM	**3.092.032,84 €**	**2292**

K Lojistik işletmesi en çok kara yolu lojistik faaliyetleri özellikle parsiyel lojistik yapmakta olup 2015 yılından sonra iş miktarı ve tutarı rakiplerine göre iyi bir düzeyde artmıştır.

Tablo 4: Expres Kurye Lojistiği

	YIL BAZINDA YAPILAN TOPLAM CİRO
2015	241.368,00 ₺
2016	158.184,61 ₺
2017	134.183,17 ₺
2018	245.163,32 ₺

Expres kurye lojistiğinde 2016-2017 yıllarında yıllık cirosunda düşüş yaşamasının sebebi bazı büyük müşterilerinin rakiplerine geçmiş olmasıdır. Ancak K Lojistik 2018 yılında müşteri memnuniyetini en üst düzeyde gerçekleştirip yeniden yıllık cirosunu arttırmış yeni stratejilerle yeni müşteriler kazanmış, bazı müşterilerinin geri dönüşünü sağlamıştır.

K Lojistik özellikle kara yolu ve expres kurye lojistiğinde rekabet üstünlüğüne sahip olmakla birlikte hava yolu lojistiğinin maliyetinin yüksek olmasına rağmen bu alanda da faaliyette bulunmaktadır.

K Lojistiğin Kahramanmaraş'taki UPS ve DHL Lojistik firmalarının acentelerinden farkı yukarıda da belirttiğimiz üzere hava, kara, deniz ve parsiyel taşımacılığını beraber yapmasıdır. K Lojistik tüm bu hizmetleri vermekle beraber parsiyel lojistik gibi daha zor bir alanda uzmanlaştığı görülmektedir.

K Lojistik faaliyette bulunduğu İtalya firması, Ekol Lojistik, UPS, MTS gibi firmalardan gelen tekliflerle anlaşma yapmıştır. Öyle ki K Lojistiğin verdiği hizmet kalitesi bu firmaların K Lojistiğe kendilerinin ulaşmasını sağlamıştır.

K Lojistik Ekol Lojistik ile 2016 yılında önemli bir adım atmıştır. Ekol Lojistik ilk defa Türkiye'de ve bir Anadolu firmasıyla temsilciliğini yapmak üzere anlaşma yapmıştır. Hem Türkiye'de ilk kez böyle bir uygulama yapması hem de bunu bir Anadolu firmasıyla yapmış olması çarpıcı bir nokta olarak görülmektedir.

Yıllardır sektörde yer alması sebebiyle birçok yerel işletmelerle iyi ilişkiler kurmuş olmasıyla birlikte müşteri memnuniyeti konusunda birebir ilişkilerini kullanarak faaliyette bulunmaktadır. Ayrıca piyasadaki tecrübesi ve birçok işletmeyle iş yapması güven oluşturmaktadır. Faaliyette bulunduğu ülkelerde de aynı tutumu sergilemesi küresel pazarlarda da aranan bir işletme haline gelmesini sağlamaktadır.

Lojistik sektörü ihracat ve ithalatın can damarı olarak görülmektedir. K Lojistik 2014 yılından itibaren verdiği hizmetlerle Kahramanmaraş işletmelerinin ihracat ve ithalat faaliyetlerine önemli katkı sağlamaktadır. İhracatın gümrük çıkışlarının yerel bazda yapılmasını sağlamakla Kahramanmaraş ihracat rakamlarına pozitif katkı sağlamaktadır. K Lojistik Kahramanmaraş Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı uluslararası faaliyet gösteren tek lojistik firmasıdır.

Ayrıca K Lojistik 2023 yılında Gaziantep ve Kayseri'de kendi şubeleriyle hizmet vermeyi hedeflemektedir.

4. SONUÇ

Yerel bir işletmenin küresel pazarlara girmesi, yerel hizmet sunarken artık uluslararası ticarette boy göstermesi bunu öncelikle yerel imkanlarla gerçekleştirmesi ve başarıyı elde etmesi yadsınamaz. Öncelikle Kahramanmaraş ilinde uluslararası faaliyetler yapmak önemli bir başarı göstergesi olarak değerlendirilmelidir. K Lojistik işletmesinin yıllarca süregelen yerel faaliyetlerle yerel kültürdeki ticaret anlayışını uluslararası ticarete taşıması, lojistik sektöründe birçok alanda faaliyet göstererek ilerlemesi, uluslararası ticaretteki tecrübesini yerel boyutta da kullanarak Kahramanmaraş iline gerek ekonomik gerek ise sosyal anlamda katkı sağlaması, önemli bir küyerelleşme faaliyeti olarak karşımıza çıkmaktadır.

K Lojistik işletmesinin çalıştığı tüm işletmelere butik hizmet sunması yani işletmelerin ihtiyaçlarına göre ve zamanında lojistik faaliyetlerini gerçekleştirmesi, güvenilir işletme imajı, müşteri memnuniyetini ön planda tutması hem yerel hem küresel anlamda rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.

K Lojistik firmasının faaliyetleri ve bugünkü başarısı örnek olay yöntemiyle incelenmiştir. Lojistik ve küyerelleşme konularının birlikte ele alındığı çalışmaların az olması bu çalışmayı değerli kılmaktadır. Bu çalışma da nitel araştırma yapılması ve örnek olay yönteminin kullanılmasının uluslararası ticaret ve lojistik literatürüne katkı sağladığı düşünülmektedir. Ancak her araştırmada olduğu gibi bu araştırmada da kısıtlar bulunmaktadır. İlk kısıt olarak örnek olayın konusunu sadece Kahramanmaraş ilindeki K Lojistik işletmesinin oluşturması, elde edilen verilerin genelleştirmesini güçleştirmektedir. Araştırmada örnek olay yöntemiyle K Lojistik işletmesine ait belge ve dökümanlar incelenmiş, ayrıca derinlemesine görüşme yapılarak işletme sahibinden işletmeye ait bilgiler ve düşünceler alınmış olması araştırmanın genelleştirilmesini güçleştirdiğinden dolayı benzer örnek olaylar farklı ve daha çok sayıda örnek ile gerçekleştirilebilir. Bir başka kısıt ise araştırmanın bazı değişkenlerinin nitel olması nedeniyle sayısal çıktılarla ifade etmeyi zorlaştırmakta olmasıdır. Diğer çalışmalarda nicel analizlerle elde dilen sonuçların araştırmanın genelleştirilmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

Aytaçlı, Berrak (2012),**"Durum Çalışmasına Ayrıntılı Bir Bakış"**, Adnan Menderes Üniversitesi Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Dergisi, Cilt.3, Sayı:1, ss.1-9.

Balay, Refik (2004), **"Küreselleşme, Bilgi Toplumu ve Eğitim"**, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Dergisi, Cilt.37, Sayı:2, ss.61-82.

Bartelson, Jens (2000), **"Three Concepts of Globalization"** , International Sociology, Cilt.15, Sayı:2, ss.180-196.

Bienstock, Carol, C.,Marla B. Royne, Dan Sherrell ve Thomas F. Stanfford (2008), **"An Expanded Model of Logistics Servide Quality: Incorporating Logistics Information Technology"**, International Journal Production Economics, Cilt:113, ss.205-222

Christopher Martin (2016), **"Logistics & Supply Chain Management"**, Fifth Edition, FT Publishing.

Çancı, Metin ve Erdal, Murat (2003), **"Lojistik Yönetimi"**, Freight Forwarder El Kitabı 1, İstanbul: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD).

Kaçmazoğlu, Bayram H. (2002), **"Doğu-Batı Çatışması Açısından Globalleşme"**, Eğitim Araştırmaları, 6, ss. 44-55.

Kara Mehmet, Tayfur Lütfü ve Basık Hamit (2009), **" Küresel Ticarette Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye"**, Mustafa Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt. 6, Sayı:11, ss.69-84.

Maynard, Michael L. (2003), **"From Global ToLocal: How Gilette's Sensor Excel Accomodates to Japan"**, Keio Communication Review, 25, ss. 57-75.

Öneği, Merve (2015), **"Küreselleşme Sürecinde Uygulanan Küyerel Pazarlama Stratejilerinin Tüketiciler Tarafından Değerlendirilmesi ve Küyerel Bir Ürün Örneği"**, Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi, Başkent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı, Ankara.

Robertson, Roland (1999), **"Küreselleşme, Toplum Kuramı ve Küresel Kültür"** (Çev. Ümit Hüsrev Yolsal), Bilim ve Sanat Yayınları.

Yin, Robert K. (2003), **Case Study Research Design and Methods**, (3. Baskı). London: Sage Publications.

Tien, Ching-Yi ve Talley, Paul C. (2012), **"Think Globally, ActLocally: 'Glocalization' in Taiwanese Higher Education"**, International Journal of Business and Social Science, Cilt. 3, Sayı:15, ss. 124-130.

www.kmtso.org.tr, **"2018 Faaliyet Raporu"**, 05.04.2019

www.kmtso.org.tr, **"Şubat 2019 Ekonomi Bülteni"**, 05.04.2019

TÜRKİYE'DE BÖLGESEL DÜZEYDE İHRAÇ ÜRÜNLERİNDEKİ UZMANLAŞMA YA DA ÇEŞİTLENMENİN ANALİZİ

Dr. Öğr. Üyesi M. Akif KARA
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
akifkara@ksu.edu.tr

Öz

İhraç temelli büyüme hipotezi ihracatı, ekonomik büyümenin açıklanmasında anahtar bir unsur olarak görür iken, aynı zamanda ülkelerin ihraç ürünlerinin kompozisyonu da ihraç gelirleri ve ekonomik büyüme üzerinde etkili olabilmektedir. Yani bu kompozisyona bağlı olarak ihraç ürünlerindeki uzmanlaşma ya da çeşitlendirmenin, ekonomik büyümenin belirleyicisi olduğu savunulmaktadır. Bu konuda literatürde tam bir görüş birliği oluşmamakta ve bazı çalışmalar uzmanlaşmanın avantajından bahsederken, özellikle az gelişmiş ülkelerle ilgili çalışmalar ise çeşitlendirmenin avantajlarından bahsetmektedir.

Bu çalışmada ise ihraç ürünlerindeki uzmanlaşma ve çeşitlendirme tartışmaları ele alınarak, Türkiye'de bölgesel düzeyde İhraç ürünlerinin kompozisyonu bazı indeksler yoluyla hesaplanmış ve genel olarak bölgesel düzeyde ihraç ürünlerinde bir uzmanlaşmanın varlığı belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Uzmanlaşma, Çeşitlenme, Herfindahl İndeksi.*

ANALYSIS OF SPECIALIZATION OR DIVERSIFICATION IN EXPORT PRODUCTS OF TURKEY AT REGIONAL LEVEL

Abstract

While export-based growth hypothesis considers exports as a key element in explaining economic growth, the composition of the export products of the countries may also have an impact on export revenues and economic growth. Namely, it is emphasized that expertise or diversification in export products depending on this composition is the indicator of economical growth There is no consensus in the literature on this subject, and while some studies mention the advantage of specialization, other studies on especially underdeveloped countries refer to the advantages of diversification.

In this study discussions about specialization and diversification in the export product were handled so as to calculate the composition of export products in Turkey at the regional level through some indexes and a presence of a general specialization in export products at a regional level was determined.

Keywords: *Specialization, Diversification, Herfindahl Index*

1. GİRİŞ

Geleneksel dış ticaret teorilerinde, ihracat kalkınmanın motoru olarak kabul edilir iken, ekonomik büyüme ve kalkınma için iş bölümü ve uzmanlaşma düşüncesine dayalı olarak ülkelerin karşılaştırmalı üstünlükleri olan malları üretme konusunda uzmanlaşmaları gerekliliği üzerinde durulmuştur.

Ancak bazı azgelişmiş ülkeler için yapılan çalışmalarda, ihracat gelirlerindeki dengesizliklerin en büyük nedeni olarak birincil ürünlerde uzmanlaşma gösterilmekte ve ihracat çeşitlenmesinin olmaması nedeniyle, ihracat kazançlarındaki düşüş ve dalgalanmaların yatırımları ve istihdamı olumsuz etkilediği savunulmaktadır. İhraç ürünlerinin çeşitlendirilmesinin ise ihracat gelirlerinde istikrarın sağlanmasına ve dolayısıyla uzun vadeli ekonomik büyümenin hızlanmasına katkıda bulunabileceği varsayılmaktadır. Diğer yandan son zamanlarda yeni ekonomik coğrafya ve kümelenme konusundaki bazı yaklaşımlar ise bir ülkedeki firmaların coğrafi olarak yoğunlaşma ve uzmanlaşmalarının rekabet artırıcı ve maliyet düşürücü avantajlarından bahsetmekte ve bu durumun dış ticaretin kaynağını oluşturduğu varsayılmaktadır.

Bu tartışmalar çerçevesinde çalışmada Türkiye'de bölgesel düzeyde ihraç ürünlerinde bir uzmanlaşma ya da çeşitlenmenin varlığını belirlemek amacıyla öncelikle ihracat ve ekonomik gelişim arasındaki ilişki ortaya konulmuş, daha sonra ise ihracatta çeşitlenme ve uzmanlaşmanın ekonomik gelişim üzerindeki etkileri teorik olarak ve uygulamalı çalışma örneklerinden hareketle belirlenmeye çalışılmıştır. Son olarak ise Türkiye'de Düzey-1 bölgelerinin ihraç ürünlerinde uzmanlaşma ya da çeşitlenme bu konudaki literatürde kullanılan bazı indeksler yoluyla hesaplanmıştır.

2. İHRACAT VE EKONOMİK GELİŞİM

Ekonomik büyümenin, sermaye birikimi (hem fiziksel hem beşerî), ticaret, fiyat dalgalanmaları, gelir dağılımı, siyasi koşullar ve hatta coğrafi özellikler gibi oldukça karmaşık süreçlere bağlı olduğu kabul edilmektedir. Bu süreçler arasında yer alan ticaret ile ekonomik büyüme arasındaki teorik bağlantılar ise uzunca bir süredir tartışılmaktadır. Dış ticarete ilişkin olumlu argümanların ilk dalgası Adam Smith ile başlayan ve daha sonra Ricardo ve John Stuart Mill'in çalışmaları ile zenginleştirilen klasik iktisadi akım ile gündeme gelmiştir. O dönemden beri serbest ticaretin gerekçesi ve uluslararası uzmanlaşmanın ekonomiye sağladığı katkılar tartışma konusu olmuştur. Son dönemlerde ise ticaretin sürdürülebilir ekonomik büyümede önemi içsel büyüme modelleriyle gündeme getirilirken, bu modeller açık ekonomilerin kapalı ekonomilerden daha hızlı büyüdüğünü doğrulamak için, açıklık derecesi, reel döviz kuru, tarifeler, ticaret şartları ve ihracat performansı gibi farklı değişkenlere odaklanmışlardır (Medina-Smith, 2001: 1-2).

Bu çerçevede ihracata dayalı büyüme hipotezi de ihracata dayalı politikaların ekonomik büyümeyi teşvik etmeye yardımcı olduğu görüşünü yansıtmaktadır. İhracat genişlemesi toplam üretimin bir bileşeni olarak hem doğrudan bir biçimde hem de verimli kaynak tahsisi, kapasite kullanımında artış, ölçek ekonomilerinin kullanımı ve dış rekabetin neden olduğu teknolojik gelişimin teşvik edilmesi yoluyla dolaylı olarak çıktıdaki artış için anahtar bir rol oynayabilmektedir. Aynı zamanda ihracat, döviz kazancı sağlayarak, sermaye

oluşumu ve üretim artışını teşvik eden sermaye malları ve ara malların ithalat seviyelerinin artmasına imkân tanımaktadır. Ayrıca genişletilmiş bir pazar temelinde gerçekleşen ihracat artışı, açık ekonomiler için ölçek ekonomilerinin kullanımıyla birlikte uzun vadede teknik bilginin transferini ve yayılmasını teşvik edebilmektedir (Awokuse, 2003: 128).

Diğer yandan uluslararası ticarette bir ülkenin ticaretinin uzmanlık derecesi veya çeşitliliğinin, ekonomik büyüme üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olabileceği ileri sürülmektedir. Her ne kadar geleneksel olarak ülkelerin karşılaştırmalı üstünlüklere göre, üretim ve ihracatta uzmanlaşmalarının gerekliliği üzerinde durulur iken, yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren ihracat çeşitlendirmesinin arzu edilebilir bir durum olarak görüldüğü söylenmekle (Naude vd., 2010: 552) birlikte, bu konudaki literatür incelediğinde ise tam bir netlik oluşmadığı ve ihracat ürünlerinde uzmanlaşmanın da çeşitlenmenin de avantajlarını ortaya koyan çalışmaların var olduğu görülmektedir.

3. İHRAÇ ÜRÜNLERİNDEKİ UZMANLAŞMA YA DA ÇEŞİTLENMENİN EKONOMİK GELİŞİME KATKISI

İhraç ürünlerindeki uzmanlaşma ya da çeşitlenme değişik gerekçelerle literatürde savunulmaktadır. Bu çerçevede ele alınan ihracat çeşitliliği bir ekonominin mevcut ihracat yapısının bileşiminde bir değişiklik olarak görülebilir. Yani ülkenin ihraç ettiği ürün yelpazesini genişletme sürecidir. Ayrıca ülkenin üretim ve ihracatının birçok sektöre yayılması olarak da ifade edilebilir (Hodey vd., 2015: 68).

Gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyümeye neden olan unsurun sadece ihracat değil aynı zamanda bu tür ihracatın veya ihracat tabanının çeşitlilik derecesinin önemli olduğu vurgulanmaktadır. Yapısal ekonomik kalkınma modellerine göre, sürdürülebilir büyümeyi sağlamak için ülkelerin birincil mal ihracatından, imalat sektörü mal ihracatına yönelmeleri gerekmektedir. Singer-Prebisch tezine göre böyle bir dikey ihracat çeşitliliği, birincil mal ihracına bağımlı ülkelere yönelik ticaret koşullarındaki kötüleşmeyi azaltabilecektir. İhracat çeşitlendirmesinin sağladığı diğer bir fayda finansmandaki portföy etkisine benzemektedir. Birincil ürünler genellikle çok değişken fiyatlıdır ve bu ürünlere bağımlı ülkeler ihracat dengesizliklerinden çok mustarip olmaktadırlar. Bu durum aynı zamanda riskten kaçınan firmalar tarafından ekonomideki gerekli yatırımları caydırabilmekte, makroekonomik belirsizliği artırarak uzun vadeli ekonomik büyümeye zarar verebilmektedir. Bu nedenle ihracat çeşitlendirmesi ihracat gelirlerini daha uzun vadede dengelemeye yardımcı olabilecektir (Hesse, 2008: 2).

İhracat çeşitlendirmesi ile ilgili dışsallıklarda çeşitlendirilmiş ihracat yapısına sahip ülkelerin uzun süre boyunca hızlı büyümelerine neden olabilmektedir. İhracat çeşitlendirmesi ile ilgili yeni üretim teknikleri, bilgi yayılımları, yeni organizasyon ve girişimcilik becerilerinin kazanılması ve sermaye oluşumunun teşvik edilmesi yoluyla diğer faaliyetlere katkı sağlaması imkân dahilindedir (Al-Marhubi, 2000: 559). Aslında ihracat çeşitlenmesi ihracatçı ülkenin üretim olanakları sınırında bir genişlemeye yol açtığı için, ticaretten elde edilen dinamik kazanımların faydasını artırabilmektedir (Hodey vd.,2015: 71)

Bu konuda yapılan bazı uygulamalı çalışmalarda, ülkelerin ihracat çeşitliliğinin ekonomik büyümeye pozitif katkı sağladığı ifade edilmektedir (Hodey

vd., 2015: 67; Al-Marhubi, 2000: 560-561; Hamed vd., 2014: 700; Herzer ve Novak-Lehnmann, 2006: 1837; Sannassee vd., 2014: 17; Agosin, 2009: 115; Munir ve Javed, 2018: 235).

Diğer yandan Imbs ve Wacziarg (2003: 82) dış ticarette uzmanlaşmayla ilgili teorik argümanın iki çerçevede şekillendiğini ifade etmektedirler. Bunlardan ilkine göre Ricardo teorisi, uzmanlaşmanın ticaretin yoğunluğu ile ilgili olduğunu göstermektedir. Ricardo ticaret teorisinde, açık ekonomilerin belirli bir ürün yelpazesini üretmekte uzmanlaşması öngörülmekte, böylece uzmanlaşmanın ticaretin önündeki engellerde bir azalmaya eşlik etmesi beklenilmektedir. İkincisi ise ekonomik coğrafya literatüründen kaynaklanmaktadır. Bu literatürün önemli temsilcilerinden olan Krugman (1991: 5) nüfusun ve endüstriyel üretimin belirli kentsel bölgelerde ve mekânlarda yoğunlaşabileceğini, bu yoğunlaşmaların ise artan getirilere imkân sağlayabileceğini belirlemektedir. Krugman (1999: 143) aynı zamanda ekonomik aktivitelerin coğrafi olarak yoğunlaşmasının, uluslararası ticaretin ve uzmanlaşmanın en önemli kaynağı olarak görülebileceğini belirtmekte, ancak insanların tamamının büyük bir kente yaşamadıkları gibi, her bir malın üretiminin de tek bir kuruluş yerinde yoğunlaşmadığını ifade etmektedir. Bunun nedeni olarak da merkezcil (Centripetal) ve merkezkaç (Centrifugal) kuvvetler arasındaki mücadeleyi göstermekte, bu mücadeleye bağlı olarak da coğrafi yoğunlaşmaların ya da coğrafi ayrışmaların gündeme gelebileceğini belirlemektedir. Merkezcil kuvvetler yoğunlaşmalar içerisine ekonomik aktiviteleri çeker iken, merkezkaç kuvvetler bu tip yoğunlaşmaları dağıtma ya da yoğunlaşmaların ölçeğini sınırlama eğilimindedirler (Krugman, 1997: 90).

Bu çerçevede yapılan uygulamalı çalışmalar incelendiğinde ise özellikle dünya talebinin güçlü olduğu, verimlilik düzeyi yüksek, araştırma ve teknoloji yoğun mallarda uzmanlaşmanın ekonomik gelişime olumlu katkılar sağladığı belirtilmektedir (Amable, 2000: 27; Plümber ve Graf, 2001: 678; Hausman vd., 2007: 23; Cuaresma ve Wörz, 2005:33-34; Naude vd., 2010: 569; Greenaway vd., 1999: 49-50).

Dolayısıyla çalışmalar incelendiğinde ihraç ürünlerinde uzmanlaşma ya da çeşitlendirmenin ekonomik büyüme üzerindeki etkilerine yönelik uygulama sonuçlarında farklılıkların var olduğu görülmektedir.

4. TÜRKİYE'NİN BÖLGESEL İHRACAT ÜRÜNLERİ YAPISININ BELİRLENMESİ

Türkiye'deki bölgesel düzeyde ihraç ürünlerindeki uzmanlaşma ya da çeşitlendirmenin belirlenmesi için Naude vd., (2010 :560-561) tarafından yapılan çalışmada kullanılan üç ayrı indeksten yararlanılacaktır. Bu indekslerde, TÜİK'in Bölgesel İstatistikler sayfasında yer alan Düzey-1 bölgelerinin, tarım ve ormancılık, balıkçılık, madencilik ve taş ocakçılığı, imalat, elektrik gaz ve su, toptan ve perakende ticaret, gayrimenkul kiralama ve iş faaliyetleri, diğer sosyal, toplumsal ve kişisel hizmet faaliyetlerindeki 2002-2017 dönemi ihracat rakamları dikkate alınmıştır. Bu indekslerden ilki Herfindahl indeksidir ve aşağıdaki şekildedir.

$$SPEC = \sum_i \left(\frac{X_{jit}}{\sum_j jit} \right)^2 \quad (1)$$

X_{jit} , Bölge (j)'nin (i) sektöründe (t) zamanındaki ihracatı göstermekte ve bu sektördeki ihracatın bölgenin toplam ihracatına oranı 0'a yaklaştıkça çeşitlenme 1'e yaklaştıkça uzmanlaşma artmaktadır. Bu indekse göre Türkiye'de Düzey-1 bölgelerinin ihracattaki uzmanlaşma ya da çeşitlenme seviyesi aşağıda ki tabloda yer almaktadır. Tablo değerlerine baktığımızda genel olarak, Akdeniz, Doğu Karadeniz ve kısmen Ortadoğu Anadolu dışındaki bölgelerde ihraç ürünlerinde uzmanlaşma değerinin yüksek olduğu görülmektedir. Uzmanlaşma derecesinin en yüksek olduğu bölgeler ise Doğu Marmara, İstanbul, Kuzeydoğu Anadolu, Batı Marmara, Güneydoğu Anadolu bölgeleridir.

Tablo 1: Düzey-1 Bölgeleri İhraç Ürünleri Uzmanlaşma Oranları (İndeks-1)

BÖLGE ADI	2002-2006	2007-2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
İstanbul	0,95	0,94	0,94	0,94	0,94	0,94	0,96	0,95
Batı Marmara	0,81	0,79	0,83	0,87	0,90	0,91	0,90	0,90
Ege	0,77	0,80	0,82	0,76	0,75	0,76	0,75	0,78
Doğu Marmara	0,97	0,98	0,97	0,96	0,97	0,97	0,97	0,97
Batı Anadolu	0,84	0,81	0,82	0,77	0,81	0,82	0,82	0,80
Akdeniz	0,54	0,55	0,60	0,56	0,57	0,56	0,55	0,57
Orta Anadolu	0,93	0,86	0,84	0,86	0,85	0,89	0,88	0,85
Batı Karadeniz	0,76	0,83	0,84	0,77	0,88	0,86	0,90	0,84
Doğu Karadeniz	0,43	0,39	0,39	0,39	0,41	0,44	0,45	0,42
Kuzeydoğu Anadolu	0,92	0,94	0,96	0,97	0,91	0,93	0,95	0,93
Ortadoğu Anadolu	0,82	0,83	0,81	0,65	0,74	0,67	0,60	0,57
Güneydoğu Anadolu	0,92	0,93	0,93	0,93	0,93	0,92	0,89	0,89

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

İkinci indeks ise Al- Marhubi (2000: 560) tarafından geliştirilmiştir. Bu indeks aşağıdaki şekildedir.

$$S_{jt} = \frac{\sum_i \left| h_{jit} - h_{it} \right|}{2} \quad (2)$$

Bu indekste h_{ijt} , j bölgesinin toplam ihracatı içerisindeki ihracatçı (i) sektörünün (t) zamanındaki payıdır ve h_{it} ise ihracatçı sektör (i)'nin toplam ülke ihracatı içerisindeki payıdır. İhraç ürün çeşitlenme indeks değeri 0'a doğru yaklaştıkça çeşitlenmenin 1'e doğru yaklaştıkça uzmanlaşmanın boyutu artmaktadır. Bu indekse göre oluşturulan Türkiye'de Düzey-1 bölgelerinin değerleri ise aşağıdaki tablodadır.

Tablo 2: Düzey-1 Bölgeleri İhraç Ürünleri Uzmanlaşma Oranları (İndeks-2)

BÖLGE ADI	2002-2006	2007-2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
İstanbul	0,21	0,24	0,25	0,24	0,24	0,23	0,23	0,24
Batı Marmara	0,49	0,49	0,50	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49
Ege	0,45	0,45	0,44	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
Doğu Marmara	0,42	0,41	0,41	0,43	0,43	0,43	0,43	0,42
Batı Anadolu	0,48	0,47	0,47	0,47	0,47	0,47	0,47	0,47
Akdeniz	0,48	0,48	0,48	0,47	0,47	0,48	0,47	0,47
Orta Anadolu	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49
Batı Karadeniz	0,50	0,50	0,50	0,49	0,49	0,50	0,50	0,49
Doğu Karadeniz	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49	0,49
Kuzeydoğu Anadolu	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Ortadoğu Anadolu	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Güneydoğu Anadolu	0,49	0,48	0,47	0,47	0,47	0,47	0,47	0,47

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Al-Marhubi tarafından geliştirilen indeks değerlerinin küçüldüğü, yani bu indeks değerine göre bölgesel ihraç ürünlerinde çeşitlenmenin diğer iki indekse göre daha fazla olduğu dikkat çekmektedir. Bu indekse göre ihraç ürünlerinde çeşitliliğin en fazla olduğu bölge İstanbul'dur. Diğer bölgelerin değerinin 0.42 ile 0.50 arasında yer aldığı ve genel olarak uzmanlaşma ya da çeşitlendirmenin çok belirgin olmadığı görülmektedir.

Üçüncü indeks ihraç ürünlerinde çeşitlendirme ve uzmanlaşmanın belirlenmesinde literatürde en çok kullanılan ve aşağıdaki şekilde gösterilen normalleştirilmiş Herfindal indeksidir. Yine bu indeks değeri de 0'a yaklaştıkça ihraç ürünlerinin çeşitlendiği, 1'e yaklaştıkça ihraç ürünlerinde uzmanlaşmanın arttığı söylenebilecektir.

$$H_{ij} = \frac{\sum_{i=1}^{n} \left(\frac{x_{jit}}{X_{jt}} \right)^2 - \frac{1}{N}}{1 - \frac{1}{N}} \qquad (3)$$

Burada x_{jit} j bölgesindeki (i) sektörünün özel ihracat değerini temsil etmektedir. X_{jt} ise bölge (j)'nin toplam ihracatını gösterir iken N'de sektör sayısıdır. Normalleştirilmiş Herfindal indeksine göre Türkiye'nin Düzey-1 bölgelerinin indeks değeri de aşağıdaki tablodadır.

Tablo 3: Düzey-1 Bölgeleri İhraç Ürünleri Uzmanlaşma Oranları

(İndeks-3)

BÖLGE ADI	2002-2006	2007-2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
İstanbul	0.95	0.93	0.93	0.94	0.93	0.94	0.95	0.94
Batı Marmara	0.78	0.76	0.81	0.86	0.89	0.89	0.89	0.88
Ege	0.74	0.77	0.79	0.72	0.72	0.72	0.71	0.75
Doğu Marmara	0.96	0.98	0.97	0.96	0.96	0.96	0.96	0.97
Batı Anadolu	0.82	0.80	0.79	0.74	0.78	0.80	0.80	0.78
Akdeniz	0.47	0.49	0.54	0.50	0.51	0.50	0.49	0.51
Orta Anadolu	0.91	0.84	0.82	0.84	0.83	0.87	0.86	0.83
Batı Karadeniz	0.73	0.80	0.82	0.73	0.87	0.84	0.89	0.82
Doğu Karadeniz	0.35	0.30	0.30	0.31	0.32	0.36	0.37	0.34
Kuzeydoğu Anadolu	0.91	0.93	0.95	0.96	0.89	0.92	0.95	0.92
Ortadoğu Anadolu	0.80	0.80	0.79	0.61	0.70	0.63	0.54	0.51
Güneydoğu Anadolu	0.91	0.92	0.92	0.92	0.92	0.90	0.88	0.87

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bu indeks değerine göre ise yine bölgesel düzeyde ihraç ürünlerinde Akdeniz, Doğu Karadeniz, Ortadoğu Anadolu bölgelerinin dışında bir uzmanlaşmanın var olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Uzmanlaşmanın en yüksek olduğu bölgeler ise Doğu Marmara ve İstanbul bölgeleri iken uzmanlaşmanın en az olduğu veya çeşitlenmenin en fazla olduğu bölge ise Doğu Karadeniz Bölgesidir.

Diğer yandan daha öncede ifade edildiği gibi ülkelerin hangi ihraç ürünlerinde uzmanlaşmış olmalarının ülkelerin dış ticaret hadleri açısından önemli olduğu belirtilir iken, ülkelerin ekonomik gelişim için ihracatlarında birincil mallarda uzmanlaşmak yerine sanayi mallarının ihracına yönelmeleri gerekliliği üzerinde durulmaktadır. Bu düşünceden hareketle Türkiye'de Düzey-1 bölgelerinin ihracat yapılarındaki uzmanlaşmanın hangi mal grubunda gerçekleştiğini belirlemek amacıyla tarımsal ürünler, balıkçılık ve madencilik mal gruplarındaki ihracatı toplayarak birincil mal grubu oluşturulmuştur. Bölgelerin bu mal grubu ve imalat sanayi malları ihracatındaki uzmanlaşma derecesini ölçmek amacıyla birinci indekse bağlı olarak yapılan hesaplama sonuçları ise aşağıdaki tablolardadır.

Tablo 4: Düzey-1 Bölgeleri Birincil Mal Grupları Uzmanlaşma Oranları

BÖLGE ADI	2002-2006	2007-2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
İstanbul	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Batı Marmara	0.01	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Ege	0.01	0.01	0.01	0.02	0.02	0.02	0.02	0.01
Doğu Marmara	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Batı Anadolu	0.01	0.01	0.01	0.02	0.01	0.01	0.01	0.01
Akdeniz	0.11	0.09	0.06	0.08	0.08	0.08	0.09	0.07
Orta Anadolu	0.00	0.01	0.01	0.00	0.01	0.00	0.00	0.01
Batı Karadeniz	0.02	0.01	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.01
Doğu Karadeniz	0.41	0.38	0.35	0.35	0.32	0.33	0.35	0.35
Kuzeydoğu Anadolu	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Ortadoğu Anadolu	0.01	0.01	0.01	0.04	0.02	0.04	0.06	0.08
Güneydoğu Anadolu	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bu tablo incelendiğinde ihracatta fiyat ve gelir istikrarsızlığının yaşanabildiği ve dış ticaret hadlerinin ülke aleyhine döndüğü birincil mal gruplarında genel olarak bir uzmanlaşmanın olmadığını, kısmen ülkemizin yine görece geri kalmış bölgesi

Doğu Karadeniz'in bu mal grubunda uzmanlaşma eğiliminde olduğu söylenebilecektir. Yine birinci indekse göre Düzey-1 bölgelerinin imalat sektörü ihraç ürünlerinde uzmanlaşma oranları da aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Tablo 5: Düzey-1 Bölgeleri İmalat Sektörü Uzmanlaşma Oranları

BÖLGE ADI	2002-2006	2007-2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
İstanbul	0.95	0.94	0.94	0.94	0.94	0.94	0.96	0.95
Batı Marmara	0.80	0.79	0.83	0.87	0.90	0.91	0.90	0.90
Ege	0.76	0.79	0.81	0.75	0.74	0.75	0.74	0.77
Doğu Marmara	0.97	0.98	0.97	0.96	0.97	0.97	0.97	0.97
Batı Anadolu	0.83	0.82	0.81	0.76	0.80	0.82	0.82	0.80
Akdeniz	0.44	0.47	0.54	0.50	0.51	0.50	0.49	0.52
Orta Anadolu	0.92	0.86	0.84	0.86	0.85	0.89	0.87	0.84
Batı Karadeniz	0.75	0.82	0.84	0.76	0.88	0.86	0.90	0.84
Doğu Karadeniz	0.13	0.15	0.17	0.17	0.19	0.18	0.17	0.17
Kuzeydoğu Anadolu	0.92	0.93	0.96	0.97	0.90	0.93	0.95	0.93
Ortadoğu Anadolu	0.82	0.82	0.81	0.63	0.73	0.65	0.56	0.51
Güneydoğu Anadolu	0.92	0.93	0.92	0.93	0.93	0.91	0.89	0.89

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

İmalat sanayinde ise genel olarak bölgesel düzeyde bir uzmanlaşmanın olduğu görülmektedir. Ancak bu uzmanlaşma Doğu Karadeniz'de oldukça düşük düzeylerde iken, Ortadoğu ve Akdeniz Bölgelerinde ise sırasıyla 0.51 ve 0.52'dir. İmalat sanayi mal ihracatında uzmanlaşmanın en yüksek olduğu bölgeler ise yine Doğu Marmara, İstanbul, Batı Marmara ve ilginç bir şekilde ülkemizin görece geri kalmış bölgeleri olarak görülen, Kuzeydoğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu ve Batı Karadeniz Bölgeleridir.

5. SONUÇ

İhracata dayalı büyüme hipotezi, ihracata yönelik politikaların ekonomik büyüme için önemine vurgu yapar iken son zamanlardaki çalışmalar ise ülke veya bölgelerin ihracatları yanında bu ihraç ürünlerindeki uzmanlaşma ya da çeşitlenmenin önemine vurgu yapmaktadır. Ancak bu konuda yapılan uygulamalı ve teorik çalışmalarda görüş birliği söz konusu değildir. Bazı çalışmalar, teknoloji yoğun ihraç ürünlerinin verimlilik ve ekonomik büyüme üzerindeki pozitif etkisini belirler iken bazı çalışmalar ise özellikle az gelişmiş ülkelerde ihraç ürünlerinin çeşitliliklerinin avantajlarına yoğunlaşmaktadır.

Bu çalışmada ise Türkiye'nin Düzey-1 bölgeleri için sekiz sektörü içeren, 2002-2017 dönemi ihracat ürünlerindeki uzmanlaşma ya da çeşitlenmeyi belirlemek amacıyla üç indeksten yararlanılmıştır. Özellikle literatürde daha sık kullanılan birinci ve üçüncü indekslerde ülkemizde bölgesel düzeyde ihraç ürünlerinde bir uzmanlaşmanın olduğu görülmekle birlikte ekonomi açısından olumlu olan yönü ise bu uzmanlaşmanın daha ziyade imalat sektörü ürünlerinde olmasıdır. Hatta görece gelişmiş Doğu Marmara, İstanbul, Batı Marmara, Batı Anadolu gibi bazı bölgelerin yanında beklentilerin aksine görece geri kalmış Kuzeydoğu Anadolu, Güneydoğu

Anadolu bölgelerinin de, imalat sektörü ihraç ürünlerinde uzmanlaştığı dikkati çekmektedir.

KAYNAKÇA

Agosin, Manuel R. (2009), "Export Diversification and Growth In Emerging Economies", Cepal Review, ss. 115-131.

Al-Marhubi, Fahim (2000), "Export Diversification and Growth: An Empirical Investigation", Applied Economics Letters, Cilt: 7, Sayı:9, ss. 559–62.

Amable, Bruno (2000), "International Specialisation and Growth", Structural Change and Economic Dynamics, Cilt:11, Sayı:4, ss. 13–31.

Awokuse, Titus O. (2003), "Is The Export-Led Growth Hypothesis Valid for Canada?", Canadian Journal of Economics/Revue canadienne d'économique, Cilt:36, Sayı:1, ss. 126-136.

Cuaresma, Jesús Crespove ve Wörz, Julia (2005), "On Export Composition and Growth", Review of World Economics, Cilt:141, Sayı:1, ss. 33–49.

Greenaway, David, Morgan, Wyn ve Wright, Peter (1999), "Exports, Export Composition and Growth", Journal of International Trade & Economic Development, Cilt:8, Sayı: 1, ss. 41-51.

Hausmann, Ricardo, Hwang, Jason ve Rodrik, Dani (2007), "What You Export Matters", Journal of Economic Growth, Cilt:12, Sayı:1, ss. 1-25.

Herzer, Dierk ve Felicitas Nowak-Lehnmann, D. (2006), "What Does Export Diversification Do for Growth? An Econometric Analysis.", Applied Economics, Cilt:38, Sayı:15, ss. 1825-1838.

Hesse, Heiko (2008), "Export Diversification and Economic Growth", Commission on Growth and Development, Working Paper No. 21.

Hodey, Louis S., Oduro, Abena D. ve Senadza, Bernardin (2015), "Export Diversification and Economic Growth in Sub-Saharan Africa", Journal of African Development, Cilt: 17, ss. 67-81.

Imbs, Jean ve Wacziarg, Romain (2003), "Stages of Diversification", American Economic Review, Cilt:93, Sayı:1, ss. 63-86.

Hamed, Khodayi, Hadi Darabi ve Hossein, Khodayi (2014), "Export Diversification and Economic Growth In Selected Developing Countries", African Journal Business Management, Cilt:8, Sayı:17, ss. 700–704.

Krugman, Paul (1991), Geography and Trade, MIT Press, London.

Krugman, Paul (1997), Development, Geography and Economic Theory, MIT Press, London.

Krugman, Paul (1999), "The Role of Geography in Development" International Regional Science Review, Cilt:22, Sayı:2, ss. 142-161.

Medina-Smith, Emilio J. (2001), "Is Export Led Growth Hypothesis Valid for Developing Countries? A Case Study of Costa Rica", Study Series No. 7, UNCATED.

Munir, Kashif ve Javed, Zanib (2018), "Export Composition and Economic Growth: Evidence from South Asian Countries", South Asian Journal of Business Studies, Cilt:7, Sayı:2, ss. 225-240.

Naudé, Wim, Bosker, Maarten ve Matthee, Marianne (2010), "Export Specialisation and Local Economic Growth", World Economy, Cilt:33, Sayı: 4, ss. 552-572.

Plümper, Thomas ve Graff, Michael (2001), "Export Specialization and Economic Growth", Review of International Political Economy, Cilt:8, Sayı:4, ss. 661–88.

Sannassee, Raja Vinesh, Seetanah, Boopendra ve Lamport, Matthew John (2014), "Export Diversification and Economic Growth: The Case of Mauritius.", World Trade Organization (WTO), Triptik Publication, Switzerland.

Türkiye İstatistik Kurumu (2019), Bölgesel İstatistikler, http://www.tuik.gov.tr

KOMBİNE TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ VE TÜRKİ CUMHURİYETLERE YAPILAN TAŞIMALARDA KOMBİNE TAŞIMACILIĞIN KULLANILMASI

Dr. Öğretim Üyesi. Mehmet Ragıp Görgün
Harran Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
mehmetgorgun@harran.edu.tr

Öz

Bugün küreselleşen dünyada tek bir ulaşım modu kullanarak taşımanın gerçekleştirilmesi ekonomik değildir. Özelikle, karayolu ile taşımacılık en pahalı ulaşım modu olmasına rağmen kapıdan kapıya taşıma avantajı ve hızı nedeniyle tercih edilen bir ulaştırma şekli olarak ulaştırma modları arasındaki payını demiryolu ve denizyolu lehine sürekli olarak arttırmıştır. Ancak, bu taşıma şeklinin avantajları olduğu kadar bazı olumsuz yönleri de vardır. Öncelikle diğer taşıma modlarına göre ekonomik değildir ve taşıma modları içinde en pahalı olan taşıma şeklidir. Artık, uluslararası rekabet ortamında, taşımanın daha ekonomik ve süratli bir şekilde gerçekleştirilmesi bir zorunluluk haline gelmiştir. Kombine taşımacılık, taşıma birim maliyetlerinin düşürülmesi konusunda en iyi seçenek olarak görülmektedir. Bu çalışmada amacımız Türki Cumhuriyetlere karayolu ile yapılan taşımaların karayolu-denizyolu kombine taşımacılık şeklinde yapılmasının daha ekonomik ve verimli olacağını değerlendirmek, Gürcistan'ın Poti limanına kadar denizyolu ve sonrasında karayolunun kullanılıcağı kombine taşımacılık modelinin fimalarımıza ve ülke ekonomisine sağlayacağı avantajları ortaya koymaktır.

Anahtar Kelimeler: Kombine Taşımacılık, *Türkiye, Türki Cumhuriyetler.*

THE IMPORTANCE OF COMBINE TRANSPORT AND USING COMBINE TRANSPORT FROM TURKEY TO TURKIC COUNTRIES

Abstract

Today, in the gloabalizing world, it is not efficient to use only one mode of transportatoin. Although, it is the most expensive mode of transportation, road transport consistently increased it is rate among other transportation modes inlcuding rail transportation and maritime transport because of its speed and allowing door to door transport. However, this mode of transportation has disadvantages as well as. First, it is not economical and considered to be the most expensive mode of transportation. Now, in an international competitive environment, it is crucial to transport in a more econimical and rapid way. Combine transport is considered the best way to reduce tranport unit cost. Taking all of the cost into consideration The purpose of this study is to evaluate efficiency of using combine transport, road and maritime transport from Turkey to other Turkic countries in comparison to only using road trasport and to put forth advantages of using a combine transport for Turkish economy that include a maritime transport from Turkey to Port of Poti in Georgia and then road transport from Port of Poti to the Turkic countries.

Keywords: *Combine Transport, Turkey, Turkic Countires.*

KOMBİNE TAŞIMACILIĞININ ÖNEMİ VE TÜRKİ CUMHURİYETLERE YAPILAN TAŞIMALARDA KOMBİNE TAŞIMACILIĞIN KULLANILMASI

1- Kombine Taşımacılık nedir

Kombine veya diğer adıyla intermodal taşımacılık yüklerin elleçlenmeden (boşaltılmadan), bulunduğu taşıma ünitesi veya aracıyla, birden çok taşıma türü kullanılarak taşınmasıdır (Jacobson, Arnas, & Stefansson, 2017). Karayolu – demiryolu - denizyolu- havayolu- iç suyolu ulaşım biçimlerinden en az ikisinin kullanılması ile yapılan taşıma şekli kombine veya intermodal taşıma olarak adlandırılmaktadır. Taşımanın başlangıç kısmının karayolu kalan uzun mesafenin ise denizyolu, demiryolu veya iç su yolu ile geçildiği son kısımda yine karayolunun kullanıldığı ve 100 km den daha uzun mesafeler için yapılan bu taşımalar kombine taşımacılık olarak kabul edilmektedir (Consultants, 2017, s. 9).

İntermodal taşımacılığın arkasındaki temel fikir, tek bir entegre taşımacılık zincirinde farklı ulaştırma modlarının gücünü kullanmak ve böylece ekonomik performansı arttırmaktır (Jacobson, Arnas, & Stefansson, 2017, s. 107).

2- Kombine Taşımacılığın Önemi

Tipik tedarik zincirindeki ulaştırma ile ilgili maliyetler toplam gelirin yaklaşık % 5-7'sini oluşturmaktadır. Bu nedenle, lojistik operasyonları kapsamlı ve karmaşık tedarik ağlarında önemli bir rol oynamaya başladı. Taşıma ağları içindeki nakliye maliyetlerini optimize etmek için büyük bir potansiyel var çünkü ulaşım ağın tüm kademelerini her kademenin performansını etkiliyor. Ulaşım, tedarik ağlarının her bir kademesini birbirine bağlayan temel faaliyettir. İntermodal taşımacılık, etkin kullanım için bazı operasyonel zorluklarla karşı karşıya kalmasına rağmen lojistik maliyetlerini verimli bir şekilde azaltmak için umut verici bir kavram olarak kabul edilmiştir (Reşat & Turkay, 2015, s. 16).

Ulaşım, neredeyse her türlü modern aktivitenin temel bir bileşeni haline gelmiştir. Ayrıca, firmalar arasındaki mesafelerin ve akışların artması, intermodal taşımacılık hizmetleri ve multimodal taşımacılık altyapıları için artan bir talep yaratmıştır (Sawadogo, Ancıaux, & Roy, 2012, s. 505). Küreselleşen dünyamızda üretimin Asya ülkelerinde tüketimin ise Avrupa ve Amerika'da yoğunlaşması neticesinde uzayan mesafelerde taşımanın en hızlı, ekonomik ve güvenli bir şekilde yapılabilmesi için verimli çalışan kombine taşımacılık modellerinin uygulanması bir zorunluluk haline gelmiştir.

Ulaştırma bir bütün olduğundan ülke hedefleri, gereksinimleri ve potansiyelleri ile örtüşecek biçimde ulaşım türlerinin birbirinin rakibi olmadan, birbirini besleyecek ve tamamlayacak şekilde bütünleşmesinin gereği açıktır. Denizyolunun, demiryolu ve karayoluyla bütünleşmesi ile oluşan taşıma

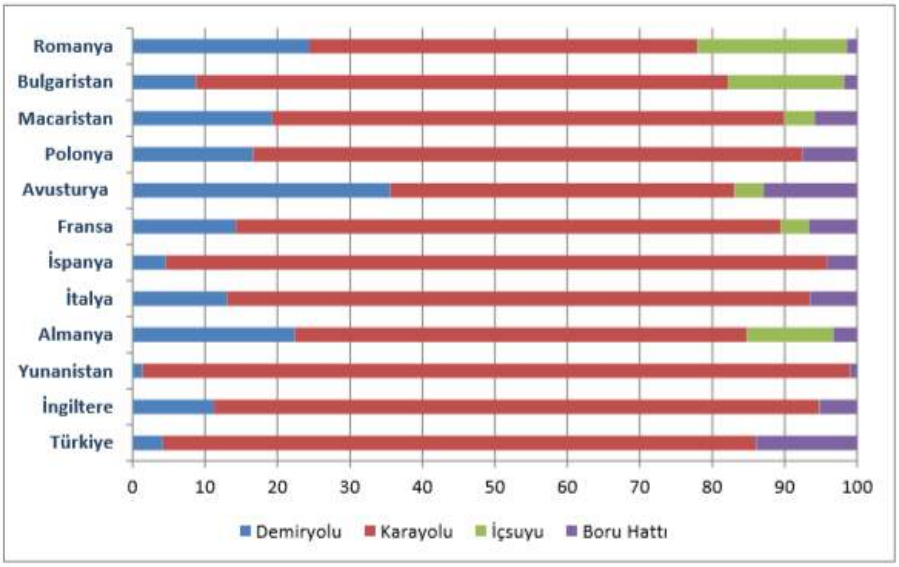
zinciriyle malların kısa sürede, ekonomik ve güvenli olarak taşınması sağlanmaktadır (T.C. Başbakanlık Devlet Planlama, 2007, s. 1).

Küresel ekonomide, rekabet avantajının elde edilebilmesi ve buna bağlı olarak Pazar paylarının arttırılmasında fiyat ve hizmet kalitesinin konusunda avantaj yaratan kombine taşımacılık çok önemli rol oynamaktadır. Günümüzde tam zamanında üretim (just in time) anlayışının uygulanabilmesi için sorunsuz çalışan ve müşterilerine değişik alternatifler sunabilen lojistik sektörü ve kombine taşımacılık modelleri firmalara rakip firmaları karşısında önemli avantajlar sağlamaktadır (P.Sisiopiku, 1997, s. 235).

Kombine taşımacılık, genel anlamda ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en etkin oldukları yerlerde kullanıldıkları, son derece akılcı bir ulaştırma türleri zinciri bütünüdür. Bu bağlamda hem etkin bir ulaştırma sağlanmakta, hem de sistemin dengesindeki bozuklukların düzelmesi olanağı elde edilmektedir. Kombine taşımacılıkla hedeflenen, karayolunun yüksek oranlı taşıma payını, demiryolu ve/veya denizyolu/iç suyoluna kaydırmaktır (TUSİAD, 2014, s. 7).

Lojistik hizmetlerinin hangi taşımacılık modları ile yapıldığına bakıldığında ise tüm ülkelerde karayolu ile taşımacılığın diğer modlara kıyasla daha yüksek bir orana sahip olduğu görülmektedir .

Tablo:1
Taşımacılık Türlerinin Ülkelere Göre Payları



Kaynak:TUSİAD, Türkiye'de Kombine Taşımacılığın Fırsatları, Yayın No. TÜSİAD-T/2014-12/565, Aralık 2014, s.7.

Yukarıdaki tablodandan anlaşılacağı gibi karayolu taşımacılığının payı tüm ülkelerde oldukça yüksektir. Karayolu taşımacılığı 1980'de Avrupa

Birliği'nde (AB-9) toplam taşımacılığın % 65'ini (ton-km olarak) yaparken, AB-27'deki payı 2010'da % 76 olmuştur. Bununla birlikte, birçok avantajının yanı sıra, karayolu yük taşımacılığı da tıkanıklığa, kazalara, hava kirliliğine ve gürültü rahatsızlığına neden olmaktadır. İntermodal taşıma, yukarıda belirtilen problemlerin üstesinden gelebilecek alternatif bir mod olarak görülmektedir (Wiegmansa & Koningsb, 2015, s. 274).

3- Kombine Taşımacılığının Avantajları

3.1- Maliyet Avantajı Sağlaması

Karayolu taşımacılığı uzun mesafelerde ekonomik değildir. Demiryolu taşımacılığında 500 km daha uzun mesafeler, denizyolu ise 1000 km den uzun mesafeler de daha ekonomiktir. Günümüzün rekabet koşullarında firmaların ekonomik çözümlere ihtiyaçları vardır ve fiyat avantajı sağlaması konusunda kombine taşımaclık en uygun çözüm olarak görülmektedir.

3.2- Karayolu Trafik Yoğunluğunun Azaltılması

Artan trafik yoğunluğu nedeniyle şehirlerde ciddi trafik sıkışıkları yaşanmaktadır. Avrupa Birliği raporlarına göre yolların AB'de %10'nu tıkalı yol durumdadır. Trafik sıkışıklarından kaynaklanan maliyetler Avrupa Birliği Gayri Safi Yurt İçi Hasılası'nın %1'i kadardır.

3.3- Daha güvenli Bir Taşıma ve Kötü Hava Koşullarından Etkilenmeme

Karayolu taşımacılığı kötü hava koşullarından en çok etkilenen ulaştırma türüdür. Özellikle kış aylarında demiryolu ve denizyolu taşımacılığı daha güvenli ve istikrarlı bir ulaştırma hizmeti sunmaktadır.

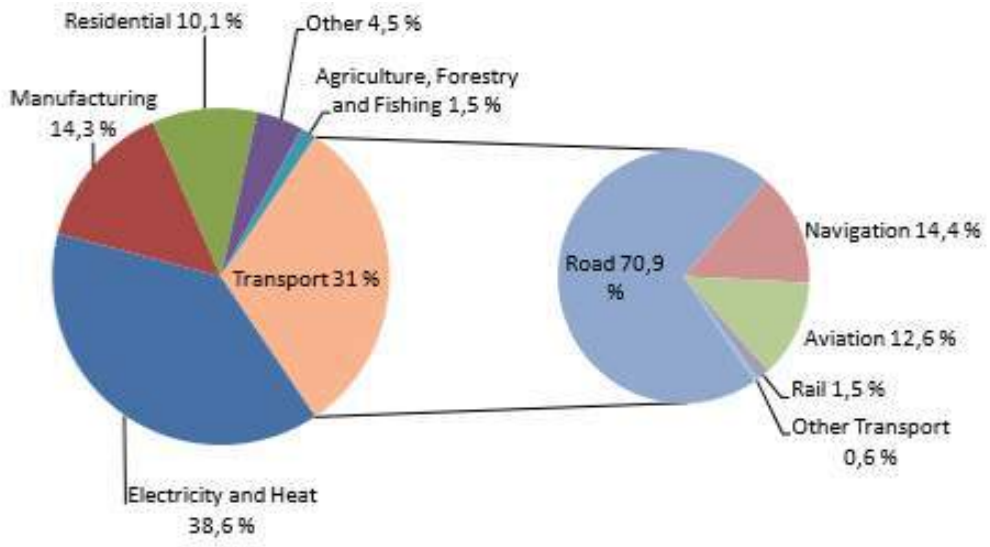
3.4- Çevreci Bir Taşıma Modeli Olması

Ulaştırma sektörünün büyümesi ile birlikte taşımacılık faaliyetlerinin neden olduğu çevresel ve güvenlik sorunları da artış göstermektedir. Yarattığı çevresel sorunlar bağlamında taşımacılığın neden olduğu hava kirliliği ve gürültü yanısıra özellikle iklim değişikliği tartışmaları çerçevesinde yarattığı kirletici emisyonunun büyüklüğü ayrı bir önem taşımaktadır. Dizel gibi fosil yakıtlarla çalışan araçların ürettiği gazlar, sera alanını arttırarak küresel ısınmaya katkıda bulunan kentsel alanlardaki önemli miktarda atmosferik emisyondan sorumlu olmuştur. Çalışmalar ayrıca azot oksitler, karbon monoksitler ve dizel motorların yaydığı partiküllü maddeler gibi gazlara maruz kalan kişilerin solunum ve kardiyovasküler problemler geliştirme riskinin daha yüksek olduğunu göstermektedir. Ayrıca, siyah karbonun, dizel partikül madde emisyonlarının çoğunluğunu temsil etmesi nedeniyle, partikül madde için

hiçbir filtre ve toz kullanılmadığında, dizel tüketimini azaltmak özellikle istenmektedir (Pinto, Mistage, Bilotta, & Helmers, 2018, s. 102).

Avrupa Birliğine üye 27 ülkede 2011 yılı itibariyle taşımacılık sektörü CO2 emisyonu bakımından sektörler içinde %31'lik bir paya sahiptir. Bu payın içinde karayolu eksoz emisyonlarının %70,9 'undan sorumludur. Karayolu taşımacılığını sırasıyla %14,4 lük payla deniyolu, % 12,6'lık payl havayolu ve %1,5 luk payla demiryolu izlemektedir (International Union of Railways, 2015, s. 5).

Grafik:1
Avrupa Birliğine Üye 27 Ülkede Sektörlere ve Ulaştırma Türlerine Göre CO2 Gazı Emisyon Oranları (2011)



Kaynak: UIC,International Union of Railways, Railway Tecnical Publication, Rail Transport and Environment Facts& Figures, ISBN 978-2-7461-2400-4, September 2015,

3.5- Karayolunda Yaşanan Kazaların Azaltılması

Trafik güvenliği bir çok ülkede çok önemli bir konudur. Trafik kazalarında geçmişe göre daha az kişinin ölmesine rağmen ağır kamyonlar kazaların önemli bir kısmında fazlasıyla pay sahibidirler (Engström, 2016, s. 1446). Dünya Sağlık Örgütü'nün 2013 Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporunda bildirildiği üzere, her yıl trafik kazasında yaklaşık 1,24 milyon insan öldü ve 50 milyon insan yaralandı. Trafik kazası yaralanması sonucu

ölüm, sekizinci önde gelen ölüm sebebi ve yine gençlerin (15-29 yaş arası) önde gelen ölüm sebebidir (United, 2015, s. 4).

3.6- Karayolu Yol Bakım Onarım Maliyetlerinde Azalma

Yollar ulaşım sisteminin bu kadar temel bir parçasını oluşturduğundan, mevcut altyapıyı sürdürmek ve yeniden inşa etmek için yeni altyapıya yatırım yapmak esastır. Artan trafik hacimleriyle birlikte yollar giderek yaşlanmakta ve dünya genelinde yol bakımına harcanan kaynakların artmaktadır. Asfalt bir yolun bakım maliyetinin, başlangıçtaki yatırım maliyetinin % 2-3 olduğu hesaplanmaktadır. Kombine taşımacılık karayolu üzerindeki trafik yoğunluğunu azaltacağı için yol bakım onarım maliyetlerinde önemli bir tasarruf sağlanması mümkün olacaktır.

4- Türkiye'de Kombine Taşımacılık Modeli Olarak Ro-Ro Taşımaclığı

Ro-Ro hizmetleri 1987'de başlamış ve 1992'den beri hızlı bir şekilde gelişmiştir. 1987 yılında, Türk Uluslararası Taşımacılık Birliği (UND), bir Ro-Ro gemisi satın alarak Pendik – Trieste (İtalya) arasında ilk kombine taşımacılığı başlatmıştır. Bu taşımacılık modeli, Avrupa'ya karadan yapılan taşımalara bir alternatif olarak kullanılmaya başlanmıştır (Torbianelli, 2000, s. 375). 1991 yılında Yugoslavya da başlayan iç savaşı nedeniyle Türk TIR larının geçiş güvenliği tehlikeye girince, Macaristan üzerinden Avrupa'ya taşımalar gerçekleştirilmek istenmiş bunu fırsat bilen Macaristan ve diğer ülkeler bir gecede geçiş ücretlerini neredeyse iki kat arttırmışlardır. Bunun üzerine 1994 yılında 48 lojistik firması birleşerek 120 TIR kapasiteli ve 15 deniz mili hız yapan bir Ro-Ro gemisi satın almış ve Pendik- Trieste Ro-Ro seferleri başlamıştır.

Harita:1

Türkiye-Avrupa Arasında Kombine Taşımacılık Modeli Olarak Ro-Ro Taşımacılığının Rotası



Kaynak: www.unroro.com.tr, UND Tarihçe, Erişim Tarihi:25.04.2019.

Türkiye'nin Avrupa'ya ihracatında ilk kombine taşımacılık modeli olan Ro-Ro seferleri giderek artan oranlarda lojistik şirketleri ve nakliyeciler tarafından kullanılmış, 2005 yılında kombine taşımacılık modeli olarak, Avrupa Komisyonu tarafından tanınan, Avrupa, Amerika ve Japonya genelinde 90'dan fazla üyesi olan tek tarafsız Avrupa Intermodal kuruluşu Avrupa Intermodal Derneği (EIA) tarafından "En İyi Intermodal Projesi" ödülüne layık görülmüştür (unroro, 2019).

Tablo:2 RO-RO Taşıma İstatistikleri 2017

RO-RO ARAÇ TAŞIMA İSTATİSTİKLERİ

Yurtdışı Bağlantılı Düzenli Hatlara Uğrayan Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Araç İstatistikleri-2017

(Adet)

	HATLAR	GELEN ARAC	GİDEN ARAC	TOPLAM ARAÇ
AVRUPA	TUZLA(PENDİK) - TRIESTE	62.557	53.651	116.208
	TUZLA(PENDİK) - BARİ	0	2.764	2.764
	TUZLA(PENDİK)-ANCONA	0	841	841
	AMBARLI-TRIESTE	2.972	13.523	16.495
	TUZLA(PENDİK)-TOULEN	35.397	34.556	69.953
	MERSİN - TRIESTE	20.869	21.472	42.341
	ÇEŞME - TRIESTE	23.691	28.697	52.388
	İSTANBUL(HAYDARPAŞA)-TRIESTE	27.657	27.895	55.552
	İSTANBUL(HAYDARPAŞA)-SETE	396	382	778
	YALOVA-LAVRIO-TRIESTE	8.927	9.843	18.770
	İZMİR(ALSANCAK)-TRIESTE	3.416	5.117	8.533
	İZMİR(ALSANCAK)-SETE	7.288	7.225	14.513
	GEMLİK(BORUSAN)-ZEEBRUGGE	2	547	549
	İZMİT-ZEEBRUGGE	0	808	808
	TOPLAM	**193.172**	**207.321**	**400.493**

Kaynak: Uluslar arası Nakliyeciler Deneği (UND) İstatistikleri.

5- Önerilen Kombine Taşımacılık Modeli

Önerimiz, Pendik- Trieste arasında yapılan seferler gibi Gürcistan, Azerbaycan ve Türki Cumhuriyetlere yapılacak taşımalarda da Kombine taşımacılık modelinin kullanılması, Gürcistan'ın Poti limanına kadar denizyolu ile gidilmesi yolculuğun kalan bölümünün karayolu ile tamamlanmasıdır. Yapılacak Ro-Ro taşımaları Karasu limanından yapılabileceği gibi diğer bir alternatif Pendik limanından da yapılabilir.

Bu takdirde maliyet ve zaman tasarrufu sağlanacaktır. Önerdiğimiz hattın Avrupa'ya yapılan taşımalardan en önemli farkı ise, karayolunun uzun, denizyolunun ise kısa olmasıdır. Önerilen hatta, karayolu 1,205 km, denizyolu ise 935 (505 nm) km dir. Avrupa'ya yapılan taşımalarda ise tam tersi bir durum vardır. Denizyolu mesafesi 2,148 km (1.160 nm) Karayolu mesafesi ise 1,570 km dir. Karayolu denizyoluna göre 578 km daha kısa olmasına rağmen Ro-Ro tercih edilmektedir. Bu şekilde bakıldığında

önerdiğimiz hattın Avrupa'ya yapılan taşımalardan daha verimli ve ekonomik olacağı görülmektedir.

6- Önerilen Karasu-Poti Kombine Taşımacılık Modelinin Maliyet Hesaplaması

Marmara Bölgesi ve İstanbul'un Karadeniz'e açılan kapısı konumundaki Karasu Limanı; Sakarya, Kocaeli, İstanbul, Düzce, Bolu, Zonguldak illerindeki sanayi bölgelerine direkt olarak hitap etmenin yanı sıra, stratejik konumu gereği Bursa, Kütahya, Bilecik, Eskişehir, Ankara, Konya, Afyonkarahisar, Çankırı, Karabük ve Bartın illeri ile Sebze-Meyve ihracatı özelinde Ege ve Akdeniz bölgesine hitap etmektedir.

Karasu Limanı'nda Ro-Ro kargo elleçlemeye elverişli 3 adet rıhtım bulunmaktadır. Karasu Limanı, en az 3 adet Ro-Ro gemisine eş zamanlı olarak yükleme/tahliye hizmeti verebilmektedir. Limana gelen Ro-Ro araçların muayene işlemleri, limanda bulunan X-Ray cihazı sayesinde hızlı ve verimli bir şekilde yapılmaktadır (Karasuport, 2019).

6.1- Karasu-Poti Arası Karayolu–Denizyolu Maliyet Hesaplaması Komple Araç Dolu Gidiş

Karasu-Poti arası karayoulu ve denizyolu maliyet tablosu aşağıda verilmiştir. maliyetler sektörün uyguladığı oranlar dikkate alınarak dolu araç için yakıt tüketimi %33 olarak değerlendirilmiştir.

Tablo:3 Karasu-Poti (Gürcistan) Karayolu- Denizyolu Maliyet Tablosu

KARASU – POTİ (GÜRCİSTAN) KARAYOLU-DENİZYOLU MALİYET TABLOSU KOMPLE ARAÇ		
	Karayolu	Denizyolu
Mesafe	1205 km	935 km
Seyahat Süresi	24 saat	16 saat (18 knot hız ile)
Maliyet Yakıt Harcaması : Dolu %33 1.205*0,33lt=398 lt 398 lt* 6,38= 2,540 tl 2540/6,32= 402 € Amortisman : km/0,10 € 1.205 km *0,10 €= 121 €	523 €	935*0,47 km/€=439 € (0.47 €/km) Komple Araç 439 €
Karayolu Masrafı	523€	
Denizyolu Masrafı	439 €	

Maliyet karşılatırmasında denizyolu lehine çıkan 84 € luk fiyat avantajına ilave olarak, şöför primi olarak adlandırılan harcırah ödemelerinde de bir tasarruf sağlanacaktır. Denizyolu ile seyahatin önemli bir kısmı geçileceğinden harcırah olarak

en az 80€ (lojistik firmalarının fiyat politikasına göre değişebilir) harcırah daha az verilecektir. Bu durumda 164 €'luk bir fiyat avantajı ortaya çıkmaktadır.

6.2- Karasu Poti Arası Karayolu-Denizyolu Maliyet Hesaplaması Yalnız Dorse Gönderilmesi

Türkiye'den Avrupa'ya yapılan taşımalarımızda Ro-Ro yu kullanan nakliyecilerimiz ağırlıklı olarak dorse taşımacılığı yapmaktadırlar. Bu yöntemle yalnız dorse gemiye bindirilir, Trieste limanda firmanın kendi çekicisi veya anlaşmalı olduğu bir başka firmanın çekicisi dorseyi alır ve malın teslim edileceği noktaya kadar götürür. Aynı şekilde Gürcistan ve Azerbaycan'a taşıma yapacak firmalarımızda yalnız dorse göndermek suretiyle maliyet avantajı elde edebilirler. Aşağıda dorse gönderilmesi halinde karayolu ve denizyolu maliyetleri karşılaştırılmıştır.

Tablo:4
Karasu- Poti (Gürcistan) Dorse Gönderilmesi Karayolu-Denizyolu Maliyet Hesaplaması

KARASU – POTİ (GÜRCİSTAN) KARAYOLU-DENİZYOLU MALİYET TABLOSU DORSE		
	Karayolu	Denizyolu
Mesafe	1205 km	935 km
Seyahat Süresi	24 saat	16 saat (18 knot hız ile)
Maliyet Yakıt Harcaması : Dolu %33 1.205*0,33lt=398 lt 398 lt* 6,38= 2,540 tl 2540/6,32= 402 € Amortisman : km/0,10 € 1.205 km *0,10 €= 121 €	523 €	935*0,40 km/€=439 € (0.40 €/km) Dorse 374 €
Karayolu Masrafı	523€	
Denizyolu Masrafı	374 €	

Denizyolu lehine çıkan 149 € luk fiyat avantajına ilave olarak, şöför primi olarak adlandırılan harcırah ödemelerinde de bir tasarruf sağlanacaktır. Denizyolu ile seyahatin önemli bir kısmı geçileceğinden harcırah olarak en az 80€ (lojistik firmalarının fiyat politikasına göre değişebilir) harcırah daha az verilecektir. Bu durumda 229 €'luk bir fiyat avantajı ortaya çıkmaktadır.

6.3- Pendik-Poti Arası Karayolu-Denizyolu Komple Araç Gönderilmesi Halinde Maliyet Hesaplaması

Pendik- Poti arası komple araç maliyetleri dolu araç %33 yakıt harcaması olacak şekilde hesaplanmıştır. Pendik-Poti arası karayolu denizyoluna göre 239 km daha kısadır. Denizyolu sefer süresi 21 saat karayolu ise 26 saattir. Maliyetler aşağıda belirtilmiştir.

Tablo:5
Pendik- Poti (Gürcistan)Komple Araç Karayolu-Denizyolu Maliyet Hesaplaması

PENDİK – POTİ (GÜRCİSTAN) KARAYOLU-DENİZYOLU MALİYET TABLOSU KOMPLE ARAÇ		
	Karayolu	Denizyolu
Mesafe	1340 km	1.101 km
Seyahat Süresi	26 saat	21 saat (18 knot hız ile)
Maliyet Yakıt Harcaması : Dolu %33 1.340*0,33lt= 442 lt 442 lt* 6,38= 2,820 tl 2,820/6,32 = 446 € Amortisman : km/0,10 € 1.340 km *0,10 €= 134 €	580 €	1,101*0,47 km/€=517 € (0.470 €/km)Komple Araç 517€
Karayolu Masrafı	580 €	
Denizyolu Masrafı	517 €	

Denizyolu lehine çıkan 63 € luk fiyat avantajına ilave olarak, şöför primi olarak adlandırılan harcırah ödemelerinde de bir tasarruf sağlanacaktır. Denizyolu ile seyahatin önemli bir kısmı geçileceğinden harcırah olarak en az 80€ (lojistik firmalarının fiyat politikasına göre değişebilir) harcırah daha az verilecektir. Bu durumda 143 €'luk bir fiyat avantajı ortaya çıkmaktadır.

6.4- Pendik- Poti (Gürcistan)Dorse Gönderilmesi Halinde Karayolu-Denizyolu Maliyet Hesaplaması

Avrupa'ya yapılan dorse taşımacılığı gibi Azerbaycan ve Gürcistan'a dorse taşımacılığı yapılması oldukça önemli fiyat avantajı sağlamaktadır. Yoğun olarak bu ülkeler çalışan firmalarımız Gürcü veya Azeri firmalarla anlaşmak suretiyle bu ülkelerin nakliyecelerinden çekici hizmeti alabilirler.

Tablo:6
Pendik- Poti (Gürcistan)Dorse Gönderilmesi Halinde Karayolu-Denizyolu Maliyet Hesaplaması

PENDİK – POTİ (GÜRCİSTAN) KARAYOLU-DENİZYOLU MALİYET TABLOSU DORSE		
	Karayolu	Denizyolu
Mesafe	1340 km	1.101 km
Seyahat Süresi	26 saat	21 saat (18 knot hız ile)
Maliyet Yakıt Harcaması : Dolu %33 1.340*0,33lt= 442 lt 442 lt* 6,38= 2,820 tl 2,820/6,32 = 446 € Amortisman : km/0,10 € 1.340 km *0,10 €= 134 €	580 €	1,101*0,40 km/€=440 € (0.40 €/km)Dorse 440 €
Karayolu Masrafı	580 €	
Denizyolu Masrafı	440 €	

Denizyolu lehine çıkan 140 € luk fiyat avantajına ilave olarak, şöför primi olarak adlandırılan harcırah ödemelerinde de bir tasarruf sağlanacaktır. Denizyolu ile seyahatin önemli bir kısmı geçileceğinden harcırah olarak en az 80€ (lojistik firmalarının fiyat politikasına göre değişebilir) harcırah daha az verilecektir. Bu durumda 220 €'luk bir fiyat avantajı ortaya çıkmaktadır.

6.5- Karasu - Poti (Gürcistan)Komple Araç Boş Dönüşe Karayolu-Denizyolu Maliyet Hesaplaması

Boş dönüş araç yakıt harcaması %30 olarak hesaplanmıştır.

Tablo:7 Karasu - Poti (Gürcistan)Komple Araç Boş Dönüşe Karayolu-Denizyolu Maliyet Hesaplaması

KARASU – POTİ (GÜRCİSTAN) KARAYOLU-DENİZYOLU MALİYET TABLOSU KOMPLE ARAÇ (BOŞ DÖNÜŞ)		
	Karayolu	Denizyolu
Mesafe	1205 km	935 km
Seyahat Süresi	30 saat	16 saat (18 knot hız ile)
Maliyet Yakıt Harcaması : Boş %30 1.205*0,30lt=361,5 lt 361,5 lt*0,82€= 296 € Amortisman : km/0,10 € 1.205 km *0,10 €= 121 €	417 €	935*0,47 km/€=439 € (0.47 €/km) Komple Araç 439 €
Karayolu Masrafı	417€	
Denizyolu Masrafı	439 €	

Denizyolu aleyhine çıkan 22 € luk fiyat farkına karşılık, şöför primi olarak adlandırılan harcırah ödemelerinde de bir tasarruf sağlanacaktır. Denizyolu ile seyahatin önemli bir kısmı geçileceğinden harcırah olarak en az 80€ (lojistik firmalarının fiyat politikasına göre değişebilir) harcırah daha az verilecektir. 80-22= 58 € luk bir fiyat avantajı ortaya çıkacaktır.

Ancak, dönüşte denizyolunu kullanan TIR lar dolu depo ile gemiye binecek ve aldıkları ucuz mazotu Türkiye içinde kullanma imkanına kavuşmuş olacaklardır. Buradan elde edilecek kazanç ise yaklaşık 250 € olmaktadır.

Sonuç

Türkiye Avrupa'ya yaptığı taşımalarda Ro-Ro gemileri ile İtalya'nın Trieste limanı'na kadar denizyolu ile Trieste'den sonra ise başta Almanya olmak üzere diğer Avrupa ülkelerine karayolu ile taşımalarını gerçekleştirmektedir. Avrupa'ya yapılan taşımalarda 2017 yılında 400.493 araç taşınmıştır. Bizim önerimiz, Türkiye'den Gürcistan'a ve Azerbaycan'a yapılan taşımalarda da kombine taşımacılık yapılması ve Ro-Ro ile Gürcistan'ın Poti limanına kadar gidilmesidir. Bu hattın kullanılması halinde elde edilecek maliyetler ortaya konulmuştur. Bu taşımalar Pendik limanından yapılabileceği gibi Karasu limanından da yapılabilir. Yaptığımız çalışmada taşımaların Karasu limanından yapılmasının daha verimli ve ekonomik olacağı yönündedir. Yeterli araç sayısının varlığı açısından bakıldığı zaman, Sarp sınır kapısından çıkış yapan Gürcistan ve Azerbaycan'a ihraç taşıması yapan araç sayısı 2018 yılında toplam 73.033 adet olmuştur. Bu araçlardan, Marmara bölgesi çıkışlı araçlar, toplam araç sayısının %70'i kadardır. Buna göre Marmara Bölgesi çıkışlı araç sayısı 51,123 olmaktadır. En yoğun araç taşınan hat olan Pendik-Trieste arasında giden araç sayısı ise 53.651 olmuştur Yoğun olarak faaliyet gösteren Pendik-Trieste arasındaki araç sayısı ile mukayese edildiğinde araç sayısının da yeterli olduğu görülmektedir. Komple TIR taşımalarında her bir araçtan 164 € fiyat avantajı sağladığımız düşünüldüğünde toplam ekonomik fayda yıllık 8.384.188 € olmaktadır. Firmaların elde edeceği maliyet avantajının yanında milli ekonomi açısından düşündüğümüzde karayolu yoğunluğunda ciddi bir rahatlanma sağlanacak, TIR ların karayolundan çekilmesi sonucu yol bakım onarım masraflarında ciddi tasarruflar sağlanacak, TIR'ların karıştığı kazalar azalacak, çevre kirliliğine sebep olan eksoz emisyonu azalacak, sarp sınır kapısında gümrük kontrolü nedeniyle oluşan beklemelerden etkilenilmeyecek daha hızlı ve ekonomik bir taşıma gerçekleştirilmiş olacaktır. Bu noktadan bakıldığında önerilen hattın Avrupa'ya yapılan taşımalardan daha verimli ve ekonomik olacağı açıktır. Bu hattın açılmasıyla hem firmalarımız maliyet avantajı elde edecekler hem de milli ekonomi açısından çok önemli ekonomik kazanımlarımız olacaktır.

KAYNAKÇA

Consultants, BSL Transportation (2017). *2016 Report on Combine Transport* (1.st b.). Hamburg/Paris: International Union of Railways.

Engström, Rikard (2016). **The roads' role in the freight transport system.** *Transportation Research Procedia*, s.1446.

International Union of Railways (2015). *Rail Transport and Environment Facts & Figures.* International Union of Railways, UIC.

Jacobson, Arnas, Stefansson (2017, June). **Acess Management in International Freight Transportation: An Explorative Study of Information Attributes, Actors, Resources and Activities.** *Resarch in Transportation Business & Management, s.23*.

Karasuport, " Ro-Ro Hizmetleri " *www.karasuport.com.tr*. (04. 25. 2019) www.karasuport.com.tr: http://www.karasuport.com.tr/

P.Sisiopiku, Virginia (1997, June). **Intermodalism Issues in the Freight Transportation Industry.** *IFAC Proceedings Volumes, 30*(8), s. 235.

Pinto, Mistage, Bilotta, Helmers (2018, March). **Road-Rail Intermodal Freight Transport as a Strategy for Climate Change Mitigation**. *Environmental Development, 25*, s.102.

Reşat, Hamdi ve Turkay, Metin (2015, November). **Design and Operation of Intermodal Transportation Network in the Marmara Region of Turkey**. *Logistics and Transportation Review*, s. 16.

Sawadogo, Ancıaux, Roy (2012, May). **Reducing Intermodal Transportation Impact on Society and Environment by Path Selection:a Multiobjective Shortest Path Approach**. *IFAC Proceedings Volumes, 45*(6), s.505.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (2007). *Denizyolu Ulaşımı Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013 özel İhtisas Komisyon Raporu.* Ankara, Türkiye: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı.

Torbianelli, Vittorio Alberto (2000). **When the Road Controls the Sea: A Case Study of Ro-Ro Transport in the Mediterranean,** Maritime Policy & Management. *27*(4), s.375.

TUSİAD. (2014, Aralık). *Türkiye'de Kombine Taşımacılığın Fırsatları.* TÜSİAD-T/2014-12/565.

United, Nations (2015). Integrated Intermodal Transport and Logistics Systems Under the Sustainable Development Agenda.

UNRORO, "Tarihçe" www.unroro.com.tr (04. 25. 2019).

Wiegmansa, Bart ve Koningsb, Rob (2015, June). **Intermodal Inland Waterway Transport: Modelling Conditions Influencing Its Cost Competitiveness**. *The Asian Journal of Shipping and Logistics, 31*(2), s. 274.

TÜRKİYE'DE HİZMETE AÇILAN LOJİSTİK MERKEZLER

Mehmet Said AYDEMİR
Yüksek Lisans, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi,
Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı
m.saidaydemir@hotmail.com

Ayşe KARAKAYA
Yüksek Lisans, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi,
Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı,
aysekrky.46@gmail.com

Öz

Dünya ticaret haminin her geçen yıl büyümesine paralel olarak, lojistik faaliyetlerinin önemi ve ticaret içindeki payı artmaktadır. Bu durum Dünya'da ve Türkiye'de lojistik merkezler kurulmasını adeta zorunlu hale getirmiştir. Türkiye, artan ticaret hacmine bağlı olarak coğrafi konumu ve lojistik potansiyeli düşünüldüğünde, lojistik merkezlerinden ekonomik fayda sağlayacak öncü ülkelerdendir. Türkiye'de lojistik merkezlerle ilgili ilk somut adımlar 2006 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından atılmış ve bu doğrultuda hedeflenen 21 adet lojistik merkezinin 9 tanesi büyük ölçüde tamamlanmıştır. Lojistik merkezleri tam kapasite ile faaliyetlerine başladıklarında üreticiden tüketiciye hızlı, kolay ve ucuz bir transit geçiş imkânı sağlayacaktır. Üretici için pazar alanı genişleyecek ve ürününe olan talep artacaktır. Bu durum lojistik merkezlerinin faaliyetleri bakımından Türkiye'nin Dünya ticareti içerisindeki payını arttıracak ve büyümesine hız kazandıracaktır. Bu çalışmada Türkiye'de hizmete açılan lojistik merkezlerinin faaliyet ve hedeflerine yer verilmiştir.

Anahtar Kelimler: *Lojistik Merkez, Lojistik, Lojistik Merkez Gelişimi, Merkez Uygulamaları*

LOGİSTİCS CENTER OPENED IN TURKEY

Abstract

In parallel with the increasing world trade volume, the value of logistics activities and the share of it in the world trade are increasing. This situation, has almost enforced the establishment of logistics centers in the world and Turkey. Depending on increasing trade volume, Turkey is one of the leading countries of the world which will bring benefit from logistic centers through it's geographical location and logistic potential. In Turkey, the first tangible steps about logistics centers have been taken by The Republic of Turkey State Railways in 2006. 9 of the 21 aimed logistics centers has largely been completed. When logistics centers start their activities at full capacity, they will provide a fast, easy and cheap transit from producer to consumer. For the producer, the market area will expand and the demand for the goods will increase. This situaiton will raise the share of Türkey in international trade in point of activities of logistics centers and fasten the development. In this study is about the activities and goals of logistics centers which started to service in Turkey.

Keywords: *Logistics centers, Development of lojistics centers, Logistics centers admistiration*

1. Giriş

Tarihsel gelişimine bakıldığında lojistik, sanayi devriminin gerçekleşmesi ve küreselleşmenin gündemi işgal etmesine kadar sadece askeri alanla sınırlı kalırken, sanayi devrimi lojistiğin evriminde bir dönüm noktası olmuştur. 20. yüzyılın başlarından itibaren üretim, tüketim ve dağıtım faaliyetlerinde köklü değişme meydan gelmiş, bu süreçte lojistik, yönetim stratejisinin bir parçası olarak gelişmeye başlamıştır. Günümüzde ise işletmelerin ve ülkelerin rekabetçi üstünlüğünü belirlemede temel stratejik unsurlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Küresel birçok markanın uluslararası pazarlarda kalıcı olma sebebi, müşteri memnuniyetini ve düşük maliyetleri hedefleyen etkin bir lojistik yönetimidir. Bu doğrultuda lojistik dünyanın, en önemli ve en büyük sektörlerinden biri haline gelmiştir

Küresel mal ve hizmet hareketlerinin haritaları incelendiğinde, Avrupa, Asya, Afrika ve Orta Doğu'nun geçiş koridoru üzerinde yer alan Türkiye, lojistik sektöründe en önemli avantajlardan biri olan deniz ulaşımında geniş imkânlara sahiptir. Gerek konumu gerekse sahip olduğu imkânlar dâhilinde Türkiye, sektördeki küresel gelişmelerden en çok ekonomik fayda sağlayacak ülkelerden biridir. Türkiye'den geçen taşıma koridorları üzerinde, lojistik hizmetlerin birleştirilmesi, ölçeklerin büyümesi ve intermodal taşıma için aktarma merkezleri oluşturulması Türkiye'nin kritik hedefleri arasındadır.

Dünyada ticaret hacmindeki büyüme ile birlikte lojistik faaliyetler de artmakta ve büyüme trendi, faaliyet türlerinde ve iş süreçlerinde bazı değişimleri ve yenilikleri de beraberinde getirmektedir. Lojistik merkez uygulamalarının doğmasına yol açan temel unsur: intermodal taşımacılık, kombine taşımacılık, çok türlü taşımacılık, depo ve stok yönetimi, üçüncü parti lojistik işletmeleri, gümrük ve sigorta yönetimi gibi yeni faaliyetler ve hizmet alanları belirmesi ile bu faaliyetlerin ve hizmetlerin mümkün olduğunca kaliteli, hızlı, birbiriyle bütünleşik ve ölçek ekonomisi çerçevesinde en az maliyetle sunulması gereğidir. Bu koşullar Dünya'da ve Türkiye'de lojistik merkezlerin kurulmasını zorunlu hale getirmiştir. Lojistik merkezlerin gerekliliği dünyada daha erken fark edilse de ülkemizde ilk kez 2000'li yılların başlarında gündeme gelmiş 2006 yılında ise TCDD tarafından uygulamaya dönük çalışmalar başlatılmıştır. Devamında çeşitli kurumların ve özel sektörün de devreye girmesiyle lojistik merkezlerin kurulması sürecine geçilmiştir. Bu kapsamda TCDD tarafından kurulması hedeflenen 21 lojistik merkezin 9'unun kuruluşu büyük ölçüde tamamlanmış, bazıları inşa sürecinde, bazıları ise henüz projelendirme veya plânlama aşamasındadır.

Bu bağlamda çalışmamızda TCDD tarafından hizmete açılan 9 lojistik merkez incelenip, lojistik merkezlerle alakalı önemli noktalara yer verilmiştir.

2. LOJİSTİK MERKEZ TANIMI VE TARİHSEL GELİŞİMİ

Literatürde lojistik merkezlerle ilgili birçok tanımla karşılaşılmaktadır. Bu tanımlardan bazıları:

Lojistik merkezler; lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi ve özel kurumların içinde yer aldığı, her türlü taşımacılık moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yük bölme-birleştirme, paketleme v.b. faaliyetleri gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, çevreci aktarma alan ve donanımlarına sahip, içerisinde ulusal ve uluslararası taşımacılık, lojistik ve eşyanın dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeciler tarafından gerçekleştirildiği planlanmış alanlardır.(Tanyaş, 2013:5).

Düğer bir tanıma göre lojistik merkez, kısa ve uzun mesafeli ulaştırma hizmet modlarının (hava, demir, deniz ve içsu) ortaklaşa yapıldığı yeri ifade etmektedir. Lojistik merkezlerde ulaştırmaların yanı sıra, katma değerli hizmetlerde verilmektedir. Gerekli kamu hizmetlerine ve alt yapıya sahip, büyüklükleri ise bulundukları bölgenin konumuna, nüfusuna, sanayi ve ticaretinin yapısına göre değişen yerlerdir(Terzi ve Bölükbaş, 2016:212).

Lojistik merkez kavramı ilk olarak Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nde endüstrinin gelişmesiyle doğmuştur. Bu kavramın Japonya'da da trafik sıkışıklığını, çevre kirliliğini, enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak için önerildiği de bilinmektedir. Daha sonra Batı Avrupa'ya geçmiş olan uygularının ilk örnekleri Fransa'da geniş ölçekte, Paris bölgesel alanında Garanor ve Sogoris (Rungis)'te oluşturulmuştur. 1970'lerin başında lojistik merkezlerin önemi, İtalya ve Almanya'da fark edilmiş ve lojistik merkez kurma çalışmaları başlamıştır. (Afacan, 2017, s.21)

Bu sırada lojistik merkez kavramı da şekillenmeye başlamış ve karayolu/demiryolu gibi çok türlü taşımacılığını sağlar hale gelmiştir. 90'lı yıllarda ise lojistik köyler dünyada hızla artmış ve Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere de ilerlemeler kaydedilmiş. Böylece ABD de doğan bu kavram Avrupa da benimsenmiştir. (Aydın ve Öğüt, 2008:3).

Günümüz koşulları göz önüne alındığında ulaştırma ve ticaret alanında yaşanan gelişmelere paralel olarak lojistik merkez kurmak adeta bir zorunluluk haline gelmiştir. Türkiye'de "lojistik köylerin tarihsel gelişimi incelendiğinde Türkiye'de bu kavram ilk kez 2000'li yıllarda telaffuz edilmeye başlanmıştır. Ardından ilk somut adımlar 2006 yılında Ulaştırma Bakanlığınca atılmıştır. Ülkemizde lojistik merkez kurma çalışmaları TCDD tarafından yürütülmekte olup, program özel sektör kuruluşları, devlet ve özel sektör üniversiteleri, sivil toplum kuruluşları ve sanayi odaları tarafından desteklenmektedir. Türkiye'de lojistik merkez inşa etme çabaları yeni olmasına rağmen, çeşitli paydaş grupların katılımı ile etkili bir gelişim göstermektedir(Afacan, 2017:25).

3. Lojistik Merkezlerin Sağlayacağı Potansiyel Faydalar

- Bulundukları bölgenin ekonomik açıdan gelişmesini sağlar, istihdamın artmasına yardımcı olur böylece işsizlik sorununu azaltmaktadır.
- Güçlü bir sinerji oluşturarak bölgenin rekabet gücünü artırmaktadır.

- Farklı taşıma türlerinin (demiryolu, karayolu, denizyolu ve havayolu)kesiştiği noktalarda kurularak taşıma türleri arasında dengenin sağlanmasına katkıda bulur.
- Daha verimli lojistik sistemler kullanılmasıyla, işletmelerin rekabet gücünü artırmakta ve lojistik maliyetlerin azaltılmasına yardımcı olmaktadır.
- Etkin karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu bağlantıları sayesinde kombine taşımacılığın gelişimine katkıda bulunmaktadır.
- Oluşturulmuş olan sistemli yapı sayesinde lojistik faaliyetler daha hızlı ve kaliteli bir şekilde yapılmaktadır.
- Bulundukları bölgelerde kurulabilecek orta ve yükseköğretim seviyesindeki mesleki eğitim kurumlarıyla sektörün ihtiyacı olan nitelikli iş gücü desteklenmiş olacaktır.
- Bölgenin planlı arazi kullanımını teşvik etmektedir .
- Merkezden yönetim oluşturulması suretiyle etkin denetim sağlanmaktadır.
- Tır ve ağır kamyon dolaşımında azalma ve demiryolu taşımacılığında artış neticesinde hava kirliliği azalma sağlanacaktır.
- Doğru yer seçimi sonrası şehir merkezlerinde lojistik hareketlerden dolayı oluşan trafik sıkışıklığı ve gürültü gibi sorunları en aza indirmektedir.

4. Lojistik Merkezlerde Yer Seçim Kriterleri

Yer seçim kavramı, kısa ve uzun vadede çeşitli ölçütlere göre en iyi avantajlara sahip yerin belirlenmesini ifade eder.

Lojistik merkezin yerinin belirlenmesi ve kurulmasının en önemli bir adımıdır. Farklı taşımacılık modlarının aynı anda kullanılabilmesi, yer seçiminin öncelikli ölçütüdür. Seçilecek yerin demiryolu, havayolu, karayolu ve denizyolu bağlantılarının olmasına dikkat edilmelidir. Doğru karar için farklı seçim ölçütleri karşılaştırılarak lojistik merkez kurulması için en uygun kararın alınması gerekir. Aksi takdirde geri dönülmesi zor sorunlarla karşılaşılması muhtemeldir.

Lojistik merkezler, şehir merkezlerine kolay erişim sağlayacak şekilde kurulmalıdır. Ayrıca, iyi bir lojistik merkez uluslararası taşımacılık koridorları üzerinde ya da yakın da bulunmalıdır. Yer seçimi sırasında çevresel duyarlılık göz ardı edilmemeli, çevresel duyarlılık kriterine sağdık kalınarak projelerin oluşturulmasına dikkat edilmelidir.

Lojistik merkezin kurulması, lojistik merkezin hizmet yapısının lojistik ağın planlanmış ve mevcut şekli içine konuşlandırılmasıyla yapılır. Bu nedenle, lojistik merkezin yer seçiminde, lojistik ağın yoğunluğu ve yapısı nihai belirleyici öğelerdir. Bir lojistik merkezin yer seçimini etkileyen faktörler; mevcut alan (genişletme olanağı, alanın boyutu), mevcut ve planlanmış intermodal bağlantılar (hava, kara, demiryolu ve deniz taşımacılığı), kentleşme ve doğal çevre (yerleşim yoğunluğu), alan düzeni ve topografyası, işgücü piyasası, yerel taşıma ağları ve taşıma bağlantıları, olası / mevcut çevre kirliliği ve telekomünikasyon altyapısı olarak sıralanabilir. Bunların yanı sıra lojistik merkezlerin kuruluşu ve kuruluş yeri seçimini etkileyen faktörler aşağıda verilmiştir(Kapucu, 2018:25);

- Lokal ulaştırma modları ve imkanları,

- Sosyal yapı,
- Kültürel, tarihsel ve doğal varlıklar,
- Yakın çevrenin ekonomik gelişimi,
- Nüfusun yıllık değişimi
- Bölgedeki endüstrilerin sayısı,
- Demografik faktörler,
- Sosyal ve ekonomik gelişme için ulaştırma imkânları,
- Lokal, bölgesel ve global pazarlar, tedarikçilere ve tüketicilere, politik birimlere ulaşılabilirlik seviyesi,
- Ekonomik aktiviteler,
- Hukuki olarak devlet destekleri, kanunlar, vergileme sistemi,
- Yatırım yapan işletmeler için yatırımın geri dönüş süresi ve daha fazla pazara ulaşması önemli bir etmendir.

Lojistik merkezlerin yer seçiminde karar verirken o alandaki bölgesel planlar ve ulaştırma politikalarının mevcut ve gelecekteki olası durumları dikkate alınmalıdır.(Aydın ve Öğüt, 2008:8).

5. Lojistik Merkez İçersinde Yer Alan Taraflar

Lojistik merkez içerisinde yer alan taraflar aşağıda belirtilmiştir(İzmir Ticaret Odası, 2008:3);

- Kargo hizmeti veren firmalar,
- Taşımacılık firmaları,
- 3.Parti lojistik hizmet sağlayıcıları,
- Demiryolu işletmecileri,
- Konbine taşımacılık işleticileri,
- Bütünleşik lojistik hizmet sağlayıcıları,
- Terminal işleticileri,
- Bankalar,
- Sigorta şirketleri,
- Sektör dernekleri,
- Ticaret Odası temsilcileri,
- Taşımacılık kooperatifleri,
- Gümrük müşavirleri,
- Gümrük muhafaza müdürlüğü,
- Ulusal ve yerel bölge planlaması kamu otoriteleri,

6. Türkiye'deki Lojistik Merkezler

Ülkemizi bölgesinde bir lojistik üs haline getirmek için lojistik merkezler projelerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı öncülüğünde TCDD gerçekleştirmektedir. Bu lojistik merkez projeleriyle; yük merkezlerinin belirli noktalarda oluşturulması, müşterilerin sosyal, idari ve teknik tüm ihtiyaçlarının giderilebilmesi, yük taşımacılığıyla ilgili tüm hizmetlerin en iyi şekilde verilmesi,

müşteri memnuniyetinin sağlanması ve taşımaların ve taşıma kalitesinin yükseltilmesi amaç edinilmiştir.

Günümüzde lojistik merkezler yük taşımacılığının üssü olarak kabul edilmektedir ve lojistik merkezlerin ülkemizde de uygulanması için TCDD 2006 yılında çalışmalara başlamış, Avrupa'daki örnekler incelenmiş, konsept projeler hazırlanmıştır. Ayrıca TCDD öncülüğünde muhtelif zamanlarda Alt Yapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV), Gümrük ve Turizm İşletmeleri Tic. A.Ş. (GTİ), TOBB UND Lojistik Yatırım A.Ş., Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) vb. gibi kurum, kuruluş ve derneklerle de koordineli olarak çalışmalar yapılmıştır. (Kapucu, 2018:27)

Sanayicilerimizin rekabet gücünü artırmak ve ülkemizi bölgesinin lojistik üssü yapmak üzere 21 ayrı yerde lojistik merkez yapımı planlanmış olup Türkiye'yi bölgenin lojistik üssüne dönüştürecek lojistik merkezlerin tamamı hizmete girdiğinde, Türk lojistik sektörüne 34 milyon ton ilave taşıma imkânı ile 10 milyon m^2 lik: Açık alan, stok alanı, konteynır stok ve elleçleme sahası kazandırılacak(webcitation.org,2017).



Şekil 1: Türkiye'deki Lojistik Merkezler

Kaynak: LojistikMerkezler,http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/lojistik-merkezler(Erişim Tarihi:11.02.2019)

İşletmeye Açılan Lojistik Merkezler

- Samsun (Gelemen)
- İstanbul (Halkalı)
- Eskişehir (Hasanbey)
- Denizli (Kaklık)

- İzmit (Köseköy)
- Uşak
- Balıkesir (Gökköy)
- Kahramanmaraş (Türkoğlu)
- Erzurum (Palandöken)

Yapım Aşamasındaki Lojistik Merkezler

- Kars
- Bilecik (Bozüyük)
- Mersin (Yenice)
- Konya (Kayacık)
- İzmir (Kemalpaşa)

İhale, Proje ve Kamulaştırma Aşamasındaki Lojistik Merkezler

- İstanbul (Yeşilbayır)
- Mardin
- Şırnak (Habur)
- Kayseri (Boğazköprü)
- Sivas
- Bitlis (Tatvan)
- Karaman

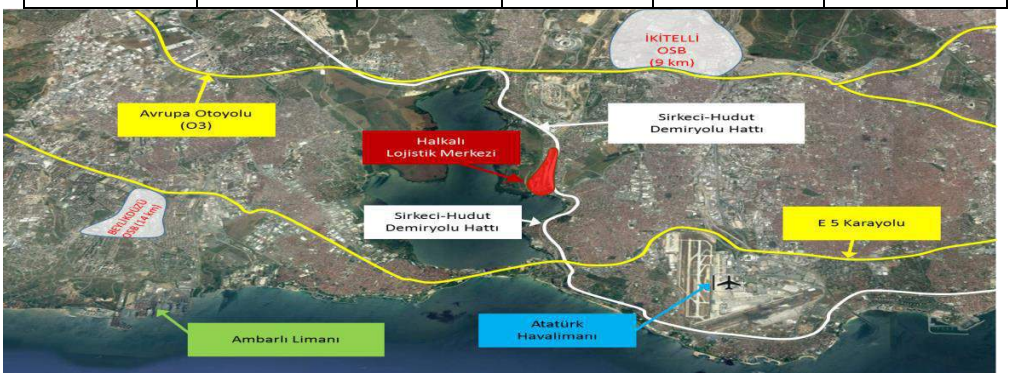
6.1. İşletmeye Açılan Lojistik Merkezler

Lojistik merkezler Avrupa'da olduğu gibi ülkemizde de etap etap işletmeye açılmaktadır. Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), İstanbul (Halkalı), Balıkesir (Gökköy) Kahramanmaraş (Türkoğlu) ve son olarak 13 Haziran 2018 tarihi itibari ile Erzurum'un (Palandöken), açılması ile toplam olmak 9 adet Lojistik Merkez işletmeye açılmıştır.

6.1.1. İstanbul (Halkalı) Lojistik Merkezi

Tablo 1: İstanbul/Halkalı Lojistik Merkez Bilgileri

LOJİSTİK MERKEZ ADI	TOPLAM ALAN ($1.000m^2$)	İltisak Hattı (km)	Karayolu (km)	En Yakın Liman (km)	En Yakın Havalimanı (km)
İSTANBUL (HALKALI)	220	Yanında	E-5 (5) Devlet karayolu (4)	Ambarlı(10)	Atatürk(19)



Kaynak: TCDD

Lojistik merkez yapılacak yerlerin içinde en fazla öneme sahip olan şehrimiz şüphesiz İstanbul'dur. Pek çok konuda olduğu gibi ulusal ve uluslar arası yük taşımacılığı alanında da Türkiye'nin merkezidir. Bu durumun bir sonucu olarak trafik sıkışıklığı ve nüfusun her geçen gün daha da arttığı İstanbul'da kurulan lojistik merkez bu ve benzeri sorunları en aza indirmeyi ve ulaştırma hizmetlerini modernize etmeyi hedeflemektedir. Bu amaçla Halkalı lojistik merkezi 2013 yılında işletmeye açılmıştır.

Türkiye'de uluslararası taşımaların % 70'i Trakya bölgesinden, bunun büyük bir bölümü de Halkalı'dan yapılmaktadır.

İstanbul (Halkalı) Lojistik Merkezi yaklaşık 270.000 m2 alana sahip olup, yıllık kapasitesi 2.000.000 ton' dur. 1.060 dönümlük alanda kurulan lojistik üste, RO-LA (kamyon-tırlar trenle taşınması) taşımacılığı için uygun yol ve rampalar inşa edilmiştir. Konteynır, işlenmiş deri, ihraç ve ithal eşya, tekstil ürünleri, küçük ev aletleri, tır, oto yedek parçası, MDF, kâğıt, temizlik maddesi, boru taşıması yapılacak (Karadeniz ve Akpınar, 2011:59).

6.1.2. Samsun(Gelemen)

Tablo 2: Samsun/Gelemen Lojistik Merkez Bilgileri

LOJİSTİK MERKEZ ADI	TOPLAM ALAN (1.000m^2)	İltisak Hattı (km)	Karayolu (km)	En Yakın Liman (km)	En Yakın Havalimanı (km)
SAMSUN (GELEMEN)	258	3	Devlet karayolu (2)	Samsun (10) Yeşilyurt (5)	Çarşamba (13)



Kaynak:TCDD

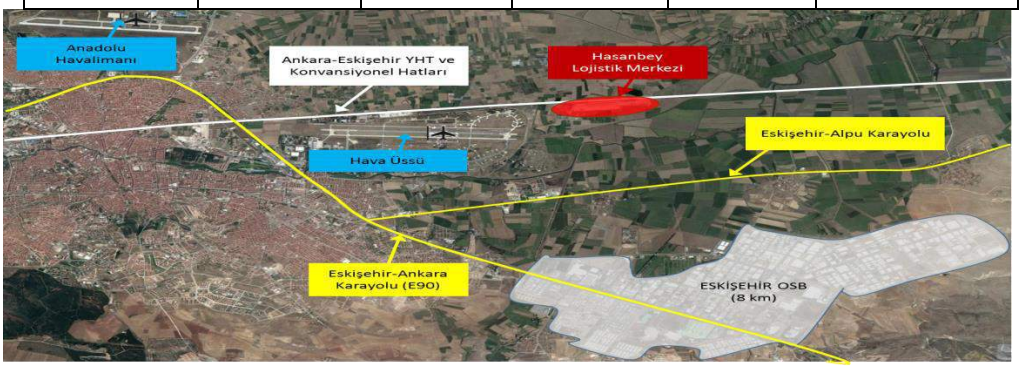
Türkiye'nin ilk lojistik merkezi Gelemen'de (Samsun) inşa edilerek 1.etabı 06.07.2007 tarihinde işletmeye açılmıştır. Samsun Türkiye'nin ve Karadeniz'in en önemli liman kentlerinden biridir. Ayrıca Karadeniz kıyılarıyla iç kesimleri birbirine bağlayan sadece iki demiryolu hattı bulunmakta olup, bunlardan birinin son istasyonu Samsun'dur. Ayrıca gerek il merkezi, gerekse Bafra ve Çarşamba ilçeleriyle dikkate değer bir sanayi üretimine sahiptir. Bu durum Samsun'u ulusal ve uluslar arası alanda önemli bir ulaşım ve ticaret merkezi haline getirmektedir. Dolayısıyla burada yüksek kapasiteli bir lojistik köyün kurulması doğru ve yerinde bir tercihtir. Lojistik merkez üzerinden ağırlıklı olarak hurda, demir, rulo saç, bakır, klinker, konteyner, çimento, kereste, buğday, gıda maddesi, un ve gübre gibi ürünlerin taşınması gerçekleştirilecektir(Terzi ve Bölükbaş, 2016:219).

Söz konusu lojistik merkez ile Türkiye Lojistik Sektörüne 1,2 milyon ton taşıma kapasitesi sağlanmış ve ülkemize 258 bin m^2 lojistik alan kazandırılmıştır.

6.1.3. Eskişehir (Hasanbey)

Tablo 3: Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Merkez Bilgileri

LOJİSTİK MERKEZ ADI	TOPLAM ALAN (1.000m^2)	İltisak Hattı (km)	Karayolu (km)	En Yakın Liman (km)	En Yakın Havalimanı (km)
ESKİŞEHİR HASANBEY	541	Yanında	Esk-Alpu Esk-Ankara	Derince (237)	Anadolu (10) Hava üssü (8)



Kaynak: TCDD

Eskişehir ve çevresinde gelişen sanayiye hitap edebilecek şekilde 541.000 m^2'lik alana, OSB yüklerinin demiryolu bağlantısı ile direkt taşınması, aynı zamanda ithalat ve ihracat taşımalarına da katkı sağlaması amacıyla Hasanbey'de lojistik merkez kurulması planlanmıştır. Hasanbey Lojistik Merkezi'nden fayans, demir, feldispat, seramik, buzdolabı, inşaat malzemeleri, konteynır, gıda maddesi, manyezit, kömür, su taşıması yapılacaktır. 19 Mart 2014 tarihinde açılışı gerçekleştirilen Hasanbey Lojistik Merkezi ile sektöre 1.400.00 ton taşıma kapasitesi ve ilk etapta 500 kişilik istihdam sağlanacaktır. Eskişehir'in Türkiye karayolu ve demiryolu ulaşımındaki merkezi konumu, büyük sanayi kapasitesi ve başkent Ankara"ya olan yakınlığıyla lojistik köy kuruluşu bakımından doğru bir tercihtir. Yük taşıma ve dağıtım hizmetlerinin modern bir merkezde toplanmasıyla sanayi ve ulaşım sektörleri gelişecek Eskişehir'in trafik sorununun çözülmesine ve kenti gelişmesine katkıda bulunacaktır(Kır, 2016:46).

6.1.4. Denizli (Kaklık)

Tablo 4: Denizli/ Kaklık Lojistik Merkez Bilgileri

LOJİSTİK MERKEZ ADI	TOPLAM ALAN (1.000m^2)	İltisak Hattı (km)	Karayolu (km)	En Yakın Liman (km)	En Yakın Havalimanı (km)
Denizli/ Kaklık	125	Yanında	Yanında	İzmir(250)	Çardak(30)



Kaynak:TCDD

Denizli'nin Kaklık ilçesinde kurulan lojistik köyün birinci etabı tamamlanmış, 2014 yılında ise ikinci etabının tamamlanması ile ülkemize 500.000 ton taşıma kapasitesi ve 125.285 m^2 lojistik alan kazandırılmıştır.

Lojistik sahada yükleme-boşaltma için 3 portal vinç yolu bulunmaktadır. Ayrıca gümrükleme işlemlerinin merkezde yapılabilme fırsatı sağlayan ofis ve lojistik firmalarına tahsis edilecek ofisler yer almaktadır(Kır, 2016:46)

Kaklık lojistik merkezinden; kömür, mermer, konteyner, klinker, bakır hammaddesi ve tekstil ürünleri taşınması yapılmaktadır (Kapucu, 2018:33).

6.1.5. İzmit (Köseköy)

Tablo 5 : İzmit /Köseköy Lojistik Merkez Bilgileri

LOJİSTİK MERKEZ ADI	TOPLAM ALAN (1.000m^2)	İltisak Hattı (km)	Karayolu (km)	En Yakın Liman (km)	En Yakın Havalimanı (km)
İzmit /Köseköy	694	Yanında	E-5(3) Devlet Karayolu	Derince(15)	Cengiz Topel(12)



Kaynak: TCDD

İzmit (Köseköy) lojistik merkezi İstanbul'dan sonra Marmara bölgesinin en önemli ticaret merkezidir. Köseköy Avrupa'yı Anadolu'ya ve Ortadoğu'ya bağlayan önemli ulaşım ağlarının merkezinde bulunmaktadır.

Türkiye'deki 100 büyük sanayi kuruluşunun 26'sı İzmit ili sınırları içerisinde bulunmaktadır. Ayrıca sayıları 100'ü aşkın yabancı sermayeli sanayi kuruluşu da yine İzmit'te faaliyet göstermektedir. Tüm bu açılardan bakıldığında, İzmit ve çevresi yüksek lojistik potansiyeli açısından lojistik köye ciddi ihtiyaç duymaktadır. Günümüz itibariyle yaklaşık 600000 ton/yıl olan taşıma miktarının İzmit Köseköy Lojistik Köyünün faaliyete geçmesi ile 1500000 ton/yıla çıkması beklenmektedir. Merkezde yoğun olarak taşınması düşünülen malzemeler ise, İzmit'teki sanayi kuruluşlarının ürünleri ile bağlantılı olarak şunlardır: Otomobil, otomotiv yedek parçası, MDF, sunta, petrol ürünleri, alçıtaşı, konteyner, demir, selüloz, emaye hammaddesi, su, borasit, çelik saç, odun ve tutkal (Demiroğlu, 2013:73).

6.1.6. Uşak

Tablo 6 : Uşak Lojistik Merkez Bilgileri

LOJİSTİK MERKEZ ADI	TOPLAM ALAN (1.000m^2)	İltisak Hattı (km)	Karayolu (km)	En Yakın Liman (km)	En Yakın Havalimanı (km)
Uşak	140	Yanında	Yanında	İzmir(125)	Uşak(7,5)



Kaynak: TCDD

Uşak ili Manisa, Denizli, İzmir ve Balıkesir gibi önemli illere ve uluslar arası bağlantılara sahip merkezlere ortalama 200km mesafede bulunmaktadır. Bu illerden özellikle İzmir limanının ülkemiz açısından önemi düşünüldüğünde Ankara-İzmir hızlı tren projesi ve Ankara-İzmir otoyolu, ilin İzmir ile entegrasyonunun güçlenmesi ilerleyen dönemlerde ilen sahip olduğu lojistik avantajı güçlendirecektir.

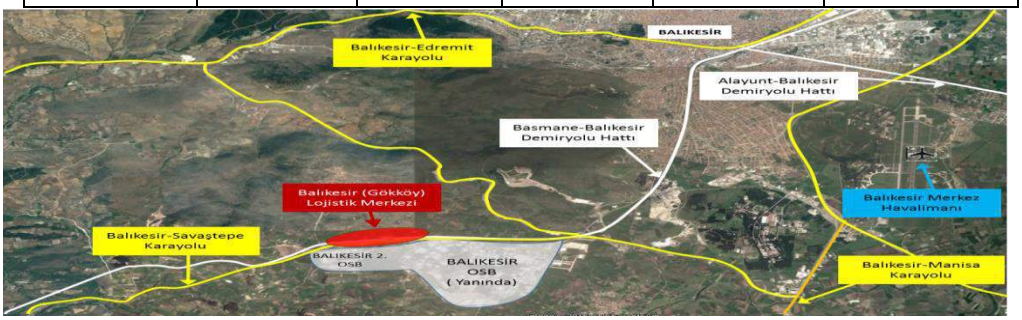
Uşak Organize Sanayi Bölgesi karşısındaki 300 dönümlük arazi ile şehir merkezindeki tren istasyonu arasına 18 km'lik ray döşeme çalışmaları ile başlanan lojistik merkez çalışmaları, lojistik destek istasyonu kurulmasıyla mevcut gardaki yük birimlerinin bu istasyona aktarılması işlemleriyle devam edecektir.

Diğer lojistik merkezler ile kombine taşımacılığın artması; karayolu ve demiryollarının uyumu sağlanarak Uşak ilinin ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunulması ve ayrıca şehir trafiğinin de rahatlaması sağlanacaktır. Lojistik köyün faaliyete başlaması ile birlikte Uşak'ta 113 bin ton olan yıllık taşıma miktarı ikiye katlanarak 246 bin ton olacaktır. Uşak sanayi sektöründe üretim yapan firmalar seramik, konteyner, battaniye, iplik, mermer ve mermer tozu, plastik hammaddesi, makine ekipmanları, gıda maddeleri taşıması sağlanacaktır. Böylelikle ulaşım ağlarına yakın bir merkez kurulmuş olacak, bölgenin lojistik faaliyetlerinin merkezi haline gelmiş olacaktır(Tekin vd., 2014:307).

6.1.7. Balıkesir (Gökköy)

Tablo 7 : Balıkesir/Gökköy Lojistik Merkez Bilgileri

LOJİSTİK MERKEZ ADI	TOPLAM ALAN (1.000m^2)	İltisak Hattı (km)	Karayolu (km)	En Yakın Liman (km)	En Yakın Havalimanı (km)
Balıkesir Gökköy	211	Yanında	Yanında	İzmir(187)	Balıkesir(17)



Kaynak: TCDD

Balıkesir'i dünyanın önemli lojistik merkezlerinden biri haline getirecek Gökköy lojistik merkezi 15 Mart 2015 tarihinde hizmete açıldı.

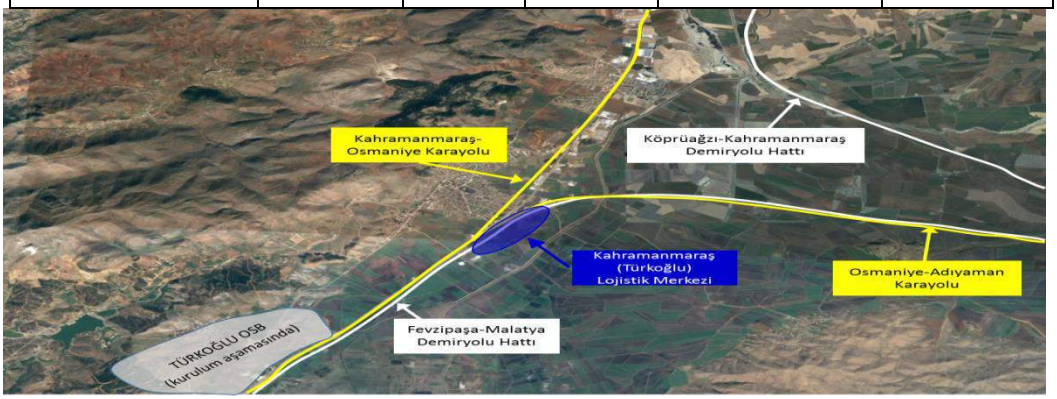
Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri Projesinin hayata geçirilmesi ile Avrupa'ya; Kars-Tiflis- Bakü Demiryolu hattının işletmeye alınması ile de Asya'ya bağlanacak Gökköy Lojistik merkezinden, Balıkesir ve çevresinde üretilen her türlü yük kolaylıkla sevk edilecektir.

8.247 m^2 kapalı hizmet binası ile 59.560m^2 beton saha, rampa ve yükleme alanı mevcut bulunan Balıkesir(Gökköy) lojistik merkezinde Türkiye lojistik sektörüne 1milyon ton taşıma kapasitesi sağlanacak, ülkemize 211bin m^2 lojistik alan kazandıracak. Lojistik merkezden ilk etapta otomobil, konteyner, mdf, mermer ürünleri, gıda maddesi, kaolin, elyaf ve sentetik malzeme, içecek maddeleri, kömür, askeri yükler, demir cevheri, sanayi ürünleri vb. taşımaları yapılacaktır(tcdd.gov.tr, 2019).

6.1.8. Kahramanmaraş(Türkoğlu)

Tablo 8 : Kahramanmaraş/Türkoğlu Lojistik Merkez Bilgileri

LOJİSTİK MERKEZ ADI	TOPLAM ALAN (1.000m^2)	İltisak Hattı (km)	Karayolu (km)	En Yakın Liman (km)	En Yakın Havalimanı (km)
Kahramanmaraş Türkoğlu	805	Yanında	Yanında	İskenderun(156)	K.Maraş(30)



Kaynak: TCDD

Kahramanmaraş'ın 24 km güneyinde olan Türkoğlu Lojistik Merkezi, TCDD'nin yurt çapında inşa ettiği lojistik merkezden biri. Türkiye'nin en yoğun demiryolu trafiği olan hatlarından biri olan Fevzipaşa-Malatya demiryolunun 40. kilometresinde bulunuyor. 2014 sonunda ihale süreci tamamlanan, 22 Ekim 2017 Ekim ayında açılışı yapılan lojistik merkezi 800 dönüm üzerine kuruludur(tr.railturkey.org, 2019).

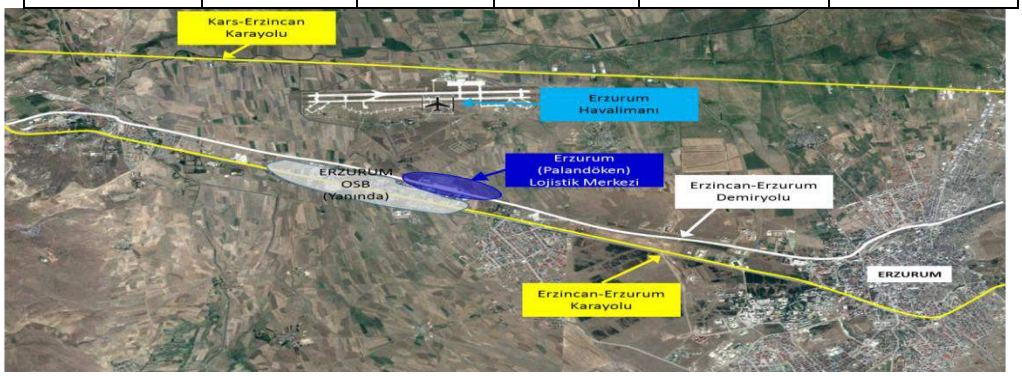
TCDD Genel Müdürü İsa Apaydın da, 805 bin m^2 alan üzerine kurulan lojistik merkezin yıllık 1.9 milyon ton taşıma kapasitesine sahip olduğunu belirtti(tcddtasimacilik.gov.tr 2019).

Bölgenin Ortadoğu'ya, Mersin ve İskenderun limanlarına yakın olması burada bir lojistik köy kurulmasını cazip hale getirmiştir. Lojistik merkez kurulumuyla mevcut üretimin 3 katına çıkacağı tahmin edilmektedir. OSB'ye 3 km uzaklıkta, Nurdağı Kahramanmaraş karayolu üzerinde genişleme imkanı olan Türkoğlu ilçesinde kurulan lojistik merkezde; pamuk, örme kumaş, dokuma kumaş, iplik, krom, gübre, çimento, demir, seramik, kömür, odun, mermer taşıması yapılacaktır(Kır, 2016:50).

6.1.9. Erzurum (Palandöken)

Tablo 9 : Erzurum/Palandöken Lojistik Merkez Bilgileri

LOJİSTİK MERKEZ ADI	TOPLAM ALAN (1.000m^2)	İltisak Hattı (km)	Karayolu (km)	En Yakın Liman (km)	En Yakın Havalimanı (km)
Erzurum Palandöken	350	Yanında	2	Trabzon(232)	Erzurum(16)



Kaynak : TCDD

Erzurum(Palandöken) Lojistik Merkezi 13 Haziran 2018 tarihinde hizmete girmiştir.

TCDD Genel Müdürü İsa Apaydın ise bugüne kadar demiryollarına 85 milyar liranın üzerinde yatırım yapıldığını ifade ederek Erzurum Palandöken Lojistik Merkezinin 105 milyon TL yatırım tutarında, 350 bin m^2'lik alan üzerine kurulu ve yıllık 437 bin ton taşıma kapasitesine sahip olduğunu söyledi(tcddtasimacilik.gov.tr, 2019).

Erzurum, sanayi üretimi yetersiz olmakla birlikte bölgesel konumu itibariyle Doğu Anadolu'nun önemli merkezlerden biridir. Bu durum taşımacılık alanında şehrin alt yapısını güçlendirmeyi zorunlu hale getirmektedir. Ayrıca gelecekte İpek Demiryolu Projesi sayesinde ulaşımdaki konumu daha da güçlenecektir. Hali hazırda Erzurum'u demiryolunu Kars üzerinden Nahçıvan'a ve Iğdır'a bağlama projesi onay almıştır. Türkiye, Erzurum üzerinden Gürcistan, Azerbaycan ve İran ile güçlü bir demiryolu bağlantısı kurmaktadır. Kuşkusuz bütün bunlar Palandöken lojistik merkezinin işlevini daha fazla artıracaktır(Karadeniz ve Akpınar, 2011:60).

Sonuç

Türkiye bulunduğu konum itibariyle hem stratejik hem de jeopolitik bir öneme sahiptir. Üç tarafının denizlerle çevrili olması ve kıtalar arasında köprü konumunda bulunması ülkemize transit geçiş ülkesi olma özelliğini kazandırmaktadır. Lojistik, ülkemizde yıllarca taşımacılıktan ibaret görülmüş ve Avrupa ülkelerinden yirmi sene sonra konuşulmaya başlanmış bir sektör olmakla birlikte ülkemizde bu alanda faaliyet gösteren küçük işletmelerin, küçük filoların ve küçük depoların etkisiyle istenilen noktaya gelememiştir. Ölçeklerin büyümesi, lojistik altyapının ilerlemesi mevcut ticaret hacminin hızla artması ve tüm bunlara ek olarak talebin hızla artması sonucu ülkemizde lojistik merkezlerin gerekliliği anlaşılmıştır. Ülkemizde demiryolu taşımacılığı çok uzun yıllardır çok geri kalmış olduğu için ve özellikle yük taşımacılığı alanında kapasitelerinin çok düşük olması nedeniyle lojistik merkezlerin gerektirdiği intermodal taşımayı sağlayacak etkin ve başarılı lojistik merkezler kurulamamıştır.

Günümüzde üretim maliyetlerinin birbirine yakınsandığı ve fiyat rekabetinin tek başına bir anlam ifade etmediği küresel ticaret arenasında, rekabet edebilmek için lojistik merkezlerin önemi her gecen gün artmaktadır. Taşımacılıktan lojistik yönetimine geçen ülkelerin uluslararası pazardan daha fazla pay aldıkları görülmektedir. Bu bağlamda etkin bir lojistik merkez sistemi kurma zorunluluğu fark edilmiş, sektörde dünyaya standartlarına yetişmek ve standartları yukarı taşımak için ivedilikle harekete geçilmiştir. Bu amaçla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı öncülüğünde TCDD ülkemizi bölgesinde ve Dünya'da lojistik üs haline getirmek için yetkilendirilmiştir. 2005 yılında başlayan süreç içerisinde yirmi bir adet lojistik merkez projesi planlanmış dokuzunun yapımı tamamlanmıştır. Yapılan lojistik merkezler aktif olarak çalışmaktadır. Devam eden projelerin tamamlanması ve aktif olarak çalışmaya başlaması ile Türk lojistik sektörüne 34 milyon ton taşıma imkânı ile 10 milyon m^2'lik: açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılacaktır. Dünya Bankası 2018 Yılı Lojistik Performans Endeksi 160 ülkenin lojistik performansının değerlendirildiği 2018 Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nde 3.15 puanla Türkiye 47. sırada yer almaktadır. Türkiye 2023'te dünya ekonomileri arasında ilk 10'da yer almayı hedeflemektedir. Bu bilgilerden hareketle; ülkemizi 2023 hedeflerine ulaştıracak yegâne sektörün lojistik olduğu açıktır. Sektörle ilgili; devam eden projelerin ivedilikle tamamlanması alt yapı yatırımlarının arttırılması, kalifiye elaman yetersizliğinin çözüme kavuşturulması, özel teşebbüsün sektöre olan ilgisinin artırılması ile Türkiye 2023 hedeflerine emin adımlarla yürürken Dünya lojistik sektörünün en önemli aktörü haline gelecektir.

Kaynakça

Afacan, Mehmet Sami, (2017). Dış Ticarette Lojistik Köyler, Sorunlar ve Çözüm Önerileri: Türkiye Örneği, Yüksek Lisans Tezi, KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Aydın, Gülşen ve Öğüt, Kemal Selçuk (2008),"Avrupa Ve Türkiye'de Lojistik Köyleri", 2.Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, İstanbul.

Aydın, Gülşen ve Öğüt, Kemal Selçuk (2008) "Lojistik Köy Nedir?" https://docplayer.biz.tr/3875866-Lojistik-koy-nedir-aydin-g-t-1-out-k-s-2-gulsentaydin-gmail-com-ksogut-ins-itu-edu-tr.html (08.02.2019).

Demiroğlu, Şerife(2013), Küresel Lojistik Köyleri ve Bu Kapsamda Türkiye'de Lojistik Köyleri Üzerine Bölgesel Bir İnceleme, Doktora Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.

Karadeniz, Vedat ve Akpınar, Erdal (2011), "Türkiye'de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi", Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı:23, Ocak, ss.49-71.

Kapucu, Yavuz (2018). TCDD Lojistik Merkezlerinin Etkinlik Analizi. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Kır, Feyza (2016), Türkiye'nin Konumu Açısından Lojistik Köylerin Önemi: Kars Lojistik Köy Örneği, Yüksek Lisan Tezi, Kilis 7 Aralık Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kilis.

Tanyaş, Mehmet (2013). Türkiye ve Dünya'da Lojistik Merkezler. Uluslararası Lojistik Sempozyumunda sunuldu, Ankara.

Tekin, Mahmut, Soba, Mustafa, Özen, Ercan (2014), "Organize Sanayi Bölgelerindeki İşletmelerin Lojistik Eğilimlerinin Değerlendirilmesi Ve Lojistik Köylerin Gelişme Olanakları (Uşak İli Örneği)", Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi, Sayı:11, Eylül, ss.302-324.

Terzi,Nuray ve Bölükbaş Özlem (2016),"Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Lojistik Köyler", Marmara Üviversitesi, Global Business Research Congress (GBRC), Sayı:2, Mayıs, ss.206-228.

İzmir Ticaret Odası, (2008), Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya'daki Lojistik Merkezler http://www.izto.org.tr/Portals/0/lojistik_merkez_kavrami_ve_italyadaki_lojistik_merkezler.pdf(11.04.2019).

http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/lojistik-merkezler (09.02.2019)

http://www.tcdd.gov.tr/haberler/BALIKES%C4%B0R%20(G%C3%96KK%C3%96Y)%20LOJ%C4%B0ST%C4%B0K%020MERKEZ%C4%B0%20H%C4%B0ZMETE%20G%C4%B0RD%C4%B0/950 (09.02.2019)

https://tr.railturkey.org/2015/08/05/turkoglu-lojistik-merkezi/ (09.02.2019)

http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/%C3%9CLKEM%C4%B0Z%C4%B0N%208.%20LOJ%C4%B0ST%C4%B0K%20MERKEZ%C4%B0%20H%C4%B0ZMETE%20G%C4%B0RD%C4%B0/112 (09.02.2019)

http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/9.%20%20LOJ%C4%B0ST%C4%B0K%20MERKEZ,%20PALAND%C3%96KEN%20H%C4%B0ZMETE%20G%C4%B0RD%C4%B0%20/207(09.02.2019)

http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.tcdd.gov.tr%2Fcontent%2F33 (09.02.2019)

TÜRKİYE'NİN SERBEST TİCARET ANLAŞMALARI VE DIŞ TİCARETE ETKİSİ

Dr. Mehtap KARAYAZI
Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi
mehtapkarayazi@gmail.com

Öz

Serbest Ticaret Anlaşmaları, taraflar arasında ticareti kısıtlayan gümrük vergilerinin ve tarife dışı engellerin kaldırılarak bir serbest ticaret alanı oluşturulmasını sağlayan anlaşmalardır. Türkiye özellikle Avrupa Birliği ile olan Gümrük Birliği ilişkisi çerçevesinde ortak ticaret politikasına uymak için pek çok ülke ile serbest ticaret antlaşması imzalamıştır ve 2019 yılı itibarıyla yürürlükte olan 20 serbest ticaret anlaşmasına taraftır. Serbest ticaret anlaşması kapsamındaki ülkelerle yapılan ihracat ve ithalat artışı, Türkiye'nin toplam ihracat ve ithalat artışından daha hızlı artmış ve serbest ticaret anlaşmaları Türkiye'nin dış ticaretinde ticaret yaratıcı bir etki yapmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Serbest Ticaret Anlaşmaları, Türkiye, Dış Ticaret.*

TURKEY'S FREE TRADE AGREEMENTS AND ITS IMPACT ON FOREIGN TRADE

Abstract

The Free Trade Agreements are agreements that provide for the establishment of a free trade area by abolishing customs duties and non-tariff barriers that restrict trade between the parties. Turkey, in particular, to comply with the common commercial policy of EU within the framework of Customs Union, signed Free Trade Agreements with many countries and is a part of 20 Free Trade Agreements in force as of 2019. Export and import that made within the context of free trade agreements has increased faster than the Turkey's total exports and imports and free trade agreements Turkey's foreign trade has made trade a creative effect.

Keywords: *Free Trade Agreements, Turkey, Foreign Trade.*

1.GİRİŞ

Ticaret tarih boyunca uluslararası ilişkilerin çok boyutlu bir şekilde gelişmesinde ve ekonomik kalkınmada önemli rol oynamıştır. Dünya ticaretinin gelişmesine yönelik çabalar II. Dünya Savaşı'ndan sonra hız kazanmış ve 1948 yılında yürürlüğe giren Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) ile başlayıp 1995 yılında fiilen çalışmaya başlayan Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) kurulmasıyla devam etmiştir (WTO, 2019a). Dünya ticaretinin küresel ölçekte geliştirilmesini hedefleyen DTÖ kapsamındaki müzakerelerin belli bir noktadan sonra sekteye uğraması ve ticari gereksinimleri yeterince karşılayamaması ülkeleri bölgesel nitelikte ya da çok/iki taraflı yeni ticari anlaşmalar yapmaya yöneltmiştir. Ayrıca küreselleşme süreciyle gelişen teknolojik yenilikler ve beraberinde ulaşım, transfer, haberleşme imkânlarının artması ülkeleri diğer birçok alanda olduğu gibi ekonomik

ilişkiler açısından da birbirine yakınlaştırmış ve ticari ilişkilerin artmasına vesile olmuştur. Bu koşulların bir sonucu olarak yaygınlaşan serbest ticaret anlaşmaları (STA), iki ülke ya da ülke grubu arasında akdedilen ve bazı malların ve/veya hizmetlerin ticaretinde uygulanan ticareti kısıtlayıcı ve engelleyici gümrük vergilerini ya da tarife dışı engelleri ortadan kaldıran tercihli ticaret anlaşmalarıdır. Türkiye söz konusu koşulların yanı sıra Avrupa Birliği (AB) ile yapmış olduğu Gümrük Birliği (GB) anlaşması kararları[156] doğrultusunda, AB'nin ticaret politikasına uyumlu bir ticaret politikası uygulamak zorundadır. AB'nin üçüncü ülke ya da ülke gruplarıyla imzaladığı serbest ticaret anlaşmaları, GB yükümlülükleri dolayısıyla Türkiye'yi de söz konusu üçüncü ülke ya da ülke gruplarıyla serbest ticaret anlaşması imzalamak amacıyla müzakere yapmak zorunda bırakmıştır. AB, uluslararası imtiyazları ve politik tercihleri doğrultusunda birçok serbest ticaret anlaşması imzalarken, Türkiye AB'nin taraf olduğu ülkelerin bazılarıyla anlaşma imzalarken, bazılarıyla hali hazırda bir serbest ticaret anlaşması imzalamamıştır. Bu çalışmada öncelikle serbest ticaret anlaşmaları genel olarak açıklanacak, akabinde yukarda sayılan koşullar çerçevesinde Türkiye'nin taraf olduğu serbest ticaret anlaşmaları incelenecektir. Son olarak ise 1992 yılında yürürlüğe giren ilk serbest ticaret anlaşmasından bugüne kadar yapılan anlaşmalar ve dış ticarete etkileri ilgili parametreler ışığında incelenecektir.

2. SERBEST TİCARET ANLAŞMALARI

GATT'tan DTÖ'ne kadar geçen 47 yıl boyunca düzenlenen ticari müzakerelerden, 1986-1994 yılları arasında düzenlenen Uruguay Turu neticesinde DTÖ kurulmuştur (WTO, 2019a). Dünya ticaretinin küresel ölçekte geliştirilmesini hedefleyen ve uluslararası ticaretin kural ve çerçevesini çizen DTÖ'nün kurulmasıyla, uluslararası ticarete ilişkin kurallar hukuki bir zemine oturtulmuş, yaptırım gücü artırılmış ve kapsamı genişletilmiştir. DTÖ ile birlikte çok taraflı ticari ilişkiler ivme kazanmış ve dünya genelinde serbest ticaret anlaşmaları yaygınlık kazanmaya başlamıştır. DTÖ, serbest ticaret anlaşmalarından bahsederken gümrük birliği, serbest ticaret anlaşmaları ve diğer tercihli ticaret anlaşmalarını kapsayan bir nitelendirme ile bölgesel ticaret anlaşmaları terimini kullanmaktadır (WTO, 2019b). DTÖ verilerine göre 4 Ocak 2019 tarihi itibarıyla 291 bölgesel ticaret anlaşması yürürlüktedir (WTO, 2019c).

Serbest ticaret anlaşması, iki ya da daha fazla ülke arasında ticareti etkileyen tarife ve tarife dışı engellerin kaldırılarak, taraflar arasında bir serbest ticaret alanı oluşturulmasını sağlayan anlaşmadır (Pınar vd., 2013: 4). Serbest ticaret anlaşması, ülkelerin karşılıklı kazançlarını artırmak amacıyla ticaretlerini ve diğer ekonomik ilişkilerini serbestleştirmesi olarak ifade edilen ekonomik entegrasyonun ilk aşaması olarak kabul edilmektedir. Ekonomik entegrasyon süreci farklı aşamalarla tamamlanmaktadır: Serbest ticaret bölgesi, gümrük birliği, ortak pazar, ekonomik ve parasal birlik ve ekonomik bütünleşmenin tamamlanması (Balassa, 1962: 174). Serbest ticaret anlaşmalarının bir sonraki aşama olan gümrük birliğinden en önemli farkı taraf ülkelerin üçüncü ülkeler ile ticaretlerinde mevcut ulusal düzenlemelerini sürdürmesine izin vermeleridir.

[156] 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı, Avrupa Birliği-Türkiye 36. Ortaklık Konseyi Toplantısı 6 Mart 1995 (www.mfa.gov.tr, 2019).

Serbest ticaret anlaşmalarının temeli DTÖ'nün belirlediği kurallara dayanmaktadır. DTÖ'ne üye olan ülkelerin uymakla yükümlü oldukları bazı kurallar bulunmaktadır ve serbest ticaret anlaşmaları bu kurallardan en çok kayırılan ülke kuralının temel istisnasıdır. En çok kayırılan ülke kuralına göre DTÖ, üye ülkelerin ticaret ortakları arasında ayrım yapmamasını zorunlu kılmaktadır. Bir üye ülke, başka bir ülkeye tanıdığı ticari kolaylığı DTÖ üyesi ülkelerin tümüne uygulamak zorundadır. Bu kuralın istisnalarından olan serbest ticaret anlaşmaları ile anlaşmaya taraf ülkeler kendi aralarında diğer DTÖ ülkelerine sağlanandan daha fazla ticari taviz verebilmektedir (Parıltı, 2015: 129). Benzer olarak gelişmiş ülkelerin, genel tercihler sistemi kapsamında gelişme yolundaki ülkeler lehine düşük gümrük vergisi alması veya gümrük vergisinin alınmaması gibi ayrımcı nitelikteki uygulamalar ile anlaşmanın öngördüğü anti-damping ve telafi edici vergilerde bu kuralın diğer bazı istisnalarıdır (Altundal ve Somuncu, 2016: 128).

DTÖ müzakerelerinin istenen şekilde ilerleyememesi, küreselleşme süreciyle birlikte artan liberal politikalar, teknolojik gelişmeler ve yeni pazar arayışları gibi nedenlerle ülkeler serbest ticaret anlaşmalarına yönelmektedir. Ülkeler STA ile yeni pazarlar edinmekte ve ticari engellerin azaltılması yoluyla ihracatlarını arttırma fırsatı bulmaktadırlar. Yeni ihracat fırsatları iç piyasada üretimin genişlemesine ve yerli firmaların ölçek ekonomileri ile daha düşük maliyetle üretim yapmalarına olanak sağlamaktadır. Diğer bir neden, üretim hacminin ve ihracat imkânlarının artmasının ülkelerin ekonomik büyümelerine katkı sağlaması beklentisidir (Doğan ve Uzun, 2014: 329). Ayrıca STA küresel pazarda rekabet etmek için bir araç haline gelmektedir (Barbieri ve Pedrozo, 2009: 7). Bu nedenlerin yanı sıra serbest ticaret anlaşmaları ülkelerin küresel ölçekte ekonomik bütünleşmesini sağladıkları gibi politik ilişkilerini yönlendirmek amacıyla da bir araç olarak tercih edilebilmektedir.

3. TÜRKİYE'NİN TARAF OLDUĞU SERBEST TİCARET ANLAŞMALARI VE DIŞ TİCARETE ETKİLERİ

Türkiye dünya ticaretindeki serbestleşme hareketlerinin yanı sıra iki önemli neden dolayısıyla serbest ticaret anlaşmalarına yönelmiştir. Bunlardan ilki 1980 sonrası uygulanan liberal ekonomi politikaları ile yeni pazar arayışları, diğeri ise AB ile arasındaki GB ilişkisidir. GB kararlarının üçüncü ülkelerle olan ticaret politikalarını etkileyen hükümlerinin Türkiye'nin dış ticaretinden oluşan kazanımlarını aşındırması STA tercihlerinde özellikle belirleyici olmaktadır ve bunun bir sonucu olarak Türkiye'nin serbest ticaret anlaşmaları GB sonrasında hız kazanmıştır.

3.1. STA ve Türkiye

Türkiye'nin serbest ticaret anlaşmalarına yönelmesine neden olan iki etkenden söz edilebilir. İlki; 1980 sonrası uygulanan dışa açık ekonomi modelidir. Türkiye 1980'li yıllardan itibaren yaşanan ekonomik güçlükler ve dünyada yaşanmakta olan liberalleşme politikalarının etkisiyle ithal ikameci büyüme modelinden, ihracata dayalı büyüme modeline geçiş yapmıştır. Ekonomik büyümenin itici gücü olarak ihracatın belirlenmesi Türkiye'yi hem farklı ürünler üretme hem de ürettiği ürünleri satabilecek yeni pazarlar bulma arayışına itmiştir. Bu tercih doğrultusunda Türkiye için yeni pazarlar bulmak ve ihracatı ürün bazında çeşitlendirmek öncelikli hedefler olarak ortaya çıkmıştır (Özel, 2011: 83-84). İkinci

önemli etken ise Türkiye ile AB arasında imzalanan GB anlaşmasıdır. Türkiye ile AB arasında Gümrük Birliğini tesis eden 6 Mart 1995 tarihli ve 1/95 sayılı Türkiye-Avrupa Topluluğu Ortaklık Konseyi Kararının 16.maddesi uyarınca Türkiye söz konusu kararın 31 Aralık 1995 tarihinde yürürlüğe girişinden itibaren beş yıl içinde, ticaret politikasını aşamalı olarak topluluk ticaret politikasını üstlenecek duruma getirecek biçimde AB tercihli gümrük rejimine uyum sağlayacaktır. Bu uyum üçüncü ülkelerle yapılacak tercihli ticaret anlaşmalarını da kapsayacaktır (Eren, 2013: 33). Ancak bu yükümlülük Türkiye için bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. AB'nin büyük pazarlara sahip çok sayıda üçüncü ülkeyle yaptığı serbest ticaret anlaşmaları, AB üyesi olmayan Türkiye'nin Gümrük Birliği'nden doğan kazanımlarını zaafa uğratıcı bir durum yaratmaktadır. AB ile STA imzalamış olan ülkeler GB üyesi olan Türkiye'ye mallarını gümrük vergisinden muaf olarak AB ülkeleri üzerinden sokabilirlerken Türk malları bu ülkelere gümrük vergisi ödeyerek girebilmektedir. Bu nedenle AB ile STA imzalamış olan ülkeler, Türkiye ile STA yapma konusunda isteksiz olabilmektedirler.

AB Maastricht Anlaşması'nın yürürlüğe girmesiyle beraber ortak pazar aşamasına geçmiş ve gelişmekte olan ülkelerle ilişkilerine daha fazla önem vermeye başlamıştır. Tablo 1'de görüldüğü gibi AB'nin 2019 itibarıyla yürüklükte olan 29 serbest ticaret anlaşması ve Türkiye, San Marino ve Andorra ile yaptığı GB anlaşması bulunmaktadır. AB'nin halen müzakerelerini sürdürdüğü serbest ticaret anlaşmaları; Avustralya, GCC ülkeleri (Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri), Çin, Hindistan, Endonezya, Malezya, Myanmar, Yeni Zelanda, Filipinler, Tayland, ABD, MERCOSUR ülkeleri (Arjantin, Brezilya, Paraguay, Uruguay) ve Venezuela iledir. Bu ülkelerin yanı sıra AB'nin bazı ülkelerle yapmış olduğu STA kısmen yürürlükte olup bütün tarafların onayı sonrası tümüyle yürürlüğe girecektir. Bu ülkeler; CARIFORUM ülkeleri (Antigua ve Barbuda, Bahamalar, Barbados, Belize, Dominik, Grenada, Guyana, Jamaika, St. Kitts ve Nevis, St. Lucia, St. Vincent ve Grenadinler, Surinam, Trinidad ve Tobago), Ermenistan, Namibya, Botsvana, Orta Amerika ülkeleri (Kamerun, Kosta Rika, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nikaragua, Panama), Küba, Kanada, Kolombiya, Ekvator, Peru, Fildişi Sahili, Gana, ESA ülkeleri (Komorlar, Etiyopya, Sudan, Madagaskar, Morityus, Seyşeller, Zambiya, Zimbabve), Ukrayna, Samao, Güney Afrika, Papua Yeni Gine, Fiji, Kazakistan ve Irak'tır.

Tablo 1: AB'nin Yürürlükte Olan Serbest Ticaret Anlaşmaları

	Ülke	Yürürlük tarihi		Ülke	Yürürlük tarihi
1	Arnavutluk	2009	**16**	Fas	2000
2	Cezayir	2005	**17**	Makedonya	2004
3	Ermenistan	1999	**18**	Norveç	1994
4	Bosna-Hersek	2015	**19**	Filistin	1997
5	Şili	2005	**20**	Lihtenştayn	1995
6	Mısır	2004	**21**	Sırbistan	2013
7	Faroe Adaları	1997	**22**	Güney Afrika	2018
8	Gürcistan	2016	**23**	Güney Kore	2016
9	İzlanda	1994	**24**	İsviçre	1973
10	İsrail	2000	**25**	Suriye	1977
11	Japonya	2019	**26**	Tunus	1998

12	Ürdün	2002	**27**	Meksika	2000
13	Kosova	2016	**28**	Moldova	2016
14	Lübnan	2006	**29**	SADC*	2018
15	Karadağ	2010			

Kaynak: ec.europa.eu, 2019

*SADC (Southern African Development Community) ülkeleri; Güney Afrika Kalkınma Topluluğu Botsvana, Esvatini, Mozambik, Lesotho, Namibya.

Yine AB'nin bazı ülkelerle yapmış olduğu serbest ticaret anlaşmalarına dair ticari müzakereler tamamlanmasına rağmen STA onaylanmamış ya da imzalanmamıştır ve beklemededir. Bu ülkeler; Batı Afrika Ülkeleri (Benin, Burkino Faso, Cape Verde, Gambiya, Gine, Gine Bassau, Liberya, Mali, Nijer, Nijerya, Senegal, Sierra Leone, Togo, Maritanya), ESA ülkeleri (Cibuti, Eritre, Etiyopya), EAC ülkeleri (Burundi, Kenya, Ruanda, Tanzanya, Uganda), Haiti, Singapur ve Vietnam'dır. AB'nin Azerbaycan, Şili, Meksika, Fas ve Tunus ile yaptığı anlaşmaların güncellenmesi ile ilgili müzakereler yürütülmektedir.

Türkiye AB'nin STA imzalamış olduğu birçok ülkeyle STA yapmıştır. Türkiye'nin AB'den farklı olarak Ermenistan, Ürdün[157], SADC ülkeleri ile yürürlükte olan ya da müzakeresi devam eden herhangi bir STA yoktur. Sudan, Malezya ve Singapur ile de Türkiye'nin STA anlaşması olmasına rağmen AB'nin hali hazırda yürürlükte olan bir serbest ticaret anlaşması bulunmamaktadır. Türkiye'nin AB tarafından imzalanmış serbest ticaret anlaşmalarının içeriğini aynen kabul etme yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ülkelerle yapılan müzakerelerde sanayi ve ticaret politikası önceliklerimiz ile ülkemiz hassasiyetleri göz önüne alınmaktadır (ticaret.gov.tr, 2019).

Bu kapsamda Türkiye bugüne kadar 36 STA imzalamıştır. Bu anlaşmalardan Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleriyle akdedilmiş olan 11 STA, söz konusu ülkelerin AB üyelikleri nedeniyle feshedilmiştir. 2019 yılı itibarıyla Türkiye'nin taraf olduğu 20 STA yürürlüktedir. Tablo 2'de görüldüğü gibi yürürlükte olan serbest ticaret anlaşmaları; EFTA (Norveç, İzlanda, İsviçre ve Lihtenştayn), İsrail, Makedonya, Bosna-Hersek, Filistin, Tunus, Fas, Suriye[158], Mısır, Arnavutluk, Gürcistan, Karadağ, Sırbistan, Şili, Morityus, Güney Kore, Malezya, Moldova, Faroe Adaları ve Singapur ile yapılan anlaşmalardır.

Tablo 2: Türkiye'nin Yürürlükte Olan Serbest Ticaret Anlaşmaları

	Ülke	**Yürürlük tarihi**			**Yürürlük tarihi**
1	EFTA	1992	**11**	Arnavutluk	2008
2	İsrail	1997	**12**	Karadağ	2010
3	Makedonya	2000	**13**	Sırbistan	2010
4	Bosna-Hersek	2003	**14**	Şili	2011

[157] 1 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe giren Türkiye-Ürdün Serbest Ticaret Anlaşması, 22 Kasım 2018 tarihinde sona ermiştir.

[158] Türkiye ile Suriye Arasında Serbest Ticaret Alanı Tesis Eden Ortaklık Anlaşması 6 Aralık 2011 tarihinde askıya alınmıştır.

5	Fas	2006	**15**	Morityus	2013
6	Tunus	2005	**16**	Güney Kore	2013
7	Filistin	2005	**17**	Malezya	2015
8	Suriye	2007	**18**	Moldova	2016
9	Mısır	2007	**19**	Faroe Adaları	2017
10	Gürcistan	2008	**20**	Singapur	2017

Kaynak: www.ticaret.gov.tr, 2019

Yürürlükte bulunan bu anlaşmalardan Sırbistan, EFTA, Bosna-Hersek ve Karadağ ile yapılan serbest ticaret anlaşmalarının güncellenmesi ve kapsamlarının genişletilmesine yönelik olarak yürütülen müzakereler tamamlanmış olup Sırbistan ve EFTA ile yürürlükte bulunan serbest ticaret anlaşmaları kapsamında anlaşma sağlanan metinler imzalanmıştır. Gürcistan, Malezya ve Moldova ile aynı nedenle yürütülen müzakerelerin yakın zamanda sonuçlandırılması, Makedonya ile ise kısa zamanda müzakerelere başlanması hedeflenmektedir.

Türkiye ile Lübnan, Kosova, Sudan, Venezuela ve Katar arasındaki serbest ticaret anlaşmaları iç onay süreçlerinin tamamlanmasının ardından yürürlüğe girecektir.

Tablo 3'de görüldüğü gibi Türkiye 17 ülke/ülke grubu ile resmi olarak müzakere sürecini başlatmıştır. Bu kapsamda serbest ticaret anlaşması müzakereleri aktif olarak devam eden 10 ülke Ukrayna, Peru, Kolombiya, Ekvator, Meksika, Pakistan, Japonya, Tayland, Endonezya, Cibuti'dir. Müzakere sürecinde olan diğer 7 ülke/ülke grupları Kongo Demokratik Cumhuriyeti, Kamerun, Çad, Seyşeller, Körfez İşbirliği Konseyi, Libya, MERCOSUR ile de söz konusu süreçlerin hızlandırılmasına ilişkin çalışmalar yürütülmektedir. Ayrıca, 8 ülke/ülke grubu ile STA müzakerelerine başlama girişiminde bulunulmuştur. Bu ülkeler ise ABD, Kanada, Hindistan, Vietnam, Orta Amerika Ülkeleri, Afrika Karayip Pasifik Ülkeleri, Cezayir ve Güney Afrika Cumhuriyeti'dir.

Tablo 3: Türkiye'nin Müzakeresi Devam Eden ve Müzakere Girişiminde Bulunduğu Serbest Ticaret Anlaşmaları

Müzakeresi Devam Eden Ülkeler				**Müzakere Girişiminde Bulunulan Ülkeler**	
1	Ukrayna	**10**	Cibuti	**1**	ABD
2	Peru	**11**	Demokratik Kongo Cumhuriyeti	**2**	Kanada
3	Kolombiya	**12**	Kamerun	**3**	Hindistan
4	Ekvator	**13**	Seyşeller	**4**	Vietnam
5	Meksika	**14**	Körfez İşbirliği Konseyi	**5**	Orta Amerika Ülkeleri
6	Pakistan	**15**	Libya	**6**	Afrika Karayip Pasifik Ülkeleri
7	Japonya	**16**	MORCOSUR	**7**	Cezayir
8	Tayland	**17**	Çad	**8**	Güney Afrika Cumhuriyeti
9	Endonezya				

Kaynak: www.ticaret.gov.tr, 2019

Türkiye ayrıca AB'den ayrılma sürecinde olan İngiltere ile kısa vadede mevcut pazara giriş avantajların korunmasına, orta-uzun vadede ise geniş ve kapsamlı bir STA akdedilmesine yönelik görüşmelerini sürdürmektedir.

Türkiye'nin serbest ticaret anlaşmaları temel olarak,

- İkili ticarette tarife ve tarife dışı engellerin kaldırılması,
- Tarife indirimlerinin yol açabileceği olumsuzluklara karşı alınabilecek tedbirler ve uygulama esasları (bildirim, istişare ve tavizin askıya alınması dahil ticaret politikası savunma araçlarının uygulanması),
- Anlaşmanın doğru ve etkin uygulanmasından sorumlu ortaklık organlarının teşkili (Ortak Komite, Ortaklık Komitesi, Ortaklık Konseyi),
- Ortak menşe kuralları ve gümrük idareleri arasında işbirliği,

gibi düzenlemeleri içermektedir.

3.2. Serbest Ticaret Anlaşmalarının Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkisi

Türkiye ilk serbest ticaret anlaşmasını 10 Aralık 1991 tarihinde EFTA ülkeleriyle gerçekleştirmiştir. 1 Nisan 1992 tarihinde yürürlüğe giren anlaşma ile sanayi ve balıkçılık ürünlerinde gümrük vergileri kaldırılmıştır. Aynı zamanda işlenmiş tarım ürünleri AB uygulamasına göre tercihli sistem şeklinde düzenlenmiş ve temel tarım ürünlerinde tek taraflı olarak ülkemiz lehine taviz sağlanmıştır. Bu tarihten itibaren yapılan serbest ticaret anlaşmalarının kapsamı çoğunlukla sanayi ve tarım mallarının ticaretine yönelik olmakla birlikte, az sayıda ülkeyle (G. Kore, EFTA, Singapur) hizmet ticaretine yönelik çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Türkiye'nin son olarak gerçekleştirdiği serbest ticaret anlaşmaları 1 Ekim 2017 tarihinde yürürlüğe giren Singapur ve Faroe Adaları ile yapılan anlaşmalardır. 1992-2018 yılları arasında yapılan ve yürürlükte olan anlaşmaların çoğunluğu 2000-2010 yılları arasında yürürlüğe girmiştir. 1992-1999 yılları arasında 2 STA, 2000-2010 yılları arasında 11 ve 2011 yılından bu yana da 7 STA yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin yürürlükte olan 20 serbest ticaret anlaşmasının 9 tanesi Avrupa, 8 tanesi Afrika ve Ortadoğu, 3 tanesi Asya ve 1 tanesi Güney Amerika ülkesi ile yapılmıştır.

Türkiye'nin serbest ticaret anlaşması yaptığı ülkelerle ihracatı tablo 4'de görüldüğü gibi yıllar itibarıyla artış göstermektedir. Bazı yıllar daralmalar yaşanmasına rağmen genel ivme artış yönünde olmuştur. TUİK verilerine göre 2010 yılında STA kapsamındaki ülkelerle yapılan ihracat 13.174 milyon dolar iken, 2018 yılında STA kapsamındaki ülkelerle yapılan ihracat 19.485 milyon dolara ulaşmıştır. 2018 yılı itibarıyla STA kapsamındaki 20 ülkeyle yapılan toplam ihracatın, Türkiye'nin toplam ihracatı içindeki payı %12 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 4: Türkiye'nin STA Yaptığı Ülkelerle İhracatı (milyon dolar)

Ülke	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
EFTA	2.416	1.887	2.601	1.662	3.795	6.202	3.267	1.638	2.276
İsrail	2.080	2.391	2.330	2.650	2.951	2.698	2.956	3.407	3.895
Makedonya	263	299	274	294	348	325	378	360	397
Bosna-Hersek	224	269	252	274	322	293	309	349	420
Fas	624	921	1.015	1.193	1.407	1.338	1.470	1.658	1.990
Tunus	714	802	797	892	915	819	911	913	905
Filistin	40	49	63	76	91	82	94	87	78
Suriye	1.845	1.610	498	1.024	1.801	1.522	1.322	1.363	1.345
Mısır	2.251	2.759	3.679	3.200	3.298	3.125	2.733	2.361	3.054
Gürcistan	769	1.092	1.253	1.246	1.444	1.109	1.177	1.209	1.315
Arnavutluk	241	271	256	267	319	287	305	387	409
Karadağ	27	29	29	35	35	38	52	60	79
Sırbistan	306	355	381	441	506	492	582	717	868
Şili	81	131	175	219	199	188	217	255	386
Morityus	22	45	36	40	38	34	36	65	69
Güney Kore	304	529	528	460	470	569	519	584	929
Malezya	225	183	165	272	315	357	322	286	365
Moldova	148	209	224	276	287	202	262	285	266
Faroe Adaları	0,165	0,203	0,343	0,103	0,103	121	0,222	0,265	0,672
Singapur	594	840	444	355	371	433	418	679	438
Toplam	**13.174**	**14.671**	**15.000**	**14.876**	**18.912**	**20.234**	**17.330**	**16.663**	**19.485**

Kaynak: www.tuik.gov.tr, 2019

Türkiye'nin serbest ticaret anlaşması yaptığı ülkelerle ithalatı tablo 5'de görüldüğü gibi yıllar itibarıyla dalgalı bir seyir göstermektedir. TUİK verilerine göre 2010 yılında STA kapsamındaki ülkelerle yapılan ithalat 14.566 milyon dolar iken, 2018 yılında STA kapsamındaki ülkelerle yapılan ithalat 18.797 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2018 yılı itibarıyla STA kapsamındaki 20 ülkeyle yapılan toplam ithalatın, Türkiye'nin toplam ithalatı içindeki payı %8'dir.

Tablo 5: Türkiye'nin STA Yaptığı Ülkelerle İthalatı (milyon dolar)

Ülke	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
EFTA	4.002	5.846	5.238	10.652	5.717	3.138	3.162	7.776	3.611
İsrail	1.360	2.057	1.710	2.418	2.881	1.673	1.386	1.505	1.714
Makedonya	52	92	103	82	79	81	83	101	108
Bosna-Hersek	72	90	112	124	171	250	288	267	241
Fas	397	420	429	572	640	711	918	924	716
Tunus	281	250	196	289	197	144	214	206	182
Filistin	0,576	0,271	0,464	1	2,5	2	3	5	6,6
Suriye	452	337	67	85	115	52	65	71	69
Mısır	926	1.382	1.342	1.629	1.434	1.216	1.443	1.998	2.191
Gürcistan	291	314	180	202	233	223	212	215	234
Arnavutluk	87	126	99	82	96	50	21	24	22
Karadağ	6	15	18	12	7	8	23	24	14
Sırbistan	110	213	206	252	274	238	288	414	326
Şili	312	474	466	406	363	283	233	265	371
Morityus	7	7	6	8	8	7	5	4	3
Güney Kore	4.764	6.298	5.660	6.088	7.548	7.057	6.384	6.609	6.343
Malezya	1.124	1.568	1.278	1.231	1.161	1.340	1.997	3.139	2.133
Moldova	111	244	135	261	247	217	148	181	160
Faroe Adaları	0,044	0,024	0,002	0,118	0,009	0,070	0,128	0,134	0,267
Singapur	211	354	223	353	293	365	363	400	352
Toplam	**14.566**	**20.087**	**17.468**	**24.747**	**21.467**	**17.055**	**17.236**	**24.128**	**18.797**

Kaynak: www.tuik.gov.tr, 2019

Türkiye'nin serbest ticaret anlaşması yaptığı ülkelerle dış ticaretini daha detaylı incelemek amacıyla serbest ticaret anlaşmalarının yürürlük tarihlerinden itibaren ihracat ve ithalat göstergelerinin gelişimine bakmak yerinde olacaktır. Tablo 6'da görüldüğü gibi yürürlük tarihleri ile 2018 yılları arasında STA kapsamındaki ülkelerle yapılan ihracat Singapur haricindeki tüm ülkelerle artmıştır. Singapur'la yapılan STA 2017 yılı itibarıyla yürürlüğe girmiştir ve 2017-2018 döneminde ihracat 679 milyon dolardan 438 milyon dolara düşerek %35 oranında daralmıştır. Yürürlük tarihinden bu yana ihracat artışının en yüksek olduğu ülkeler sırasıyla İsrail, Filistin, EFTA, Bosna-Hersek ve Makedonya'dır. İsrail ile yapılan ihracat 1997 yılından bu yana %894 aratarak 2018 yılında 3.895 milyon dolara, Filistin'le yapılan ihracat 2005 yılından bu yana %767 artarak 2018 yılında 78 milyon dolara, EFTA ülkeleriyle yapılan ihracat 1992 yılından bu yana %646 oranında artarak 2018 yılında 2.276 milyon dolara, Bosna-Hersek'le yapılan ihracat 2003 yılından bu yana %567 artarak 2018 yılında 420 milyon dolara, Makedonya ile yapılan ihracat 2000 yılından bu yana %268 aratarak 2018 yılında 397 milyon dolara ulaşmıştır. Yine Fas, Mısır ve Tunus gibi Akdeniz ülkeleri ile Türkiye arasındaki ihracat serbest ticaret anlaşmalarının yürürlüğe girdiği tarihten 2018 yılına kadar, ihracatın arttığı diğer ülkelere göre görece daha yüksek oranlarda artış göstermiştir. Türkiye ile Fas arasındaki ihracat 2006-2018 yılları arasında %261, Mısır ile yapılan ihracat 2007-2018 yılları arasında %238 ve Tunus ile yapılan ihracat ise 2005-2018 yılları arasında %207 oranında artmıştır. 2000-2018 yılları arasında ise Suriye, Singapur ve EFTA ülkeleri ile yapılan

ihracat daralmış, STA kapsamındaki diğer ülkelerle artmıştır. 2010-2018 yılları arasında Türkiye ile Suriye arasındaki ihracat %27, Türkiye ile Singapur arasındaki ihracat %26 ve Türkiye ile EFTA arasındaki ihracat %6 oranında daralmıştır. 2010-2018 yılları arasında ihracat artışın en yüksek olduğu ülkeler ise sırasıyla Şili, Faroe Adaları ve Fas olmuştur. Türkiye ile Şili arasındaki ihracat %377 oranında artarak 2018 yılında 386 milyon dolara, Türkiye-Faroe Adaları arasında ihracat %307 oranında artarak 2018 yılında 672 bin dolara ve Türkiye-Fas arasındaki ihracat %219 oranında artarak 2018 yılında 1.990 milyon dolara ulaşmıştır.

Tablo 6: Türkiye'nin STA Yaptığı Ülkelerle İhracatı

Ülke	t-1	t	t+1	2010/2018	t/2018
	Milyon dolar			Değişim (%)	
EFTA (1992)	286	305	242	-6	646
İsrail (1997)	255	392	480	87	894
Makedonya (2000)	94	108	149	51	268
Bosna-Hersek (2003)	43	63	100	88	567
Fas (2006)	370	551	722	219	261
Tunus (2005)	256	295	325	27	207
Filistin (2005)	9	9	21	95	767
Suriye (2007)	609	798	1.115	-27	69
Mısır (2007)	709	903	1.426	36	238
Gürcistan (2008)	646	998	763	71	32
Arnavutluk (2008)	295	306	273	70	34
Karadağ (2010)	26	27	27	193	193
Sırbistan (2010)	306	306	355	184	184
Şili (2011)	81	131	175	377	195
Morityus (2013)	36	40	38	214	73
Güney Kore (2013)	528	460	470	206	102
Malezya (2015)	315	357	322	62	2
Moldova (2016)	202	262	285	80	2
Faroe Adaları (2017)	0,222	0,265	0,672	307	154
Singapur (2017)	418	679	438	-26	-35

Ülkelerin yanındaki parantezli yıllar ve (t) STA yürürlük tarihini ifade etmektedir.

Kaynak: www.tuik.gov.tr, 2019 (TUİK verileri doğrultusunda yazar tarafından oluşturulmuştur)

Yürürlük tarihleri ile 2018 yılları arasında STA kapsamındaki ülkelerle yapılan ithalat incelendiğinde; EFTA, İsrail, Makedonya, Bosna-Hersek, Filistin, Tunus, Fas, Mısır, Karadağ, Sırbistan, Güney Kore, Malezya, Moldova, Faroe Adaları'ndan oluşan 14 ülke ile yapılan ithalatın arttığı, Suriye, Singapur, Arnavutluk, Gürcistan, Şili ve Morityus ile yapılan ithalatın daraldığı görülmektedir. Tablo 7'de görüldüğü gibi yürürlük tarihinden bu yana ithalat artışının en yüksek olduğu beş ülke sırasıyla Bosna-Hersek, Filistin, Makedonya, İsrail ve EFTA olmuştur. Bosna-Hersek'le yapılan ithalat 2003 yılından 2018 yılına kadar %2913 artarak 8 milyon dolardan 241 milyon dolara, Filistin'le yapılan ithalat 2005 yılından bu yana %2071 oranında artarak 2018 yılında 6,6 milyon dolara, Makedonya ile yapılan ithalat 2000 yılından bu yana %980 artarak 2018 yılında 108 milyon dolara, İsrail ile yapılan ithalat 1997 yılından bu yana

%632 aratarak 2018 yılında 1.714 milyon dolara ve EFTA ülkeleriyle yapılan ithalat 1992 yılından bu yana %357 oranında artarak 2018 yılında 3.611 milyon dolara ulaşmıştır. 2010-2018 yılları arasında ise Suriye, Tunus, EFTA, Arnavutluk, Morityus, Gürcistan ile ithalat daralmış, STA kapsamındaki diğer 14 ülke ile artmıştır. Artışın en yüksek olduğu ülkeler sırasıyla Filistin, Faroe Adaları, Bosna-Hersek ve Sırbistan olmuştur.

Tablo 7: Türkiye'nin STA Yaptığı Ülkelerle İthalatı

Ülke	t-1	t	t+1	2010/2018	t/2018
	Milyon dolar			Değişim (%)	
EFTA (1992)	541	791	727	-10	357
İsrail (1997)	193	234	283	26	632
Makedonya (2000)	8	10	9	108	980
Bosna-Hersek (2003)	6	8	11	235	2913
Fas (2006)	143	174	198	80	311
Tunus (2005)	100	117	150	-35	56
Filistin (2005)	0,545	0,304	0,501	1046	2071
Suriye (2007)	187	259	324	-85	-73
Mısır (2007)	393	653	886	137	236
Gürcistan (2008)	290	525	285	-20	-55
Arnavutluk (2008)	24	37	4	-75	-41
Karadağ (2010)	6	6	15	133	133
Sırbistan (2010)	56	110	213	196	196
Şili (2011)	312	474	466	19	-22
Morityus (2013)	6	8	8	-57	-63
Güney Kore (2013)	5.660	6.088	7.548	33	4
Malezya (2015)	1.161	1.339	1.997	90	59
Moldova (2016)	217	148	181	44	8
Faroe Adaları (2017)	0,128	0,134	0,267	507	99
Singapur (2017)	363	400	352	67	-12

Ülkelerin yanındaki parantezli yıllar ve (t) STA yürürlük tarihini ifade etmektedir.

Kaynak: www.tuik.gov.tr, 2019 (TUİK verileri doğrultusunda yazar tarafından oluşturulmuştur)

Tablo 8'de görüldüğü gibi 2010-2018 yılları arasında Türkiye'nin serbest ticaret anlaşması akdettiği ülkelerle ihracatı toplam 150.345 milyon dolar, ithalatı 175.551 milyon dolar ve toplam dış ticaret hacmi 325.896 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2018 yılında STA kapsamındaki ülkelerle toplam 38.282 milyon dolar olarak gerçekleşen dış ticaret hacminin, Türkiye'nin 2018 yılında toplam 390.991 milyon dolar olarak gerçekleşen dış ticaret hacmi içindeki payı yaklaşık olarak %10 civarındadır. Türkiye'nin STA kapsamındaki ülkelerle dış ticareti 2010-2018 yılları arasında dalgalı seyretmekle birlikte önemli artışlar kaydedilmiştir. Aynı zamanda STA ülkeleri ile yapılan ticaret, toplam dış ticaret içinde azımsanmayacak bir paya sahiptir. Ülkeler özelinde değerlendirildiğinde ise STA kapsamındaki ülkelerle dış ticaret hacminin en yüksek olduğu beş ülke sırasıyla EFTA, Güney Kore, İsrail, Mısır ve Malezya olmuştur. 2010-2018 yılları arasında EFTA ülkeleri ile toplam dış ticaret hacmi 74.886 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. STA ülkeleriyle gerçekleşen dış

ticaret dengesi ise tüm ülkelerin toplam dış ticareti açısından çoğunlukla açık vermektedir. Ancak ülkeler özelinde değerlendirildiğinde İsrail, Makedonya, Bosna-Hersek, Fas, Tunus, Filistin, Suriye, Mısır, Gürcistan, Arnavutluk, Karadağ, Sırbistan, Morityus ve Singapur ile 2010-2018 yılları arasında sürekli dış ticaret fazlası, EFTA, Güney Kore, Malezya ile ise dış ticaret açığı verilmiştir. Moldova ile 2011 ve 2015 yılları haricinde, Faroe Adaları ile 2013 yılı haricinde dış ticaret fazlası, Şili ile 2018 yılı haricinde dış ticaret açığı verilmiştir.

Tablo 8: STA Yapılan Ülkelerle Dış Ticaret Hacmi/Dengesi (milyon dolar)

	STA kapsamındaki ülkelerle				Toplam ihracattaki pay (%)			
	İhracat	İthalat	Dış ticaret hacmi	Dış ticaret dengesi	İhracat		İthalat	
2010	13.174	14.566	27.740	-1.392	12	113.883	8	185.544
2011	14.671	20.087	34.758	-5.416	11	134.906	8	240.841
2012	15.000	17.468	32.468	-2.468	10	152.461	7	236.545
2013	14.876	24.747	39.623	-9.871	10	151.802	10	251.661
2014	18.912	21.467	40.379	-2.555	12	157.610	9	242.177
2015	20.234	17.055	37.289	3.179	14	143.838	8	207.234
2016	17.330	17.236	34.566	94	12	142.529	9	198.618
2017	16.663	24.128	40.791	-7.465	11	156.992	10	233.799
2018	19.485	18.797	38.282	688	12	167.945	8	223.046
Toplam	150.345	175.551	325.896			1.321.966		2.019.465

Kaynak: www.tuik.gov.tr, 2019 (TUİK verileri doğrultusunda yazar tarafından oluşturulmuştur)

Tüm göstergeler sonucunda Türkiye'nin STA kapsamındaki ülkelerle dış ticareti değerlendirildiğinde, hem ihracat hem de ithalat bazı yıllar düşmekle birlikte genel olarak artmıştır. 2010-2018 yılları arasında toplam dış ticaret hacmi ortalama olarak toplam dış ticaret hacminin %10'u civarında seyretmiştir. Serbest ticaret anlaşmaları Türkiye'nin dış ticaretinde ticaret yaratıcı bir etki yapmıştır. İhracat ve ithalat artış hızları açısından ise STA kapsamındaki ülkelerle yapılan ihracat ve ithalat, Türkiye'nin toplam ihracat ve ithalat artış oranından daha hızlı artmıştır. 2010-2018 yılları arasında Türkiye'nin toplam ihracatı % 47 oranında artarak 113.883 milyon dolardan 167.945 milyon dolara yükselirken, STA kapsamındaki ülkelerle ihracat artışı yaklaşık %48 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin toplam ithalatı ise aynı dönemde % 20 oranında artarak 2018 yılında 223.046 milyon dolara yükselirken, STA kapsamındaki ülkelerle ithalat artışı oranı yaklaşık %29 olarak gerçekleşmiştir (www.tuik.gov.tr, 2019).

4. SONUÇ

Bu çalışmada Türkiye'nin liberal ekonomi politikaları ile yeni pazar arayışları ve AB ile arasındaki GB ilişkisi doğrultusunda yaptığı serbest ticaret anlaşmalarının Türkiye'nin dış ticaretine etkisi dış ticaret göstergeleri temelinde incelenmiştir. Serbest ticaret anlaşmaları, iki ülke ya da ülke grubu arasında akdedilen ve ticareti kısıtlayıcı veya engelleyici gümrük vergilerini ya da tarife dışı engelleri ortadan kaldıran tercihli ticaret anlaşmalarıdır. Türkiye yeni pazar arayışlarının yanı sıra Avrupa Birliği ile yapmış olduğu Gümrük Birliği anlaşması kararları doğrultusunda, AB'nin ticaret politikasına uyumlu bir ticaret politikası uygulamak zorunda olduğundan serbest ticaret anlaşmalarına yönelmektedir. Zira GB kararlarının üçüncü ülkelerle olan ticaret politikalarını etkileyen hükümlerinin, Türkiye'nin AB ile olan dış ticaretinden oluşan kazanımlarını aşındırması STA tercihlerinde belirleyici olmaktadır.

Türkiye bugüne kadar 36 STA imzalamıştır ve 2019 yılı itibarıyla Türkiye'nin taraf olduğu 20 STA yürürlüktedir. Bununla birlikte Türkiye'nin müzakeresi devam eden ya da müzakere girişiminde bulunduğu birçok STA bulunmaktadır. Türkiye'nin yürürlükte olan 20 serbest ticaret anlaşmasının çoğunluğu 2000-2010 yılları arasında yapılmıştır. Anlaşmaların bölgesel olarak yoğunlaştığı ülkeler çoğunlukla Avrupa ülkeleri olmakla birlikte birçok Afrika ve Ortadoğu ülkesi ile de anlaşmalar imzalanmıştır. Serbest ticaret anlaşmalarının kapsamı çoğunlukla sanayi ve tarım mallarının ticaretine yönelik olmakla birlikte, az sayıda ülkeyle hizmet ticaretine yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Serbest ticaret anlaşmaları Türkiye'nin küresel pazarlara girişini kolaylaştırmakta ve ülke çeşitliliğini artırmaktadır. Ayrıca rekabet avantajı sağlayarak ürün çeşitliliği sağlamaktadır. Serbest ticaret anlaşmaları ekonomik katkılarının yanı sıra diplomatik ilişkilerin güçlenmesine de imkân sağlamaktadır. Bu bağlamda serbest ticaret anlaşmaları küresel rekabet ortamında siyasi ilişkilerin güçlendirilmesine vesile olan bir araç olarak da değerlendirilmektedir.

Dış ticaret verileri doğrultusunda değerlendirildiğinde, Türkiye'nin STA kapsamındaki ülkelerle yaptığı ihracatı ve ithalatı bazı yıllar düşmekle birlikte genel olarak artmıştır. 2010-2018 yılları arasında söz konusu ülkelerle gerçekleştirilen toplam dış ticaret hacmi ortalama olarak toplam dış ticaret hacminin %10'u civarında seyretmiştir. Aynı dönemde Türkiye'nin STA kapsamındaki ülkelerle yaptığı ihracat ve ithalat artış hızları, Türkiye'nin toplam ihracat ve ithalat artış oranından daha hızlı artmıştır. Türkiye'nin serbest ticaret anlaşmalarının ticaret yaratıcı bir etkiye sahip oldukları görülmektedir.

GB kapsamındaki yükümlülükler açısından değerlendirildiğinde ise Türkiye'nin, AB ile STA imzalayan ülkelerle STA imzalama zorunluluğu, üçüncü ülkelerin anlaşma akdetmeye isteksiz olması ihtimalini ortaya çıkarmakta, ayrıca AB ile STA imzalamış ancak henüz Türkiye ile anlaşma imzalamamış olan ülkelerin AB içeresindeki serbest ticaretleri, Türkiye açısından haksız rekabete neden olabilmektedir.

KAYNAKÇA

Altundal, Vahdet ve Somuncu, Kartal, (2016), "Bölgesel Ticaret Anlaşmaları ve Türkiye'nin Dış Ticaret Açığı Sorunu", Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi, Cilt.2, Sayı:2, ss.119-149.

Balassa, Bela, (1962), "The Theory Of Economic Integration", http://ieie.itam.mx/Alumnos2008/Theory%20of%20Economic%20Integration%20(Belassa).pdf (04.04.2019).

Barbieri, Rita ve Pedrozo, Natalia, (2009), "Mercosur- South Korea: The feasibility of a Free Trade Agreement", The Korean Political Science Association The World Congress For Korean Politics And Society 2009 Panel 22A4-E, Seoul, South Korea, 23s.

Doğan, Adem ve Uzun, Ahmet, (2014), "Serbest Ticaret Anlaşmalarının Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkileri", C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt.15, Sayı:1, ss.325-344.

Eren, T. Mesut, (2013), "Türkiye'nin Serbest Ticaret Anlaşmaları'nın Dış Ticaretine Etkileri ve Sorunlar", Maliye ve Finans Yazıları, Cilt.1, Sayı:98, ss.28-47.

Özel, Hasan Alp, (2011), "Türkiye'de Ticari Serbestleşmenin Tarihsel Gelişimi", Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi (6:2), ss.73-92

Parıltı, Hasan, (2016), "Çok Taraflı Ticaret Sistemi ve Ticaret Politikaları: İthalatta Koruma Kolay Bir İş Mi?", İktisat Mecmuası, Cilt.65(2015/2), ss.100-160.

Pınar, Övgü, Boran, Şebnem, Sevilmiş, Gözde, (2013), "Küreselleşme Sürecinde Yükselen Aktör: Serbest Ticaret Anlaşmaları ve Türkiye", İzmir Ticaret Odası AR&GE Bülten, ss.3-9.

WTO, 2019a. https://www.wto.org/english/thewto_e/history_e/history_e.htm (03.04.2019).

WTO, 2019b. https://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/rta_pta_e.htm (04.04.2019).

WTO, 2019c. https://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm (04.04.2019).

http://www.mfa.gov.tr/1-95-sayili-ortaklik-konseyi-karari-gumruk-birligi-karari.tr.mfa (03.04.2019).

http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/negotiations-and-agreements/ (03.04.2019).

https://www.ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/serbest-ticaret-anlasmalari (04.04.2019).

http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 (05.04.2019).

HAZAR HAVZASI ENERJİ KAYNAKLARININ NAKLİNDE AZERBAYCAN'IN ROLÜ VE ÖNEMİ

Dr. ÖĞR. Üyesi Osman AĞIR
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü
osmanagir@hotmail.com

Memmed MEMMEDLİ
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi, Kahramanmaraş/Türkiye
memmedlimmdli@hotmail.com

Özet

SSCB'nin dağılmasından sonra Hazar havzasında yeni bağımsız devletlerin oluşmasıyla, bölgenin enerji kaynaklarının küresel piyasalara Arz'ı hem yeni iş birliği hem de çatışma alanlarının ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bu süreçte önemli bir bölge ülkesi olan Azerbaycan, zengin enerji kaynakları sayesinde, bölgesel ve uluslararası enerji güvenliğinin sağlanmasında önemli bir aktör olarak yerini almıştır. Hazar havzasındaki kaynakların Avrupa'ya ulaştırılmasında Azerbaycan taraflar arasındaki önemli dengeleyici unsurlardan birisidir. Buradan yola çıkılarak hazırlanan bu çalışma, Azerbaycan'ın Hazar enerji kaynaklarının naklindeki jeopolitik rolünü açıklamayı amaçlamaktadır. Çalışma, Hazar havzası enerji kaynaklarının naklinde Azerbaycan'ın önemli bir denge unsuru olduğu denencesini test edecektir.

Anahtar Kelimeler: *Enerji, Hazar Havzası, Azerbaycan.*

THE ROLE AND IMPORTANCE OF AZERBAIJAN ON THE TRANSMISSION OF ENERGY RESOURCES

Abstract

The establishment of new independent states in the Caspian Basin subsequent to the collapse of the USSR and the supply of new global markets with energy resources from the region paved the way for new opportunities for cooperation and areas of conflict. In this process, Azerbaijan, an important regional country, has established itself thanks to its rich energy resources as a major actor in ensuring regional and international energy security. In transporting these resources from the Caspian Basin to Europe, Azerbaijan holds one of the main stabilizing factors among the parties. From this point of view, the purpose of this study is to explain the geopolitical importance of Azerbaijan on the transmission of Caspian energy sources. The study will test the hypothesis that Azerbaijan holds a significant balance factor in the transmission of energy resources of the Caspian Basin.

Key words: *Energy, Caspian Basin, Azerbaijan.*

1. GİRİŞ

Modern uluslararası ilişkilerin en önemli konuları arasında yer alan ve küreselleşen dünyanın jeopolitik sorunlarından biri olan enerji; tüketim gereksinimlerini karşılamak maksadıyla yüzyıllardır devletlerin uğruna mücadele ettiği sorunlardan birisidir. Dünya modern sanayi uygarlığının merkezinde enerji önemli bir rol oynamaktadır. Bu yüzden zengin enerji rezervlerine sahip ülkeler ve gelişmiş sanayi ülkeleri açısından enerji ulusal devlet çıkarları için stratejik öneme sahiptir. Hazar havzası ülkeleri (Azerbaycan, Rusya Federasyonu, Kazakistan, İran, Türkmenistan) enerji rezervleri açısından dünyanın en önemli jeopolitik ve jeoekonomik bölgeleridir. Hazar havzasının dünya enerji gündeminde yeri ve rolü gün geçtikçe artmaktadır. Bu yüzden ABD bu bölgeleri kendi ulusal çıkar bölgesi ilan etmiştir. Özellikle AB, Rusya Federasyonu'ndan doğalgaz bağımlılığını minimize etmek için bu bölgedeki enerji kaynaklarına ihtiyaç duymaktadır. Sahip olunan enerji kaynaklarının dünya pazarlarına ve büyük tüketicilere güvenli bir şekilde ulaştırılması dünya modern jeopolitik yönelimini etkileyen önemli faktörlerden birisidir.

SSCB'nin dağılmasından sonra Hazar bölgesindeki bağımsız ülkelerin sayısının artması, enerjinin küresel pazara arzı, petrol ve doğalgaz boru hatlarının, yeni bağımsızlığını kazanan ülkelerin topraklarında kalması, Hazar'ın statü sorununu ortaya çıkarmıştır. Sovyetler Birliği'nin haleflerinden biri olan Rusya Federasyonu bu statü sorunlarını devamlı gündemde tutarak bölgenin istikrara kavuşmasını engellemeye çalışmaktadır. SSCB dağılmadan önce Azerbaycan petrolü sadece ülke içerisinde piyasaya çıkarılmaktaydı. Bağımsızlığını kazandıktan sonra Azerbaycan, zengin petrol ve doğalgaza sahip bir ülke olarak, bölgesel ve uluslararası enerji güvenliğinin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Geçen asrın doksanlı yıllarının ortalarında, dünyanın önde gelen enerji şirketleri ile stratejik öneme sahip ve geleceğe yönelik petrol anlaşmaları yapan Azerbaycan, enerji kaynaklarını küresel pazara taşımak için enerji stratejisi oluşturmaktadır. Bu kapsamda Hazar havzasındaki kaynakların Avrupa'ya ulaştırılmasında Azerbaycan taraflar arasındaki önemli dengeleyici unsurlardan birisidir.

Temel amacı, Hazar Havzası enerji kaynaklarının naklinde Azerbaycan'ın yeri ve öneminin açıklanması olan bu çalışmada, Hazar Havzası enerji kaynaklarının naklinde Azerbaycan'ın Hazar Havzasındaki denge unsuru olduğu" hipotezi test edilecektir.

2. ENERJİ'NİN ÖNEMİ VE HAZAR HAVZASINA GENEL BİR BAKIŞ

İnsanoğlunun yaradılışından günümüze kadar günlük hayatın sürdürülebilmesi ve gelişimi için enerji faktörü önemli rol oynamaktadır. Geçmişten günümüze kadar üretim faaliyetlerinde enerjinin kullanılması zorunluluğu vardır (Demirbaş, 2002: 1). Sanayi devrimine kadar enerji kavramı hayvan ve insanın iş yapabilme yeteneği olarak ele alınmaktaydı. Sanayi devriminden sonra buharlı makineler kullanılmış, insan gücünün yerini makineler almaya başlamıştır. Bütün bu gelişmeler enerji kaynağı olarak kullanılmakta olan odunun yerine kömürün kullanılmasıyla başlamıştır. Üretim sürecinin hareketini destekleyen enerji

kaynaklarına ulaşımın sağlanması için çalışmalar ve yatırımlar hız kazanmıştır (Yapraklı, 2013: 13). Dünya'da sanayi devrimi sonrası kömür ve petrol kaynaklarının öneminin jeostratejik ve askeri alanda artması dünya ekonomisini önemli derecede etkilemiştir. İkinci Dünya Savaşından sonra sanayileşme hızla geliştiği için enerji talebinde de ciddi bir talep artışı meydana gelmiştir. 1973'de birinci petrol krizi yaşanmış, daha sonra İran'da yaşanan rejim değişikliği ve 1979 yılında yaşanan ikinci petrol krizi, petrol fiyatlarında yüksek derecede artışa neden olmuştur. Bu artış sonrasında hızla sanayileşmekte olan ülkelerde krizler yaşanmış ve ekonomilerinde çok ciddi kırılmalara sebep olmuştur. Bu krizlerden sonra devletler kaynak çeşitliliği, enerji kaynaklarının kullanımı, bağımlılığı azaltmak maksadıyla enerji verimliliği ve enerji güvenliğinin üzerinde durarak politikalarını bunlara göre geliştirmişlerdir (Durmuşoğlu, 2015: 8-9).

Dünyada doğal kaynakların kıtlığı sorunu, devletlerin etki alanlarını sınırsız şekilde genişletme isteğine neden olmuştur. Çözülememiş sınır anlaşmazlıkları devletlerarası ilişkilerde anlaşmazlık ve çatışmalara neden olmuştur. 19'cu yüzyıldan başlayarak devletlerin hidrokarbon enerji kaynaklarını elde tutmak, üretimine sahip olmak ve taşıma güzergahlarını kontrol altında tutmak temel politikalarıdır (Özalp, 2004: 1).

Hazar, dünyanın en büyük tuzlu gölüdür ve adını Hazar Türklerinden almıştır. Karadeniz ve Baltık denizine bağlantısını Don ve Volga nehirlerindeki kanallar ile sağlamaktadır (Schofield, 1996: 75). Hazar, Batıda Azerbaycan, kuzeybatıda Rusya, kuzey ve kuzey doğuda Kazakistan, doğuda Türkmenistan ve güneyde İran ile çevrilidir. Hazar Bölgesi'ndeki doğalgaz ve petrol kaynakları kullanım bakımından milattan önceki devirlere dayansa da on altıncı yüzyılda denizden ilk petrol çıkarılmıştır. Özellikle Hazar Havzası ülkeleri içinde Azerbaycan sahillerinde petrolün hızlı bir şekilde üretilmesi ve piyasaya sürülmesiyle bu bölge Batılı petrolcülerin çok ilgisini çekmiştir. Dünya petrol üretiminin yarısı bu bölgeden çıkarılmaktaydı (Yüce, 2002: 7). SSCB'nin Hazar'ı işgal etmesinden sonra ilk petrol çıkarılması 1922 yılında Azerbaycan'da Bibi Heybet bölgesi, İliç körfezinde yapılmıştır. Hazar'da birincil enerji kaynağı olan petrolün 1949'da Azerbaycan'ın "neft taşları" yatağının kullanıma açılmasıyla başlamıştır. Neft taşları yataklarıyla Azerbaycan, Hazar'da en büyük üretici konumundadır. Böylece Azerbaycan 1986 yılına kadar SSCB'nin Hazar Havzasından çıkardığı petrolün %60'ını tek başına üretmiştir (Oğan, 2005: 2).

SSCB'nin dağılmasından sonra bağımsızlığını kazanan ülkeler kalkınmaları için enerji kaynaklarını etkili bir şekilde kullanmaya başlamışlardır. Hazar Havzasında bulunan zengin enerji kaynaklarının bağımsızlığını yeni kazanan havza ülkelerin kalkınmalarında önemli rol oynamaktadır (Aydın,2012: 208). Deniz sınırlandırılması sorunu, onu tanımlayan deniz hukukunun düzenlenmesini gerektirir. Karşılıklı olarak kabul edilen hükümetler arası sınır Deniz anlaşmazlıklarının başarılı bir şekilde çözülmesi için anlaşmalar büyük önem taşıyor. Deniz Hukuku normlarının ilgili ülkenin normlarına ve anlaşmalarına doğrudan bağlantısının bulunmaması deniz anlaşmazlıklarının temel çıkmazıdır. Devletlerin deniz sınırlarının yasalarla değil, büyük ölçüde politik, tarihi, güvenlik, ekonomik, çevresel ve coğrafi koşullar gibi yasal olmayan faktörler tarafından belirlendiği inkâr edilemez. Devletler genellikle bu faktörlerin sınır belirleme üzerindeki etkisini kabul etmeye istekli değillerdir. Böylece

Hazar Denizi de dahil olmak üzere sınır sorunlarını başarılı bir şekilde aşmak için yasal olmayan sınırlandırılma koşullarına başvurulmaması gerekir. Uluslararası hukuk gerçek sınır çizgilerini belirlemez. Bunlar, komşu devletlerin politik iradesine ve güvenlik, dış politika hedefleri, vs. gibi normatif olmayan etkileşimlerine bağlıdır (Janusz Pawletta, 2015: 51).

SSCB dağıldıktan sonra yeni oluşan jeopolitik koşullarda Hazar'ın statü sorunu ortaya çıkmıştır. Enerji diplomasisi açısından önemini koruyan bu sorun paylaşımla ilgilidir. Statünün belirsizliği ve kıyıdaş ülkelerin ortak bir karara varamaması uluslararası potansiyel anlaşmazlıkların ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Sekenova, 2006: 244). Hukuksal statüsünün belirlenmesi için ilk olarak Hazar'ın bir göl mü? yoksa bir deniz mi olduğunun anlaşılması gerekmektedir. Hazar deniz olarak kabul edilirse, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne (BMDHS) göre, her kıyıdaş devletin karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinin olması gerekmektedir. Hazarın göl olduğu kabul edilirse, bu durumda ulusal sınırların belirlenmesinde 'iki yöntem ortaya çıkmaktadır. Bunlardan biri, Hazar'ın tamamen ulusal sektörlere bölünmesi, ikincisi ise ortak kullanımdır (Çolakoğlu, 1998: 108).

Devlet deniz sınırlarının belirlenmesi, bir ülkenin sürdürülebilir kalkınması ve komşu ülkelerle barışçıl ve verimli bir iş birliği için çok önemlidir. Devlet sınırlarının sınırlandırılması, ortak bir su havuzunu paylaşan tüm devletlerin siyasi rızalarına dayanan açık bir uluslararası yasal çerçeve gerektirmektedir. Ülkelerin sınırları, her bir devletin deniz alanında doğal kaynaklarını kullanma, boru hattı, deniz taşımacılığı vb. hakları Ortak Uluslararası standartlara göre sınırlandırılmıştır. Kıyı devletlerinin sınırlama meselesini çözme mücadelesi, iki farklı biçimde ortaya çıkıyor: ilk olarak, Hazar deniz tabanının kuzey kısımlarının burada bulunan kaynakları kullanmak için paylaşılmasına ilişkin iki taraflı ve üç taraflı anlaşmalar ve ikincisi Hazar Statüsü Sözleşmesinin çerçevesi, hazar denizindeki deniz bölgelerini tanımlayacaktır. Ancak, kıyı ülkeleri arasında hala bazı anlaşmazlıklar var. En büyük zorluk, özellikle devletlerin böyle bir bölge üzerindeki egemenliğini tanıyacak ve bu bölgedeki diğer devletlerin çoğu haklarını hariç tutacak bir kıyı deniz bölgesi kavramının getirilmesiyle ilgilidir. Bu tartışma aynı zamanda kıyı devletlerinin egemenliğinden dışlanmış bir bölgeye giriş yapılması ve devletlerin deniz özgürlüğünü güvence altına alma meselesiyle de ilgilidir. Orta hat ve düz hatların Hazar Denizinin sınırlandırılması için statü konvansiyonu taslağında önerildiği gibi uygulanması, Hazar Denizi'nin sınır aşan bir göl olarak kabul edilip edilmemesine bakılmaksızın, ulusal sektörlerin kurulmasına yol açacaktır. Kıyı devletlerinin ticaret gemilerinin Hazar Denizi'nin her bölgesinde dolaşma özgürlüğünden yararlanmalarını sağlar. Kıyı bölgesi (karasal deniz) üzerinde ilgili kıyı devleti kullanım haklarının dışında gezinme özgürlüğünün dışında kalan bir bölge sağlayan, deniz bölgelerinin sınırlandırılması için Hazar Statüsü Sözleşmesinde önerilen medyan çizgisi kavramına aykırıdır. Bu nedenle, her iki kavram da Hazar Taslak Statüsü Sözleşmesinin net olarak yorumlanmamasına yol açmayacak şekilde ayarlanmalıdır (Janusz Pawletta, 2015: 51).

3. HAZAR HAVZASI ENERJİ KAYNAKLARI VE ENERJİ NAKİL HATLARI

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, dünyanın en eski ve en verimli petrol bölgelerinden biri olarak bilinen Hazar Havzası petrol ve gaz arama ve üretim

yapmak isteyen yabancı yatırımcılara açıldı. Bölgedeki hidrokarbon rezervlerinin tahminleri önemli ölçüde değişmekteydi ve keşfedilmemiş Büyük Hazar rezervlerinin Basra Körfezi ülkelerininkilere rakip olduğu bile tahmin ediliyor. Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan için enerji kaynağı ekonomik gelişimlerinin kilit unsurlarıdır. Bu ülkeler hızla canlanma ve refahlarının artması için umutlarını artan petrol ve gaz üretimine bağlamıştır. Hazar'daki en büyük petrol ve gaz rezervleri 1960'lı yılların başında tespit edilmiş kaynaklardır. SSCB'nin parçalanmasından önce, Hazar'ın Rus kesimi endüstriyel olarak gelişmemişti. Bunun nedeni bir yandan eski SSCB'de cumhuriyetlerinden elde edilen petrolün kullanılması gerçeği ve Rus topraklarında yeterli sayıda büyük petrol ve doğal gaz kaynaklarının olmasıdır. Bireysel araştırmalar bölgenin tam jeolojik resmini verememektedir çünkü sondaj faaliyetleri çok azdır. Ancak bu gerçeğe rağmen, Hazar'ın Rus havzasındaki petrol rezervi 2-2,5 milyar ton olarak değerlendiriliyor (Kolchin, 1998: 99).

1995 yılında, Azerbaycan Uluslararası İşletme Şirketi'nin (AIOC) tahminlerine göre, Azerbaycan'ın Hazar Havzasındaki petrol rezervleri dört milyar varil (1 ton petrol ¼ 7.33 varil) (yaklaşık 0,27 milyar ton) olmaktadır. Kazakistan'ın açık deniz alanlarında olan petrol rezervleri aynı dönemde 5,3 milyar varil (yaklaşık 0,75 milyar ton) olarak değerlendirilmiştir. Kazakistan Enerji Bakanlığı'nın tahminleriyle Hazar ülkelerinin petrol rezervleri 125 milyar varile veya 17 milyar tona çıkarılabilir. Kaynaklar hazar devletleri arasında şu şekilde dağılıyorlar: Azerbaycan, 27 milyar varil veya 3,68 milyar ton; İran, 7,5 milyar varil veya 1 milyar ton; Kazakistan, 50-60 milyar varil, 6.8-8,1 milyar ton; Türkmenistan, 16 milyar varil veya 2,2 milyar ton ve Rusya, 15 milyar varil veya 2 milyar ton. Ancak Kazak uzmanları, tahmini hidrokarbon rezervlerinin Hazar Denizi'nde oldukça eşit dağıldığını belirtmektedirler (Zhiltsov vd., 2016: 39).

Hazar Bölgesi'nin petrol ve doğal gaz kaynaklarının bir kısmı daha geliştirilmemiş, büyük kısmında ise henüz sondaj çalışmaları yapılmamıştır. Hazar'a kıyısı bulunan 5 ülkenin tespit edilmiş rezervlerinden başka araştırma yapılmamış olan sahalar da düşünüldüğünde, enerji kaynağı olarak karşımıza küçümsenmeyecek boyutlarda enerji rezervi potansiyeli çıkmaktadır. Batılı şirketler ilgilerini 1993-1994'de Kazakistan'a, 1994-1997'de Azerbaycan Cumhuriyetine ve 1997-1999'da Türkmenistan'a kaydırmışlardır (Taliban, 2001: 235). 1985-2003 yılları aralığında Orta Asya'ya giren yabancı sermaye yatırımları çok ciddi bir derecede 376 milyon dolar civarından 6,1 milyar dolara çıkmıştır (Serin, 2004: 63).

Hazar Havzasının doğal gaz ve petrol potansiyeli üzerine, büyük derecede rakamlar öne çıkmaktadır. Bu farklılıkların temeli; "potansiyel rezerv" ve "ispatlanmış rezerv" kavramlarının karıştırılabileceği gibi, bu kaynaklardan farklı beklentiler içinde olan "oyuncuların" rezervleri yüksek veya düşük gösterme çabaları da önemli rol oynayabilmektedir. Örneğin, ülkesine yabancı yatırım şirketleri çekmek ve yapılacak olan anlaşmalarda iyi koşullar sağlamak istemekte olan üretici ülkeler, sahalarındaki kaynakları olduğundan çok daha zengin gösterme çabasında olan yatırımcı şirketler bu anlaşmalardan elde edecekleri karları maksimize etmek adına rezervleri düşük gösterme gibi bir çaba içine girebilmektedirler (Pamir, 2006: 10). Azerbaycan'ın enerji kaynaklarının büyük bir kısmı ile Türkmenistan ve Kazakistan'ın enerji kaynaklarının %30- %40'lık bir kısmı denizdedir. Sovyetler Birliği'nin çöküşünden bir yıl sonra Hazar Havzası ülkeleri doğal gaz üretimi 4,1 tcf gerçekleşmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nin Energy Information Administration istatistiğine göre; Hazar

Bölgesinde ispatlanmış petrol rezervleri 17 ve 44 milyar varil civarında gösterilmektedir. (Bayraktar, 2007: 85). ABD raporlarına göre, Hazar'da keşfedilmemiş en az 163 milyar varil daha petrol var. 200 milyar varile ulaşılması yönünde beklentiler vardır (Arslan, 2005: 3).

4. ENERJİ NAKLİNDE AZERBAYCAN

Azerbaycan Cumhuriyetinde enerji kaynaklarının naklinin gelişimi ülke ekonomisinin daha hızlı yapılanmasında ve uluslararası pazarlara güvenli bir şekilde ulaştırma için stratejiler belirlenmiştir. Avrupa rotasından bakıldığı zaman Orta Asya, Ortadoğu ve Uzakdoğu'ya en kısa yoldur. Azerbaycan Avrupa ve Asya bölgeleri için en kolay ulaştırma rotalarından birine sahiptir. "Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırmasında en önemli bağlantıdır. Azerbaycan demiryolu, deniz ulaştırması, karayolu, boru hatları ile iyi gelişmiş bir ulaştırma sistemi geliştirmiştir. Hazar Bölgesi, ABD ve diğer sanayisi gelişmiş ve enerji tüketen ülkeler için önemlidir, çünkü dünyanın petrol ve gaz üretimine ve küresel hidrokarbon kaynaklarının çeşitlendirilmesine önemli ölçüde katkıda bulunabilir ve Basra Körfezi'ne olan bağımlılığı azaltabilir. Kısacası, Hazar Denizi, küresel enerji güvenliğini büyük ölçüde geliştirme potansiyeline sahiptir (Bahgat, 2003: 157).

Hazar Havzası bölgesinde petrol ve doğal gaz endüstrisi on dokuzuncu yüzyılın ortalarında başlamış ve geliştiği için dünyanın en çok enerji üreten bir bölgesi haline gelmiştir (Edward vd., 2001: 53).

Azerbaycan devleti enerji kaynaklarını nakil etmek için önemli ölçüde boru hatlarını kullanmaktadır. Enerji kaynaklarının etkin bir şekilde kullanımında en temel sorunlar arasında, kaynakların dünya piyasalarına güvenli ölçüde ulaşmasını sağlayan nakil hatlarının oluşturulmasıdır. Azerbaycan'ın alternatif nakil hatlarını çeşitlendirmesi ve Rusya'nın bunun dışında kalması ekonomik bağımsızlık açısından en önemli adımlardan biridir (Aras, 2005: 269).

Azerbaycan petrolü 1880 yılına kadar Hazarda gemilerle, Gürcistan, Dağıstan ve İran'a ise trenlerle nakledilmekteydi. Bakü petrolü daha sonra işlenmek üzere Gürcistan, Rusya ve Grozni'ye 720 km uzunluğunda olan Bakü-Novorossiysk ve Bakü-Supsa boru hatları ile nakledilemeye başlandı (Eliyev, 2000: 291). Azerbaycan petrollerinin uluslararası gündeme girdiği günlerde, enerji kaynaklarının taşınması için 7-8 güzergâh belirlendi ancak Azerbaycan Uluslararası Petrol Konsorsiyumu (AIOC)'nun hazırladığı bir raporla Bakü-Tiflis-Ceyhan, Bakü-Supsa ve Bakü-Novorossiysk olarak 3'e indirildi.

Petrol üretiminin yeni başladığı ve güzergâh probleminin tartışıldığı dönemlerde, Bakü Rusya ile Novorossiysk limanı arasında bir boru hattının zaten olduğunu ve bu hattın hem hızlı hem de ucuz bir biçimde tek alternatif olduğu ileri sürüldü. Rusya boru hattının aynı zamanda Çeçenistan topraklarından da geçmesini istediği için Çeçenistan'la bir anlaşmaya vardı. Sonrasında Bakü-Grozni-Tihoretsk-Novorossiysk boru hattı sözleşmesi imzalandı (Aliyev, 1988: 101-102). Bakü-Grozni-

Novorossisk boru hattının günlük kapasitesi 100.000 varildir. Bu boru hattının günlük kapasitenin 300.000 varile kadar çıkarılabilme imkânı vardır. İnşa edilme maliyeti 60 milyon dolar değerinde olan hattın kapasitesini artırmak için 600 milyon dolar gerekmektedir (Pamir, 2006: 46).

Bakü-Supsa (Azerbaycan-Gürcistan) petrol boru hattı, Batı Yönlü Petrol hattı olarak da isimlendirilir. Bakü-Supsa boru hattı, Bakü Sangachal terminalinde başlıyor ve Gürcistan'ın Supsa terminalinde son buluyor. Bu hattın uzunluğu 833 kilometre, boru çapı 530 mm'dir. Bu petrol boru hattı, Azerbaycan petrolünün Karadeniz kıyısına ve daha sonrasında buradan tankerlerle Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçiş sağlanarak Avrupa pazarlarına ulaştırılmayı sağlamaktadır (BP, Erişim Tarihi: 06.05.2019). Çeçenistan'da yaşanan olaylardan dolayı Bakü-Novorossiysk'i hattının tehlikeli olması nedeniyle Bakü-Supsa hattı devreye sokulmuştur. Bu hat planlandığı gibi 1999 yılı içerisinde tamamlanmış ve faaliyete geçmiştir.

Petrol üretiminin hızla artması ve boru hatlarının yeterli olmamasından dolayı Batı piyasalarına güvenli bir şekilde petrol ihraç etmek için farklı projeler ortaya atılmıştır. Bu projelerden en güveniliri olarak karar kılınan ise Bakü-Tiflis-Ceyhan hattı olmuştur. Uzunluğu 1.769 km olan bu hat, Bakü'den başlayıp Tiflis yakınlarından geçerek Ceyhan'a petrol taşımaktadır. Bu hattın yıllık kapasitesi yaklaşık 50 milyon ton civarındadır (Saygın ve Çelik, 2011: 106).

Son zamanlarda Hazar Bölgesi üzerinde oynanan oyunların, siyasi ve iktisadi çekişmelerin merkezinde petrol ve boru hatları meselesi bulunmaktadır. Hazar'a kıyısı olan devletlerin komşuları hazar havzası enerji kaynaklarının kendi topraklarından geçmesini istemektedirler. Azerbaycan enerjide kaynak ülke olmasının yanı sıra aynı zamanda transit ülkedir. Transit ülke olarak da kendisini konumlandırmasının sebebi Orta Asya ve Hazar enerji kaynaklarının Azerbaycan üzerinden AB ve diğer uluslararası piyasaya ulaştırılmasıdır. Azerbaycan'ın zengin enerji rezervlerine sahip bir Hazar Havzası ülkesi olması ve ayrıca Orta Asya enerji kaynaklarının geçiş güzergahında bulunması onu enerji alanında stratejik bir noktaya taşımaktadır.

5. SONUÇ

Hazar havzasında hem kaynak ülke hem de transit ülke konumunda olan Azerbaycan, bölge açısından son derece önemlidir. Azerbaycan enerji kaynaklarının merkezinde yer alan coğrafi konumuyla dünya ve Avrupa enerji politikalarının belirlenmesinde önemli bir konuma sahiptir. Ayrıca Hazar Havzası enerji kaynaklarının önemli bir bölümünü elinde bulunduruyor olması nedeniyle, bölgesel ve dünya enerji stratejilerinin oluşturulmasında önemli rol alması gerekmektedir.

Hazar'da statü bağlamında bir ortak kararın alınması ve anlaşmaya varılmasından sonra, Türkmenistan ve Kazakistan'ın zengin petrol ve doğalgazının Azerbaycan üzerinden dünya pazarlarına ulaştırılması, Azerbaycan'ın hem gelir hem de siyasi olarak üstünlüğünün artmasında önemli rol oynayacaktır. Halen, Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı tamamen işlevsel durumda değildir. Kazakistan tarafının da bu

boşluğu doldurmada yer alması durumunda dünya pazarlarına Kazakistan, Türkmenistan petrolü Azerbaycan üzerinden sunulabilecektir. Bununla birlikte, eğer Kashagan petrol sahasından çıkarılan petrole ilişkin nihai karar verilirse ve sorun tamamen çözülürse bir sonraki aşamada, Azerbaycan için transit taşımacılıktan elde edilen gelirlerde de önemli bir artış olacaktır. Bağımsızlığını elde ettiği günden sonra enerji üreten ülke olmanın yanında aynı zamanda enerjide transit bir ülke olmak Azerbaycan'ın temel hedefleri arasındadır.

KAYNAKÇA

Raşid, Ahmed, (2001), **Taliban: İslamiyet, Petrol ve Orta Asya'da Yeni Büyük Oyun**, Çev. Osman Akınbay, Everest Yayınları, İstanbul.

Arslan, Faruk, (2005), **Hazar'ın Kurtlar Vadisi: Petrol İmparatorluğundaki Güç Savaşları**, Karakutu Yayıncılık, İstanbul.

BP, https://www.bp.com/sectiongenericarticle.do, Erişim Tarihi: 06.05.2019.

Yüce, Çağrı Kürşat, (2012), **Enerji Güvenliği Açısından Türk Cumhuriyetleri'nin Dünyadaki Yeri ve Önemi,** Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi, Cilt 4, Sayı:15, ss.39-55.

Demirbaş, Lütfiye, (2002), "**Türkiye'de Enerji Sektörü, Sektörün Problemleri, Avrupa Birliği ve Türkiye'de Enerji Politikaları**", Sosyal Bilimler.

Morse, Edward L., Jaffe, Amy M., (2001), **Strategic Energy Policy Challenges For The Twenty-First Century**, Publication: Foreign Relations, New-York.

Eliyev, F. (2000), **Azerbaycan Respulikasının Yeraltı Suları ve Ehtiyatlarından İstifade ve Jeokoloji Problemleri**, Çaşıoğlu Neşriyyatı, Bakı.

Bahgat, Gawdat, (2003), **American Oil Diplomacy İn The Persian Gulf And The Caspian Sea**, University Press Of Florida, USA.

Bayraktar, Gökhan, (2007), "**Hazardaki Jeopolitik Mücadelenin Türkiye'nin Enerji Güvenliğine Etkileri**", Stratejik Araştırmalar Dergisi, Sayı:11, ss 83-93.

Hasan, Saygın, Ceyhan, Çelik (2011), "**AB Bağlamında Enerji Politikalarında Jeo-Enerji Alanları**", İklim Ofset Matbaacılık, İstanbul.

Aliyev, Haydar, (1988), **Dünya Siyasetinde Azerbaycan Petrolü**, (Der. İlham Aliyev-Akif Muradverdiyev, Çev. Abdullah Çiftçi- Ergun Kocabıyık), Sabah Kitapları, İstanbul.

Barbara, Janusz Pawletta, (2015), **The Legal Status Of The Caspian Sea**, Springer Publications, New-York.

Kolchin, Sergei, (1998), "**The Caspian Oil And Gas: The Strategic İnterests Of Russia**", World Economy And International Relations Journal, Russia. No. 3, pp. 97–103.

Pamir, Necdet, (2006), Kafkaslar ve Hazar Havzası'ndaki Ülkelerin Enerji Kaynaklarının Türkiye'nin Enerji Güvenliğine Etkileri Konulu Sempozyum, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul.

Aydın, Nermin Zahide, (2012), "**Hazar Enerji Kaynakları ve Siyaset**", KSÜ Sosyal Bilimler Dergisi, ss. 207-224.

Ogan, Sinan, "**Yeni Global Oyun ve Hazar'ın Statüsü**", http://www.turksam.org/tr, Erişim Tarihi: 04.04.2019.

Aras, Osman Nuri, (2005), **Azerbaycan Ekonomisi ve Yatırım İmkanları**, Azerbaycan Türk Sanayici ve İş Adamları Beynelhalk Cemiyeti (TÜSİAB) Yayınları, Bakü.

Özalp, Necdet, (2004), "**Büyük Oyunda Hazar Enerji Kaynaklarının Önemi ve Konumu**", Panaroma Dergisi, Sayı.1, ss.1-8.

Pamir, Necdet, (2006), "**Kafkaslar ve Hazar Havzasındaki Ülkelerin Enerji Kaynaklarının Türkiye'nin Enerji Güvenliğine Etkileri**", Türkiye'nin Çevresindeki Gelişmeler ve Türkiye'nin Güvenlik Politikalarına Etkileri Sempozyumu, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul, ss. 46-48.

Schofield, Clive, Prau, Micheal, (1996) "**Claims to The Caspian Sea**", Jane's Intelligence Review, Issue. 8, pp. 75-79.

Sekenova, Gülcanat, (2006), **Hazar Denizi: Uluslararası Potansiyel İhtilaflar Bölgesi**, Kafkasya Dosyası, Tatav Yayınları, İstanbul.

Çolakoğlu, Selçuk, (1998), "**Uluslararası Hukukta Hazarın Statü Sorunu**", Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt. 53, Sayı: 1, ss. 107-122.

Zhiltsov, Sergey S., Zonn, Igor S., Kostianoy, Andrey G., (2016), **Oil and Gas Pipelines in The Black-Caspian Seas Region**, Springer Publications, Switzerland.

Serin, Vildan, (2004), "Kazakistan'ın Ekonomik Yapısı, Potansiyeli ve Yatırım İmkanları" **Türk Cumhuriyetlerinde Yatırım İmkanları**, (Der). Hasan Selçuk, TASAM Yayınları, İstanbul.

Yapraklı, Sevda (2013), **Enerjiye Dayalı Büyüme; Türk Sanayi Sektörü Üzerine Uygulamaları**, Beta Yayınları, İstanbul.

HAZAR HAVZASI ENERJİ NAKİL HATLARININ TÜRKİYE'NİN JEOPOLİTİĞİNE ETKİLERİ

Dr. Öğr. Üyesi Osman AĞIR
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü
osmanagir@hotmail.com.
Meram TATLI
Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü, Avrasya Araştırmaları Ana Bilim Dalı Doktora Öğrencisi, Niğde/Türkiye,
tatlimeram@gmail.com.

ÖZET

Uluslararası ekonomilerin temel girdisi olan enerji, modern jeopolitikte siyasi ve ekonomik savaşların merkezinde yer almaktadır. SSCB'nin dağılmasıyla birlikte Hazar Havzası sahip olduğu petrol ve doğalgaz kaynakları ile modern jeopolitikte yeni bir mücadele alanı olarak ortaya çıkmıştır. Bölgesinde önemli siyasal, ekonomik ve kültürel etkiye sahip Türkiye enerji ihtiyacının büyük bir kısmını dış alım yoluyla karşılamaktadır. Türkiye'nin Hazar Havzası enerji rezervlerine olan yakınlığını jeopolitik bir avantaja dönüştürmek istediği denecesine dayalı olarak hazırlanan bu çalışmada, Türkiye'nin Hazar Havzası enerji nakil hatlarına yönelik izlediği politikalara yer verilmiş ve bölgenin Türkiye'nin jeopolitiğine etkisi incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Enerji, Hazar Havzası.

ABSTRACT

Energy, the main input of internationaleconomies, is at thecenter of politicalandeconomicwars in geopolitics. TheCaspianBasin has emerged as a newarea of struggle in modern geopoliticswithitsenergyresources. byimportingenergyresourcestomeet a largepart of Turkey, duetoitsproximitytotheCaspianBasinenergyreserves, it is willingtotakepart in an importantposition in theworldenergysector. Inthisstudy, TurkeyTurkey'sinfluence in theCaspianBasinenergygeopolitics of theregionforthepoliciesandlineswereexamined.

Keywords: Turkey, Energy, CaspianBasin.

1.GİRİŞ

Tarihsel olarak bakıldığında enerji, hiçbir zaman diliminde önemini kaybetmemiştir. Enerji, 20. yüzyılın sonlarına doğru sanayi ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte ülkelerin ekonomik gelişiminin en önemli öncülü olmuştur. Bu niteliği ile bütün devletler için önemli bir meta olan enerji, gelişmekte olan ülkelerin öncelikli kalkınma konularından biri olarak ortaya çıkmıştır. Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve SSCB'nin dağılmasıyla beraber uluslararası alandaki dengeler değişmiş ve ülkeler ihtiyaç duydukları enerji kaynaklarının merkezine yönelmişlerdir. Nitekim bu dönemde Hazar Bölgesi, enerji rezervleri ile dikkatleri üzerine çekmiş ve uluslararası alanda enerjinin kalbi olarak nitelendirilmiştir. Ülkeler arası güç mücadelelerinin,

çatışmaların ve aynı zamanda ülkelerarası işbirliğinin önemli unsuru olan enerji son yüzyılda küresel bir boyut kazanmıştır.

Hazar Havzası zengin enerji rezervlerine sahip olmasına rağmen bu enerji kaynaklarını kullanma ve değerlendirmede bazı aksaklıklar yaşamaktadır. Bunlardan en önemlisi enerji kaynaklarının uluslararası pazarlara ulaştırılması olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kaynakların tüketici ülkelere ulaştırılması, hem ülkelere iktisadi katkı sağlarken, hem de aynı kaynakların kontrolünü elinde bulunduran ülkeler önemli ölçüde siyasi güç kazanmaktadırlar. Hazar bölgesi enerji rezervlerinin, tüketim oranı oldukça fazla miktarda olan Avrupa kıtası ve diğer pazarlara nakli hususunda farklı projeler oluşturulurken; Türkiye'nin de bu projelerin hayata geçirilmesi safhasında oldukça önemli bir jeopolitiğe sahip olduğu ortaya çıkmıştır (İzgi, 2010: 1-4). Hazar havzasının zengin yer altı kaynaklarının uluslararası piyasalara nakli için yapılan ve yapılması planlanan nakil hatlarının temel amacı, büyük tüketici konumundaki Batı ülkelerinin özellikle Orta Doğu enerji rezervlerine olan bağımlılığının azaltılmasışeklinde düşünülmektedir. Ayrıca, enerji kaynaklarının ulaştırılmasında ve kaynakların güvenliğinin sağlanmasında Avrasya'daki enerji rezervleri üzerinde Rusya'nın tekelinin kırılması da önemli bir husustur. Bu amaçla Türkiye üzerinden alternatif enerji nakil hatları oluşturulması ile Hazar bölgesi, enerji kaynakları Avrupa'ya sevk edilmeye başlanmıştır (Vural, 2006: 2-4).

Bu araştırmanın temel amacı; enerji kaynaklarının siyasi ve ekonomik önemini ortaya koyarak Hazar Havzası enerji kaynaklarının uluslararası politikadaki önemini tartışmak ve küresel ve bölgesel güçlerin rekabet alanına dönüşmüş olan Hazar Havzası'nın Türkiye jeopolitiğine etkilerini açıklamaktır. Çalışmada tarihsel ve betimsel araştırma yöntemleri kullanılmıştır.

2.ENERJİ KAVRAMI VE ENERJİ NAKLİ

19.yüzyılda enerji, ısıtma ve aydınlatma amacıyla kullanılmış, 20.yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise iktisadi ve sosyal yaşamın vazgeçilmez bir unsuru ayrıca egemenlik ve üstünlük kurmanın en önemli metası haline gelmiştir. Sanayi devrimiyle birlikte iktisadi alanda globalleşmenin yaşanması, ekonomik gelişme için enerji kaynaklarına olan bağımlılığı ciddi miktarda arttırmıştır. 21. yüzyılda dünya hızlı bir şekilde değişim ve gelişim sürecine girmiş, globalleşmenin tesirlerini önemli boyutlarda hissetmeye başlamıştır. Globalleşen dünyada ülkelerin gereksinim duyduğu enerji kaynaklarını karşılayabilmek ya da sahip olduğu kaynakları koruyabilmek için ulusal enerji stratejilerinin oluşturulması ön görülmüştür. Bundan dolayı enerji, ülkeler arası ilişkilerin dinamiğini ve şeklini belirleyen bir özellik kazanmıştır. Enerji ulusların iktisadi, siyasal ve sosyal açılardan güçlenmesinde, sürdürebilir kalkınmalarının sağlanmasında en önemli girdilerinden birisi olmuştur. Toplumların hayat kalitesinin yükseltilmesinde ciddi bir yer tutan enerji, ileriki zamanlarda da önemini korumaya devam edecektir (Narin, 2006: 154). Günümüzde hemen hemen her alanda enerjiye ihtiyaç duyulması, enerji unsurunu ülkelerin ekonomik kalkınmaları için gerekli kılmaktadır. Dolayısıyla, enerji iktisadi bir mesele olduğu gibi siyasi bir konu olarak da değerlendirilmektedir. Enerji uluslararası ilişkilerde stratejik bir araç olarak tanımlanmaktadır (Ayhan, 2005). Kısacası, enerji güvenliği her bakımdan devletlerin istikrarını sağlayacak; siyasi konumlarının, askeri güçlerinin ve ekonomilerinin de güvenliği anlamına gelmektedir. Bu nedenle, enerji ihtiyacı ülkelerin dış politika oluşum süreçlerini etkileyen önemli faktör olarak ortaya

çıkmaktadır. Dolayısıyla enerji rezervlerine sahip devletler enerjiyi dış politikada siyasi bir unsur olarak kullanabilmektedirler. Rusya- Ukrayna arasında yaşanan enerji temelli tartışmalar bu durumun somut örmeklerinden birisidir.

Ülkelerin sosyal ve iktisadi kalkınmalarının sürdürülebilir faktörü ve temel gereksinimlerinden biri olan enerji çoğu zaman devletlerin jeopolitik stratejilerini yakından belirler olmuştur (Deniz, 1987: 33). Enerji kaynakları bakımından dünya üzerindeki devletlerin eşit konumda olmaması bu kaynaklara sahip olabilme ve ulaşabilme mücadelesini de beraberinde getirmektedir. Enerji ihraç eden ülkeler ile enerji ithal eden ülkeler arasında siyasi ve iktisadi bakımdan bağımlılık oluşabilmektedir. Bu bağımlılıktan kurtulabilmek için bölgesel ve küresel ittifaklar ve işbirlikleri ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla hem enerjinin siyaset faktörünün bir aracı haline gelmesi hem de iktisadi ve siyasi açıdan maliyetinin yüksek oluşu ve diğer nedenler, ülkeleri alternatif enerji kaynaklarına yöneltmektedir. Bu durum tedarikçi ülkeler açısından da benzer sonuçları doğurmaktadır. Uluslararası ilişkilerde iktisadi çıkarların önem kazanması nedeniyle, uluslararası şirketler de devletler kadar dış politikada belirleyici bir işleve sahip olmaya başlamışlardır. Devletlerin ve uluslararası şirketlerin, yürüttükleri enerji politikaları ile enerji rezervlerinin nakil güvenliğinin ve fiyat istikrarının sağlanması amaçlanmıştır. Ayrıca, enerjinin düşük maliyetle kullanıma hazır hale getirilmesi ve talep edilen miktardaki enerjinin kaliteli bir şekilde pazarlara ulaştırılması hedeflenmiştir (Turan, 2010: 45). Enerji kaynaklarını çeşitlendirmek açısından izlenen stratejik yollardan birisi enerji nakil hatları ile sağlanmaktadır. Post modern çağın enerji ihtiyacını karşılamak üzere enerji arz eden ülkelerden talep eden ülkeler enerji akışını sağlamak üzere hatlar (petrol ve doğalgaz) oluşturulmaktadır. Bu hatların inşa edildiği ülkeler enerji koridorunu oluşturmaktadır. Enerji koridoru kavramı ise petrol veya doğalgazın kaynaktan pazara ulaşmasında kullanılacak hattı tanımlamak için kullanılmaktadır. Enerjinin taşınmasına alt yapı oluşturan ülkeler; akışa ve fiyata müdahale etmeksizin yalnızca hatlardan geçiş ücreti elde etmektedirler (Ağır vd., 2017: 128). Enerji nakil hatları topraklarından geçen devlet siyasi açıdan stratejik konumda bulunmaktadır. Doğal gaz ve petrol boru hatlarının geçtiği devletler enerji konusunu siyasi bir araç olarak kullanabilmektedirler. Nakil hattı güzergâhında bulunan, hat yapımında plan yapıp proje ortaya koyan, nakil hatları aracılığı ile taşınan enerjiye sahip olan veya enerji rezervini çıkarıp işleyerek bu nakil hattı üzerinden taşınmasını sağlayan tüm aktörler enerjinin siyasi tarafında söz sahibi olmak isteyen ülkelerdir. Boru hattı projeleri maliyetli ve uzun bir süreçten oluşmaktadır. Dolayısıyla hâlihazırda bulunan boru hatlarının enerji ulaşımı açısından güvenli ülkelerin elinde olması ithalatçı devletlerin enerji istikrarı için önem arz etmektedir (Gürdal, 2014: 101).

3.TÜRKİYE'DEN GEÇEN ENERJİ NAKİL HATLARI

Küreselleşmeyle birlikte sosyal ve iktisadi büyümenin önemli unsurlarından birisi olan enerji dünyanın geleceğindeki önemini günden güne artırmaktadır. Devletlerin enerji kaynaklarına olan taleplerinin artmasıyla birlikte enerji nakil hatları uluslararası alanda önem kazanmıştır. Nakil hatlarının bulunduğu ülkeler hem uluslararası alanda jeopolitik olarak güçlü bir konuma yükselmiş hem de enerji güvenliği bakımından önemli bir hale gelmiştir. Türkiye, Hazar Havzasını Balkanlar, Avrupa, Ortadoğu, Karadeniz ve Akdeniz'e bağlayan bir kavşak noktasında yer almasından dolayı stratejik bir öneme sahiptir (Erdoğan, 2004: 118). Stratejik bir geçiş ülkesi olan Türkiye'de çeşitli nakil hatları projeleri inşa edilmiştir. Türkiye'deki

Hazar Havzası enerji nakil hatlarını; mevcut boru hatları ve yapımı devam eden boru hatları olarak sınıflandırmak mümkündür.

SSCB'nin dağılmasından sonra Hazar Bölgesi, özellikle doğal gaz ve petrol rezervleriyle uluslararası alanda enerji pazarlarının dikkatini çekmiştir (Yanar, 2002: 126). Ancak bu sahadaki enerji rezervlerini uluslararası pazarlara ulaştıracak nakil hatlarının hangi ülkelerden geçeceği tartışılagelmiştir. Bölge ülkelerinden olan Rusya ve İran izledikleri politikalarla enerji nakil hatları güzergâhlarının belirsizliğine neden olmuştur. Amerika'nın boru hatları projesi, Avrupa Birliği'nin nakil hatları konusundaki yatırımları ve dünya petrol kuruluşlarının çıkar ilişkileri de enerji güzergâhlarının şekillenmesinde önemli rol oynamıştır (Gökçegöz, 2007:164).

Hazar Havzasında bulunan zengin enerji rezervlerinin, uluslararası piyasalara ulaştırılması süreci Türkiye'de 1990-1991 yılında Bakü-Tiflis-Ceyhan ham petrol boru hattının (BTC) görüşmeleri ile başlamıştır. 1999 yılında ise projenin resmiyet kazanmasına dair Hükümetler Arası Anlaşma Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycandevlet başkanları tarafından imzalanmıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan ham petrol boru hattı, Kazakistan Cumhurbaşkanı Nur Sultan Nazarbayev, Türkiye Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer, Gürcistan Cumhurbaşkanı Mikhail Saakaşvili ve Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in de katıldığı törenle 25 Mayıs 2005 yılında hizmete girmiştir (ETKB, 28.01.2019). Bakü-Tiflis-Ceyhan projesi ile Hazar havzası enerji kaynaklarının ihracatı için doğudan batıya doğru bir Avrasya enerji koridorunun temelleri atılmıştır (ETKB 2017 Faaliyet Raporu, 28.01.2019). Yıllık 50 milyon ton (günde 1 milyon varil) kapasitesi olan Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) boru hattının açık denizlere çıkışı olmayan Hazar bölgesinin petrol kaynakları için ana ihraç güzergâhı olması öngörülmektedir. BTC' toplam 1776 km uzunluğuyla dünyanın en uzun boru hatlarından birisidir ve Türkiye, bunun 1076 kilometresine ev sahipliği yapmaktadır. BTC hattından ilk etapta günlük 3 bin varillik akış sağlanmış, 2007 yılında tam kapasiteye ulaşarak toplamda 2 milyar 872 milyon varil petrol dünya pazarına taşınmıştır (Adıbelli, 2008: 25).

BTC hattıyla aynı koridoru izleyen Bakü-Tiflis-Erzurum doğalgaz boru hattı (BTE), Şahdeniz'de üretilen doğalgazın dünya pazarlarına nakledilmesi hedefine yönelik inşa edilmiştir (Ener, 2009: 9). Bu hat 2007'de faaliyete geçirilerek 20 milyar m^3 kapasitede ve 690 km uzunluğunda bir hattır. Türkiye bu hat ile doğu-batı enerji güzergâhının yanı sıra uluslararası enerji istikrarına önemli bir katkı sağlayacak kuzey güneybatı doğrultulu yeni bir güzergâhta işbirliğine açık politikalar geliştirmektedir (ETKB, 28.01.2019).

Avrupa'nın büyüyen doğalgaz pazarlarından biri olan Türkiye'nin 1984 yılında SSCB'yle imzaladığı ilk doğalgaz anlaşması, Türkiye'yi doğalgazla tanıştırmış ve sonrasında bu enerji kaynağının benimsenmesi ile de Türkiye'nin doğalgaz ihtiyacı hızla artmaya başlamıştır. Doğalgaza olan ihtiyacın hızla artmasıyla o zamanlarda tek kaynak olan Rusya Federasyonu ile 1996 yılında ikinci doğalgaz anlaşması, sonrasında ise Mavi Akım olarak da bilinen üçüncü doğalgaz anlaşması imzalanmıştır (Ogan, 2009). Toplam 3 milyar 339 milyon dolarlık yatırım yapılan Mavi Akım Projesi bir Türk-Rus-İtalyan ortak girişimidir. 3.300 kilometrelik boru hattının 380 kilometresi Karadeniz'in 2140 m. altından geçmektedir (Kona,2004: 207). Bu özelliği ile yeryüzünün en derindeki nakil hattı projesidir. 15 Aralık 1997 tarihinde Rusya ile imzalanan Mavi Akım Projesi Türkiye'nin başlıca enerji diplomasisi üzerindeki stratejilerin değişmesine neden olmuştur. Uluslararası alanda enerji politikaları çok boyutlu bir hal almıştır (Ağır vd., 2018: 131).

Yunanistan –Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (ITG) Avrupa Birliği Programı kapsamında; Rusya, Hazar havzası, Güney Akdeniz ülkeleri, Orta Doğu ve diğer uluslararası kaynaklardan elde edilecek doğal gazın Yunanistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması için Güney Avrupa Gaz Ringi Projesi geliştirilmiştir (Harunoğulları, 2013:153). Bu hattın ilk kısmı olma özelliğini taşıyan Yunanistan-Türkiye hattı Azeri doğal gazının Türkiye üzerinden Yunanistan'a ulaştırılmasını kapsamaktadır. Bu hat 2003 yılında imza altına alınmış 2007'de işletilmeye başlanmıştır (Oral, 2017: 275).

Trans Anadolu (Anadolu Geçişli) Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP), Azerbaycan'ın Hazar Denizi'ndeki havzasında yer alan doğal gaz ile Hazar Denizi'nin güneyindeki diğer sahalarda üretilen doğal gazın Gürcistan üzerinden Türkiye'ye, ardından Avrupa'ya taşınmasını sağlamaktadır (TANAP, 2015). TANAP Projesi üç nokta itibariyle öne çıkan büyük bir doğal gaz hattı projesidir. Bu bağlamda TANAP, Azerbaycan doğal gazının uluslararası pazarlara ulaştırılması yönüyle, Türkiye'nin ve Avrupa'nın Rus doğal gazına bağımlılığını azaltması ve enerji güvenliği sağlaması özelliklerine sahiptir. Türkiye'nin şimdiye kadar yaptığı en büyük enerji yatırımı olma niteliğine sahiptir.

Türk Akımı Projesi Vladimir Putin'in 1 Aralık 2014 tarihli Türkiye ziyaretinde gündeme gelen Türkiye-Rusya arasındaki doğal gaz boru hattı projesidir. 63 milyar m^3'lük bir kapasiteye sahip olması planlanmaktadır. Türkiye'nin yıllık yaklaşık 50 milyar m^3 olan doğal gaz talebinde enerji arz güvenliği yönüyle bu proje oldukça önemli görülmektedir. Rusya ve Türkiye arasında 2016 yılında hükümetler arası anlaşma imzalanarak 2019 yılında işletmeye alınması planlanmaktadır (ETKB, 02.02.2019).

4.HAZAR ENERJİ NAKİL HATLARININ TÜRKİYE JEOPOLİTİĞİNE ETKİLERİ

Jeopolitik, bir devletin uluslararası siyasetini, bulunduğu yerin belirlediğini öngören siyasal bilgi tezi şeklinde tanımlanabilir (Sandıklı, 2011: 2). Jeopolitik, bütün uygarlıkların değer yapısını idrak etmeye ve onun mantığını betimlemeye çalışır (Mackinder, 2013: 7). Türkiye, 26-45 doğu meridyenleri ve 36-42 kuzey paralelleri arasındaki konumuyla Eski Dünya karalarının, birbirlerine en çok yaklaştığı bölgede bulunmaktadır. Mackinder'e göre Afrika ve Avrasya kıtalarından meydana gelen "Dünya Adası" her bakımdan en zengin kıta bileşimi olup Türkiye bu bölgenin tam ortasında bulunmaktadır (Mackinder, 2013: 25-28).Bir kara parçası olarak düşünüldüğünde, Türkiye Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan, Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Doğu'yu birleştiren bir köprü konumundadır (Kaya, 2017: 3). Tarih boyunca farklı uygarlıkların beşiği olan Türkiye, batı ve doğu kültürünü harmanlayan bir havza olmakla birlikte, tüm Türk Dünyası'nın da merkezi konumundadır (Şemşek, 2014). Türkiye sahip olduğu jeostratejik ve jeopolitik özelliklerden dolayı boru hatları jeopolitiği noktasında enerji nakil hatları üzerinde hidrokarbon üreticisi ve tüketicisi bölgeler arasında doğal bir köprü pozisyonunda bulunmaktadır. Bu bakımdan Türkiye bölgedeki arz talep güvenliğinin de sağlanmasında önemli bir konumdadır (Tepealtı, 2009: 16). Soğuk Savaş'ın ve çift kutuplu dünya düzeninin bitmesi, Türkiye'nin jeopolitik konumunu zayıflatmıştır. Türkiye SSCB' nin dağılması ve soğuk savaşın sonlanmasıyla Amerika için taşıdığı önemi kaybetse bile, Hazar Bölgesi'nin dünya güç arenasındaki yerini alması Türkiye'ye yeni bir jeopolitik ve jeostratejik önem kazandırmıştır (Bayraktar, 2007: 92).

Türkiye, Hazar Bölgesi'nin Avrupa'ya açılmasında jeopolitik açıdan kilit konumda yer almaktadır. Bundan dolayı Türkiye ile gerçekleştirilebilecek bir iş birliği Hazar Bölgesi'nin Avrupa'ya yönelik izlenen enerji politikalarının önemli noktalarından birini oluşturmaktadır. Hazar havzasında Batı büyük bir nüfuz mücadelesi içerisindedir. Türkiye bölgeye coğrafi olarak yakın olmakla birlikte enerji aktarım hatlarının topraklarından geçmesinin projelendirilmesi sebebiyle yeni bir stratejik önem kazanmıştır (Bayraktar, 2007: 188-189). Türkiye, Hazar ülkeleri için Batı'ya açılan kapı, Avrasya enerjisini Batı ülkelerine ulaştıran köprü, model bir devlet, gelişmiş bir ekonomi, koruyucu ve kardeş bir ülke olarak görünmektedir. Orta Asya, Güney Kafkasya, Anadolu, Güney Akdeniz, Karadeniz ve Orta Doğu bölgelerinin kesiştiği kavşaktır. Türkiye ise Azerbaycan'ın Avrasya ve Güney Kafkasya jeo-stratejisinin hem eksen ülkesini ve hem de ağırlık merkezini oluşturmaktadır (Eslen, 2008:123). Hazar Enerji Nakil Hatlarının Türkiye Jeopolitiğine sağlayacağı faydalar ve bölge devletleri ile münasebetlerindeki etkileri ise;

a. Enerji nakil hatları projesi Türkiye ve Avrasya ülkeleri arasındaki münasebetlerin gelişimi açısından önemli bir yer tutmaktadır. Boru hatları Türkiye'nin jeo-politik ve jeo-stratejik gücünü artırmış ve enerji kontrolünü elinde bulunduran devlet olarak uluslararası alanda bölgesel bir güç olma özelliğini korumuştur. Enerji nakil hatlarının bu bölgeden geçmesi Türkiye'yi sahasında önemli hale getirmiş ve bölgesel rekabet ortamından muhafaza etmiştir (Yanar, 2002: 144-145).
b. SSCB'nin dağılmasının ardından bölgedeki devletlerin bağımsızlıklarını kazanmasıyla birlikte Türkiye bu ülkeler ile ilişkiler kurmuş ve ortak yatırımlar yapmıştır. Hazar coğrafyasından Türkiye'ye uzanacak enerji nakil hatları, tarihsel geçmişe dayanan bağlara ek olarak varlığını göstermiştir (Aydın, 1999: 163).
c. Enerji nakil hatları ile birlikte Türkiye, uluslararası alanda enerji kaynaklarının dağıtımının yönlendirilmesinde jeopolitik olarak önemli bir rol üstlenmiştir. Böylelikle Türkiye'nin, petrol konusunda dışa bağımlı olması nedeniyle uluslararası alanda petrol aldığı ülkelere karşı siyasi alanda hareket sahası elde etmesi sağlanmıştır (Başkut, 1998: 17-18).
d. Enerji kaynaklarının Türkiye'de, yapılacak enerji nakil hatları aracılığıyla iletilmesi Türkiye için jeopolitik açıdan son derece önemlidir. Boru hatlarının tamamı inşa edildiğinde, jeopolitik açıdan Avrupa ile Asya arasındaki enerji güzergâhında bulunan Türkiye'nin, iktisadi ve siyasi bakımdan sahada sözü geçen bir devlet haline gelebileceği düşünülmektedir (Vural, 2006: 108).
e. BTC boru hattı projesinin hayata geçirilmesinin, hem Türk Boğazlarıyla ilgili politik baskıların kalkmasına yardımcı olacağı hem de boğazlarda tankerlerle petrol taşımanın meydana getirebileceği çevresel felaketten koruyacağı düşünülmüştür.
f. BTC boru hattı projesi ile Türkiye, Avrupa Birliği'ne katılmak için önemli bir avantajı daha elde etmiştir. Avrupa ülkelerinin enerjiye olan ihtiyaçları ve bununla birlikte gelişen stratejileri Türkiye ile ikili ilişkilerin güçlendirilmesini gerekli kılmıştır. Çünkü Türkiye bölgesinde siyasi varlığını hissettiren ve enerji vanalarını elinde tutan bir aktör olarak yer almaktadır. Bundan dolayı Avrupa Birliği her daim Türkiye'yi yakın kadrajında bulundurmak istemiştir (Roberts, 2004: 20). Kısacası, senelerdir Avrupa

Birliği üyeliği için Avrupa kapılarında bekleyen Türkiye, Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Avrupa devletlerine iletilecek diğer enerji nakil hatlarının kilit noktasında olması açısından stratejik öneme sahiptir.

g. Enerji kaynakları çıkarıldığı ülkeye ekonomik gelir sağladığı gibi dünya pazarları için de ticari, siyasi ve iktisadi katkı sağlamaktadır. Hazar enerji kaynaklarının nakil hattıyla Türkiye'ye taşınması Akdeniz'den uluslararası pazarlara aktarılması, Türkiye'nin küresel alanda iktisadi ve ticari bir merkez olmasını sağlamıştır (Vural, 2006: 108).
h. BTC programı, Türkiye'nin petrol gereksinimini istikrarlı olarak karşılamasına fırsat sağlayacağı gibi, Türkiye'nin uluslararası stratejik ve siyasi ağırlığının hatırı sayılır şekilde artmasını sağlamıştır (Pala, 2003: 36).
i. Türkiye'de BTC boru hattının geçtiği güzergâhın, komşu devletlerden kaynaklanacak bir tehdit altında olduğu algısı içinde bulunulsa da, mevcut durumda tamamen güvenli bir bölgedir. Bu güvenceye ek olarak inşa edilecek petrol boru hattı ve hatlarının geçtiği güzergâhlar tabii olarak uluslararası bir güvenlik teminatına da kavuşmuştur.

Sonuç olarak, uluslararası alanda dengeler enerji kaynakları ve enerji hatları üzerine kurulmuş ve bu faktörler ile beraber gelişim ve değişim göstermektedir. Hazar havzası uluslararası sahada kritik önemde bulunan bir alan olarak görülmektedir. İktisadi ve siyasi görünümü çok hızlı bir şekilde değişen bölge ülkeleri, Doğu ve Batı'nın kesişme yolları üzerinde çok stratejik bir konumda yer almaktadır. Ayrıca enerji ve ticaret gibi belirli iş alanlarında, üst seviyelere ulaşmamış ve tamamlayıcı pazarlarıyla yüksek büyüme potansiyeli sunmaktadır. 21. yüzyılın yeni ortamında kilit önem arz eden bir işbirliği alanı olan Hazar havzası, sürdürülebilir, rekabetçi ve güvenilir enerjinin sağlanması açısından dünya enerji tüketiminin gelecek on yıllarda büyük oranında artış göstermesinin beklendiği koşullarda vazgeçilmez bir bölgedir. Küresel doğal gaz ve petrol kaynaklarının % 70'ten fazlası Türkiye'yi çevreleyen Orta Doğu ile Hazar bölgelerinde ve Rusya'da bulunmaktadır. Avrasya bölgesinin güvenilir, stratejik, tarihi ve kültürel bir ortağı olarak Türkiye, enerji kaynaklarının ulaştırılmasında bir enerji koridoru haline gelebilecek ideal bir aday olarak görülmektedir (Harunoğulları, 2016: 412).

5. SONUÇ

Enerjiye olan ihtiyaçlarını dışalım yoluyla karşılamak zorunda olan ülkelerle enerji kaynaklarına sahip ülkelerin farklı coğrafyalarda bulunmaları enerji naklini zorunlu kılmıştır. Petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynaklarının naklinde en ekonomik ve güvenli yol ise boru hatlarıdır. Enerjinin, enerji satın alanlar açısından kesintisiz sağlanması gerektiğinden, enerji arz ve talep eden ülkeler arasında kalan ve enerji nakil hatlarına ev sahipliği yapan ülkeler enerji arz-talep güvenliği bakımından önem kazanmıştır. Zengin enerji kaynaklarına sahip ülkelerle enerjide büyük oranda dışa bağımlı sanayileşmiş Avrupa ülkeleri arasındaki coğrafi konumu ve bölgesindeki en istikrarlı ülkelerden birisi olması nedeniyle Türkiye'nin enerji koridoru olması bir çok ülke tarafından desteklenmektedir. Türkiye zengin enerji kaynaklarına sahip Ortadoğu ülkelerinin yanı sıra yine önemli miktarda enerji rezervlerine sahip Hazar Havzası ülkeleriyle de komşudur.

Hazar Bölgesi sahip olduğu enerji rezervleri, doğu-batı, kuzey-güney yönlerinde ulaşım ve pazar alanı olmasından dolayı önemli bir jeostratejik ve jeopolitik öneme sahiptir. SSCB'nin dağılmasından sonra bağımsızlıklarını ilan eden

Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan enerji rezervleriyle batılı ülkelerin ve işletmelerin dikkatini çekmiş ve çok sayıda büyük yatırımlara sahne olmuştur. Enerji tedariği ve ulaşımı ile ilgili yapılan çalışmalar hegemon devletlerin orta ve uzun vadeli enerji gereksinimi karşılayacak kaynakları ve kaynak ülke çeşitliliğini artırmıştır. Enerji rezervlerinin dünya pazarına ulaştırılmasında Türkiye, jeopolitik konumunun sağladığı avantajla önemli bir rol üstlenmektedir. Hazar Havzası'ndaki güç mücadelelerinin temel nedeni bu sahadaki enerji kaynaklarının üretiminden ziyade, üretilen enerji kaynaklarının tüketileceği pazarlara ulaştırılmasıdır. Enerji kaynaklarının uluslararası pazarlara ulaştırılmasındaki en önemli faktörlerden biri limana yakınlıktır. Üretim alanı limana uzak mesafede ise üretilen enerji kaynakları tüketileceği ülkeye ya nakil hatları ile taşınmakta ya da iktisadi ve siyasi açıdan uygun görülen ilk limana gönderilmektedir. Türkiye, Hazar Bölgesi'nde mevcut olan zengin enerji rezervlerin Batıya gönderilmesinde etkili ve vazgeçilemez bir geçiş ülkesidir. Ayrıca gelişen iktisadi yapısıyla enerji ihtiyacı gitgide artan bir devlet olarak potansiyel bir pazardır. Türkiye, hem bölgedeki jeopolitik konumu hem de Hazar devletleri ile olan kültürel ve tarihsel bağları ile önemli bir aktör olarak sahada bulunmaktadır. Ayrıca Hazar enerji rezervlerinin Batı'ya gönderilmesinde iktisadi bakımdan olduğu kadar farklı tedarik bakımından kolaylıklar sunmaktadır. Stratejik bir geçiş devleti olan Türkiye, aynı zamanda enerji pazarı olmaya aday bir ülkedir. Bu nedenle enerji kaynakları tedariğinde arz güvenliği, sürekliliğinin sağlanması ve kaynak çeşitliliği bakımından, geniş kapsamlı enerji nakil projelerinin geliştirilmesi Türkiye için büyük önem taşımaktadır.

KAYNAKÇA

Ağır, Osman., Balcı, Gizem, ve Belli, Aziz, (2017). **"Türkiye'nin Enerji Nakil Hatlarına Yönelik Stratejileri"**, BİLSAM VII. Uluslararası Sempozyum İdealden Gerçeğe Toplum, Siyaset Ve Ekonomi Sempozyumu, Malatya, ss.127-134.

Adıbelli, Barış, 2006. **"Büyük Avrasya Projesi (ABD, Rusya ve Çin'in Var olma Mücadelesi)"**, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Aydın, Nehir, (1999). **"Orta Asya-Hazar-Ceyhan Boru Hattı ve Milli Güce Etkileri"**, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul.

Ayhan, Veysel, (2005). "**Petrol Ve Güvenlik Orta Doğu'daki Krizlerin Ekonomi Politiği"**, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, yayımlanmamış Doktora Tezi, Bursa.

Başkut, Yahya, (1998). **"Türkiye ve Dünya 2010-2020 Küresel Bir Aktörün Doğuşu"**, Divak Yayınları, İstanbul.

Bayraktar, Gökhan. (2007). **"Hazar'daki Jeopolitik Muadelenin Türkiye'nin Enerji Güvenliğine Etkileri"**, TASAM stratejik araştırmalar dergisi, sayı:11, ss.83-93.

Değirmenci, Fatih, (2009), **"Avrupa Birliği Enerji Politikasındaki Gelişmeler ve Türkiye Açılımları"**, Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi (DEKTMK) Türkiye 11. Enerji Kongresi, İzmir.

Deniz, Y., (1987). **"Türkiye'de Biyogaz Potansiyeli ve Biyogazın Sağlayacağı Yararlar"**, Tarım Orman ve Köy İşleri Bakanlığı Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü Ankara Araştırma Enstitüsü Müdürlüğü Yayınları. No:48

Ener, Meliha, (2009). "**Türkiye - Azerbaycan Petrol-Doğalgaz Boru Hattı Projelerinin Ülke Ekonomileri ve Avrupa Birliği Açısından Önemi**", http://www.deu.edu.tr/userweb/iibf_kongre/dosyalar/ener.pdf.

Erdoğan, Nuray, (2004). **"BTC Ham Petrol Boru Hattının Siyasi Boyutu"**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.

Eslen, Nejat, (2008). **"Çok Kutuplu Düzene Doğru"**, Truva Yayınları, İstanbul.

ETKB, (2015), **"2015-2019 Stratejik Planı"**, https://sp.enerji.gov.tr/, (28.01.2019).

ETKB, (2017) Faaliyet Raporu, http://www.enerji.gov.tr/File/?path=ROOT%2f1%2fDocuments%2fFaaliyet%20Raporu%2f20 17%20Faaliyet%20Raporu%20son.pdf, (28.01.2019).

Gökçegöz, Selim, (2007). **"Orta Asya ile Hazar Bölgesinde Mevcut ve Planlanan Boru Hatlarının Türkiye'nin Enerji Koridoru olmasına Etkileri"**, Stratejik Güvenlik Dergisi, İstanbul, ss.157-193.

Gürdal, Elif, (2014). **"Orta Asya'nın Amerikan Hegemonyasına Eklemlenmesi Ve Bu Süreçte ABD'nin Enerji Politikaları"**, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi Bolu.

Harunoğulları, Muazzez, (2016). **"Jeopolitik Rekabet Alanı: Hazar Havzası ve Türkiye"**, TÜCAUM Uluslararası Coğrafya Sempozyumu 13-14 Ekim 2016, Ankara, ss. 401-413.

Harunoğulları, Muazzez, (2013). **"Yumurtalık-Ceyhan Enerji Yatırımları ve Çevresel Etkileri"**, Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

Kona, G. G. (2004). **"Ortadoğu Orta Asya ve Kesişen Yollar"**, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2004.

İzgi, Mehmet Burak, (2010), **"Hazar Havzası Enerji Kaynaklarının Ulaştırılmasında Türkiye'nin Rolü",** Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Kaya, Faruk, (2017). **"Coğrafi Potansiyelleri Temelinde Türkiye Jeopolitiği Ve Dünya Siyasetindeki Yeri"**, Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3 (2), ss.1-14.

Mackınder, Halford John., (2013). **"Tarihin Coğrafi Kalbi"**, (Çev.: K. Yılmaz), Doğu Kütüphanesi, İstanbul.

Ogan, Sinan, (2009). "**Mavi Akım Projesi:Bir Enerji Stratejisi ve Stratejisizliği Örneği"**, http://www.turksam.org/tr/a627.html.

Oral, Muhammed, (2017). **"Enerji Coğrafyası Perspektifinde Türkiye'nin Enerji Politikaları"**, Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Karabük.

Pala, Cenk, (2003). "**21. Yüzyıl Dünya Enerji Dengesinde Petrol ve Doğal Gazın Yeri ve Önemi: Hazar Boru Hatlarının Kesişme Noktasında Türkiye"**, Avrasya Dosyası Enerji Özel Sayısı, 9(1),ss.10-16.

Roberts, John. (2004). **"TheTurkishGate: Energy Transit and Security İssues"**, CEPS Turkey in Europe Monitor, sayı:11.

Sandıklı, Atilla, (2011). **"Jeopolitik ve Türkiye Riskler ve Fırsatlar"**, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi, Bilgesam Yayınları, İstanbul.

Şemşek, İlknur, (2014). **"Türkiye'nin Jeopolitik Önemi; Köprü Mü, Kanat Mı, MerkezMi?"**http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/turkiye_kopru_mu_kanat_mi_merkez_mi_b4156f55-1433-4a8b-b420-0ec349a42fef.pdf

Tepealtı, Fahrettin, (2009). **"Boru Hatları Ulaşımı ve Potansiyelinin Türkiye'nin Siyasi Coğrafyasındaki Etkileri ve Önemi"**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Trans AdriaticPipeline (TAP) (2016), **''SouthernGasCorridor''**, http://www.tap-ag.com/the-pipeline/the-big-picture/southern-gas-corridor, (28.01.2019).

Trans Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) (2015) **''TANAP Nedir?''**, http:// www.tanap.com/tanap-projesi/tanap-nedir/, (28.01.2019).

Turan, Aslıhan P., (2010). **"Hazar Havzası'nda Enerji Diplomasisi"**, http://dergipark.ulakbim.gov.tr/bs/article/viewFile/5000153470/5000138872 (10.01.2019).

Vural, Zeliha, (2006). **"Hazar Havzası Enerji Kaynaklarının Uluslararası Politikadaki Yeri ve Türkiye'ye Etkisi"**, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi Ankara.

Yanar, Savaş, (2002). **"Türk-Rus İlişkilerinde Gizli Güç; Kafkasya"**. IQ Kültür-Sanat Yayınları, İstanbul.

ULUSLARARASI TİCARETTE BANKACILIĞIN ROLÜ

Yüksek Lisans Öğrencisi Miray SOLAK
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,
İktisat Ana Bilim Dalı
miraysolak@hotmail.com

Yüksek Lisans Öğrencisi Mehmet KOYUNCULAR
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,
İktisat Ana Bilim Dalı
mehmet.koyuncular.sbf@gmail.com

ÖZ

Bu çalışma Türkiye'nin dış ticaretinde bankaların etkisini göstermek için yazılmıştır. Türk bankacılık sektörünün dış ticaret işlemlerindeki rolü incelenmiştir. Bankacılık sektörünün dış ticaret işlemlerindeki etkileriyle beraber dış ticareti desteklemek amaçlı verdiği krediler de çalışmaya dahil edilmiştir. Bankaların dış ticareti desteklemek amaçlı verdiği nakdi ve gayri nakdi kredilerin Türkiye'de yapılan dış ticaret üzerindeki etkisinin olumlu ya da olumsuzluğu kaleme alınmıştır. Ayrıca bu çalışmada bankacılık işlemlerinin Türkiye'nin yaptığı dış ticareti kolaylaştırıp kolaylaştırmadığı üzerine çalışılmıştır. Bununla beraber dış ticaret işlemleri üzerindeki etkisiyle birlikte, Türk bankacılık sektörünün güvenilirliği ve dış ticaretteki işlevselliği de çalışmaya dahil edilmiştir. Sonuç olarak bankacılığın dış ticaret üzerindeki etkileri incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası, Ticaret, Bankacılık

ABSTRACT

This study was written to show the impact of banks in Turkey's foreign trade. It is examined the role of Turkish Banking sector in foreign trade transactions. The effects of the banking sector on foreign trade transactions and the loans that is given to support foreign trade were also included in the study. The positive or negative effects on foreign trade which is made in Turkey of cash and non cash loans given by banks to support foreign trade have been described. Also in this study, the banking transactions whether foreign trade that is made of Turkey simplty were investigated. The reliabilityof the Turkish banking system and its functionability in foreign trade were included in the study. As a result, the effects of banking on foreign trade have been studied.

Keywords: İnternational, Trade, Banking

GİRİŞ

Dış ticaret, içinde bulunduğumuz yüzyılda dünya ekonomisi için daha önemli hale gelmiş durumda. Küresel ticarette ihracat ve ithalat, dünya üretiminin nerdeyse dörtte birini oluşturmaktadır. Dış ticaretin dünya ekonomisi içindeki payı her sene

daha da yükselmektedir. Bu gelişmelerin yaşanmasında uluslararası ticaretin serbest hale gelmesinin, tarife ve kotaların sınırlandırılmasının ve kontrollerin azaltılmasının büyük rolü vardır. Büyüyüp gelişen dış ticaret, bankaların da sisteme dâhil olmasını gerektirmiştir. Bankalar da sistemdeki eksiklikleri büyük ölçüde tamamlamaktadır.

İçinde bulunduğumuz yüzyılda küresel ekonomik sistem yeni özellikler elde etmekte, dış ticaret ve finansmanı farklı boyutlara taşınmaktadır. Ülkelerin hızla artan dış ticaret ilişkileri beraberinde yeni dış ticaret finansman teknikleri ve finansman kurumları yaygınlaşmıştır.

Dış ticaretteki risk unsurları ve taraflar arasındaki güven problemi karşısında dış ticareti güvenli hale getirecek, taraflara belli şartlar dahilinde çeşitli garantiler verebilecek ve dış ticareti finanse edebilecek aracılara ihtiyaç vardır. Bunların başında ise bankalar gelmektedir.

Küreselleşme sonucu rekabetin hızlanmasıyla, finansman ihtiyacı artmıştır. Firmalar yurtdışına açılmak, yurtdışı piyasalarda yer edinmek, pazar paylarını arttırmak amacıyla eskisine nazaran daha fazla finansmana ihtiyaç duymaktadır. Firmalar kendi finansmanlarını sağlayamadıkları zaman bankalara ihtiyaç duymaktadırlar.

Türkiye özellikle 80'li yıllardan itibaren dünyadaki ekonomik gelişmelere paralel olarak rekabete açık piyasa ekonomisinin gelişmesi yönünde önemli adımlar atmıştır. Devletin ekonomiye müdahalesi azalmış, düzenleyici rolü ön plana çıkmıştır. Dış ticaret büyük ölçüde serbestleş bırakılmış ve daha sonra sermaye hareketleri serbest kılınmıştır. Sermaye hareketlerinin hızlanması ile serbest fon alışverişi bankalara olan ihtiyacı arttırmıştır.

Dış ticaret hacminin arttırılması ve uzun dönemde de ihracat sanayisinin geliştirilmesi amacıyla çeşitli teşvikler uygulanmaktadır, üretkenliğin, verimliliğin artması ve dış ticaretin geliştirilmesi dış ticaretin finansmanını gündeme getirmektedir.

Günümüzde dış ticaret ile uğraşan firmaların gerçekleştirecekleri dış ticaret işlemlerinin finansman ihtiyacı, nakdi ve gayri nakdi krediler tarafından sağlanmaktadır.

Dış ticaretin finansmanı için kullandırılan krediler, ithalatçıların talep ettikleri mallara ve ihtiyaçlarına göre ihracatçıların ise ihraç malların üretiminde kullandıkları girdileri ucuz ve kolay temin edebilmelerine göre belirlenir. Bu krediler, dış ticarette taraflar arasında işlem bazında kolaylıklar sağladığı için dış ticaretin hacminin genişletilmiş olması açısından önemlidir.

Bankaların temel görevi uzun vadede iç piyasayı ve dış ticareti finanse etmektir. Günümüzde ise dış dünya ile ticari ilişkilerin artmasıyla, dış ticaretle iç içe geçen bankalar, bu yöndeki talep ve ihtiyaçlara karşılık verebilecek düzenlemeler yapmışlardır. Ayrıca ihracatın desteklenmesi ve arttırılması bir devlet politikası olarak benimseniyorsa, bankaların bu destekte aracılık rolünü üstlenmeleri doğal sonuçtur.

Ülkemizde de dünya ekonomisindeki eğilime paralel olarak 1980 yılında uygulanmaya konulan 24 Ocak Kararları ile beraber ihracata dayalı sanayileşme modeli benimsenmiş, bu doğrultuda 1987 yılında Türk Eximbank kurulmuştur.

Bankacılık sektörünün son zamanlarda reel kesimi ve ihracatı finanse etmede yetersiz kalması bazı sektörlerin problemlerini ağırlaştırmıştır. Türk Eximbank'ın ihracatı desteklemesi, reel sektördeki sıkıntıların aşılmasında kritik öneme sahiptir.

Bankacılık sektörü ihracatı destekleme ve geliştirme, bu amaçla, ülke ihracatçılarına nakdi ve gayri nakdi destek sağlamaktadır. Türk Eximbank'ın misyonu

doğrultusunda uyguladığı programlardan beklenen sonuç dış ticaretin finansmanına katkıda bulunmaktır. Bankacılık sektörünün günümüzde devletin dış ticaret hacminin arttırma amaçlı politikaları çerçevesinde reel sektöre dış ticaret finansmanında katkılarını incelemeye çalışılmıştır.

DIŞ TİCARET

Türkiye'nin küresel ekonomi ile bağları 2001 iktisadi krizi sonrasında hızla genişlemiştir. İstikrar ve reform programının başarılı bir şekilde uygulanması ve dünya ekonomisindeki iyiye gidiş bu tablonun ortaya çıkmasına katkıda bulunmuştur. Türkiye'nin ithalat hacminin yıllık ortalama büyüme oranı 1991-2000 döneminde yüzde 11'den 2002-2008 döneminde yüzde 31'e çıkmıştır. 2001 sonrasında ithalat hacmi ile birlikte ihracat hacmi de hızlı büyüme yaşamıştır. İhracat hacminin yıllık ortalama büyüme oranı 1991-2000 döneminde yüzde 8'den 2002-2007 döneminde yüzde 30'a yükselmiştir.

Türkiye'nin küresel ekonomik entegrasyonunun bir diğer önemli göstergesi doğrudan yabancı yatırım akımlarındaki artma olmuştur. Doğrudan yabancı yatırımların toplam miktarı 1991-2000 dönemindeki 5,5 milyar ABD Doları iken 2002-2008 döneminde 67,5 milyar ABD Doları seviyesine çıkmıştır. Küresel likidite şartlarının hayli olumlu olduğu bir ortamda Türk özel sektörü geniş ölçüde yurt dışından borç almaya başlamıştır. Türkiye özel sektör borç stoku 2008 yılının üçüncü çeyreğinde 42 milyar ABD Doları seviyesinden 196 milyar ABD Doları seviyesine yükselmiştir. Bu bölümün geri kalanında sırasıyla Türkiye'nin ihracat ve ithalat performansı analiz edilecektir.

İhracatın toplam GSYİH içerisindeki payı 2002 yılında yüzde 15,6'dan 2007 yılında yüzde 16,3'e yükselmiştir. 2008 yılında toplam ihracatın yüzde 95'ini imalat sanayi ürünleri oluşturmuştur[5]. Türkiye'nin ihracat hacminin 1 milyar ABD Dolarını geçtiği ülke sayısı 2000 yılında 5 iken bu sayı 2008 yılında 30'a yükselmiştir. Ayrıca Türkiye'nin en önemli ticaret partnerlerinin ekonomisinde ortaya çıkması muhtemel olumsuz gelişmelere karşı direnci artmıştır. Yaşanan çeşitlenme süreci sayesinde, Türkiye'nin en önemli 10 ticaret partnerine yaptığı ihracatın toplam ihracat içerisindeki payı 2000 yılında yüzde 62 iken bu oran 2005 yılında yüzde 49'a düşmüştür.

İthalatın toplam GSYİH içerisindeki payı 2002 yılında yüzde 22'den 2007 yılında yüzde 26'ya yükselmiştir. Türkiye'de üretim yapısı ithal mallara oldukça bağımlı olduğu için GSYİH büyümesi ile ithalat büyümesi arasında yüksek bir korelasyon vardır. Türkiye'nin ithalatının büyük bir kısmını ara mallar oluşturmaktadır. Ara mallar (işlenmiş yakıt ve petrol hariç), sermaye ve tüketim mallarının toplam ithalat içerisindeki payı 2008 yılı için sırasıyla yüzde 68, 14 ve 11'dir.

DIŞ TİCARET FİNANSMANININ TANIMI VE KAPSAMI

Finansman; işletmelerin ihtiyaç duyduğu fonların en uygun koşullarda sağlanması ve bu fonların en etkin şekilde kullanılmasıdır. İşletmeler bu fonları öz kaynaklarından, yabancı kaynaklardan ve oto finansman aracılığıyla sağlarlar.

Dış ticaret finansmanı denilince, o ülkedeki ihracatçı ve ithalatçıya sağlanan

her türlü finansman kastedilmektedir. Dış ticaret finansmanı süreci işletmelerin pazarlama ve satış politikalarından, kur riski ve genel borçlanma politikalarına kadar bütün değişkenleri kapsayan oldukça komplike bir süreçtir. Dış ticaret finansmanının riskli olması ve belirsizlik olmasının nedeni, dış ticaretin farklı para birimleri, farklı yasalar ve ülkeler arasında gerçekleşmekte olmasıdır.

OECD tanımına göre; geniş anlamıyla, dış ticaretin finansmanı, kredi, sigorta ve garanti yöntemleri ile ihracatçıya ve/veya ithalatçıya ödeme kolaylığı sağlanabilmesi ve böylelikle ihracatçının vadeli satışlarının desteklenmesidir.

Dış ticarette ihracatçıların finansman ihtiyacı çoğunlukla uzun dönemde ortaya çıkarken, ithalatçıların finansman problemleri de kısa süreli özellik göstermektedir. Yurt dışından mal ithal edecek ithalatçı, bu mal bedelini genellikle çok kısa sürelerde, malın ihracatçı ülkeden ithalatçı ülkeye nakledilmesi için gerekli olan süre sonunda ödemek zorundadır. Ancak ithalat kredili olarak yapılmışsa, ödeme süresi poliçe vadesinin sonuna kadar uzatılabilmektedir. Buna karşın ihracatçılar için aynı durum söz konusu değildir. Yurtdışına bir malın ihracatını gerçekleştirmek isteyen ihracatçı, her şeyden önce, malı bularak hazırlamak zorundadır. Bunun için ya üretim yapacak, ya da ihraç edeceği malı toplayacaktır. şüphesiz ki herhangi bir malı ihraç etmek isteyen bir ihracatçı, ihraç edeceği malı üretmesi, ihracata hazır hale getirmesi, gerekli işlemleri yaparak sevk etmesi ve mal bedelini tahsil etmesi kısa sürelerde mümkün olmamaktadır. Aynı şekilde malın özelliğine göre, imal edilmesi söz konusu olmasa bile, malın satın alınıp hazır hale getirilmesi uzun süre gerektirmektedir.

Dış ticaretin finansmanında ithalatçının sipariş ettiği mallar eline geçmeden önce ödeme yapmak istemez. Ödeme süresini en uzun tutan alternatifleri tercih eder. İhracatçı ise mal bedelinin en kısa zamanda ödenmesini talep eder. Bu şekilde vadeli yapılan sözleşmelerde ihracatçı, öz kaynaklarının yeterli olmadığı durumda dış finansmana gereksinim duymaktadır.

BANKALARIN DIŞ TİCARET FİNANSMANI İŞLEMLERİNDE KULLANDIKLARI BAŞLICA BELGELER

Teknoloji alanında olumlu gelişmeler ve özellikle internet ağının yaygınlaşması sonucu bugün uluslararası ticarette mekân ve zaman kavramları ortadan kalkmış gibidir. Bu sebeple uluslararası mal ve hizmet ticaretinde çoğu kez alıcı ve satıcı birbirlerini görmemekte ve belgeler üzerinden işlem yapmaktadırlar. Alıcı ihtiyaç duyduğu mal ve hizmeti internet ve çeşitli iletişim araçlardaki kataloglardan seçerek satın alabilmektedir. Çoğunlukla yüz yüze gelmeyen, aralarında uzun mesafeler bulunan alıcı ile satıcı ülkelerin kendi içerisinde belirlediği ticari kurallar ve uluslararası ticari kurallar çerçevesinde ticaretlerini gerçekleştirmektedirler.

Son yıllarda teknolojinin gelişmesiyle birlikte internet üzerinden e-imza, e-beyanname gibi elektronik araçlar kullanılarak belgeler sanal bir hale bürünmekte ve firmalara zaman ve maliyet avantajı sağlanmaktadır.

Banka kabulü, garantisi olan işlemlerde dış ticaret finansmanı sağlayacak

bankaya belgelerin sunulması ve bankaların da bu belgeleri kabul ve iştira etmesi gerekmektedir. Çünkü banka sağlayacağı finansman karşılığı ihtiyaç duyacağı güvenceye alıcı veya satıcıya ait belgelerin sahibi olarak elde ettiği haklara kavuşabilmekte, bu yönüyle finansman kurumları için dış ticaret ile ilgili belgeler bir teminat, sigorta görevi görmektedir.

Genel olarak baktığımızda bankalar ihraç veya ithal edilen mal ve hizmete ilişkin olarak hazırlanan tüm belgelerle ilgilenmezler. Akreditif kapsamında olmadığı ve özel şartlara göre talep edilmediği sürece yüklenen malla da ilgilenmezler. Bu nedenle bankalar dış ticaretin finansmanında, ithalat ve ihracat işlemlerinde kendilerini ilgilendiren, bankalarca düzenlenen belgeler önem arz etmektedir. Kısaca belli başlı kullanılan belgeler ise şu şekildedir:

- Poliçe, bono
- Konşimento,
- Döviz alım ve satım belgesi
- Kontra garanti ve ithalatçı lehine aval belgesi
- İhracatçı lehine düzenlenen garanti mektupları ve sigorta belgeleridir.

TÜRKİYE'NİN İHRACAT FİNANSMANINDA FİNANSMAN KURUMLARININ ROLÜ

Ülkemizin ihracat finansmanı organizasyonunda yer alan ve bu konuda gerekli kolaylıkları ve finansmanı sağlayan finansman kaynakları aşağıdaki kurumlardan oluşmaktadır: Yerli ticari bankalar, T.C. Merkez Bankası, Türk Eximbank, Yabancı Bankalar ve Özel Finans Kurumları

YERLİ TİCARİ BANKALAR

1980 sonrası uygulanan ihracata yönelik sanayileşme politikasıyla ülkemiz ekonomisi dünya ekonomisine entegre olmaya başlamıştır. Ülke ekonomisi dış dünyaya açılırken yerli ticari bankalar da giderek uluslararası para ve sermaye piyasalarıyla yoğunlaşan ilişkiler içerisine girmiştir. Daha önce sözü edilen yeni ihracat finansman tekniklerinin sınırlı da olsa yerli ticari bankalarca uygulamaya konulması ancak bu dönemde mümkün olabilmiştir. Yerli ticari bankaların ihracat finansmanında esas faaliyet alanları; Türk Lirası üzerinden açılan kısa vadeli ihracat kredileri ve prefinansman kredileridir. Özellikle prefinansman kredileri; Türkiye'nin artan kredi itibarı sonucu dış fon sağlama imkânlarının genişlemesi nedeniyle ihracatın ve diğer döviz kazandırıcı işlemlerin finansmanında önemli bir finansman aracı haline gelmiştir. Yerli Ticari Bankalar ayrıca T.C. Merkez Bankası kaynaklı ihracat kredilerine aracılık yapmaktadırlar.

T.C. MERKEZ BANKASI

Günümüzde Merkez Bankaları'nın temel amacı; para, döviz arz ve talebi dengesini sağlamaktır. Ana amaçlarından birisi ekonomideki para ve kredi arzını kontrol etmektir. Dış ticaretin finansmanı açısından baktığımızda ihracatçı ve

ithalatçıya kredi vererek kaynak sağlamaktan ziyade ticari bankalar ve ihtisaslaşmış finans kuruluşlarına sağlanacak kaynakların akışını yönlendirme ve kredi sistemini denetlemektir. T.C. Merkez Bankası kredi arzını kontrol ederken ve yönlendirirken; reeskont ve faiz politikaları belirler, munzam karşılıklar tutar, disponibilite oranı belirler, faiz farkı iadesi alır, ticari bankalara ve Türk Eximbank'a destek ve garanti sağlar, yeniden finansman olanağı sağlar. Kambiyo denetimi mekanizması ile ithalat ve ihracat hesaplarının kapatılması, ülkeye döviz girişi ve döviz çıkışı kontrolü T.C. Merkez Bankası tarafından yapılmaktadır.

Ayrıca şunu da belirtmek gerekir ki; Merkez Bankaları bir ülke içerisindeki en üst kademedeki banka olduğundan dolayı dış ticarette garanti ve teminat konusunda bankaların ve Türk Eximbank"ın vermiş oldukları kabul, aval kredileri, teminat ve garantiler ile ilgili diğer ülke Merkez Bankalarıyla direkt muhatap olan ve finansman risklerini üstüne alan taraftır.

Türk Eximbank

Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde ticari bankalar genellikle iç ticareti finanse ederlerken, daha karmaşık ve riskli olan dış ticaretin finansmanında ihtisaslaşmış kamu bankalarına ihtiyaç hissedilmektedir. Bu ihtiyacı gidermek amacıyla Eximbanklar kurulmuş ve Türk Eximbank da diğer gelişmiş ülkelerdekine benzer biçimde kamu sermayesiyle dış ticareti finanse etmek için kurulmuş bir bankamızdır. Türk Eximbank genelde diğer ülkelerde faaliyet gösteren dış ticarette ihtisaslaşmış kamu bankaları gibi kredi sigortaları sağlama, teminat ve garanti programları sunma, prefinansman olanakları sağlama, kısa ve uzun vadeli kredi imkânları sağlama vb. görevlerini sürdürmektedir. Ayrıca ticari bankalara öncülük yaparak ve onlarla işbirliği içerisinde olarak dış ticaretin geliştirilmesi için finansman olanaklarını oluşturma ve arttırma rolünü görmektedirler.

Yabancı Bankalar ve Özel Finans Kurumları

1980 sonrası dönemin finans sistemimiz açısından en önemli iki olgusu kuşkusuz dışa açılma politikası paralelinde yabancı bankaların ülkemize yoğun bir şekilde yönelmeleri ve Orta Doğu ülkeleri ile artan ticari ilişkilerin de etkisiyle islam bankacılığı esasları çerçevesinde faaliyet gösterecek özel finans kurumlarının faaliyetlerine izin verilmesi olmuştur. Yabancı bankalar büyük ölçüde dış ticaretin finansmanına yönelik faaliyette bulunmaktadırlar. Ülkemizde faaliyet gösteren özel finans kurumları ise fon kullandırma işlemlerine tamamen proje bazında yaklaşmaktadırlar. Finansman faaliyetlerinde kısa vadeli ihracat ve ithalat işlemleri önemli bir yer tutmaktadır.

SONUÇ

Ulusal, kültürel, politik ve ekonomik olguların uluslararası ilerlemelerle harmanlanması ve ülkelerin birbirleri ile kaynaşması sonucu küreselleşme yaşanmaktadır. Bu sekronize olma hali finansal işlemlere de yansıyarak teknolojik gelişmelerle birlikte banka sektörünü şekillendirmektedir.

Uluslararası bankacılığın çalışmaları ile dünya ekonomik faaliyetlerin giderek

artması kaçınılmaz bir durumdur. Ayrıca uluslararası bankalar dünyayı ekonomik anlamda yöneten bir unsur olarak da karşımıza çıkmaktadır.

Uluslararası bankacılık ve uluslararası ticaret birbirlerinin varlıklarından beslenmektedirler. Teknolojik gelişmeler ile dünya ticareti tek bir Pazar haline gelmişken, yaşam standartları hızla değişirken, uluslararası ticaret ve elektronik ticaret yapılırken bankalar çalışma şekillerinin kalıplarını kırarak bu değişime ayak uydurmanın ötesinde önderlik etme durumundakalmaktadırlar.

Finansal küreselleşmeden finansal kurumlar da paylarını almaktadırlar. Küreselleşmeyle bağlantılı olarak finansal araçlar artmakta ve fon hareketleri hızlanmaktadır. Tüm bu etkilerle birlikte uluslararası bankalar yüksek teknolojiler kullanmakta, nitelikli personele sahip olmakta ve uzmanlaşmaktadır.

Dünya ticaretinin devamında ve işlenmesinde gerekli olan uluslararası bankalar tüm dünyada müşterilerini artırmaya devam ederken gün geçtikçe görev alanlarını da geliştirerek dünya finansının önemli enstrümanı olarak belirlenmiş standartlar çerçevesinde çalışmaktadırlar.

Türkiye'nin 2017 yılı eylülde geçen yılın aynı ayına göre ihracat % 8.67 artarak 11 milyar 849 milyon dolara yükseldi. İthalat ise % 30,67 artışla 19 milyar 993 milyon dolara ulaştı. Dış ticaret hacmi bu dönemde %21,51 artış gösterdi ve 31 milyar 841 milyon dolar olarak kayıtlara geçti. Dış ticaret açığımız %85.23 artarak 8 milyar 144 milyon dolar oldu.

İhracatın ithalatı karşılama oranı Eylülde %59.3 olarak gerçekleşti. Bu oran, geçen yılın aynı ayında %71,3 düzeyindeydi. Eylülde en çok ihracat yapılan fasıl, 1 milyar 778 milyon dolarla 'motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları' oldu. Eylül'de en çok ithalat yapılan fasıl ise 3 milyar 203 milyon dolarla 'mineralyakıtlar,mineralyağlarvebunlarındamıtılmasındaneldeedilenürünler oldu. Eylül'de tahsil edilen vergiler 10 milyar 14 milyon lira oldu. Ocak-ağustos döneminde vergi gelirleri toplamı 343 milyar 511 milyon lira olarak kayıtlara geçti. Aynı dönemde gümrük idarelerince tahsil edilen vergilerin toplam vergi gelirleri içindeki payı%20,75 olarak belirlendi. Şirket verileri ve kredi kullanan esnaf sayısı Eylül'de 4.389 limitet şirket, 2 bin 658 ticari işletme, 1.711 şube, 865 anonim şirket, 53 kooperatif kuruldu. Türkiye genelinde eylül itibarıyla toplam 1 milyon 694 bin 718 esnaf ve sanatkar bulunuyor. Ağustos ayı itibarıyla %50 faiz indirimli ve faizsiz kredi kullanan toplam esnaf ve sanatkar sayısı 448 bin 957, kredi bakiyesi ise 21 milyar 844 milyon 246 bin lira olarakgerçekleşti.

Bir ülkenin ekonomik büyüme potansiyelini belirleyen üç temel unsur bulunmaktadır. Bu unsurlar sırası ile fiyat istikrarı, finansal istikrar ve verimliliktir. Bu üç unsurdan herhangi birinde ortaya çıkabilecek herhangi bir zafiyet, ekonomik büyüme üzerinde önemli ölçüde tahribata yol açabilmektedir. Finansal istikrarın kalıcı bir şekilde sağlanabilmesi ise düzenleyici alt yapının kusursuzluğu kadar, uluslararası finans piyasalarına entegre olmayı ve bu da öncelikle uluslararası yasal ve idari düzenlemelere katılımı ve uyumu gerekli kılmaktadır.

Finansal istikrarın en önemli belirleyici unsurlarından birisi de dış ödemeler dengesidir. Dış ödemeler dengesi sürekli açık veren ülkelerde istikrarlı bir döviz piyasasından söz etmek mümkün değildir. Döviz piyasasındaki istikrarsızlık ise döviz kurları ve dolayısı ile fiyatlar genel seviyesi ile faiz oranları üzerinde yükseltici baskı kurmakta, bu durum da finansal istikrarı olumsuz etkilemektedir.

Dış ödemeler dengesinin asli gelir unsurunu ihracat; gider unsurunu ise ithalat kalemi oluşturmaktadır. Dengeli bir dış ticaret politikası, ihracatı özendirici ve ithalatı

azaltıcı tedbirlerin yanı sıra dış ticarette standardizasyonu ve uluslararası piyasa kuralları ile tam uyumlu düzenleme ve uygulamaları gerektirmektedir.

KAYNAKÇA

AKGÜÇ, Öztin. **Dış Ticaret Finansmanı,** 1.baskı, İstanbul: Arayış Yayıncılık, 2009.

APAK, Sudi. **Uluslararası Bankacılık ve Finans Sistemleri,** Ankara: Emlak Bankası Yayınları, 1996.

CEYLAN, Ali İhracat ve İthalatın Finansmanı, **Dış Ticaret Eğitimi**, Emine Koban (drl), İstanbul: Alfa Yayınları, 2002 Mart.

ÇINAR, Hakan. **Pratik İthalat İhracat İşlemleri ve Dış Ticarette Finansman Teknikleri,** İstanbul: ARC Eğitim Yayınları, 2002.

ERDEMOL, Hakan. **Bankalarda Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulama,** İstanbul: Akbank Yayınları, 1993.

ERDEMOL, Haluk. **Faktoring ve Forfaiting Uygulamaları,** İstanbul: Akbank Yayınları, 1992.

ERDOĞAN, İhsan. **Akreditif Sözleşmeleri,** Ankara: Nobel Yayın Dağıtım, 2000.

GERNİ, Cevat. **Dış Ticaretin Finansmanı,** Ankara: TOBB (Türkiye Odalar Borsalar Birliği), 1990.

İstanbul Sanayi Odası. **İhracata Yönelik Devlet Yardımları ve Eximbank Kredileri**, İstanbul: İstanbul Sanayi Odası Yayınları, No: 2001/10, 2001.

KAYMAKÇI, Avcı ve Recep EN. **Uluslararası Ticarete Giriş, Teori, Politika ve Uygulama,** Ankara: Nobel Yayınları, 2007.

KEMER, Osman Barbaros. "Türk Eximbank", **Dış Ticaret Eğitimi,** Emine Koban (drl), İstanbul: Alfa Yayınları, Mart, 2002.

KEMER, Osman Barbaros. **Dış Ticaret Teknikleri Teori-Uygulama,** İstanbul: Alfa Yayınevi, 2005.

ÖNCÜ, Beratiye. **İhracat Kredi Sigortası ve Türkiye Değerlendirmesi,** Ankara: GEME, 1997.

PEKCAN, Erdoğdu. **Dış Ticarette Uluslararası Kurallar ve Banka Uygulamaları,** İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 1991.

SEYİDOĞLU, Halil. **Uluslararası Finans,** 3. Baskı, İstanbul: Güzem Yayınları, 2001.

ŞAHİN, Arif. **İhracata Yönelik Finansman Araçları,** Ankara: İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, 2008.

ŞAHİN, Arif. **İhracatta Ödeme Şekilleri,** Ankara: İhracatı Geliştirme Merkezi, 2002.

ŞAHİN, Arif. **Türk Eximbank Kredileri ve Sigorta/Garanti Programları,** Ankara: İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, Şubat, 2010.

ŞIKLAR, İlyas. **İthalat ve İhracat Uygulamaları,** Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2000.

TOMANBAY, Mehmet. **Dış Ticaret Rejimi ve İhracatın Finansmanı,** Ankara: Hatipoğlu Yayınevi 2001.

TUMAY, Turhan. **Dış Ticaret Banka Tekniği,** 2. Baskı, İstanbul: Kambiyo Yayınları, 1987.

Türk Eximbank. **Dış Ticaretin Finansmanında 10.yıl,** Ankara, 1997.

ÜNAY, Vecdi. **Bankalarca Dış Ticaretin Finanse Edilmesi Usûlleri,** İstanbul, Es Yayınları, 1989.

YAVUZ, Mustafa. **İhracatta Alternatif Finansman Teknikleri,** Ankara: GEME, 2008.

الآثار الاجتماعية و الاقتصادية للحرب في سوريا

جمع وترتيب: محمد زكريا الحمد

Öğr.Gör. Muhammed Zekeriye Elhammed

Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İlahiyat Fakültesi,
hamad.zakaria@yahoo.com

الحرب : هى صراع يتضمن استخداما منظما للأسلحة والقوة البدنية من قبل الدول أو المجموعات الكبرى وتحتل الفرق المتحاربة الأراضي، والحرب سلسلة من الحملات العسكرية التي تشن بين جانبين متضادين تتضمن نزاعا حول السيادة والأراضي والمصادر الطبيعية أو الدين أو الايدلوجيات.

التهجير : عرّفه الباحث خليل وهدان على النحو التالي: التهجير ويسمى أيضا الاجتثاث ويشير إلى الانتقال القسري لشخص او أشخاص بعيدا عن المنزل أو المنطقة، وفى أغلب الأحيان تتضمن العنف كما تتضمن أحيانا التطهير العرقي وهى نوعان داخلي وخارجي

1-التهجير الخارجي : وهو أن يهجّر الناس خارج أوطانهم بقوة السلاح ويتم مصادرة ممتلكاتهم وتدمير بيوتهم وهذا أبشع أنواع التهجير.

2- التهجير الداخلي : ((النزوح)) وهو الانتقال أو ترك المكان المعتاد إلى مكان آخر أو منطقة أخرى داخل حدود بلدهم خوفا من النزاعات والحروب أو بسبب انتهاك حقوقهم الأساسية أو حماية لأنفسهم من الكوارث الطبيعية.

وحسب اللجنة الدولية للصليب الأحمر فان اللاجئين هم أشخاص يعيشون خارج بلدانهم الأصلية بسبب خوف له ما يبرره من التعرض للاضطهاد . والنازحون هم الأشخاص الذين فروا من ديارهم لكن لم يجتازوا حدودا دولية.

للحروب وما حدث في بلدان الربيع العربي ومنها سوريّا، آثار نفسية واجتماعية خطيرة جدا تحتاج فترات علاج طويلة وإعادة تأهيل نفسي كبير، ودعم دولي وحكومي محلي لأن هذه الآثار لا تقل أهمية عن الآثار المادية وإعادة البناء وانما تزيد عليها.

الآثار الاجتماعية للحروب:

اضطرار العائلات إلى النزوح خارج منازلهم لأماكن أخرى وربما للهجرة خارج بلدانهم , فالذين خرجوا خارج حدود الوطن أصبحوا يعيشون على هامش الحياة في مجتمعات لا ينتمون إليها أو في مجتمعات لا تتقبلهم وقد تعتبرهم عبئا اجتماعيا واقتصاديا عليها , وأما من اضطروا إلى النزوح للمناطق الأكثر أمانا في نفس مدنهم فالعائلات الفقيرة منهم وجدوا أنفسهم مرغمين على العيش المشترك والسكن مع الأقارب، وغالبا ما تصاحب هذه الاقامة الطارئة في الظروف الاستثنائية مشاكل اجتماعية متعددة بسبب ضغط الظروف المادية وصعوبة التكيف المشترك في مواجهة ما صاحب كل ذلك من كوارث ومصائب.

هجرة الأدمغة والعقول والكفاءات بالإضافة لهجرة العمالة الفنية المتخصصة.

أخطر أنواع الآثار الاجتماعية للحروب هو ما تتعرض له المرأة والطفل والفئات الناشئة.

بعض الحروب قد تقلب المجتمعات رأسا على عقب

تصاعد وتنامي ظاهرة الجرائم العنيفة نتيجة عدم قدرة الدولة على احتكار السلاح وانتشاره بين الفئات المختلفة ومنها التمثيل بالجثث وقطع الرؤوس.

انتشار ظاهرة العنف المجتمعي : الاحتكام إلى العنف لحسم الخلافات المجتمعية ويستدل على ذلك بانتشار المعارك بين العائلات بالأسلحة النارية

الإحباط النفسي : ويحدث في الآمال والتوقعات خاصة فيما يتعلق باحتمال تحسين الأوضاع المعيشية عقب استقرار الأوضاع السياسية والأمنية وهو ما لم يتحقق نتيجة استنزاف الموارد وتداعى أركان المؤسسات السياسية والأمنية فضلا عن انتشار السلاح وتصاعد سيطرة الميلشيات المسلحة.

اضطراب ما بعد الصدمة : والذي ينتج عن التعايش مع أعمال العنف والصراعات المسلحة والتعرض لمشاهدة القتل الوحشي والتعذيب.

الفزع المرضي: ينتج من أصوات القصف وهجمات الطيران ضد مواقع التنظيمات الإرهابية خاصة اذا تسبب ذلك في قتل مدنيين أبرياء فيصبحوا يعانون من الرعب المرضي من الأصوات المرتفعة فضلا عن حالات قلق الانفصال بين أفراد الأسرة الواحدة.

من الآثار الاجتماعية على الأسرة:

أصبح نصف عقود معاملات الزواج وتثبيتها يوميا تتم بموجب وكالات من خارج سورية، بسبب الهجرة التي اجتاحت المجتمع السوري خلال العامين الماضيين، كما نجد أن هناك نحو ألف معاملة إذن سفر يوميا تصدر للقاصرين والذين أولياؤهم يقطنون خارج سورية ما يدل على ازدياد هجرة هذه الفئة العمرية وهذا بالطبع يشكل خطرا واضحا على تركيبة المجتمع السوري الذي يعتبر مجتمعا فتيا أغلبه من فئة الشباب المنتج، وبهجرة هذه الفئات وغيرها فإن المجتمع سيتعرض لفقدان الطبقة المنتجة والتي تعتبر من أهم الطبقات في المجتمع

أيضا في حال نظرنا إلى حالات الزواج حاليا، فإنها تعتمد على مبدأ "السترة" فقط، أي عملية الزواج تتم حاليا في سوريا بأقل التكاليف الممكنة نتيجة لارتفاع أسعار متطلبات الزواج سواء من حيث المهور أو من حيث تكاليف المعيشة من منزل وإكساء للمنزل حتى المهور تجري حاليا دراسة إقرارها بالليرة الذهبية بدلا من العملة الورقية حيث رفع مؤخرا مقترح إلى وزارة العدل لإصدار تعميم يجيز فيه التعامل بالليرة الذهبية السورية أثناء فرض المهر وذلك بسبب ورود الكثير من العقود إلى المحكمة والمهر المنصوص فيها يكون بالليرة الذهبية، حيث أنه نتيجة وجود نص يحظر التعامل بالذهب أو ما يماثله في المهور فإنه يطلب من الزوجين تعديل قيمة المهر من الذهب إلى ما يعادله من العملة

أيضا اتجه أغلب المقبلون على الزواج إلى شراء الذهب المقلد بدلا من الذهب الحقيقي بسبب ارتفاع أسعاره بشكل كبير، وعدم قدرة المقبل على الزواج لشراء الذهب الحقيقي، فلجأ إلى المقلد كحل بديل وربما ليس مؤقت.
أيضا كرست الأزمة السورية بعض المظاهر التي كان انتشارها محدوداً في السابق، كظاهرة الأعراس الجماعيّة، حيث باتت الكثير من الفتيات يقبلن الاحتفال بزفافهن ضمن عرس جماعي ترعاه الجمعيات الأهلية كونها غير مكلفة، أيضا أفرزت الأزمة ظاهرة إتمام الزفاف من طريق الإنترنت رغم غياب الخطيب وبعده عن سورية، وهي ظاهرة لم يعرفها المجتمع السوري من قبل.

في مقابل ذلك، كانت مراكز الإيواء شاهدة على العديد من الزيجات التي جرت بمعزل عن المظاهر الاجتماعيّة "المتعارف عليها حتى من دون "محبس

ضبابيّة في التقاليد:

وفيما تبدو العادات والتقاليد جزءاً من التركيبة الاجتماعية للمجتمعات، وبخاصّة المحافظة منها، فإنّ الحروب كفيلة بخلخلة تلك المنظومة، ورغم اعتقادنا أنّ العادات محفورة فينا، إلا أنها تتخلخل في الحروب. واليوم نحن نمرّ بحالة ضبابية بالنسبة إلى الكثير من التقاليد

وتختلف نسب الزواج بين محافظة وأخرى وذلك حسب كونها آمنة أو ساخنة، فمثلا نسبة الزواج التي تسجلها محاكم دمشق لم تتأثر بفعل الأزمة، إلا بفارق بسيط جداً، فعدد معاملات الزواج، في العاصمة، بلغ نحو 20500 معاملة عام 2009. وفي عام 2014 أصبح العدد 19800 معاملة، ربّما لأنها دمشق، المدينة التي لا تزال آمنة
.والتي استقبلت آلاف العائلات النازحة، لكن في محافظات أخرى ستكون الأرقام مختلفة، كما يعتقد الكثيرون

وانتشر في سورية ظاهرة زواج القاصرات نتيجة الظروف الاقتصادية الصعبة وخاصة في المناطق الساخنة وغير الآمنة

ومن الظواهر الاجتماعية الجديدة والتي كانت كأحد مفرزات الأزمة أن المحكمة الشرعية في دمشق استقبلت العديد من الحالات لنساء يزوجهن آباؤهن أو يزوجن أنفسهن لمجرد غياب أزواجهن أو فقدانه لمدة عام دون أي حكم قضائي يصدر من القاضي الشرعي، فمثلاً إحدى النساء راجعت المحكمة لتزويج نفسها فتبين عبر قيدها المدني أنها عازبة وبناء على ذلك وافق القاضي الشرعي على زواجها وأثناء تثبيت العقد قالت المرأة إن أولادها ينتظرونها بالبيت فسألها المأذون أنت عازبة فأجابت أنها متزوجة وزوجها مفقود منذ سنة إلا أن زواجها مثبت بدير الزور

ومؤخرا أعلن أحد القضاة الشرعيين في دمشق، أن الأزمة الحالية التي تمر بها سورية أفرزت قضايا اجتماعية وزوجية مستهجنة وخطرة ولاسيما في مجتمعنا منها تعدد الأزواج في حياة المرأة دون طلاقها شرعا وقانوناً من زوجها الأول، لافتا عن وجود أربع حالات من هذه النوع تم كشفها في المحكمة الشرعية خلال العام الماضي، في حين هناك حالات كثيرة جداً لدى الناس في الأماكن المحاصرة أو الساخنة.

كما أصبح هناك فكرة شائعة عند الناس أن الرجل لمجرد فقدانه أو غيابه سنة فإنه يحق للزوجة أن تتزوج رجلاً آخر، حيث أن الطلاق لا يتم إلا عبر الزوج أو القاضي الشرعي برفع دعوى تفريق وهنا المحكمة الشرعية تكيفها وتصدر الحكم الصحيح بذلك.

مفقودون:

وذكر أن القضاء السوري أنه يستقبل يوميا 5 معاملات وقضايا وهو يعتبر مؤشر مرتفع مقارنة مع ما قبل الأزمة السورية، وهذه الظاهرة جاءت كأحد مفرزات الأزمة الاجتماعية ونتج عنها أثار اقتصادية كثيرة خاصة بالنسبة لأسر هؤلاء المفقودين.

ارتفاع نسبة الإصابة بالمرض المزمن:

ولا شك أن من أحد مفرزات الأزمة كانت الحالة الصحية للسكان، والتي أثرت أيضا على الحالة الاجتماعية بشكل بالغ، حيث أن إحصائيات صادرة عن رابطة أمراض الغدد الصم والسكري أكدت أن نسبة المصابين بداء السكري نمط 2 تراوحت بين 14 إلى 24 بالمئة أي إن عدد المصابين يتراوح بين 4 إلى 5 ملايين مصاب، وهذا يعتبر رقم كبير في حال مقارنته مع أعوام ما قبل الأزمة، ومن المعروف أن هذا المرض يحدث وينتشر بسبب عدة عوامل منها وراثي وأخر يتعلق بالعوامل المحيطة بالمريض منها الخوف والقلق والرعب الذي قد يتعرض له المريض بشكل مفاجئ وأسباب هذا المرض تعتبر متوفرة في سورية عدا عن الضغوط النفسية الناتجة عن الأزمة وعن الوضع الاقتصادي الصعب، أيضا نجد أن نسبة المصابين باضطرابات الغدد تراوحت 80 بالمئة من عدد سكان سورية وفق نفس الإحصائية.

كما أن معظم الشعب السوري يعاني ضغوطات نفسية بسبب الظروف الحالية التي تعيشها البلاد، وعلى الرغم من أهمية هذا النوع من الطب إلا أنه يعتبر نادر الوجود، كما أن الحاجة الطبية النفسية قبل الحرب لم تكن تكفي لأكثر من 10% من حاجة المجتمع المحلي له، أما الآن ونتيجة الظروف الاستثنائية فقد تضاعفت الحاجة النفسية بين 3 – 4 أضعاف، حيث أن عدد الأطباء النفسين في سورية انخفض من 120 طبيباً قبل الحرب إلى 72 طبيباً فقط بسبب الهجرة.

فمثلاً الشخص الذي يرى بأم العين مشهداً لفقدان صديق أو أخ أو ابن نتيجة قذيفة أو تفجير... يبقى هذا المنظر ثابتاً في مخيلته وتتكون لديه صدمة أو منظر دموي متواصل تدور في دماغه على مدار 24 ساعة، وهناك أيضاً الخوف من توقع الكارثة إذا ما خرج من بيته هل يمكن أن يعود أم لا.

تزايد تعاطي المخدرات:

هذه الأوضاع النفسية الصعبة أفرزت أيضا بنفس الوقت ظاهرة خطيرة في المجتمع السوري متمثلة بتعاطي الحبوب والمخدرات، حيث بينت إحصائيات الحكومية أن نسبة الشباب المستهدفين لتعاطي مادة المخدر أو تهريبها تجاوزت 80 بالمئة، وهؤلاء مهددون بتعاطي المخدرات نتيجة انتشارها الواسع سواء كانت في المناطق الآمنة أم الساخنة.

أيضا إحصائيات قضائية أكدت أن القضاء يستقبل يومياً نحو 40 ضبط تعاطي وتهريب مخدرات يومياً، ما أثير من مخاوف من انتشار المادة وأن تصبح سورية دولة مستهلكة بعدما كانت دولة عبور، وخاصة أن هناك شبكات تهريب عربية وأجنبية تعمل على إدخال المادة المخدرة إلى داخل البلاد وأن الظروف الحالية سمحت لكثير من العصابات النشاط بشكل كبير.

وأوضحت الإحصائيات أن أكثر المحافظات انتشاراً للمواد المخدرة هي حلب وريف دمشق، مؤكدة أن دمشق وريفها تستقبل يوميا نحو 15 ضبطاً في حين تستقبل محافظة حلب 10 ضبوط يومياً، مشيرة إلى نسبة المتعاطين ازدادت بشكل كبير خلال الشهر الماضي وهذا يشكل خطراً كبيراً على جيل الشباب.

انخفاض نسب الإنجاب:

ومن مفرزات الأزمة الاجتماعية أنها قوضت نسبة إنجاب الأطفال لدى أغلب الأسر السورية، حيث باتت الأسرة السورية ونتيجة الظروف الأمنية والاقتصادية الصعبة تحد من إنجاب الأطفال، حيث بين أكاديمي في كلية الطب بجامعة دمشق أن نسبة الولادات انخفضت في سورية نتيجة الهجرة إلى خارج البلاد وخاصة الشباب الذين بلغوا سن الزواج دون أن يحدد النسبة المسجلة، موضحاً أن سورية كانت تعد قبل الأزمة من الدول عالية الإنجاب بنصف مليون ولادة سنوياً.

وقدرت مصادر طبية أن عدد الولادة انخفضت إلى نحو 200 ألف طفل خلال العام الحالي، مؤكدة أن عزوف الشباب عن الزواج إضافة إلى الهجرة التي خيمت بظلالها على الأزمة السورية وازدادت وتيرتها في العام الحالي كان لها الأثر الأكبر في انخفاض نسبة الولادات في البلاد إلى هذا الحد المتدني.

وأشار الأكاديميون إلى أنه من الشيء الطبيعي أن تنخفض نسبة الولادات في سورية مع ارتفاع وتيرة الهجرة ولذلك لا يمكن أن ندعو في حال من الأحوال إلى تحديد النسل.

الآثار الاقتصاديّة للحرب:

يقدّر تقريرجديد للبنك الدولي أن الصراع في سوريا، حتى أوائل عام 2017، قد ألحق أضراراً أو دماراً في حوالي ثلث المساكن ونحو نصف المنشآت الطبية والتعليمية. ومن النتائج الرئيسية للتقرير أن انهيار الأنظمة التي تنظم الاقتصاد والمجتمع، كما والثقة التي تربط الناس معاً، لهما أثر اقتصادي أسوأ من تدمير البنية التحتية المادية. ويخلص التقرير كذلك إلى أنه كلما طال أمد الصراع ازدادت آثاره استمراريةً، مما يجعل التعافي وإعادة الإعمار أكثر صعوبة.

أسفر الصراع الدائر في سوريا منذ ست سنوات عن وقوع خسائر فادحة في الشعب السوري، حيث قتل أكثر من 400 ألف شخص واضطر أكثر من نصف السكان إلى مغادرة منازلهم في أكبر أزمة للاجئين منذ الحرب العالمية الثانية. يقدم تقرير "خسائر الحرب: التبعات الاقتصادية والاجتماعية للصراع في سوريا" تحليلاً مفصلاً للأضرار المادية الناجمة عن الحرب والخسائر البشرية والنزوح القسري للسكان، وتأثير ذلك على الاقتصاد والأوضاع العامة للشعب السوري. ومن أجل احتساب مدى الأضرار، اعتمد التقرير على صور الأقمار

الصناعية التي يتمّ التحقّق منها بالمقارنة مع الأخبار المنشورة في وسائل الإعلام التقليدية ووسائل التواصل الاجتماعي، كما وعلى البيانات المستقاة من دراسة تقييم الأضرار في سوريا وهي قيد التنفيذ، وعلى معلومات من المنظمات الشريكة التي لها وجود ميداني.

وقال حافظ غانم، نائب رئيس البنك الدولي لشؤون الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، "إن الحرب في سوريا تمزق النسيج الاجتماعي والاقتصادي للبلاد... إن عدد الضحايا مدمر ولكن الحرب تدمر أيضا المؤسسات والنظم التي تحتاجها المجتمعات لتقوم بوظائفها، وسيشكل إصلاحها تحدياً أكبر من إعادة بناء البنية التحتية، وهو تحدٍ سيظل ينمو ويتعاظم مع استمرار الحرب".

ويخلص التقرير إلى أن ما يقرب من 538 ألف وظيفة تعرضت للتدمير سنويا خلال السنوات الأربع الأولى من الصراع، وأن الشباب الذين يواجهون الآن نسبة بطالة تبلغ 78% لديهم خيارات قليلة للبقاء. وأدى الاستهداف المحدّد للمنشآت الصحية إلى تعطيل النظام الصحي بشكل كبير، مع عودة الأمراض المعدية كشلل الأطفال إلى الانتشار، ويُقدّر أن عدد السوريين الذين يموتون بسبب عدم القدرة على الحصول على الرعاية الصحية أكبر من عدد المتوفين كنتيجة مباشرة للقتال. كما تعطل النظام التعليمي بسبب الأضرار التي لحقت بالمنشآت التعليمية واستخدام المدارس كمنشآت عسكرية، إضافة إلى أن نقص الوقود أدى إلى خفض إمدادات الكهرباء للمدن الرئيسية إلى حوالي ساعتين في اليوم مما أثر على مجموعة من الخدمات الأساسية.

إن وجود تسعة ملايين سوري عاطلين عن العمل "وقال مدير دائرة المشرق في البنك الدولي ساروج كومار جا سيكون له عواقب طويلة الأجل بعد توقف المعارك... كما أن من شأن رحيل ما يقرب من خمسة ملايين لاجئ، بالإضافة إلى عدم كفاية التعليم وسوء التغذية وأمكانية التقزم، أن يؤدي إلى تدهور طويل الأجل في الأصول الأكثر قيمة للبلاد، وهي رأس المال البشري. وفي المستقبل، عندما تشتد حاجة سوريا إليها، سيكون هناك نقص جماعي في المهارات الحيوية "

ومن خلال مقارنة بين الأوضاع الراهنة وبين توقع تطور الوضع في سوريا في غياب الصراع، يحسب التقرير أن الحرب تسببت في خسارة في إجمالي الناتج المحلي بما قيمته 226 مليار دولار، أو أربعة أضعاف هذا الإجمالي عام 2010. واُستخدمت النماذج الاقتصادية أيضا في تفكيك الآثار المتعددة للحرب وقياس آثارها منفصلة، وتحديد عواقب الصراع الممتد لسنوات طويلة. ففي حين أن معدل التدهور الاقتصادي يتراجع مع مرور الوقت، تصبح آثاره أكثر استمراراً مما يجعل التعافي أكثر صعوبة.

وقال هارون أوندر، الخبير الاقتصادي الأول في البنك الدولي والمؤلف الرئيسي للتقرير "تظهر نتائجنا أنه إذا انتهت الحرب هذه السنة، فإن الاقتصاد سيستعيد على مدى السنوات الأربع التالية 41% من الفجوة مقارنة مع مستواه قبل الصراع، وستبلغ الخسائر الناجمة عن الصراع 7.6 أضعاف إجمالي الناتج المحلي قبل نشوب الصراع على مدى عقدين من الزمن... لكن إذا استمرت الحرب إلى السنة العاشرة، فإن أقل من ثلث هذه الفجوة سيتم تعويضها بعد أربع سنوات من نهاية الحرب، وستصل الخسائر الإجمالية إلى 13 ضعف إجمالي الناتج المحلي عام 2010 على مدار عقدين. كما نقدر أن عدد السوريين الهاربين عبر الحدود بحثا عن الأمان سيتضاعف بين السنة السادسة والسنة العشرين من الصراع".

TÜRKİYE'NİN SEÇİLMİŞ ÜLKELERLE TİCARETİNİN ANALİZİ

Dr. Öğr. Üyesi Mustafa BAYLAN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü
m_baylan@ksu.edu.tr

Esma KARAKIZ
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü
esmakrkz.30@gmail.com

Öz

Türkiye'nin dış ticaretinde Avrupa ülkeleri uzun zamandan beri büyük paya sahiptirler. Türkiye'nin diğer ülkelerle de, özellikle Mısır, Ürdün, Sudan ve Katar, İran, Irak, Suudi Arabistan, İsrail, Yemen, Cezayir ve Tunus ile ticaretini artırma gayreti içinde olduğu bilinmektedir. Bu çalışma, Türkiye'nin seçili ülkelerle ticaret yoğunluğu ve endüstriiçi ticaretini analiz etmektedir. Bu bağlamda, Türkiye'nin seçilmiş ülkeler ile ihracat yoğunluk indeksi, ithalat yoğunluk indeksi ve Grubel-Lloyd indeksleri 2005-2017 yılları fasıllara göre dış ticaret verileri kullanılarak hesaplanmaktadır. Elde edilen bulgulara göre ihracat ve ithalat yoğunluk endeks değerleri söz konusu ülkeler için 1' in üzerindedir. Grubel-Lloyd endeks değeri ise çok düşüktür.

Anahtar Kelimeler: *Türkiye, Ticaret İthalat Yoğunluk İndeksi, Grubel-Lloyd İndeksi*

II. INTERNATIONAL KAHRAMANMARAŞ MANAGEMENT, ECONOMICS and POLITICS CONGRESS PROCEEDING TITLE

Abstract

European countries have a large port of Turkey's foreign trade for a long time. Also known, Turkey is in the effort to increase trade with other countries, especially Egypt, Jordan, Sudan, Qatar, Iran, Iraq, Saudi Arabia, Israel, Yemen, Algeria and Tunisia. This study investigates trade intensity and intra-industry trade of Turkey within the selected countries. In this context, Export Intensity Index and Import Intensity Index of Turkey with selected countries have been computed by using foreign trade by chapters' data and also Grubel-Lloyd Index during the period of 2005-2017. The findings show that both trade intensity level higher than 1. Grubel-Lloyd Index is very low.

Keywords: *Turkey, Trade Intensity Index, Grubel-Lloyd Index*

1.GİRİŞ

Ülkeler, dış ticarete ticaretin kendilerine yüksek teknoloji ve bilgi transferi, verimlik ve rekabet güçlerinde artış sağlayacağı umuduyla katılmaktadırlar. Dış ticarete katılan ülke sayısında artışın ve dış ticaretten beklenenlerin gerçekleşmesi

halinde ülkeler arasında gelişmişlik farkı ortadan kalkacak ve sermaye ve faktör yapıları benzeşecektir. Bu durum dış ticarette son dönemlerde iki kavram öne çıkarmaktadır. Bunlardan birincisi ticari yoğunlaşma bir diğeri ise endüstri içi ticarettir. Ticari yoğunlaşma, iki ülke arasındaki ithalat ve ihracatın diğer ülkelerle yapılan ticaretle karşılaştırılmasına dayanır. Bir ülkenin partner ülkeyle yapmış olduğu ticaret, partner ülkenin toplam tüm ülkelerle ticaret ortalamasının üzerinde ise, ülkenin partner ülkeyle ticaret yoğunlaşması içerisinde olduğu kabul edilir. Endüstri-içi ise ticaret aynı sınıf içinde yer alan ürünlerin hem ihraç hem ithal edilmesi durumudur.

Türkiye'de 80'li yıllardan beri ihracata dayalı ve dışa açık politika izlemektedir. Türkiye ticaretinin yarısından fazlasını Avrupa ülkeleriyle yapmasına rağmen diğer ülke ve ülke gruplarıyla da ticaretini artırma gayreti içerisindedir. Bu çalışmada, Türkiye'nin Mısır, Ürdün, Sudan ve Katar, İran, Irak, Suudi Arabistan, İsrail, Yemen, Cezayir ve Tunus ile ticaret yoğunluğu ve endüstri içi ticaret düzeyi analiz edilmektedir. Bunun için 2005-2017 arası yılları kapsayan 13 yıllık bir dönem seçilmiştir.

Çalışmada, konuyla ilgili önceki araştırmalardan sonra Türkiye'nin 2005-2017 arası dış ticaretinin genel görünümü ve Türkiye'nin seçili ülkelerle ticareti hakkında bilgi verilmiştir. Takip eden bölümde ticari yoğunlaşma kavramı açıklandıktan sonra Türkiye'nin söz konusu ülkelerle ihracat ve ithalat yoğunluk endeksleri fasıllara göre dış ticaret verileri kullanılarak hesaplanmıştır. Daha sonra yine aynı verilerden faydalanılarak bireysel endüstri ve ülke bazında endüstri içi ticareti ölçmek için Grubel-Lloyd indeksi hesaplanmıştır. Son olarak endeks değerleri ışığında Türkiye'nin seçili ülkelerle ticareti analiz edilmiştir.

2. KONUYLA İLGİLİ ÖNCEKİ ARAŞTIRMALAR

Çalışmanın bu bölümün de Türkiye'nin ticaret yaptığı ülke ve ülke grupları ile endüstri içi ticaretini konu edinmiş çalışmalar incelenmiştir. Bu inceleme sonucunda çalışmaların farklı sonuçlara ulaştığı tespit edilmiştir.

Küçükahmetoğlu (2001), çalışmasında 1989-1998 yılları arasında Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB) ile birlik dışı ülkeler ile endüstri içi ticaretini analiz etmiştir. Çalışmada Grubel-Lloyd endeksin dönem boyunca artış eğilimi gösterdiği tespit edilmiştir. Yazar bu artışın kişi başına düşen milli gelirdeki artıştan ve sanayileşme düzeyindeki ilerlemeden kaynakladığını vurgulamıştır.

Başkol (2009), 1969-2009 yılları için Türkiye'nin Endüstri-İçi Ticaretinin Analizi çalışmasında Türkiye'nin dış ticaretinde endüstri-içi ticaretin payını Grubel-Lloyd Endeksi kullanarak SITC 3 basamaklı dış ticaret verileri bazında analiz etmiştir. Çalışmanın sonucunda yüksek teknolojiye sahip endüstriler için hesaplanan endeks değerleri çok düşük düzeyde gerçekleştiğini ve Kimyasallar endüstrisi açısından ele alınan beş dönemin dördünde yoğun endüstri-içi ticaret olduğunu tespit etmiştir.

Altay, Çelebioğlu ve Şen (2010), 2000-2007 yılları arası Türkiye'nin ihracat, ithalat ve genel olarak dış ticaret ilişkilerini yoğunlaşma kapsamında incelemiş ve 68 ülkeye ait Türkiye'nin; ticari anlaşmalar yanında ortak sınır, dil, tarih, kültür ve geleneksel bağların bulunduğu ülkelerle karşılıklı olarak daha yoğunlaşmış ticari ilişkiler gerçekleştirdiği sonucuna ulaşmıştır.

Çeştepe (2012), 1999- 2009 yıllarını kapsayan çalışmasında Türkiye'nin bu ülkelerle ticaretinin arttığını ancak Endüstri İçi Ticaretinin genel olarak düşük olduğunu ve Türkiye'nin bu ülkelerle dış ticaretinin artması için, rekabet gücüne sahip olduğu sermaye yoğun malların ihracatına daha fazla ağırlık vermesi gerektiğini vurgulamıştır.

Şentürk (2014), 1990-2013 yılları Türkiye'nin Seçilmiş Ülkeler ile Endüstri İçi Ticaretinin Endeks Yöntemine Dayalı Analizinin amacı Türkiye'nin seçilmiş ülkelerle endüstri-içi dış ticaret düzeyini analiz etmektir. Çalışmada SITC 3 basamaklı veriler ve Grubel- Lloyd endeksi ile yapılan ölçümler sonucunda, Türkiye'nin seçilmiş ülkeler ile imalat sanayi endüstri-içi ticaret değerlerinin 23 yıl içerisinde yükselen bir seyir izlediğini tespit etmiştir.

Erkan ve Sunay (2016), 2000-2014 dönemi için Gini-Hirschman İndeksi ve Ticaret Yoğunlaşma Oranı kullanarak Türkiye'nin ihracatında belli pazarlara ve ürünlere bağımlı olup olmadığını araştırmıştır. Çalışmanın sonucunda Türkiye'nin ürün ve pazar bazında yoğunlaşmasının azaldığını ifade etmiştir.

Mangır ve Fidan (2017), Türkiye'nin 1996-2016 dönemi tarım sektörünün endüstri içi dış ticaretinin analizinin yapılması amaçlanmıştır. Çalışma sonucu gıda sektöründe yüksek endüstri-içi seviyesi ortaya koymakta iken, hammadde tarım ürünlerinde düşük çıktığını gözlemlemiştir.

3. TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİ

Türkiye'nin toplam dış ticaretinin 2005-2017 yılları arası genel görünümü Tablo 1' de verilmiştir.

Tablo 1. Türkiye'nin Yıllara Göre Dış Ticareti (Milyon $) (TÜİK)

Yıllar	İhracat Değeri	Değişim (%)	İthalat Değeri	Değişim (%)	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)
2005	73476	16.3	116774	19.7	190250	62.9
2006	85534	16.4	139576	19.5	225110	61.3
2007	107271	25.4	170063	21.8	277334	63.1
2008	132027	23.1	201964	18.8	333990	65.4
2009	102143	-22.6	140928	-30.2	243071	72.5
2010	113883	11.5	185544	31.7	299427	61.4
2011	134907	18.5	240842	29.8	375748	56.0

2012	152462	13.0	236545	-1.8	389006	64.5
2013	151803	-0.4	251661	6.4	403463	60.3
2014	157610	3.8	242177	-3.8	399787	65.1
2015	143839	-8.7	207234	-14.4	351073	69.4
2016	142530	-0.9	198618	-4.2	341147	71.8
2017	1569930	10.1	233800	17.7	390792	67.1

Söz konusu yıllarda Türkiye'nin dış ticareti analiz edildiğinde şu noktalar göze çarpmaktadır. 2005 ve 2006 yıllarında Türkiye'de ihracat ve ithalat birlikte artmıştır. İhracattaki artış Avrupa Birliği ülkelerindeki talepteki canlılık ve Euro'nun Amerikan Doları karşısında değer kazanmasından kaynaklanmaktadır. İhracat % 16,4'lik artışla 85534 milyon dolara yükselmiş ve ekonomik büyüme, üretimde ara malı ithalatına olan bağımlılık ve güçlü lira etkisiyle ithalat % 19,5 artarak 139576 milyon dolara çıkmıştır. İthalattaki artışın ihracat artışından yüksek olması ihracatın ithalatı karşılama oranını % 62,9'dan % 61,3'e geriletmiştir.

İçerde ve Avrupa Birliği'nde ki olumlu ekonomik durum 2007 yılında da devam etmiş ve ihracatın ithalatı karşılama oranı %63,1'e yükselmiştir. Liranın güçlü olması ihracattaki artışın ithalattaki artıştan büyük olmasını engelleyememiştir.

2008 yılının son çeyreğinde yaşanan küresel kriz Türkiye'nin dış ticaretini olumsuz etkilemiştir. Türk dış ticaretinin daralmasında en büyük rolü Avrupa Birliği ülkelerinin Türk mallarına olan taleplerindeki düşüş oynamıştır. 2009'da Türkiye'nin ihracatı %22,6 azalarak 142103 milyon dolar, ithalatı %30,2 azalarak 140928 milyon dolar ve dış ticaret hacmi %27,2 azalarak 243071 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. İthalattaki düşüşün ihracattaki düşüşten büyük olması ihracatın ithalatı karşılama oranı %72,5'e yükseltmiştir.

%22,6 düşüşten sonra ihracat 2010 yılında ise biraz toparlanma göstermiş ancak 2008 seviyesini yakalayamamıştır. AB ülkelerinin yaşadığı borç krizi Türkiye'nin ihracatını olumsuz etkilemiştir. Sermaye (yatırım), ara (hammadde) malları ve tüketim malları ithalatındaki ortalama %30'luk yükseliş toplam ithalatın %31'den fazla artmasına neden olmuştur. Bu durum dış ticaret hacminde %23'lük büyümeye neden olmuştur. İhracatın ithalatı karşılama oranı 2010 yılında 2009 yılına göre 11,1 puan düşerek %72,5 oranından %61,4 oranına gerilemiştir.

2011ihracatın ithalatı karşılama oranının en düşük olduğu yıl olmuştur. Bu yılda, küresel krizin etkilerinin azalmaya başlaması ile ihracat %18,5 artmış ve 135 milyar dolara yaklaşmıştır. Türkiye ekonomisinin %8'den daha fazla büyümesi ve kredi imkânlarının genişlemesi toplam ithalatı %29,8 oranında arttırmıştır. İhracatın ithalatı karşılama oranı ise % 56'ya gerilemiştir. 2012 yılına gelindiğinde Afrika, Ortadoğu, Asya ve Pasifik ile Latin Amerika'ya yapılan ihracat toplam ihracatın %13 büyümesine neden olmuştur. Böylece ihracatın ithalatı karşılama oranı ise % 64,5'e yükselmiştir.

2013 yılında da Türkiye'nin toplam ihracatı azalırken ithalatı artmıştır. İhracat, Amerika ve Asya ülkelerine yapılan ihracattaki düşüş ile altın ihracatındaki düşüşün etkisi ile % 0,4 azalarak 151803 milyon dolara gerilemiştir. İthalat ise

ekonomik canlanma ve altın ithalatındaki artışın etkisi ile % 6,4 artarak 251661, dış ticaret hacmi ise %4 artarak 403463 milyon dolara yükselmiştir. İhracatın ithalatı karşılama oranı ise % 60,3 olarak gerçekleşmiştir.

2014 yılında reel kurdaki değer kaybı ve yurtiçi talebi azaltıcı uygulamalar ihracatı % 3,8 artarak 157610 milyon dolara yükselmiş, ithalatı ise % 3,8 azalarak 242177 milyon dolara düşürmüştür. İhracat ve ithalattaki ters yönlü hareket, ihracatın ithalatı karşılama oranında iyileşmeye neden olmuştur.

Rusya ve Irak kaynaklı ekonomik gelişmeler ile kurlardaki dalgalanmalar 2015 yılında ihracattaki %8,7 azalışın temel nedenleri olmuştur. Başta petrol fiyatlarındaki değişim neden olmak üzere ithalat da %14,4 azalmış, ithalattaki bu denli büyük azalış dış ticaret açığının 63395 milyon dolara neden olmuştur.

2016 yılında dış ticaretin politik gelişmelerden fazlaca etkilendiği görülmektedir. Türkiye'nin komşularındaki karmaşa, Rusya ile yaşadığı gerginlik, turizm sektöründe yaşanan yavaşlama, Avrupa'da ki Brexit gelişmesi Türkiye'nin ihracatını olumsuz etkilemiştir. Kurlardaki yükseliş ihracat gelirinin düşmesini engelleyememiştir. Kurlardaki gelişme ve yerli üretimin teşvik edilmesi ithalatı geriletmiştir. 2016 yılında ihracat 142530 milyon dolar, ithalat ise 198618 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. İhracatın ithalatı karşılama oranı ise % 71,8'e yükselmiştir.

Türk lirasının değer kaybetmesi, ihracata yönelik teşvikler ve AB ülkelerindeki iyileşme 2017 yılında ihracatın 1569930 milyon dolar olarak gerçekleşmesine neden olmuştur. Ara mal ve altın ithalatındaki artış ile petrol fiyatlarındaki yükseliş ithalatı %17,7 artırarak 233800 milyon dolar olarak gerçekleşmesine neden olmuştur. İthalattaki artışın fazla olması ihracatın ithalatı karşılama oranını ise % 67,1'e geriletmiştir.

Kısaca, 2005-2017 döneminde Türkiye'nin dış ticaretinde küresel kriz, AB ekonomilerindeki gelişme, TL'nin değeri ve komşularındaki siyasi gelişmeler etkin rol oynamıştır. Bu dönemde dış ticaret dengesi sürekli açık vermiş ve ihracatının ithalatını karşılama oranını ise % 75'in üzerine çıkamamıştır.

4.TÜRKİYE'NİN SEÇİLİ ÜLKELERLE TİCARETİ

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye'nin seçili ülkelere ticari ilişkisi genel hatlarıyla ele alınmaktadır. Söz konusu ülkeler içinde Türkiye en çok İran, Irak ve Suudi Arabistan'a ihracat yapmaktadır. Yine bu grup içinde en çok İran, Irak ve İsrail'den ithalat yapmaktadır. Seçili ülkeler ticaret hacmine göre sıralandığında sıralama şu şekilde oluşmaktadır. İran, Irak, Suudi Arabistan, İsrail, Mısır, Cezayir, Tunus, Ürdün, Katar, Yemen ve Sudan.

Tablo 2. Türkiye'nin Seçili Ülkelerle Ticaret Hacmi (milyon$) (TÜİK Fasıllara Göre Dış Ticaret Verilerinden Faydalanılarak Yazarlar Tarafından Hesaplanmıştır.)

YIL	İRAN	IRAK	S.ARAB	İSRL	MSR	CZYR	TNS	ÜRDN	KTR	YMN	SDN
2005	4383	2817	1549	2272	955	1669	412	317	13	200	153
2006	6694	2711	1606	2311	1102	1739	475	331	409	198	22
2007	8057	2963	2223	2740	1583	2176	760	401	480	275	188
2008	10229	4050	3111	3383	2369	320	1143	486	1233	354	243
2009	5431	5244	2544	2603	3260	2546	882	476	375	380	255
2010	10689	6190	3598	3440	3177	2573	994	614	340	331	233
2011	16051	8397	4765	4448	4246	2621	1053	573	858	273	253
2012	21886	10971	5848	4040	5021	2738	992	867	724	486	291
2013	14576	12095	5206	5068	4830	2717	1181	815	598	61	295
2014	13719	11156	5390	5832	4738	3000	1112	1033	739	649	320
2015	9760	8846	5590	4371	4439	2566	963	963	784	407	449
2016	9666	8473	5007	4342	4244	2200	1125	813	710	537	511
2017	10751	10582	4845	4915	4358	891	1122	795	914	574	481

İran, son yıllarda Türkiye'nin en çok ihracat ve ithalat yaptığı 20 ülke arasında yer almıştır. 2012 yılında dış ticaret hacmi 21886 milyon$ ile en yüksek değeri, 2005 yılında ise 4383 milyon$ en düşük değeri görmüştür. İncelenen yıllar içerisinde 2016 yılı hariç diğer yıllarda yapılan dış ticaret açık vermiştir. 2005 -2017 yılları arasında Türkiye'nin İran ile ticareti genel olarak 2012'den sonra azalış göstermektedir. Türkiye İran'a lif levhalar, karayolu taşıtları için parça ve aksesuarlar, altın, motorlar ve iplik ihraç etmiştir. Türkiye'nin İran'dan etilen polimerleri, işlenmemiş çinko, azotlu mineral veya kimyasal gübreler, işlenmemiş alüminyum, propilen ve diğer olefinlerin polimerleri ithal etmektedir.

Irak, Türkiye'nin bu ülkeler içinde en çok ticaret yaptığı ikinci ülkedir. Türkiye'nin Irak'a ihracatı %38 ile en çok 2011 yılında büyürken 11 milyar 949 milyon$ ile en yüksek değerine 2013'de ulaşmıştır. Bunun yanında en fazla küçülmeyi de %22 ile 2015'de gerçekleşmiştir. Türkiye'nin Irak'tan ithalatı 2017 yılında 1 milyar 528 milyon$ ile en yüksek değerine, %183 oranıyla da en çok 2016 yılında büyümüştür. Türkiye Irak ile ticaretinde son on yılda fazla vermiştir. 2017 yılında Türkiye'nin Irak'a ihraç ettiği belli başlı ürünler; mücevherat, altın, gıda, mobilya, temizlik ürünleri, demir-çelik boru çubuklar, izole kablo ve teller, demir-çelikten

inşaat malzemesi ve hazır-giyimdir. Türkiye Irak'tan en çok altın, petrol yağı kalıntıları, hurda plastik ve kağıt ile sığır derisi ithal etmektedir.

Türkiye'nin seçili ülkeler içinde en çok ticaret yaptığı üçüncü ülke Suudi Arabistan'dır. Türkiye'nin Suudi Arabistan ile ticareti genel olarak yükseliş göstermekte ve Türkiye dış ticaret fazlası vermektedir. Türkiye Suudi Arabistan'a en yüksek ihracatını 3676 milyon$ ile 2012 yılında, ithalatını ise 2343 milyon$ ile 2014 yılında gerçekleştirmiştir. Türkiye bu ülkeye halı ve diğer yer kaplamaları, mobilya ve parçaları, yontulmaya ve inşaata elverişli işlenmiş taşlar, mücevherci eşyası ve aksamı, petrol yağları ve diğer yağlar ihraç etmektedir. Türkiye'nin Suudi Arabistan'dan etilen, propilen ve diğer olefinlerin polimerleri, asiklik alkoller ve bunların halojenlenmiş gibi türevleri ile petrol yağları ve diğer yağlar ithal etmektedir.

Türkiye'nin İsrail ile ticaretinde ithalat ve ihracat 2014'e kadar birlikte artarken 2014'den sonra ithalatı azalmış ihracatı artmaya devem etmiştir. En çok ihracatını 2017'de, ithalatını ise 2014'de gerçekleştirmiştir. Türkiye'nin İsrail'den ithalatında en çok 2011'de % 51, ihracatı ise 2010'da %36 büyümüştür. Türkiye'nin İsrail'e ihracatında ilk sırayı alan ürünler binek otomobiller, demir çelik ürünler, izole edilmiş kablo ve teller, mücevherci eşyası ve aksamı, konfeksiyon ürünleri, beyaz eşya, seramik ürünleri ve çimentodur. Türkiye'nin İsrail'den ithalatında en önemli ürünler ise petrol yağları, propilen ve etilen polimerler, siklik hidrokarbonlar ve elektrik enerjisi üretim grupları.

Afrika kıtasında Türkiye'nin en fazla ihracat yaptığı ülke olan Mısır'dır. 2005-2017 arasında Türkiye'nin Mısır'a ihracatı 687 milyon$'dan 2 milyar 360 milyon$'a yükselmiş ve en fazla % 84 olarak 2009'da büyümüştür. Mısır'dan ithalat en yüksek değerine 2017 yılında 1 milyar 997 milyon$ ile ulaşmıştır. Türkiye'nin Mısır'a ihracatında petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar ve demir veya alaşımsız çelikten çubuklar ilk sıraları almaktadır. İhraç edilen önemli tarım ürünleri ise kırmızı mercimek ve fındıktır. Türkiye'ye Mısır'dan ithal edilen önemli ürünler ise petrol yağları, kimyasal ürünler, karbon, hazır giyim ürünleri ve pamuk ipliğidir.

Türkiye ile Cezayir arasındaki ticarette dış ticaret dengesi, 2006' dan 2016' ya kadar Türkiye lehine fazla vermiştir. Cezayir'e ihracat 2014'e, Cezayir'den ithalat ise 2008'e kadar artmıştır. Türkiye ile Cezayir arasındaki ikili ticaret hacmi 2017 de 891 milyon$ ile en düşük değerine ulaşmıştır. Cezayir'e İhraç edilen ürünlerin başında karayolu taşıtları için aksam ve parçalar, inşaat aksamı, dizel motorlar, kablolar gelmektedir. Türkiye'nin Cezayir'den ithal edilen başlıca ürünler ise petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar, petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar, saf amonyak veya amonyağın sulu çözeltilerdir.

Türkiye'nin Tunus'a ihracatı 2005 -2017 yılları arasında genel olarak artış eğilimi göstermiştir. Türkiye'nin Tunus'a ihracatı 2017 yılında 915 milyon$ ile en yüksek değerine ulaşmıştır. Türkiye'nin Tunus'tan ithalatı 2010' da en düşük değerine ulaşmıştır. İki ülke arasındaki ticaret 2017' ye kadar Türkiye lehine fazla vermiştir. Türkiye Tunus arasındaki ikili ticaret hacmi en fazla 2008 yılında gerçekleşmiştir. Türkiye'nin Tunus'tan ithalatı 2009 da %93 küçülerek en düşük seviyesine ulaşmıştır. Türkiye'nin Tunus'a ihraç edilen belli başlı ürünler, demir veya çelikten yarı mamuller, pamuklu mensucat, kumaşlar, petrol gazları, kâğıt tabakalar ve binek otomobillerdir. Türkiye'nin Tunus'tan ithal başlıca ürünler ise mineral veya kimyasal gübreler ile difosfor pentaoksit, fosforik asit ve polifosforik asitlerdir.

Seçili ülkelerden bir diğeri Ürdün'dür. Ürdün, Türkiye'nin dış ticaret fazlası verdiği ülkeler arasındadır. 2005'den 2017'ye Türkiye'nin Ürdün'e ihracatı %136 büyüyerek 682 milyon$'a ,mithalatı 28 milyon$'dan 112 milyon$'a yükselmiştir. Türkiye'nin Ürdün'e ihracatı 2014 yılında 907 milyon$ olarak, ithalatı ise 2015 yılında 127 milyon$'ı aşarak en üst seviyesine ulaşmıştır. İthalat en fazla %118 oranında 2008'de büyümüştür. Konfeksiyon ve tekstil ara malları; dayanıklı tüketim malları, optik aletler, kablolar, mücevherci eşyası, vb. ürünler Türkiye'nin Ürdün'e ihracatında ilk sıralarda yer almaktadır. Türkiye'nin Ürdün'den ithalatında potasyum ve potasyumdan elde edilen ürünler, alüminyum saclar, metal işleme makinaları, tekstil ürünleri ve hurma önemli yer tutan ürünlerdir.

Bir diğer seçilmiş ülke Katar'dır. Türkiye ve Katar arasında ikili ticaret hacmi son yıllarda hızla artmıştır. Türkiye'nin Katar ile ticaret hacmi 2008 yılında 1 milyar 233 milyon$ ile, ihracatı 2017'de 649 milyon$ ile, ithalatı 2011'de 670 milyon$ ile en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Türkiye'nin ihracatında, inşaat malzemeleri, ev tekstil ürünleri ve contract mobilya ürünleri, gıda, doğal taşlar, kuyumculuk ve mücevher ürünleri, izole edilmiş tel-kablo-elektrik iletkenleri, petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar önemli yer tutmaktadır. Türkiye'nin Katar'dan ise ağırlıklı olarak işlenmemiş alüminyum, etilen polimerleri (ilk şekillerde).

2014'te 644 milyon$ en üst seviyesine ulaşan Türkiye'nin Yemen'e ihracatı, Yemen'deki iç karışıklıklar nedeniyle 2015'te %39 oranında azalarak 400 milyon$ altına gerilemiştir. 2016'da tekrar toparlanan ihracat 2017 yılı itibarıyla 573 milyon dolar civarında gerçekleşmiştir. Yemen'e ihracat en fazla 2012 yılında % 78 büyümüştür. İthalat en fazla 2010'da %237 büyümüştür. Buna rağmen Türkiye'nin Yemen'den kayda değer bir ithalatı bulunmamaktadır. Türkiye son yıllarda Yemen'e en çok demir veya alaşımsız çelikten çubuklar, römorklar ve yarı römorklar ile ekmek başta olmak üzere gıda ihraç etmektedir. Türkiye'nin Yemen'den balık ve kahve ithal etmektedir.

Seçili ülkeler ticaret hacmine göre sıralandığında en son sırayı Sudan almaktadır. Ancak iki ülke arasındaki ticaret yükselen bir trend içindedir. Bu ticarette Türkiye ticaret fazlası veren ülkedir. 2016 yılında 511 ile en fazla dış ticaret hacmi gerçekleşmiştir. Sudan'da gerçekleştirilen ithalat 2017 yılında 86 milyon $'ı aşarak en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Türkiye Sudan'a en çok buğday unu, elektrik transformatörleri-akümülatörleri-kontrol ve dağıtım tabloları, enzimler, traktör, kağıt ve karton ambalaj malzemeleri, tohum, tarım makinaları, şekerli mamuller, taş ve maden işleme makineleri ihraç etmektedir. Buna karşılık Türkiye Sudan'dan en çok susam, pamuk, altın ve koyun derisi ithal etmektedir (Ticaret bakanlığı, 2019).

5. TİCARET YOĞUNLUĞU

Serbest dış ticaretin büyüme üzerindeki etkisi iktisat literatürün de önemli konular arasındadır. Dış ticaretin büyüme üzerinde pozitif etkisi olduğunu savunanlara göre, sadece ihracattaki bir artış milli geliri artırmayacak, aynı zamanda ithalat da büyüme üzerinde önemli rol oynayacaktır. Bu görüşe göre, serbest diş ticaret ülkeye yüksek teknoloji ve bilgi transferi sağlayacak, böylece verimlik, rekabet gücü, yenilik peşinde olma arzusu artacağından zenginleşme hızlanacaktır. Ancak dış ticarete katılan ülkeler bütün malları ihraç veya ithal edemeyeceği gibi bütün ülkelerle de aynı yoğunlukta ticaret yapamayacaktır. Bu durum ürün ve ticaret yoğunluğu kavramlarını öne çıkarmaktadır.

Ürün yoğun(laşması)luğu kavramı, dış ticarette ürün çeşitliğinin azlığını vurgulamaktadır. Ürün yoğunlaşması birkaç faktörden etkilenmektedir. Ülke ekonomileri geliştikçe, sanayileşme derecesi artıkça, ülke dünya ticaret merkezlerine ne kadar yakın olursa, ülke ne kadar büyük olursa ürün yoğunlaşması o kadar az olmaktadır (Erkan ve Sunay, 2016: 1825). Ticari yoğunlaşma kavramı ise iki ülke arasındaki ithalat ve ihracatın diğer ülkelerle yapılan ticaretle karşılaştırılmasına dayanır. Bir ülkenin partner ülkeyle yapmış olduğu ticaret, partner ülkenin toplam tüm ülkelerle ticaret ortalamasının üzerinde ise, ülkenin partner ülkeyle ticaret yoğunlaşması içerisinde olduğu kabul edilir. Ürün yoğunlaşması belirleyen faktörlerin yanında ticari uyum, ülkeler arasında ortak sınırların varlığı ve ortak dil kullanımı gibi faktörler ticaret yoğunlaşmasını etkileyen faktör olarak kabul edilmektedir (Altay vd., 2010).

Ticari yoğunlaşma endeks yardımıyla ölçülmektedir. Endeks, ikili ticaret akışlarındaki değişimleri ve göreceli direncin değerini verir (Bano, 2002:8) Diğer bir ifade ile iki ülke arasındaki ticaretin değerinin, dünya ticaretindeki önemi temelinde beklenenden daha büyük veya küçük olup olmadığını belirlemek için kullanılır. Böylece endeks, karşılıklı iki ülke arasındaki ticaret değerlerinin, onların dünya ticareti içindeki payları dikkate alındığında beklenenden büyük mü yoksa küçük mü olduğunu gösterir (World Bank, 2009). Dış ticaret yoğunlaşma endeksi, ilgili ülkenin ihracat yoğunlaşma endeksi ve ithalat yoğunlaşma endeksi olarak hesaplanabilir.

5.1. İhracat Yoğunluğu Endeksi:

İhracat Yoğunluğu Endeksi, ihracatçı ülkenin dünya ticaretindeki payına kıyasla ticaret ortağı ile ne büyüklükte ihracat yaptığını ölçmektedir. Endeksin bir den büyük değer alması, ihracatçı ülkenin dünya ticaretindeki payına kıyasla ortağına ile daha fazla mal-hizmet sattığını yani ihracat yaptığını göstermektedir. Bir den daha düşük bir endeks değeri bunun tersini göstermektedir. Endeks şu şekilde formüle edilir:

$$\text{TII} = \frac{X_{ab}}{X_a} / \frac{M_b}{(Mw - M_a)} \qquad (1)$$

Burada,

TII= a ve b ülkesi arasında ticaret yoğunluğu indeksi
X_{ab}= a ülkesinin b ülkesine ihracatı
X_a= a ülkesinin dünyaya toplam ihracatı
M_a= a ülkesinin toplam ithalatı
M_b= b ülkesinin toplam ithalatı
M_w= Toplam dünya ithalatıdır.

$\frac{X_{ab}}{X_a}$, b ülkesine gönderilen ihracatın, ihracatçı a ülkesinin toplam ihracatı içindeki payını göstermektedir. Bu oran aynı zamanda ithalatçı ülkenin ihracatçı ülke için ne kadar önemli olduğunu gösterir. $\frac{M_b}{(Mw - M_a)}$, ithalatçı b ülkesinin toplam ithalatının, toplam dünya ithalatı ile ihracatçı a ülkesinin ithalatının farkına oranıdır. İhracatçı a

ülkesi ithalatçı b ülkesinden aynı büyüklükte ithalat yaparsa o zaman söz konusu endeks yüksek değer alacaktır. İhracatçı ülke ithalatını farklı ülkelerden yapma yetkisine sahip ise durum tersine döner ve endeks düşük değer alır (Bano, 2002:9).

Tablo 3. Türkiye ve Seçilmiş Ülkeler Arasındaki İhracat Yoğunluklar (TÜİK Fasıllara Göre Dış Ticaret Verilerinden Faydalanılarak Yazarlar Tarafından Hesaplanmıştır.)

	SDN	ÜRDN	KTR	MSR	İRN	IRK	S.ARB	İSRL	YMN	CZY	TNS
2005	vb	3,89	1,15	4,89	3,33	vb	2,37	4,57	5,15	5,59	3,16
2006	vb	3,94	2,92	4,83	3,68	vb	2,04	4,48	4,56	6,67	3,04
2007	vb	3,69	2,46	4,28	vb	vb	2,17	3,53	4,13	5,72	3,56
2008	vb	3,29	4,64	3,26	vb	vb	2,36	3,58	4,04	4,92	3,80
2009	vb	3,88	vb	6,94	vb	vb	2,29	4,23	4,95	5,43	4,05
2010	vb	4,92	0,92	5,58	7,32	vb	2,81	4,62	4,69	4,83	4,22
2011	vb	3,66	vb	5,85	6,94	vb	2,85	3,80	3,59	4,11	4,42
2012	4,97	4,36	0,98	6,16	vb	vb	2,84	3,73	5,05	4,21	3,81
2013	vb	4,14	1,08	5,75	10,3	vb	2,35	4,25	5,46	4,37	4,40
2014	vb	4,61	1,31	5,35	8,60	33,9	2,10	4,72	6,18	4,10	4,27
2015	5,60	4,52	1,44	4,66	vb	vb	2,35	4,87	6,68	3,91	4,49
2016	vb	4,01	1,49	5,10	12,6	vb	2,45	4,87	vb	4,00	5,07
2017	3,89	3,39	vb	3,60	6,39	vb	vb	4,99	vb	3,77	4,48
ORT	**4,82**	**4,02**	**1,84**	**5,10**	**7,40**	**33,9**	**2,42**	**4,32**	**4,95**	**4,74**	**4,06**

Tablodan da görüleceği üzere Türkiye'nin ihracat yoğunlu endeks değeri söz konusu ülkeler için birin üzerindedir. Yani, Türkiye'nin dünya ticaretindeki payına kıyasla bu ülkelere daha yüksek bir oranda ürün sattığını göstermektedir. Bu durum da Türkiye ile bu ülkeler arasında 2005-2017 döneminde ticari ilişkilerin Türkiye ihracatı perspektifinden güçlü olduğu söylenebilir. Yeterli veri bulunamaması nedeniyle Irak bir tarafa bırakılacak olursa, Türkiye en çok İran ile en az Katar ile ihracat yoğunluğu yaşamaktadır. Tablo 3'e göre endeks ortalama değerinin 5'ten büyük olan ülkeler İran (7.4) ve Mısır (5.1) dır. Endeks ortalama değerinin 4 ile 5 arası olan ülkeler Yemen (4.9), Sudan (4.8), Cezayir (4.7), İsrail (4.3), Tunus (4.0) ve Ürdün (4.0) dür. Endeks değerlerine göre böyle bir sıralamanın ortaya çıkmasında ülkelerin Türkiye'ye mesafeleri önemli bir etken olarak gözükmektedir.

Yıllar itibarıyla değerler yükselen bir seyir içinde olduğu gözlenmektedir. Hatta, küresel krizin endeks değerlerinde bir düşüş yaratmadığı tespit edilmiştir. Bunlara rağmen Türkiye, söz konusu ülkelere ihracatında potansiyelinin altında kalmaktadır.

Ata (2012)'ye göre Türkiye komşularına yaptığı ihracatını yaklaşık yüzde 100, Orta Doğu ülkeleri ile ihracatını ise yüzde 34 artırabilme yeteneğine sahiptir (Ata, 2012: 281). Ancak bu durumu engelleyen faktörlerin başında o ülkelerdeki ekonomik ve siyasi istikrarsızlık gelmektedir. Diğer önemli bir etken de genel olarak o ülkelerin devletin ağırlıkta olduğu ve özel ticari faaliyetlerin son derece sınırlı olduğu yapılara sahip olmasıdır (Akbay, 2013:91). Çin'in bu ülkelere en çok ihracat yapan ülkeler arasında olması faktörlerden bir diğeridir.

5.2. İthalat Yoğunluğu Endeksi:

İthalat Yoğunluğu Endeksi, temel ülke için ithalat perspektifinden ticaret yoğunluğunu ele almaktadır. Bu bağlamda endeks ithalatçı ülkenin dünya ticaretindeki payına kıyasla ticaret ortağı ile ne büyüklükte ithalat yaptığını ölçmektedir. Endeksin bir den büyük değer alması, ithalatçı ülkenin dünya ticaretindeki payına kıyasla ortağına ile daha fazla mal-hizmet ithalat yaptığını göstermektedir. Bir den daha düşük bir endeks değeri bunun tersini göstermektedir. Endeks şu şekilde formüle edilir:

$$TII = \frac{X_{ba}}{X_b} / \frac{M_a}{(Mw - M_b)} \qquad (2)$$

X_{ba} = b ülkesinin a ülkesine ihracatı
X_b = b ülkesinin dünyaya toplam ihracatı
M_a = a ülkesinin toplam ithalatı
M_b = b ülkesinin toplam ithalatı
M_w = Toplam dünya ithalatıdır.

$\frac{X_{ba}}{b}$, a ülkesine gönderilen ihracatın, ihracatçı b ülkesinin toplam ihracatı içindeki payını göstermektedir. Bu oran aynı zamanda ithalatçı ülkenin ihracatçı ülke için ne kadar önemli olduğunu gösterir. $\frac{M_a}{(Mw - M_b)}$, ithalatçı a ülkesinin toplam ithalatının, toplam dünya ithalatı ile ihracatçı b ülkesinin ithalatının farkına oranıdır. İhracatçı a ülkesi ithalatçı a ülkesinden aynı büyüklükte ithalat yaparsa o zaman söz konusu endeks yüksek değer alacaktır. İhracatçı ülke ithalatını farklı ülkelerden yapma yetkisine sahip ise durum tersine döner ve endeks düşük değer alır (Bano, 2002:9).

Bu formül yardımıyla hesaplanan Türkiye'nin Mısır, Ürdün, Sudan ve Katar, İran, Irak, Suudi Arabistan, İsrail, Yemen, Cezayir ve Tunus'tan yaptığı ithalat yoğunluğu sonuçları Tablo 4'de gösterilmiştir.

Tablo 4. Türkiye ve Seçilmiş Ülkeler Arasındaki İthalat Yoğunluğu (TÜİK Fasıllara Göre Dış Ticaret Verilerinden Faydalanılarak Yazarlar Tarafından Hesaplanmıştır**)**

	SDN	ÜRD	KTR	MSR	İRN	IRK	S.ARAB	İSRL	YMN	CZYR	TNS
2005	0.14	0,44	0,09	2,81	0,55	v.b	0,13	1,89	0,02	3,36	0,91
2006	0.07	0,29	0,08	2,29	0,44	v.b	0,15	1,52	0,04	2,96	0,90
2007	v.b	0,36	0,03	2,23	v.b	v.b	0,19	1,80	0,01	2,78	0,98
2008	0.07	0,41	0,09	2,36	v.b	v.b	0,17	2,08	0,02	2,93	1,27
2009	0.03	0,54	0,21	2,55	v.b	v.b	0,25	1,98	0,01	3,88	1,04
2010	0.01	0,71	0,84	3,05	0,81	0,06	0,38	1,83	0,02	3,86	1,06
2011	0.04	0,93	0,48	3,62	0,80	0,04	0,34	2,04	0,01	2,57	0,69
2012	0,19	1,30	0,68	4,06	v.b	0,05	0,36	1,71	0,01	2,78	0,58
2013	v.b	0,95	0,42	4,43	1,31	0,01	0,35	2,75	0,27	2,94	0,96
2014	v.b	1,55	0,80	4,11	1,66	0,02	0,47	3,04	0,54	3,34	0,73
2015	0,39	1,00	0,97	4,50	v.b	v.b	0,66	2,06	0,04	4,04	0,58
2016	v.b	0,90	0,52	5,01	3,07	v.b	0,67	1,68	0,00	3,52	0,96
2017	0,92	0,93	v.b	4,94	2,59	v.b	0,00	1,60	0,00	3,59	0,83
ORT	**0,20**	**0,79**	**0,44**	**3,54**	**1,40**	**0,03**	**0,32**	**2,00**	**0,08**	**3,27**	**0,88**

Tablo 4' den görüleceği üzere Türkiye'nin ithalat yoğunluğu endeksi ihracat yoğunluğu endeksi kadar yüksek değerlere sahip değildir. İthalat yoğunluk endeksi ortalama değeri en yüksek 3.54 ile Mısır'a aittir. Diğer ülkeler arasında 1'den büyük değerlere sahip olan ülkeler Cezayir (3.2), İsrail (2.0) ve İran (1.4)' dır. Irak ve Yemen haricinde endeks değeri yıllar itibarıyla artış göstermektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin dünya ticaretindeki payına kıyasla dört ülke haricindekilerle daha düşük bir oranda ürün satın aldığını göstermektedir.

İhracat ve ithalat yoğunluk endeksleri, 2005-2007 yılları arasında Türkiye'nin Mısır, Cezayir, İsrail ve İran'la güçlü ticari ilişkisinin olduğunu ortaya koymaktadır. Bu durum Türkiye Ürdün, Sudan, Katar, İran, Irak, Suudi Arabistan, İsrail, Yemen, Cezayir ve Tunus ile sadece ihracatta yoğunlaşma sağlamıştır. Coğrafi mesafelerin böyle bir sonucun çıkmasında önemli bir etken olduğu söylenebilir.

6. TÜRKİYE'NİN SEÇİLİ ÜLKELERLE ENDÜSTRİ İÇİ TİCARETİ

Ülkeler hangi üretim faktörüne göreceli olarak daha fazla sahip ise ve o faktörün kullanıldığı endüstrilerde uzmanlaşırsa böylece uluslararası ticaretin artacağı geleneksel olarak kabul edilir. Heckscher-Ohlin Teorisinin geçerli olduğu bir dünyada, emek yoğun ülkeler, nispeten emek yoğun sanayilerde uzmanlaşacak ve nispeten sermaye yoğun sanayilerde uzmanlaşmış ülkelerle ticaret yapacaklardır. Bu nedenle, ortaya endüstriler arası ticaret gerçekleşmiş olacak yani bir ülke ihracat ve ithalatını farklı ülke ve sektörlerle yapacaktır. Oysa ki, dünya ticaretinin önemli ve büyüyen bir kısmı aynı sektöre ait olduğu endüstri içi ticarette gerçekleştiğine dair kanıtlar vardır (Manrique, 1987:481).

Sanayi-içi ticaret, iki yönlü ticaret, benzer ürünlerde iki yönlü ticaret olarak ta adlandırılan endüstri-içi ticaret temelde benzer malların ithalatını ve ihracatını içermektedir. Endüstri içi ticaret, "belirli bir endüstri kapsamında yer alan birbirinden farklılaştırılmış yapıdaki ürünlerin eş zamanlı olarak hem ihraç hem de ithal edilmesidir". Bu bağlamda, ülkelerin farklılaştırılmış yapıdaki sanayi mallarını ihraç ve ithal etmeleri endüstri içi ticarete örnek olarak gösterilebilir. Endüstri içi ticaretin yüksek olması iki ülkenin aynı malı alıp sattığını gösterir ki bu da ilgili malda karşılaştırmalı üstünlüğün olmadığını göstermektedir. Bu nedenle endüstri içi ticaret karşılaştırmalı üstünlüğü yansıtmamaktadır. Ancak dış ticarette bulunan ülke vatandaşlarına ticarete konu olan mallarla ilgili geniş tercih çeşitliliği endüstri içi ticaretin sağlamış olduğu kazanç olarak gösterilmektedir (Küçükahmetoğlu, 2002: 130).

Endüstri içi ticaret yoğunluğunu makro ve mikro faktörler belirlemektedir. Makroekonomik faktörler, endüstri içi ticarete katılan ülkelerin tanımına odaklanmaktadır. Temel olarak, makroekonomik faktörler iki yönlü ticaret akışları üzerinde olumlu veya olumsuz etkileri olan ulusal ekonomilerin niteliklerini belirlemeyi amaçlamaktadır. Ticaret yapan ülkelerin ekonomilerinin büyüklüğü, ekonomiler arasında büyüklük farkları, iki ülke arasında kişi başına düşen gelir farkları, ticaretin serbestleştirilmesi, coğrafi yakınlık, doğrudan yabancı yatırım miktarı bu faktörler arasındadır. Mikroekonomik faktörler, endüstrilerin ve ürünlerin özelliklerini kapsar. Uygulamada, bu, söz konusu ürünlerde sektör içi ticaretin gelişimini teşvik eden ve ticareti engelleyen sektörlerin ve ürünlerin niteliklerinin tanımlanması anlamına gelir. Nitekim, bu tür bir ticaretin belirleyicileri, ulusal

ekonomiler düzeyinde veya belirli sektörler ve ürünler için temelde sınırsızdır. (Wyrzykowska vd, 2017: 34-40).

Endüstri içi ticaret, her bir endüstride geçerli olan mal farklılaştırmasına bağlı olarak yatay endüstri içi ticaret ve dikey endüstri içi ticaret olarak ikiye ayrılmaktadır. Yatay endüstri içi ticaret, kalite açısından benzer ancak farklı özellik veya niteliklere sahip benzer malların değişimi olarak tanımlanmaktadır. Buna karşılık, dikey endüstri içi ticaret farklı kalitedeki benzer ürünlerdeki ticareti temsil eder, ancak birim üretim maliyetleri ve faktör yoğunluğu bakımından artık aynı değildir. Aynı ürünün farklı renkte veya tatta olması yatay endüstri içi ticarete konu olurken, yüksek teknoloji tekstil ürünleri ile düşük teknoloji tekstil ürünleri dikey endüstri içi ticarete örnek teşkil etmektedir (Wyrzykowska vd, 2017:19).

Endüstri içi ticaretin ölçülmesi endüstri içi ticaret ile ilgili hala önemli bir konudur. Endüstri içi ticaret birçok ölçüm yöntemiyle ölçülmektedir. Hamilton-Kniest Endeksi, Greenaway-Hine- Milner-Elliot Endeksi, Brülhart Endeksleri ve Grubel ve Lloyd Endeksi bunlardan bazılarıdır. Grubel ve Lloyd Endeksi literatürde en fazla kullanılan endekstir (Mangır ve Fidan: 2017: 47). Bireysel endüstriler için endeks aşağıdaki formülle hesaplanmaktadır:

$$GL_{it} = \frac{(Xit + Mit) - |Xit + Mit|}{(Xit + Mit)} \quad i=1\ldots\ldots N;\ t=1\ldots..T \qquad (1)$$

GL endeksi 0 ile 1 arasında değer almakta ve bire yakın değerleri endüstri-içi ticaretin yüksek olduğunu göstermektedir. İhracat ve ithalatın birbirine eşit olduğu durumda GL endeksinin değeri, 1; ihracatın olduğu fakat ithalatın olmadığı durumda (veya tersi) endeks değeri, 0 olmaktadır. Dolayısıyla değer 1'e yaklaştıkça endüstri-içi ticaret artmaktadır.

GL endeksini çeşitli düzeylerde toplulaştırmak mümkündür. Bir ülkenin toplam ticaretinde veya her bir ülke ile olan ticaretinde endüstri-içi ticaretin payı ortaya konulmak istendiğinde, ülkeler arasında GL endeksi aşağıdaki formüle dönüşmektedir:

$$\overline{GL_t} = \frac{\sum_{i=1}^{N}(X_{it} + M_{it}) - \sum_{i=1}^{N}|X_{it} - M_{it}|}{\sum_{i=1}^{N}(X_{it} + M_{it})}, \qquad t=1\ldots\ldots T \qquad (2)$$

olarak toplulaştırılır. Endekste yer alan X_i ve M_i değerleri sırasıyla, aynı endüstrideki ihracat ve ithalat değeri, (Xi +Mi) endüstrinin toplam dış ticaret değeri ve lX-Mil net ihracat değeri olarak tanımlanmaktadır. Mutlak değer içerisinde gösterilen Xi-Mi, ticaret dengesi işaretinin dikkate alınmadığını, bir başka ifadeyle iki ülke arasında varsa ticaret dengesizliğini endeksin göz ardı ettiğini göstermektedir (Ertal ve Ertal, 2012: 12).

Tablo 5. Türkiye'nin Seçilmiş Ülkelerle Grubel ve Lloyd Endeksi (TÜİK Fasıllara Göre Dış Ticaret Verilerinden Faydalanılarak Yazarlar Tarafından Hesaplanmıştır.)

	MSR	İSRL	TNS	IRAK	S. ARAB	İRAN	KTR	ÜRDÜN	CEZAYİR	SUDAN	YEMEN
2005	0,26	0,45	0,08	0,28	0,05	0,07	0,03	0,05	0,10	v.b	0,02
2006	0,37	0,46	0,11	0,14	0,05	0,05	0,02	0,05	0,08	v.b	0,00
2007	0,41	0,43	0,14	0,10	0,13	0,06	0,03	0,05	0,06	v.b	0,00
2008	0,48	0,42	0,11	0,06	0,08	0,08	0,03	0,07	0,10	v.b	0,00
2009	0,29	0,40	0,21	0,04	0,17	0,10	0,05	0,06	0,11	v.b	0,00
2010	0,40	0,32	0,21	0,05	0,07	0,10	0,08	0,05	0,05	v.b	0,00
2011	0,43	0,29	0,18	0,02	0,09	0,06	0,09	0,07	0,01	v.b	0,00
2012	0,36	0,31	0,22	0,03	0,08	0,05	0,04	0,04	0,02	0,03	0,00
2013	0,38	0,24	0,23	0,02	0,07	0,07	0,05	0,04	0,06	0,03	0,00
2014	0,36	0,23	0,22	0,04	0,08	0,08	0,07	0,07	0,03	0,02	0,02
2015	0,36	0,26	0,18	0,06	0,11	0,09	0,08	0,03	0,03	0,02	0,05
2016	0,34	0,25	0,18	0,15	0,11	0,09	0,11	0,03	0,04	0,04	0,00
2017	0,36	0,28	0,19	0,28	0,11	0,09	0,13	0,06	0,02	0,03	0,00
ORT	**0,37**	**0,33**	**0,17**	**0,10**	**0,09**	**0,07**	**0,06**	**0,05**	**0,05**	**0,03**	**0,01**

Yukarıda yapılan açıklamalara bağlı kalınarak ve ikinci seçenek takip edilerek Türkiye'nin Sudan, Ürdün, Katar, İran, Irak, Mısır, İsrail, Tunus ve Cezayir ile olan ticaretindeki endüstri içi ticareti, fasıllara göre ihracat ve ithalat değerleri esas alınarak Grubel-Lloyd endeksi ile hesaplanmıştır. Tablodan da görülebileceği üzere, endüstri-içi ticaretin payı çok düşüktür. Yalnızca iki ülkeyle olan ticarette bu pay yüzde otuzun üzerindeyken, diğer ülkeler için bu pay yüzde yirmi seviyelerine çıkamamaktadır: Mısır (%37) ve İsrail (%33). Türkiye' nin Mısır, Tunus, S. Arabistan, İran ve Katar ile olan endüstri içi ticareti 2005-2017 döneminde artış, İsrail ile endüstri içi ticareti azalış ve diğer ülkelerle endüstri içi ticareti büyük bir değişme göstermemiştir.

Tablonun daha iyi anlaşılması için fasıllar itibarıyla ülkelerle bireysel endüstri GL endeksinin değerlerine bakılması gerekir. Öncelikle bütün fasıllarda 2005-2017 yılları arasında Türkiye'nin İran ve Katar hariç olmak üzere geriye kalan ülkelere karşı dış ticaret fazlası göze çarpmaktadır.

Ülkelerin bireysel endüstri GL endeksleri dikkatli incelendiğinde Sudan Yemen, Ürdün, Irak, Katar, S. Arabistan ve Cezayir'in endeks değerleri söz konusu dönemde çoğu fasıllar için 0.3' ün çok altında kalmıştır. Bireysel endüstri GL endeks değerleri 1'e yakın fasıllar en çok yakın olan ülkeler Mısır, İran ve İsrail'dir.

Mısır ile bireysel endüstri GL endeksi gıda, kireçler ve çimento, inorganik kimyasallar, eczacılık ürünleri, uçucu yağlar ve muhtelif kimyasal maddeler plastikler ve mamulleri, pamuk, pamuk ipliği ve pamuklu mensucat, sentetik ve suni filamentler, şeritler, özel dokunmuş mensucat, seramik, bakır alüminyum ve cam eşya gibi malları içeren fasıllarda; Sudan ile bireysel endüstri GL endeksi şeker ve şeker mamulleri, sebzeler, meyveler ve plastikler mamulleri gibi malları içeren fasıllarda; Ürdün ile bireysel endüstri GL endeksi inorganik kimyasallar, kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik-inorganik bileşikleri ve özel

iplikler gibi malları içeren fasıllarda; Cezayir ile bireysel endüstri GL endeksi organik ve inorganik kimyasallar, demir ve çelik gibi malları içeren fasıllarda; Tunus ile bireysel endüstri GL endeksi balıklar, deri-saraciye eşyası, örme ve örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı ayakkabılar, Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar, bunların aksam, parça ve aksesuarı gibi malları içeren fasıllarda; İsrail ile bireysel endüstri GL endeksi sebzeler, meyveler, debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülasalar, muhtelif kimyasal maddeler, plastikler ve mamulleri, kağıt ve karton, basılı kitaplar, gazeteler, sentetik ve suni filamentler, vatka, keçe ve dokunmamış mensucat, kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar, elektrikli makine ve cihazlar, silahlar ve mühimmat, bunların aksam, parça ve aksesuarı gibi malları içeren fasıllarında; İran'la bireysel endüstri GL endeksi gıda, kireçler ve çimento, organik ve inorganik kimyasallar, plastikler ve mamulleri, dokunmamış mensucat, örme eşya, seramik, cam ve alüminyumdan eşya fasıllarında; Irak'la bireysel endüstri GL endeksi mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar ve pamuk, pamuk ipliği ve pamuklu mensucat gibi malları içeren fasıllarda; Suudi Arabistan'la bireysel endüstri GL endeksi mineral yakıtlar, inorganik kimyasallar, debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülasalar, yıkama-yağlama müstahzarları, albüminoid maddeler, muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.), ve dokunmamış mensucat, özel iplikler, gibi malları içeren fasıllarda; Katar ile bireysel endüstri GL endeksi mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler ve muhtelif kimyasal maddeler gibi malları içeren fasıllarda 0.5'in üzerine çıkmıştır.

Kısaca, Türkiye ile söz konusu ülkeler arasında GL endeks değerinin düşük olmasının nedeni bireysel endüstri GL değerinin düşük olmasıdır.

7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Türkiye'de 80'li yıllardan beri ihracata dayalı ve dışa açık politika izlemektedir. Türkiye ticaretinin yarısından fazlasını Avrupa ülkeleriyle yapmasına rağmen diğer ülke ve ülke gruplarıyla da ticaretini artırma gayreti içerisindedir. Ancak 2005-2017 yılları arasında Türkiye'nin dış ticaretinde dalgalanmalar meydana gelmiştir. Türk dış ticaretindeki dalgalanmaların ana nedenlerinin küresel finans kriz, siyasi kriz ve Türk Lirasındaki volatilite olduğu görülmektedir. Bu yıllar arasında en çok ihracat yapılan ülkeler Almanya, İngiltere ve Irak olmuştur. Rusya, Almanya ve Çin ise hem en fazla ithalat yapılan hem de en çok dış ticaret yapılan ülkelerdir. İhracat en çok 2007 yılında, ithalat ise 2010 yılında büyümüştür. Dış ticarette en büyük daralma da 2009 yılında yaşanmıştır. Bu bağlamda ihracat ithalatı en yüksek 2009 yılında karşılamıştır. Teknoloji yoğunluğuna göre imalat sanayi ürünleri dış ticaretinde ise orta ileri teknoloji ürünler öne çıkmaktadır: Orta ileri teknoloji ürünler ihracatı (%30), ithalatı (%42).

Bu çalışmada, Türkiye'nin Mısır, Ürdün, Sudan, Katar, İran, Irak, Suudi Arabistan, İsrail, Yemen, Cezayir ve Tunus ile ticaret yoğunluğu ve endüstri içi ticaret düzeyi analiz edilmiştir. Türkiye'nin söz konusu ülkelerle ihracat ve ithalat yoğunluk endeksleri ile bireysel endüstri ve ülke bazında endüstri içi ticareti ölçmek için Grubel-Lloyd indeksi hesaplanmıştır.

Bu bağlamda Türkiye'nin ihracat yoğunluk endeks değeri söz konusu ülkeler için 1' in üzerindedir. Yani, Türkiye'nin dünya ticaretindeki payına kıyasla bu ülkelere

daha yüksek bir oranda ürün sattığını göstermektedir. Bu durum da Türkiye ile bu ülkeler arasında 2005-2017 döneminde ticari ilişkilerin Türkiye ihracatı perspektifinden güçlü olduğu söylenebilir. Türkiye en çok İran, en az Katar ile ihracat yoğunluğu yaşamaktadır. Endeks ortalama değerinin 5' ten büyük olan ülkeler İran (7.4) ve Mısır (5.1) dır. Endeks ortalama değerinin 4 ile 5 arası olan ülkeler Yemen (4.9), Sudan (4.8), Cezayir (4.7), İsrail (4.3), Tunus (4.0) ve Ürdün (4.0) dür. Endeks ortalama değeri 4'ten küçük olan ülkeler ise Suudi Arabistan ve Katar'dır.

Türkiye'nin ithalat yoğunluğu endeksi ihracat yoğunluğu endeksi kadar yüksek değerlere sahip değildir. ithalat yoğunluk endeksi ortalama değeri en yüksek 3.54 ile Mısır'a aittir. Diğer ülkeler arasında 1'den büyük değerlere sahip olan ülkeler Cezayir (3.2), İsrail (2.0) ve İran (1.4)' dır. Irak ve Yemen haricinde endeks değeri yıllar itibarıyla artış göstermektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin dünya ticaretindeki payına kıyasla dört ülke haricindekilerle daha düşük bir oranda ürün satın aldığını göstermektedir.

Türkiye'nin seçili ülkelerle olan endüstri içi ticaretini gösteren Grubel-Lloyd endeksi çok düşüktür. Yalnızca iki ülkeyle olan ticarette bu pay yüzde otuzun üzerindeyken, diğer ülkeler için bu pay yüzde yirmi seviyelerine çıkamamaktadır: Mısır (%37) ve İsrail (%33). Türkiye'nin Mısır, Tunus, Suudi Arabistan, İran, ve Katar ile olan endüstri içi ticareti 2005-2017 döneminde artış, İsrail ile endüstri içi ticareti azalış ve diğer ülkelerle endüstri içi ticareti büyük bir değişme göstermemiştir.

Sonuç olarak, Türkiye seçili ülkelerle ticaretini daha da artırma imkânı vardır ve Türkiye bu ülkelere karşı rekabet gücü yüksek ürünlerini ihracat etmede teşvik edici politikalar izlemeye devam etmelidir.

KAYNAKÇA

Altay, Hüseyin, Çelebioğlu, Fatih, Şen, Ali (2010), "Ticari Yoğunlaşma Kapsamında Türkiye'nin Küresel Ölçekli Dış Ticaret Analizi", Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt. 1, Sayı: 26, Nisan, ss. 161-172.

Ata, Sezai (2012), "Türkiye'nin İhracat Potansiyeli: Çekim Modeli Çerçevesinde Bir İnceleme", Internatıonal Conference On Eurasıan Economıes, Kazakhstan.

Bano, Sayeeda (2002), "Intra-Industry Trade and Trade Intensities: Evidence from New Zealand" Economics Department University of Waikato Private Bag 3105, New Zealand.

Başkol, M. Ozan (2009), "Türkiye'nin Endüstri-İçi Ticaretinin Analizi", Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt. 28, Sayı:2, ss. 1-24.

Çeştepe, Hamza (2012), "Türkiye'nin Seçilmiş Ortadoğu Ülkeleriyle Ticaretinin Analizi", Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt. 8, Sayı: 2, ss. 23-43.

Erkan, Birol ve Sunay, Z. Fatih (2016), "Türkiye'nin İhracatının Yoğunlaşma Perspektifinde Analizi", İnsan Ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, Cilt. 5, Sayı:7, Ekim, ss. 1823 – 1842.

Erlat, Güzin ve Erlat, Haluk (2012), "Türkiye'nin Orta Doğu Ülkeleri İle Olan Ticareti, 1990-2002", (Ed. Prof. Dr. Ercan Uygur ve Prof. Dr. İrfan Civciv), Tek Yayıncılık, Ankara.

Küçükahmetoğlu, Osman (2001), " Endüstri İçi Ticaret ve Türkiye" , Avrupa Araştırmaları Dergisi, Cilt. 9, Sayı: 2, Ocak, ss. 129-153.

Mangır, Fatih ve Fidan, Adem (2017), "Grubel-Lloyd Endeksi İle Endüstri-İçi Ticaret Analizi: Tarım Sektörü Türkiye Örneği", KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Cilt. 19, Sayı: 33, ss. 45-51.

Manrique, Gabriel G. (1987), "Intra-Industry Trade between Developed and Developing Countries: The United States and the NICs", .The Journal of Developing Areas, Vol.21, No: 4, July, pp. 481-494.

Şentürk, Canan (2014), "Türkiye'nin Seçilmiş Ülkeler İle Endüstri İçi Ticaretinin Endeks Yöntemine Dayalı Analizi (1990-2013)", Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt.2, Sayı: 20, ss. 207-230.

The World Bank (2019). https://www.worldbank.org/tr/country/turkey, (24.03.2019).

Ticaret Bakanlığı (2019). Ülkeler, Ülke Profili, Türkiye ile Ticaret, https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/orta-dogu-ve-korfez/katar/ulke-profili/turkiye-ile-ticaret, (24.03.2019).

TRADE MAP (2019). https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c792%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1, (25.03.2019).

TÜİK (2019a). Haber Bültenleri, Dış Ticaret İstatistikleri, http://tuik.gov.tr/OncekiHBArama.do, (23.03.2019).

TÜİK (2019b). Konularına Göre İstatistikler, Dış Ticaret, Dış Ticaret İstatistikleri, İstatiksel Tablolar ve Dinamik Sorgulama, Yıllara Göre Dış Ticaret, http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046, (23.03.2019).

TÜİK (2019c). Konularına Göre İstatistikler, Dış Ticaret, Dış Ticaret İstatistikleri, İstatiksel Tablolar ve Dinamik Sorgulama, Ülkelere Göre Dış Ticaret, Ülkelere Göre İhracat, http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046, (24.03.2019).

TÜİK (2019d). Konularına Göre İstatistikler, Dış Ticaret, Dış Ticaret İstatistikleri, İstatiksel Tablolar ve Dinamik Sorgulama, Ülkelere göre Dış Ticaret, Ülkelere göre İthalat, http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046, (24.03.2019).

UN Comtrade Database (2019). https://comtrade.un.org/data/, (24.03.2019).

Wyrzykowska, E.Kawecka, Ambroziak, Lukasz, Molendowski, Edward, Polan, Wojciech (2017), "Intra-Industry Trade of the New EU Member States Theory and Empirical Evidence", (Çev. Dariusz Sielski), Publishers PWN, Poland.

İL BAZINDA AFET LOJİSTİĞİ: KOCAELİ İLİ ÖRNEĞİ

Öğr. Gör. Mustafa DOĞAN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Türkoğlu Meslek Yüksekokulu, Mülkiyet Koruma ve Güvenlik Bölümü , akademisyenmd@gmail.com

Öz

İnsanlar doğa olaylarına karşı tarihten günümüze kadar direnç göstermiş ve zaman zaman engellemeye de çalışmıştır. Bunun sonucunda da büyük bedeller ödenmiştir. İnsanlar psikolojik, sosyolojik ve ekonomik yönden zarar görülmüştür. 1999 yılında Marmara Bölgesinde yaşanan acı kayıplardan sonra, afet yönetimi alanındaki mevcut stratejiler yetersiz kalmış ve değiştirilmesi zorunlu hal almıştır.

Depremlerden sonra afetzedelere çok kısa bir sürede ulaşmak, kurtarma faaliyetlerini yürütmek ve normal hayati koşullar sağlanıncaya kadar lojistik destek sağlamak hayati önem taşımaktadır. Bu çalışmada, afet lojistik uygulamaları konusunda, Kocaeli ilinde merkezi ve yerel yönetimin çalışmaları incelenmiş ve bu alanda sorumlu olan kurum ve birimlerle görüşmeler yapılarak oluşturulan afet lojistik sisteminin gelişmiş ülkelerin uygulamaları dikkate alınarak yeniden gözden geçirilmesi amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Afet Yönetimi, Afet Lojistiği, Deprem.

DISASTER LOGISTICS OF DISTRICTS: THE CASE OF KOCAELİ DISTRICT

Abstract

People have resisted against natural events and have tried to prevent them from time to time. As a result, large prices were paid. People have suffered psychological, sociological and economic damage. Following the loss of suffering in the Marmara Region in 1999, the existing strategies in the disaster management area have been inadequate and need to be changed.

It is vital to reach disaster victims in a very short time after earthquakes, carry out rescue activities and provide logistical support until normal life conditions are met. The aim of this study is to examine the work of central and local administrations in the province of Kocaeli regarding the disaster logistics applications and to review the disaster logistic system, which was formed by interviews with the institutions and units responsible in this field, by considering the applications of developed countries.

Keywords: Disaster Management, Disaster Logistic, Earthquake.

1. GİRİŞ

İnsanoğlu, yeryüzünde yaşamaya başladığından bu yana yaralanma veya ölümle sonuçlanan acil durum ve afetlerle karşılaşmaktadır. Zaman içerisinde karşılaştığı bu durumları farklı şekillerde algılayarak değişken tepkiler göstermiştir. Günümüz teknolojisi ve bilimi insanları afetlerin yıkıcı sonuçlarından tamamen

koruyamadığını medya organlarının yayınlarında zaman zaman görmekteyiz. Gelişmiş ülkeler ile az gelişmiş yada gelişmekte olan ülkelerde afetlerin doğurduğu sonuçlar farklılıklar göstermektedir. Bu durum, bizlere afetleri tamamen önlemenin mümkün olmadığını ancak koruyucu ve önleyici tedbirler alarak verebileceği zararı azaltabileceğimizi göstermektedir.

Ülkemizdeki afet yönetim sistemi ve yapısı incelendiğinde belli evreler ve dönemlerde değişim gösterdiğini modern afet yönetim anlayışının hâkim olduğu görülmektedir. Modern afet yönetim sistemi, planlı, bütünleşik, çok disiplinli, esnek ve gelişen bir yapıya sahiptir (Kadıoğlu, 2011). Bu sistem bir döngü şeklinde afetler meydana gelmeden önce, sırasında ve sonrasında yapılması gereken eylemleri kapsar.

Bu çalışmada; afet, afet yönetimi literatür taraması yapılarak irdelenmiş dil birliğine varılan ortak tanımlar gösterilmiştir. Lojistik ve lojistik yönetimi kavramları araştırılarak, afet lojistiğinin temel unsurları belirtilmiştir. Ayrıca gelişmiş örnek teşkil edebilecek uygulamaları ile Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Japonya ve İngiltere'de afet lojistik birimlerinin çalışma yapıları ve örgütlenmeleri incelenmiştir.

Afet lojistiğinin il bazında yapılanmasını ülkemizde göstermek adına Kocaeli ilinde merkezi ve yerel yönetimlerin çalışmaları taranmış ve örnek bir afet lojistik uygulaması olarak bu çalışmanın konusu seçilmiştir. Çalışma yöntemi olarak üniversitelerin afet uygulama ve araştırma merkezlerinin rapor ve kaynakları titizlikle incelenmiş, il bazında afet lojistiği uygulaması Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan planlar ve yapılan çalışmalar ile İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü'nün çalışmaları dikkate alınarak hazırlanmıştır. Bu çalışmanın amacı afet yönetimi alanında gelişmiş ülkeler düzeyine çıkmayı hedefleyen ülkemizde bu sistemin temel alt birimlerinden olan afet lojistik aşamasının uygulamalarını il bazında göstermek, farklı ülkelerdeki diğer uygulamalar ile kıyaslamak ve varsa eksik yönlerini tespit etmek ve bu eksikliklerin giderilmesi hususunda sonuç ve öneriler sunmaktır.

2. GENEL BİLGİER

Bu bölümde, kavramsal çerçeve literatürden tarama yapılarak incelenmiştir. Ulusal ve yabancı kaynaklarda yapılan inceleme sonucu kavramların çeşitliliği dikkat çekmektedir.

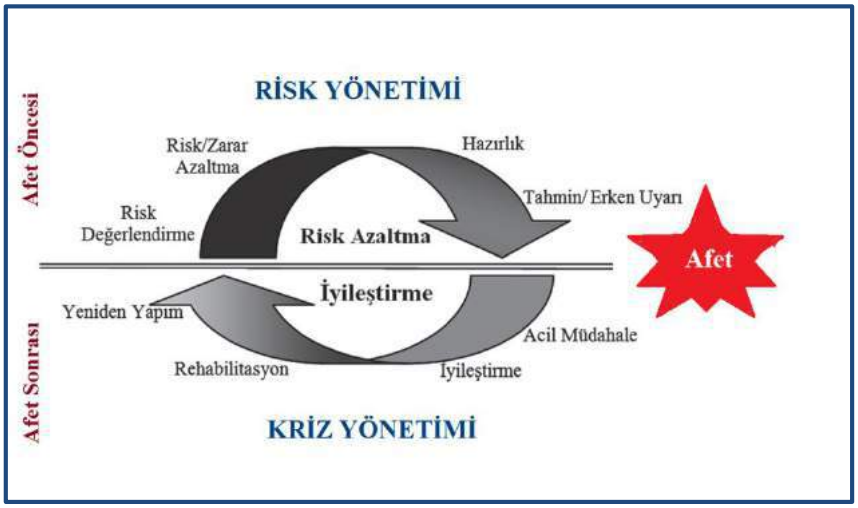
2.1 Afet Yönetimi

Afet yönetimi, afetlerin önlenmesi ve zararlarının azaltılması, afet sonucunu doğuran olaylara zamanında, hızlı ve etkili olarak müdahale edilmesi ve afetten etkilenen topluluklar için daha güvenli ve gelişmiş yeni bir yaşam çevresi oluşturulabilmesi için, toplumca yapılması gereken top yekûn bir mücadele sürecini ifade eder. Bu süreç içerisinde, zarar azaltma, hazırlık, müdahale, iyileştirme ve yeniden inşa gibi ana aşamalara ayrılabilen faaliyetler süreklidir. Bu süreç bir çember veya iç içe geçmiş halkalarla gösterilir, afet yönetim döngüsü veya zinciri olarak adlandırılır (Gülkan ve diğ., 2003:5). Bu evreler birbirleriyle doğrusal bir ilişkili değil, döngüsel bir ilişki yapısı göstermektedir.

Günümüzde afet yönetimi; zarar azaltma, hazırlık, müdahale ve iyileştirme gibi dört ana evreden oluşmaktadır. Bu dört aşama, tahmin ve erken uyarı, afetlerin anlaşılması, etki ve ihtiyaç analizi ile birlikte yeniden yapılanma gibi alt evreleri de içine alır. Risk yönetimi, afet öncesini; kriz yönetimi de afet sonrası faaliyetlerin çalışma şeklini belirler (Kadıoğlu, 2011:51). Bu evreler Şekil 2.1'de beraber

gösterilmiştir.

Şekil 2.1: Klasik Afet Yönetim Döngüsü



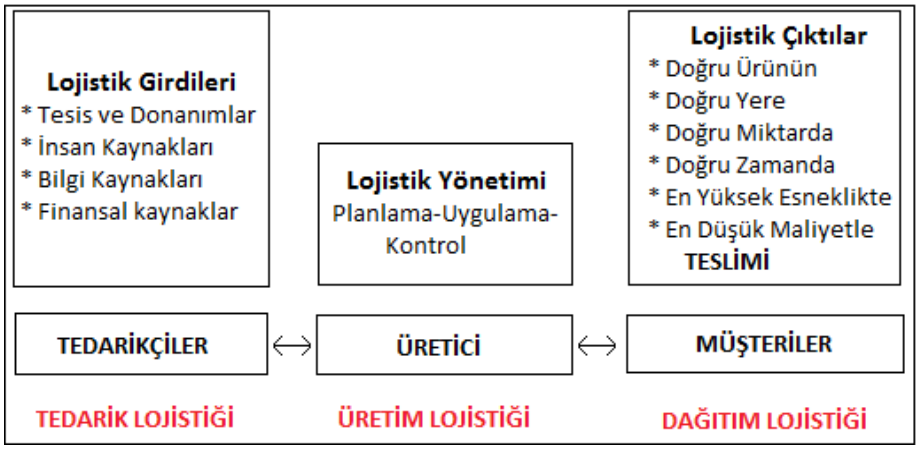
Kaynak: INTOSAİ, (2012) "The draft exposure draft ISSAI 5510 audit ofdisaster preparednes:Guidance for supreme audit instituions http://www.issai.org/composite-280 htm, s.11

2.2 Lojistik Yönetimi

Tekli taşıma türlerinden çoklu taşıma sistemine geçilirken ulaşım sistemlerinin kontrolü zorlaşmış, işletme faaliyetlerinde hız önem kazanırken artan maliyeti düşürmek için ulaştırma ilintili işlevlerin stratejik değeri yükselmiştir. Nitekim ulaştırma operasyonlarının yerine getirilmesini sağlayacak bütün kademeleri içinde barındıran lojistik yönetimi kavramı gündeme girmiştir (Yıldıztekin ve Çelik, 2013:30).

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (CSCMP) lojistik yönetimini; müşteri gereksinmelerini karşılamak üzere, üretim noktası ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve ilgili bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanmalarının etkin ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve kontrolünü kapsayan tedarik zinciri süreci aşaması şeklinde tanımlamaktadır. Lojistik yönetimi Tanyaş (2003) tarafından, Şekil 2.2'te gösterildiği gibi ifade edilmiştir.

Şekil 2.2: Lojistik Yönetimi



Kaynak:Tanyaş, M., (2003). Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi

2.3 Afet Lojistiği Yönetimi

Kadıoğlu (2011) afet lojistiğini şu şekilde tanımlamaktadır; insan kaynağını, araç, malzeme ve ekipman kaynağını, yetenek ve bilgiyi, afetlerden etkilenmiş afetzedelere yardım etmek için etkin ve hızlı bir biçimde hareket edebilen süreçler ve sistemlerden oluşmaktadır. Lojistik planlama bir afet için, bölgenin coğrafi, sosyal, siyasal ve fiziksel özellikleri hakkında bilgi gerektirir. Genel olarak, lojistik planlama aşağıdaki sorulara cevap vermelidir. Bunlar;

i. Hangi kaynaklar ne miktarda ihtiyaç vardır ve nasıl temin edilebilir?
ii. Nasıl etkilenen yere nakledilebilir?
iii. Hangi takımlar operasyonda yer alıyor?
iv. Koordinasyon farklı takımları arasında nasıl elde edilir?

Bu soruları çözmek için, aşağıdaki yöntemleri kullanarak lojistik destek için stratejik kaynakların kullanılabilirliğini belirlemek gerekli bunlar;

i. Malzemeleri taşımak için ulaşım altyapısının kapasitesinin analizi
ii. Lojistik hub ve dağıtım merkezleri için potansiyel siteleri bulma
iii. Limanların ve havaalanlarının kapasitesinin değerlendirilmesi ve farklı koşullarda acil operasyon işlerliğinin olup olmadığını
iv. Lojistik destek için devlet politikaları, planları ve hazırlık analizi

3. İYİ AFET LOJİSTİĞİ ÖRNEK UYGULAMALARI

Bu bölümde, afet yönetimi alanında gelişmiş ülkelerin (ABD, Japonya ve İngiltere) afet lojistik uygulamaları incelenmiş, ülkemizde ve Kocaeli ilindeki mevcut yapılanmalara örnek teşkil etmesi amacıyla bu bölüm hazırlanmıştır.

3.1 ABD'de Afet Lojistik Uygulamaları

ABD'nin siyasi yapısını yerel yönetimler, eyalet yönetimi ve federal hükümet yönetimi şeklinde olup, bunlarla birlikte çeşitli barış antlaşmalarıyla bazı özerklikler kazanan Kızılderili kabileler de kendi yönetim sistemlerini kurmuştur. Bu ülkede çeşitli yönetim sistemlerinden ötürü genel bir afet ve acil durum yönetim

sisteminden söz etmek mümkün değildir. ABD'de Sivil Toplum Kuruluşları (STK) ve özel sektör, federal hükümet tarafından hazırlanan bir afet acil durum planlamasına etkin bir şekilde yer almaktadır.

ABD'de federal yönetim tarafından hazırlanan, afet ve acil durumlara müdahale planlamaları iki başlıktan oluşmaktadır. Bunlardan biri Ulusal Olay Yönetimi Sistemi (*National Incident Management System* (NIMS)) ve diğeri de Ulusal Tepki Çerçevesidir (*National Response Framework* (NRF)).

NIMS: bazı olaylar yerel kurum ve kuruluşların sınırlarını aşabilir ve birden çok kurumun ve idarenin, diğer kamu kuruluşları, sivil toplum örgütlerin ve acil durum birimlerinin müdahalesini gerektirebilir. Bu tür durumlarda planlama, yapılanma ve aktivitelerin etkili ve verimli koordinasyonu çok önemlidir. Böylesi olayları yönetmek için kurulmuş olan NIMS aşağıdaki şu amaçlara göre hareket etmektedir.

i. Ortak bir çalışma sistemini, haberleşme ve bilgi paylaşım ortamı oluşturmak,
ii. Ulusal, sistematik ve kapsamlı bir yaklaşım sunmak,
iii. Farklı kurumlar arasında kaynak paylaşım standardizasyonu oluşturmak ve koordinasyonunu sağlamak
iv. Olası her türlü tehlikeye karşı risk yönetimi oluşturmak,
v. Oluşturulan planların her boyuttaki olayda kullanılabilmesi için ölçeklendirme çalışmaları yapmak,
vi. Dinamik bir yapı oluşturmak,

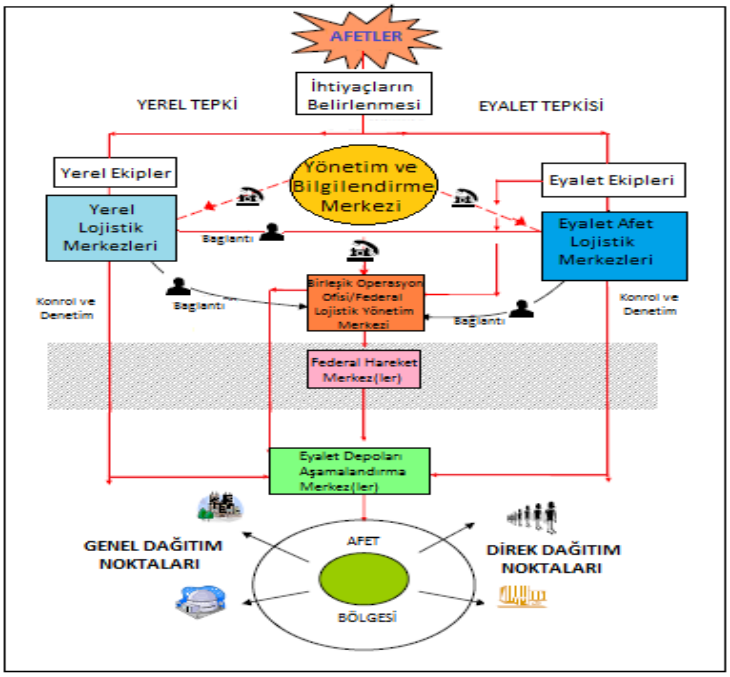
NRF: ABD'de hayatlarını idame eden tüm vatandaşların meydana olabilecek/olası tüm tehlike durumlarına karşı nasıl hareket etmeleri ve ne yapmalarını belirleyen bir ulusal tepki çerçevesidir. Esnek, entegre olabilen, ölçeklenebilir koordinasyon birimleri oluşturarak tüm ülkedeki görev ve sorumlulukları birbiriyle uyumlu hale getirmek en temel amaçtır. Çerçeve her zaman yürürlükte olup bütünü veya parçaları ihtiyaç duyulan herhangi bir anda uygulanabilir. Çerçevenin tepki doktrini beş temel prensibe dayandırılmıştır:

i. Sıkı ortaklık
ii. Kademeli tepki
iii. Ölçeklendirilmiş, esnek, uyarlanabilir müdahale kabiliyeti
iv. Ortak Komuta;
v. Harekete hazırlık

NRF afet yönetiminde etkili olabilmek için tamamlanması gereken dört adım olan zarar azaltma, hazırlık, müdahale ve yeniden yapılanma ile; doğru tepkinin verilebilmesi için yerine getirilmesi gereken aktivasyon, farkındalık, koordinasyon ve toplanma gibi kısa ve uzun vadeli iyileştirmeleri yerine getirmektedir.

ABD'deki acil durum planları incelendiğinde Michigan ve Florida eyaletlerinin lojistik planlarının detaylı örnekler oldukları görülmüştür. Michigan planı ayrıca lojistik yönetimi fonksiyonunun yapılanmasını, her birimin görevlerini ayrı ayrı tanımlamıştır. Şekil 3.1' de bu görevlerin akış şeması gösterilmiştir.

Şekil 3.1: Michigan Eyaleti Lojistik Yönetimi Süreçleri Akış Şeması



Kaynak: MSP/EMHSD, 2012

İhtiyaç anında afetzedelere dağıtılacak olan temel ihtiyaç malzemelerin cinsi, miktarı ve afetin büyüklüğü ve şiddeti de dikkate alınarak detaylı olarak belirlenmektedir. Plan kapsamında toplanma alanları, barınma kampları, depolar ve dağıtım merkezleri oluşturulmakta ve bunların yerleri kamuoyuna duyurulmaktadır.

3.2 Japonya'da Afet Lojistik Uygulamaları

Japonya ülkesi coğrafi konumu itibarıyla tsunami, deprem ve tayfun gibi doğa kaynaklı afetlerin her daim yaşandığı bir yerdir. Yıllarca yaşanmış bu olaylardan sonra edinilmiş tecrübe ile hem risk yönetimi alanında hem de afet eğitimi alanında örnek gösterilecek bir ülke konumunda olduğu için, Japonya'nın afet yönetim sistemi ve afet lojistik planları da incelenmiştir. Afetleri Önleme Konseyi (*Disaster Prevention Council (DPC)*) Japonya'da doğa kaynaklı afetler konusundaki örgütlenme ve koordinasyon mekanizmasından sorumlu kurumdur. Bu konseyin faaliyetleri aşağıdaki üç başlıkta toplanmıştır;

i. Temel afet yönetim planları hazırlamak, yürürlüğe koymak ve koordinasyonu sağlamak,
ii. Afet önleme planlarını hazırlamak,
iii. Vilayet afet önleme planlarını hazırlamak,

Her bir bakanlığın, kurum ve kuruluşun afetler konusunda yapmakla görevli olduğu işler ve ne zamanda ne yapılacağını belirten eylem planları mevcuttur. Eyalet valiliği ve belediyeler düzeyinde bunun gibi benzeri düzenlemeler yapılmaktadır. Yerel yönetim idarecilerinin görevlerinden bir tanesi de vatandaşları, doğa kaynaklı afetler konusunda yapılacaklarla ilgili bilinçlendirmektir.

Her bir şehrin yerel yönetimi, bölgesinde meydana gelme ihtimali olan doğa kaynaklı afetleri dikkate alarak, halkı bilinçlendirmeye yönelik broşürler hazırlayıp dağıtmakta, yangın ve ilkyardım eğitimleri düzenlemektedir. DPC yönetim organizasyonu aşağıdaki birimlerden oluşmaktadır;

i. Genel yönetim dairesi,
ii. Yeniden inşa ve iyileştirme dairesi,
iii. Deprem felâketine karşı tedbirler dairesi,
iv. Afetleri önleme koordinasyon dairesi,
v. Afetlere karşı tedbirleri uygulama dairesi ve bu daireye bağlı olan haberleşme ofisi bulunmaktadır.

Japonya'da bu örgüt yapılanmasıyla beraber, bir afet durumu söz konusu olduğunda ivedi bir şekilde kurulabilecek bir mekanizmaya sahip acil durum yönetim merkezi kanunlarda mevcuttur. Yüz kişiden fazla can kaybı olduğu çok büyük afet hallerinde başbakan, daha küçük afet durumlarında ise DPC' nin başkanı bu kriz merkezine başkanlık etmektedir.

Eyalet ve belediyeler düzeyinde aynı şekilde oluşturulan kriz merkezleri de afet durumlarında ulusal düzeydeki kriz merkezleriyle sistemli bir şekilde organizasyon yapabilmektedir. DPC' nin görevlerinden diğer bir tanesi de olağan durumlarda sorumluluk alanlarına giren tüm yerleşim yerlerinin mikro bölgeleme haritalarını oluşturmak, yerleşim alanlarındaki binaların yapısını ve konumunu, yaşan kişi sayıları gibi verileri detaylı bir şekilde bilgisayardaki harita sistemlerine entegre etmektir. Bu şekilde bir veri bankası oluşturulmaktadır.

3.3 İngiltere Afet Lojistik Uygulamaları

Amerika ve Japonya'daki afet yönetim anlayışının aksine İngiltere'deki afet yönetimi sisteminde yerel değil merkeziyetçi bir anlayış hakimdir (İTÜ 2002). İngiltere'de afet yönetim çalışmaları 1924'te başlamış ve 1948 yılında da Sivil Savunma Kanunu çıkartılarak son şeklini almıştır. Çıkartılan bu kanun ile itfaiye faaliyetleri, arama ve kurtarma, sivil savunma, ilk yardım ve hasar tespiti gibi hizmetler doğrudan İçişleri Bakanlığı bünyesine alınmıştır. İçişleri Bakanlığı bünyesinde faaliyet gösteren Sivil Savunma ve Yangınla Mücadele Genel Müdürlüğü hiyerarşik ve merkezi bir yapı içinde organize olmuştur. Söz konusu Sivil Savunma ve Yangınla Mücadele Genel Müdürlüğü'nün görevleri aşağıda belirtilmiştir (Özkan, 2003);

i. Olağandışı durumlarda vatandaşlar için bilgi alma ve haberleşme merkezleri kurmak, tahliye ve sosyal yardım işlerini yürütmek,
ii. Korunma ve kurtarma çalışmalarını hazırlamak, düzenlemek ve aynı zamanda bu çalışmalara katılmak ve yangınlar ile mücadele etmek,
iii. Alarm ve ikaz sistemlerini oluşturmak, geliştirmek ve çalışmalarını sağlamak,
iv. Olağanüstü durumlarda afetzede ihtiyaçlarını karşılamak üzere özel polis teşkilatı kurarak emniyet kuvvetlerine yardımcı,

4. KOCAELİ İLİNDE OLASI DEPREM SENARYOSU

Bu bölümde, Kocaeli ilinin afetlere olan hassasiyeti dikkate alınarak, meydana gelmesi muhtemel bir depremde ortaya çıkacak durumlar analiz edilerek senaryolaştırılmıştır. Bu senaryo karşısında, il AFAD yönetiminin lojistik gereksinimleri ve kapasiteleri değerlendirilmiştir.

4.1 Senaryo

Kocaeli ilinde Aralık ayında saat 14:48'de büyüklüğü 7.4 olan bir deprem meydana gelmiştir. İvme kayıtlarına göre Kocaeli iline sınırı olan illerde de çeşitli büyüklüklerde hasarlar ve can/mal kayıpları meydana gelmiştir. Şehir merkezine en yakın havaalanı Kartepe ilçesindeki Cengiz Topel Askeri Havaalanıdır. İzmit merkeze yaklaşık on beş kilometre mesafededir. İstanbul İl sınırları içinde kalan Sabiha Gökçen Havalimanı, uluslararası olup İzmit merkeze altmış sekiz kilometre mesafededir. Bu verilere ek olarak Kocaeli ili merkezinde yer alan üç okulda yaklaşık beş yüz çocuğun mahsur kaldığı tahmin edilmektedir. İlk belirlemelere göre AFAD Deprem Dairesinden alınan ilçe bazında tahmini yaralı ve can kaybı ile hasarlı ve yıkık bina istatistikleri Tablo 4.1'de gösterilmiştir.

Tablo 4.1: İlçe Bazında Tahmini Yaralı Ve Can Kaybı İle Hasarlı Ve Yıkık Bina İstatistikleri Tablosu

7	Konut Sayısı	Az Hasarlı	Orta Hasarlı	Ağır Hasarlı	Yıkık	Toplam Nüfus	Ayakta Tedavi	Hafif Yaralı	Ağır Yaralı	Can Kaybı	Geçici Barınma
Başiskele	40.393	5.448	7.127	8.995	16.672	76.605	7.945	1.879	1.705	1.550	47.494
Çayırova	141.480	49.549	17.479	18.653	7.108	103.536	1.698	381	333	302	20.408
Gebze	149.008	46.519	23.802	26.436	16.594	329.195	9.707	2.227	1.975	1.796	93.670
Kartepe	54.101	8.075	9.923	12.366	20.586	101.692	9.759	2.304	2.088	1.898	60.716
İzmit	170.189	39.998	32.018	37.601	38.393	332.754	19.348	4.519	4.062	3.692	146.580
Darıca	70.376	16.742	13.666	15.983	15.585	164.385	9.305	2.171	1.950	1.772	71.733
Kandıra	45.989	10.858	1.376	1.489	224	50.046	67	14	12	11	1.231
Gölcük	71.205	8.498	12.281	15.687	31.705	145.805	16.409	3.886	3.529	3.208	95.536
Karamürsel	33.358	5.608	5.914	7.305	11.666	53.033	5.051	1.193	1.081	982	31.356
Körfez	69.301	15.949	13.036	15.360	16.154	142.884	8.650	2.022	1.819	1.654	64.451
Derince	55.285	11.757	10.496	12.511	14.288	130.657	8.850	2.074	1.868	1.698	63.719
Dilovası	19.369	5.407	3.406	3.882	3.105	45.610	2.037	472	422	384	17.109
Toplam	**920.054**	**224.408**	**150.524**	**176.268**	**192.080**	**1.676.202**	**98.826**	**23.142**	**20.844**	**18.947**	**714.003**

Kaynak: Kocaeli Valiliği yerel düzey arama kurtarma hizmet grubu operasyon planı

4.2 Mevcut Senaryoya Göre İl Afet Lojistik Yönetimi

Kocaeli ilinde, Valilik, Büyükşehir Belediyesi ve Kızılay Şubesinin oluşturdukları bir komisyon ile çalışmaları yürütülmektedir. Afet, acil durum ve olağan dışı durumlarda Kocaeli il afet planın yedinci bölümünde afetzedelere ve yardıma muhtaç kişileri lojistik desteğin ne şekilde yapılacağı ve çalışma sistemi verilmiştir. Buna göre;

4.2.1 Kaynakların Tespit, Tedarik, Depolama ve Dağıtım Planlaması

Gerek Kızılay, gerekse de kuruluşlar ve özel teşebbüslerden hibe yolu ile temin edilen acil yardım malzemelerinin ihtiyaca kafi gelmemesi halinde gerekli ihtiyaç malzemelerini fonlar ihale yönetmeliğinin acil yardım esaslarına göre satın alınır. İhtiyaç duyulan arazi, arsa, bina, tesis, araç, gereç ve bunun gibi malzemeleri öncelikle bölgedeki kamu kurum ve kuruluşları ile mahalli idarelerden teslim alma belgeleri karşılığında geçici olarak teslim alınır. Planlama birimi görevleri;

i. Elde edilen kaynak tespit verilerine göre tedarik, depolama dağıtım planlarının yapılması,
ii. Var olan ve satın alma grubunca tedarik edilecek malzeme ekipman tedarik ve dağıtım çizelgelerinin hazırlanması,
iii. Depolar arasında koordinasyonun sağlanması,
iv. Depolanan ihtiyaç malzemelerinin ileri dağıtım noktalarına sevkinin planlanması.
v. Hizmet grupları arasında gerekli koordinasyonun sağlanması şeklindedir.

Afet ve acil durumların sonrasında insanların normal koşullar sağlanıncaya kadar zorunlu ihtiyaçları karşılanmalıdır (Karadoğan, 2012). Bu ihtiyaçlar Tablo 4.2'te gösterilmiştir.

Tablo 4.2: Acil İhtiyaç Malzemeleri

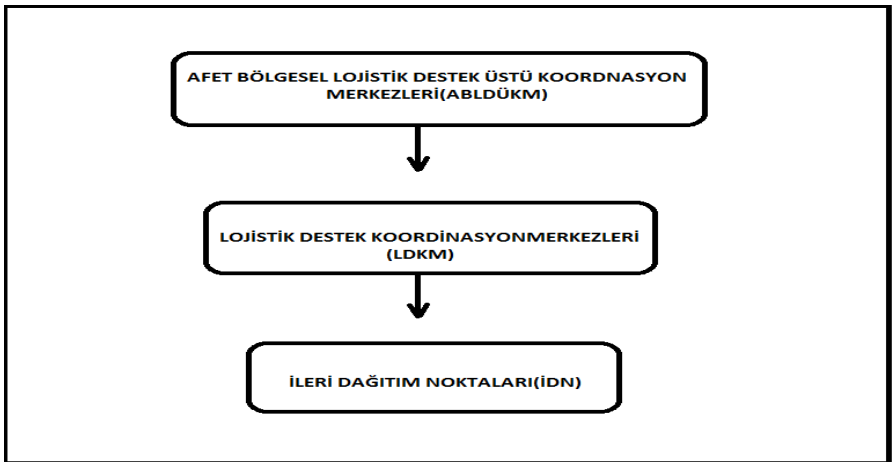
Su	Gıda	Kıyafet
İlaç	Çadır	Isınma
Yakıt	Battaniye	Diğer*
*Temizlik malzemeleri, yemek malzemeleri (tabak, çanak vb.), ağaç palet, sera naylon, uyku tulumu, met, kampet, yatak vb. gibi ortamın/koşulların gerektirdiği diğer malzemeler		

Kaynak: Karadoğan, 2012.

4.2.2 Kaynakların Tedarik, Depolama ve Dağıtım Planlaması

Doğal afetlerden zarar görenlere azami derecede yardımcı olmak, yurtiçi ve yurtdışından gelen yardım malzemelerinin uygun şartlarda muhafaza ederek, afetzedelerin hizmetine zamanında ve istenilen miktarda ulaştırılmasını sağlayan Afet Bölgesi Lojistik Destek Sistemi (ABLDS) oluşturulmuştur. Bu işleyiş Şekil 4.1'te gösterilmiştir.

Şekil 4.1: Afet Lojistik Koordinasyon Merkezlerinin İşleyiş Şeması



Kaynak: İl Afet Planındaki veriler dikkate alınarak bu şekil hazırlanmıştır.

5. KOCAELİ İLİ İÇİN İDEAL AFET LOJİSTİĞİ ALAN YÖNETİMİ

Bu bölümde, il bazında ideal bir afet lojistiği alan yönetiminin genel esasları, ilk değerlendirme ve ihtiyaç analizi, operasyon ve eylemler, hedef tespiti, izleme ve değerlendirme, yardım görevlilerinin yeterliliği, denetimi ve yönetimi ile afetzedelere yardımda bazı asgari sayısal değerler gösterilmiştir.

5.1 Genel Kurallar

Afete maruz kalan kişi ve toplumlar için uygulanacak eylemler her ne kadar bölgesel ve yerel farklılıklar gösterse de temel bazı ortak değerler ve algılar mevcuttur. Bu konuda 1997 yılında Uluslararası Kızılay Kızılhaç Hareketi öncülüğünde "Afete Müdahalede Asgari Standartların Belirlenmesi" projesi dikkate alınmalıdır. Bu asgari standartlar, afetzedelerin onurlarıyla yaşama hakları olduğu prensibine dayanılarak hazırlanmıştır.

Bu proje kapsamında, afetten etkilenen kişilerin yaşamlarını insanca sürdürebilmeleri için karşılanması gereken asgari gereksinimleri şu başlıklar altında ele alınmaktadır;

i. Korunma prensipleri,
ii. Su temini, sanitasyon ve hijyen desteği,
iii. Gıda güvenliği, beslenme ve gıda yardımları,
iv. Barınma, yerleşke ve gıda dışı kalemler,
v. Sağlık hizmetleri ve psik-ososyal destek
vi. Eğitim hizmetleri

Afetlere müdahalede insani yardım standartlarının kapsamı; insani yardım faaliyetleri konusunda, ilk durum değerlendirilmesinden eşgüdüm ve koordinasyon çalışmalarına, afetzedelerin ve mağdur kesimlerin sorunlarına çözüm arama çabalarına kadar bir dizi unsurdan oluşmaktadır.

Afetzedelerin, afetin sonuçlarıyla başa çıkma stratejilerinin en üst seviyeye çıkartmak için maruz kaldıkları çeşitli risklerin, ihtiyaçlarının ve kapasitelerinin farkına

varılması önem arz etmektedir. Yaş, cinsiyet, engelli olmak ve kronik hastalıklar gibi belli başlı faktörler kişinin afetten etkilenme düzeyi ve üzerinde etkili olduğu gibi afet koşullarında yaşayabilme ve zorlukların üstesinden gelebilme yeteneğini de belirlemektedir. Özellikle kadınlar, çocuklar, yaşlılar, engelliler ve kronik hastalıkları olan kişiler afetlerin sonuçlarıyla başa çıkma çalışırken dezavantaj duruma düşebilmektedir. İlk değerlendirme ve ihtiyaç tespitinde bunlar dikkate alınmalıdır. Afetzedelerin yardım alma hakları ve bu yardıma ulaşabilme yolları hakkında bilgilendirme yapmak gerekmektedir. Bunula birlikte afetzedeler yardıma muhtaç kurbanlar gibi görülmemelidir.

5.2 İlk Değerlendirme ve İhtiyaç Analizi

Afetten etkilenen nüfusun ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik yapılan ilk değerlendirme, mevcut şartların açık şekilde anlaşılmasını sağlayacak bilgilerin üzerinde şekillenmelidir. Yapılacak ilk değerlendirme, afetin niteliğini ve nüfus üzerindeki etkisini belirleyecektir.

Afetten etkilenen insanların ihtiyaçları, mağduriyetleri ve temel hizmetlerdeki açıklar değerlendirilirken, aynı zamanda sahip oldukları kapasite ve kullanılabilir durumdaki kaynaklar da belirlenmelidir. Afetin neden ve etkilerinin analizi kritik bir önem taşımaktadır. Standardize edilmiş prosedürler vasıtasıyla toplanan bilgiler, şeffaf bir karar-verme sürecine imkan tanıyacak şekilde kullanıma sunulur.

Gerçekleştirilecek ilk değerlendirme, ihtiyaç duyulabilecek acil yardımların saptanmasını ve daha detaylı araştırmalar yapılması gereken alanların belirlenmesini sağlar. Nüfus içindeki tüm sektör ya da gruplara erişilmesi her zaman mümkün olamayacağından, hangi gruplara erişilemediği açık bir şekilde belirtilmeli ve bu gruplara ilk fırsatta dönülmesi sağlanmalıdır.

İlk değerlendirme ve ardı sıra gerçekleştirilecek analizlerde, afet yaşanan bölgedeki yapısal, politik, güvenliğe yönelik, ekonomik, toplumsal ve çevresel etmenler, yaşam koşullarındaki ve topluluk yapılarındaki değişim göz önünde tutulmalıdır. Afet sonrası iyileşme dönemine yönelik analiz ve planlama ilk değerlendirmenin bir parçası olmalıdır.

5.3 Operasyon ve Eylemler

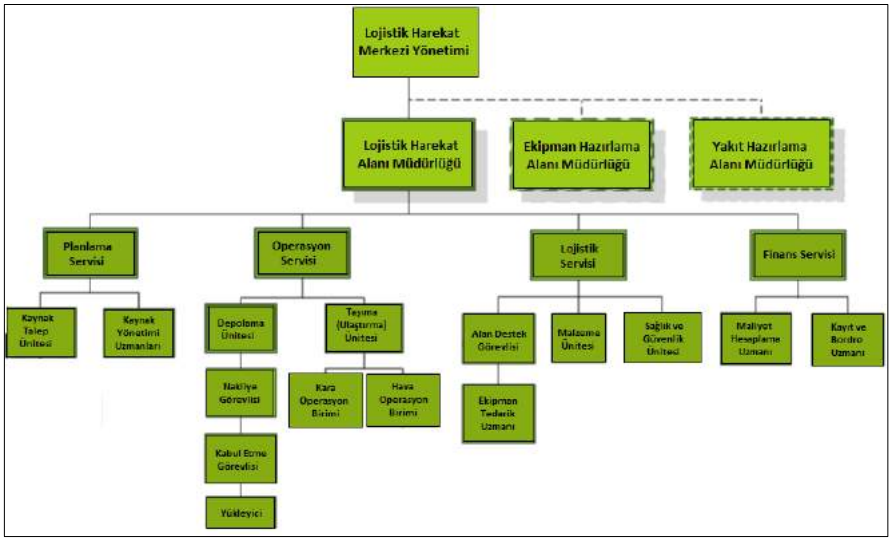
Yaşanan bir afet sonucunda insanların hayatları tehlikede olduğu durumlarda, tüm eylem planlarının önceliği yaşam kurtarmaya yönelik ihtiyaçlara öncelik vermektedir. Asli ihtiyaçlara karşılık vermek için, öncelikli önem taşıyan yardım malzemelerinin arasına, muhtemel ikincil önemdeki maddelerin karışması ve sevk kanallarını kapatmamasına dikkat edilmelidir.

Burada acil ihtiyaçlar ile afetten etkilenen nüfusun sürekli ihtiyaçlarının birbirinden ayrılması önemlidir. Birçok durumda, bir topluluğu asgari standartlara ulaştırmak için kaynak gereksinimi, mevcut kaynakların çok üzerinde olabilmektedir. Bir yardım kuruluşunun bu standartlara tek başına ulaştırması beklenemez. Bu nedenle kuruluşlar arasındaki koordinasyon, kritik boşlukların belirlenip kapatılması açısından hayati önem taşımaktadır.

Temel ihtiyaçların karşılanmasına yönelik kapasitenin yetmemesi nedeniyle oluşan açıklar zaman kaybetmeden belirlenmelidir. Kritik ihtiyaçları belirleyen birimler, sahip oldukları bilgileri mümkün olan en kısa sürede ilgili tüm birimlere bildirmelidir. Oluşan çatışmanın doğasını ve kaynağını anlamak, yardımın adil ve tarafsız bir şekilde dağıtılmasına ve olumsuz etkilerin azaltılmasına ya da bitmesine

yardımcı olmaktadır. Bu amaçla önerilen alan lojistik yönetimi organizasyon yapısı Şekil 5.1'de gösterilmiştir.

Şekil 5.1: Önerilen Alan Lojistik Yönetimi Organizasyon Yapısı



Kaynak: Bu şema Amerika Birleşik Devletleri Florida Eyaleti lojistik operasyon yönetim sisteminden esinlenerek hazırlanmıştır.

5.4 Hedef Tespiti

Hedef tespiti, afetten etkilenen insanların zarar görebilir konumunun tam bir analizi üzerine gerçekleştirilmelidir. Hedef tespitinde amaç, etkili ve bağımlılığı asgari düzeye çekecek şekilde yardım sağlanırken, en zarar görebilir durumda olan insanların ihtiyaçlarının öncelikle karşılanmasıdır.

Yardım çalışanları, içe donuk hedef tespitinin bazı zarar görebilir grupların gözden kaçırılmasına neden olabilece.ini akıllarından çıkarmamalıdır. Afetten etkilenen nüfusla fikir alış verişinin sağlanması ve hedef tespit kararları konusunda uzlaşmaya varılması için, zarar görebilir toplulukların da temsil edilmesi sağlanmalıdır.

Hedef tespit kriterleri genellikle topluluk, hane ya da bireylerin zarar görebilirlik düzeyiyle ilgilidir. Yanlış hedef tespit kriter ve mekanizmaları, bireyin saygınlığı üzerinde olumsuz etkilere neden olabilir. Bazı örnekler vermek gerekirse bunlar;

İdari ve topluluk temelli hedef tespit mekanizmaları herhangi bir bireyin mal varlığına yönelik bilgileri sorabilir. Bu tur sorular uygunsuz görünebilir ve sosyal yapıları göz ardı eden bir karakter taşıyabilir. Düzgün beslenemeyen çocukların yaşadığı haneler genellikle hassas gıda yardımının sağlanması için hedef kapsamına alınmaktadır. Bu durum, hassas oranlarda gıda almaya devam edebilmek için ebeveynlerin çocuklarını zayıf tutmasına neden olabilir.

Yapılacak yardımın hedef tespiti yerel klan sistemi üzerinden yapıldığında, bu tur sistemlerin dışında kalan insanların (örneğin yaşadıkları yeri değiştirmek

zorunda kalan bireyler) gözden kaçırılması muhtemeldir. Yerleri değiştirilen kadınlar, kız çocukları ve delikanlılar cinsel istismara maruz kalabilir.

5.5 İzleme ve Değerlendirme

İzleme için toplanacak bilgi zaman aşımına uğramamış ve kullanışlı olmalıdır. Kesin, mantıklı, tutarlı, muntazam ve şeffaf bir bilgi kaydı ve analizi devam eden eylem üzerinde geribildirimi sağlamalıdır. İzleme sonucunda elde edilen bilgi düzenli olarak güncellenmelidir. Düzenli bir izleme yöneticilere, öncelikleri belirleme, öncelik taşıyan problemleri tespit etme, eğilimleri takip etme, müdahalelerin etkinliğini ölçme ve gerektiğinde programlarda revizyona gitme imkanı tanımaktadır.

İzleme sistemine dahil olan görevliler, afetten etkilenen nüfus içerisindeki tüm gruplardan, kültürel açıdan kabul edilebilir bir şekilde bilgi toplayabilecek insanlar, özellikle cinsiyet ve dil becerisi göz önünde tutularak, izleme sistemine dahil edilmelidir. İzleme ve değerlendirme faaliyetlerinin etkinliği yakın bir diyalogu ve sektörler arasında işbirliğini gerektirir. Ayrıca değerlendirme neticesinde elde edilen sonuçlar karşılaştırılabilmeli, şeffaflık ve güvenirliği sağlamak için de yazılı raporlara dönüştürülmeli ve paylaşılmalıdır.

5.6 Yardım Görevlilerinin Yeterliliği, Denetimi ve Yönetimi

Yardım görevlileri, şartlara uygun teknik niteliklere, yerel kültür ve görenekler konusunda deneyime ve/veya acil durumlara yönelik tecrübeye sahip olmalıdır. Görevliler aynı zamanda insan hakları ve insani yardım prensipleri üzerinde de bilgi sahibidir.

Yardım görevlileri ve sahada görevlilere destek veren diğer çalışanlar, insan hakları ihlallerinin durdurulmasını bekleyen kadın, erkek ve çocuklara nasıl yaklaşılacağını bilmeli; tecavüz ve cinsel şiddet kurbanlarına yönelik tıbbi ya da psikolojik prosedürlere aşina olmaları gerekmektedir. Yardım görevlilerinin yaptıkları bu insani yardım karşılığında kişisel fayda talep edilemez. Zorla insan çalıştırmak, yasa dışı ilaç (uyuşturucu) kullanımı ve kanuna aykırı ticaretler de engellenmesi gereken diğer faaliyetlerdir.

Yardım görevlileri, insani yardım uygulamalarının etkili bir şekilde uygulanabilmesi için denetlenir, yönetilir ve desteklenir. Tüm düzeylerdeki yöneticiler ilgili kuralların uygulanmasını desteklemek ve yasalarla uyumunu sağlamak için sistem kurmak ve/veya var olanı korumak sorumluluğundadır. Yardıma gelen insani yardım kuruluşları ve STK'ların personelinin herhangi bir acil duruma dahil olmadan önce niteliklerinden, kabiliyetlerinden ve düzgün bir şekilde eğitilip hazırlandığından emin olunmalıdır. Acil durum ekipleri oluşturulurken, personel ve gönüllülerin kadın, erkek sayısı açısından dengeli bir dağılıma sahip olması amaçlanmalıdır. Personelin sorumluluklarını yerine getirebilmesi için sürekli bir destek ve eğitim gerekli olabilir.

Tüm personele, hem görev öncesinde hem de afet bölgesine ulaşıldığında güvenlik ve sağlık konularına yönelik olarak uygun bilgi verilmelidir. Görev öncesinde personelin aşı olmaları ve sıtmadan korunmaya yönelik ilaç alması gerekebilir. Afet bölgesine ulaşıldığında, güvenlik risklerinin asgari noktaya çekilmesi için personele, gıda ve su güvenliği, yerel bulaşıcı hastalıklardan korunma, tıbbi yardım olanakları, tıbbi nedenlerden ötürü tahliye plan ve yöntemleri gibi konularda eksiksiz bilgi verilmelidir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Ülkemizde afetlerin olumsuz sonuçlarından etkilenmemek için, modern afet yönetim yaklaşımı benimsenmeli ve en küçük idari birimden en üst düzey yönetim kademesine kadar tüm alanlarda uygulanması gerekmektedir. Organizasyon içerisinde uzmanlık alanları doğrultusunda sorumluluk paylaşımı ve birimler arasında etkili bir iletişim çok önemlidir. Afet yönetiminde dört ana evrenin uyumu aynı zamanda kamu, özel sektör ve gönüllü kuruluşların en üst düzeyde koordineli bir şekilde çalışmasıyla gerçekleşebilir.

Bu çalışmada tavsiye edilen afet lojistiği alan yönetimi organizasyon sistemi, gelişmiş ülkelerin çalışma yöntemleri ve organizasyon yapıları dikkate alınarak hazırlandığından, ülkemizdeki gelişmekte olan yerel afet müdahale planlarına entegre olarak planlı, disiplinli ve etkin bir yapı oluşturulabilir.

Yerel afet müdahale organizasyonun tam olarak işlenebilmesini önerilen afet lojistik alan yönetim sistemi destekleyecektir. Bu yönetim anlayışı yöneticilere ölçme ve değerlendirme imkanı tanıyan bir yapı olduğundan hem yöneticiler hem de sistemde görev yapanlar için kolaylık sağlayacaktır.

Sonuç olarak bu çalışmada, afet lojistik alan yönetimi alanında dikkat edilmesi gereken genel kurallar, ilk değerlendirme ve ihtiyaç analizi, operasyon ve eylemler, hedef tespiti, izleme ve değerlendirme, yardım görevlilerinin yeterliliği, denetimi ve yönetiminin önemi ile afetzedelere yardım konusunda bazı önemli bazı sayısal değerler verilerek bu alandaki eksiklikler tamamlanmıştır. Ayrıca operasyon ve eylem aşamasında yeni bir organizasyon sistemi oluşturulmuştur.

KAYNAKÇA

Eryılmaz, Mehmet (2005). Afet Tanımı. Afet Tıbbı Kitabı. Eryılmaz, M. & Dizer, U.(Ed.). Ankara: Ünsal Yayınları, s.29

Gülkan, Polat ve Balamir, Murat (2003), Afet yönetiminin stratejik ilkeleri, s.4

Kadıoğlu, Mikdat (2011). Afet yönetimi beklenilmeyeni beklemek, en kötüsünü yönetmek. İstanbul: Marmara Belediyeler Birliği, s.21

Karadoğan, Doğan (2012). Olağanüstü ve özel durumlarda uygulanacak lojistik ve tedarik zinciri yönetimine yönelik bir model. Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu yayını. **12**(8), s.26

Küçük, Orhan (2012). Lojistik ilkeleri ve yönetimi. 2. Baskı. İstanbul: Seçkin Yayınları, ss.30-97

Özkan, Gökay (2003). Türkiye'de afet yönetiminin problemleri, 17 Ağustos 1999 İzmit körfezi depremi ve 01 Mayıs 2003 Bingöl depremi deneyimleri, Yüksek Lisans tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Tanyaş, Mehmet ve diğ., (2013). Afet lojistik yönetiminde Rize iline yönelik model önerisi. II. Rize kalkınma sempozyumu. Bildiriler Kitabı. Rize: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi yayınları. s.256

İTÜ Afet Yönetim Merkezi, (2002). Ulusal Acil Durum Yönetimi Modeli Geliştirilmesi Projesi, İTÜ Press, İstanbul.

INTOSAİ, (2012) "The draft exposure draft ISSAI 5510 audit ofdisaster preparednes:Guidance for supreme audit instituions http://www.issai.org/composite-280 htm, s.11

T.C. MEB (2011). Ulaştırma hizmetleri modülü. Lojistik yönetimi. Ankara: MEB Yayınları, ss.3-7

Afetlere İlişkin Acil Yardım Teşkilatı ve Planlama Esaslarına Dair Yönetmelik (18/12777 s.y). **Resmi Gazete,** 19808; 8 Mayıs 1988.

Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (5902 s.k). **Resmi Gazete**, 27261; 17 Haziran 2009.

MSP/EMHSD, Michigan Disaster Logistics Management Plan (2008) http://www.michigan.gov/emhsd Erişim: 10.09.2018

SPHERE, (2004). Afetlere Müdahalede Asgari Standartlar İnsani Yardım Sözleşmesi El Kitabı. Özşahin A. (Der). http://www.mavikalem.org/cause-view/sphere-projesi/ Erişim: Nisan 2019

TÜRK DÜNYASINA MENSUP ÜLKELERİN LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ BAKIMINDAN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

Burak KARAKUŞ
Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi, b.karakus06@gmail.com

Mustafa METE
Doc. Dr., Gaziantep Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü – mete@gantep.edu.tr

Öz

Ülkeler ve firmalarda lojistik süreçlerini etkili ve verimli bir şekilde yönetebilmek için lojistik performanslarını ölçmeye ihtiyaç duymuşlardır. İhtiyaçlar doğrultusunda Dünya bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi raporları ülkelerin mevcut lojistik performanslarını değerlendirmelerinde ki en önemli kaynaklardan birisi olmuştur. Bu çalışmamızda ise Türk Dünyasına mensup ülkeler arasından seçmiş olduğumuz altı ülkenin 2007 ile 2018 yılları arasında yayınlanan Lojistik *Performans Endeks raporlarındaki performans değişimleri incelenmiştir. Yayınlanan 2018 raporunda Türkiye ve Kazakistan dışında kalan ülkelerin performansları dünya ortalaması altında kaldığı görülmüştür. En iyi performansa sahip ülke 47. sırada yer alan Türkiye olurken, en kötü performans sergileyen ülke ise 126. sırada ki Türkmenistan olmuştur.*

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Lojistik, Lojistik Performans Endeksi.

COMPARATIVE ANALYSIS OF TURKISH WORLD COUNTRIES LOGISTICS PERFORMANCE INDEX MAINTENANCE

Abstract

Countries and companies in the logistics processes to effectively and efficiently manage logistics are needed to measure their performance. Puslished by the Word Bank in accordance with the regurements of logistics performance index reports assesing the performance of existing logistics of countries that has become one of the most important sources. In this study we examined changes with Logistics Performance Index within the six countries reports of which is in the Turkish World between 2007 and 2008. Published in 2018 report is Turkey and Kazakhstan lie outside the country under the Word average of the performances, is not included in this report Azerbaijan. The countries the best performance while 47 in Turkey, while the warst performing country is 126. place in Turkmenistan

Keywords: Turkey, the Turkish World, Logistics Performance Index.

1. GİRİŞ

21. yy da dünyada değişim ve dönüşüm çok hızlı bir şekilde gerçekleşmektedir. Dünya artık homojenleşmiş ve küresel entegrasyon hızının arttığı bir pazara girmeye devam ederken, dünya ticaretindeki büyüme hem küresel üretimi hem de dünya ekonomisindeki büyümeyi geride bırakmaktadır. Bütün bu gelişmelerle birlikte ülkelerin lojistik alt yapılarının da bu değişim ve dönüşüm sürecine entegre olması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Çünkü artan dünya ticareti, malların teslim edilmesi esnasında yararlanılan lojistik hizmetlerine olan talebi de artırarak, lojistiği ticaretin temel unsurlarından birisi haline getirmiştir (Wilson, 2008: 2-1). Lojistik faaliyetler ürünün üretilmesi için gereken temel hammadde temininden ürünün üretilip nihai tüketicilere ulaşıncaya kadarki tüm süreçleri kapsamaktadır. Küresel entegrasyonun hızı arttıkça ülkelerin, küresel ve bölgesel pazarlarda rekabetçi bir konumda bulunmaları, verimliliklerini arttırabilmeleri için daha fazla çaba göstermeleri gerekmektedir. Lojistik hizmetlerin verimsizliği üretim sürecinin başlangıcından nihai tüketime kadar geçen süreçlerdeki maliyetleri artırdığı gibi verimli lojistik hizmetleri de ürünlerin akışkanlığını kolaylaştırır, güvenliğini ve hızını artırır, ayrıca ülkeler arasında ki ticarette rekabeti artırarak maliyet avantajı sağlar (Schware vd.,, 1995: 49). Bu bağlamda lojistiğin firmalar için önemi, daha pasif ve maliyet düşürme odaklı bir faaliyet olmaktan sıyrılarak, anahtar başarı faktörüne dönüşmüştür. Son zamanlarda ise bir firmaların stratejik planlama sürecinin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir (Carter vd.,, 1997). Temel lojistik faaliyetleri ürünün fiziksel hareketi ile ilgilenirken, günümüz lojistik faaliyetleri ise; maliyet yönetimi, müşterilerin karşılaştıkları işlemleri basitleştirme, kanal boyunca bilgi alışverişinin sağlanması, taşımacılık, depolama ve ambalajlama gibi konularının etkin bir şekilde çözülmesi ile ilgilenerek işletmelere ve ülkelere rekabet avantajı kazandırmayı amaçlamaktadır.

Lojistik, farklı kültürel, yasal, fiziksel ve dağıtım ortamlarından dolayı uluslararası pazarlarda kritik bir başarı faktörü olmuştur. Bu faktör çerçevesinde ülkeler lojistik gelişmişlikteki mevcut durumlarını görme ve birbirleri arasındaki ticareti güçleştiren bir takım engeller karşısında önlemler alma ihtiyacı hissetmiştir. Dünya Bankası da bu ihtiyaçlar doğrultusunda ülkelerin lojistik gelişmişliklerini ortaya koyan çalışmaları 2007 yılı itibariyle Lojistik Performans Endeksi(LPI) adı ile yayınlamaya başlamıştır. Bu endeks ile analiz edilen ülkeler aralarındaki farklılıkları görerek gerekli önlemleri alma avantajını elde etmektedir.

Bu çalışmanın amacı, Türk Dünyasına mensup ülkelerin lojistik performanslarını inceleyerek lojistik performans bakımından önde gelen ülkeler ile rekabet edebilir konumda yer almaları için güçlü ve zayıf yönlerini ortaya koymaktır. Yine bu ülkelerin hangi alt kriterlerde güçlü hangi alt kriterlerde zayıf olduğu tespit edilerek, yatırımlarını ne yönde şekillendirmeleri gerektiği hususunda öneride bulunulacaktır.

Çalışmanın ilk bölümünde lojistiğin dünyada ki mevcut durumuna ve tarihsel gelişimine yer verilerek, ülkelerin lojistik başarısının en önemli ölçütü olarak kabul edilen ve dünya bankasının 6 kriteri temel alarak (gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyatlar, lojistik kalite ve yetkinlik, takip ve izleme, zamanlama) yayınladığı Lojistik Performans Endeksi raporları incelenmiştir. Çalışmanın diğer bölümünde ise Türk Dünyasına mensup 6 ülkenin Lojistik Performans Endeksleri ve alt bileşenlerine ilişkin

veriler incelenmiştir. Lojistik gelişmişlik seviyelerinin karşılaştırmalı analizi yapılmış ve diğer ülkeler ile rekabet edebilmeleri için önerilerde bulunulmuştur.

2. LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Genel itibariyle askeri bir terim olarak hatırlanan lojistik kavramı, küresel ticari eğilimler ve teknolojik gelişmelerle birlikte askeri literatürde olduğu kadar ticaret literatüründe de oldukça önem kazanmıştır. Lojistik kavramının geçirmiş olduğu tarihsel süreçler, bu kavramın çok geniş bir içeriğe ve etki alanına sahip olmasını sağlayıp bir çok sektörde kullanılır duruma gelmiştir. Bütün bu gelişmeler sonucunda ise lojistik kavramını tek bir tanıma sığdırmak mümkün değildir.

Lojistik en genel anlamıyla, bir malın kaynağından nihai tüketicisine ulaştırılması sırasında gerçekleştirilen; nakliye, depolama, gümrükleme, ambalajlama, dağıtım gibi tedarik zinciri içerisinde yer alan süreçlere verilen isimdir. Dünyanın en büyük lojistik organizasyonu olan Tedarik Zinciri Uzmanları Konseyi'nin (CSCMP) tanımına göre ise lojistik; "Müşterinin ihtiyaçları doğrultusunda hizmetler de dahil olmak üzere tüm ürünlerin ve ilgili bilgilerin çıkış noktasından varış noktasına kadar etkili ve verimli bir biçimde taşınması ve depolanması için gerekli prosedürleri planlama, uygulama ve denetleme sürecidir. Bu tanıma içe doğru, dışa doğru, dahili ve harici hareketler dahildir" (lojiport.com, 2018). Lojistik, müşterilerden alınan siparişlerin teslimatından, bedellerinin tahsilatına, gümrük geçişlerinde kullanılacak evrakların hazırlanmasına kadar bütün iş süreçlerini kapsama genişliği ile şirketler için önemli bir boyuta ulaşmıştır. Bu tanımlar doğrultusunda günümüzde lojistik artık sadece eşya ve belgelerin hareketleri ile sınırlı olmaktan çıkarak, uluslararası ticaretin önemli bir alt fonksiyonu haline gelmiştir (Çancı vd.,, 2003: 2).

Tarih öncesi çağlardan beri insanlar, yaşamlarını sürdürebilmek için avladıkları hayvanların, topladıkları meyvelerin ve diğer gıdaların taşınması, daha sonrasında tüketilmesi için kurutulup saklanması, çeşitli şekillerde ürünlerin muhafaza edilip depolanması gibi lojistik yönetimi içerisinde yer alan hizmetleri uygulamıştır. Yani lojistik hizmetlerinin dünya üzerinde ki varlığı, tarih öncesi çağlarda yaşayan insanların var oluşundan beri görülmektedir. Daha sonra ki dönemde ise uzmanlaşmanın başlaması ile iş bölümü ve depolama çalışmaları artırmıştır. Sanayi devriminde geliştirilen buharlı motorların, kara, deniz ve demiryolu gibi taşımacılık türlerinde kullanılması ile ticaret hacmi artmış, ticareti yapılan ürünlerde çeşitlenmeler meydana gelerek daha fazla ürün ve malzeme taşınıp depolanmaya başlamıştır. Dünya savaşları ile birlikte ise askeri anlamda lojistik kavramı oluşmaya başlamıştır. Taşıma, stoklama ve dağıtım gibi lojistik hizmetlerin optimizasyonu ve kontrolü önem kazanmıştır (Baki, 2004: 7). 1900'lü yılların başlarında ABD'de ve Avrupa'da uygulanmaya başlayan Fordist üretim sistemi ile birlikte, hammadde, yarı mamul, mamullerin ve ticari malların tedarik edilmesi, taşınması ve teslimatı kadar gereksinim anında hazır olması için depolanması, raf ömrünün artırılması ve geri dönüşüm faaliyetleri gibi hizmetlerin sağlanması lojistik yönetiminde yeni alanlar yaratarak müşterilerin ihtiyaçlarına cevap vermede önem kazanmıştır (Tutar vd.,, 2009: 193). Ayrıca bu dönemde tarımsal ürünlerin stratejik bir şekilde yer ve zaman

faydasının sağlanarak dağıtılması gibi işlemler lojistiğin bilim dalı olarak gelişmesine katkı sağlamıştır (Erkan, 2014: 4).

Tablo 1: *Lojistik Sektörünün Geçirdiği Dönemler*

1. DÖNEM	**2. DÖNEM**	**3. DÖNEM**
LOJİSTİK	TİCARET LOJİSTİĞİ	MODERN LOJİSTİK
Askeri alanda kullanılan dönem	Ticaret alanında kullanılan dönem	1. Yönetsel Lojistik a) Tedarik Yönetimi b) Lojistik Yönetimi 2. Operasyonel Lojistik a) Materyal Yönetimi b) Üretim – Organizasyon Yönetimi c) Dağıtım Yönetimi

Kaynak: *Tutar vd.,, 2009, 193*.

Günümüzün iş dünyasında ki, küreselleşme, tedarik zinciri yönetimi ve kaynak yönetimi kavramları ile birlikte gelişen lojistik kavramının öneminin artmasına yol açan bir takım gelişmeler şunlardır :

- Küreselleşen pazar yerleri ile üretim noktasıyla tüketim noktası arasında gerçekleşecek depolama ve malzeme akışlarının artması,
- Tedarik zinciri süreçlerinin küreselleşmesi ile malzeme akışı ve depolama ihtiyaçlarının artması,
- Firmaların zorlasan rekabet koşulları ile birlikte diğer süreçlerde sağlayamadığı maliyet avantajını lojistik süreçlerde sağlama gereksinimi,
- Rekabet avantajını artırıp diğer firmalarla rekabet edebilmek için doğru ürünü, doğru yere, doğru zamanda ulaştırma ihtiyacı,
- Artan dış kaynak kullanımı ile süreçler arasında ihtiyaç duyulan ürün, hizmet, bilgi akışının hızlı ve doğru bir biçimde yapılmasına ihtiyaç duyulması,
- Müşteri ihtiyaçlarının ve beklentilerinin değişip önem kazanması ile ürünlerin çevrim süresinin azalması, daha hızlı ürün, hizmet ve bilgi akışına ihtiyaç duyulması,
- Tedarik zinciri süreçlerinin farklı coğrafi bölgelerde yer alması nedeniyle artan ürün, hizmet ve bilgi akışı ihtiyaçları,
- Rekabet avantajı sağlamada önemli bir unsur olan müşteri memnuniyetini artırmak ve güvenceye almak için, hızlı teslimat, sipariş takip kodu, evden eve teslimat, memnun kalınmayan hatalı ürünleri adresten iade alma gibi yeni nesil hizmetlerdir (Demir, 2013: 6-7).

3. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ (LPI)

İşletmelerin ve ülkelerin birbirleriyle rekabet avantajı elde edebilmesi ve eksikliklerini giderebilmesinde; lojistik hizmetlerin kalitesinin değerlendirilmesi, kullanılan kaynakların verimliliği, müşterilerin aldıkları hizmet sonrasında oluşan algı birikimleri ya da ürün ve hizmetlerin iletilme sürecinde gerçekleşen aşamalardaki başarılarının tespiti önem kazanmıştır. Başarılarının ve eksikliklerinin tespiti için ise bir lojistik performans ölçümüne ihtiyaç duyulmaktadır (Yapraklı vd.,, 2018: 5). Ülkelerin oluşturduğu dış ticaret politikaları, lojistik sektörünün de dünya çapında

önemli derecede büyümesine neden olmuştur ve bu alandaki rekabeti üst seviyelere çıkarmıştır. İşletmeler lojistik süreçlerde küresel anlamda rekabet edebilmek adına verimliliği artırma çalışmaları ve maliyetleri düşürme çabaları lojistik performans unsurunu gündeme taşımıştır. Lojistik süreç performansı izlenirken en uygun performans ölçütlerinin tanımlanması ve seçilmesi, belli hedeflere ulaşılabilmesi için eksikliklerini görebilmeleri ve bu alanda yapılması gereken yatırımları belirlemeleri açısından büyük önem taşımaktadır (Landers vd., 2008: 4-1). Yani ülkeler oluşturdukları dış ticaret politikaları ile küreselleşme anlayışını etkilemeye devam etmekte oldukları için uluslararası finans kuruluşları destekledikleri ticari gücü de arkalarına alarak ülkelerin mevcut konumlarını görebilmelerini ve küresel ölçekte uyumlu hale gelebilmelerini sağlayacak çalışmalar yapmaktadır. Lojistik Performans Endeksi 'de (LPI) Dünya Bankası tarafından çeşitli ölçüm kriterleri ile ülkelerin değerlendirmesini yapmak için ilk olarak 2007 yılında geliştirilen ve takip eden yıllar itibariyle tekrarlanarak standart hale getirilen çalışmalardan biridir (Demirbilek vd., 2018: 12)

Dünya Bankası tarafından oluşturulan Lojistik Performans Endeksi, ülkelerin ticaret lojistiğindeki performanslarında karşılaştıkları zorlukları, fırsatları ve performanslarını iyileştirmek için neler yapabileceklerini belirlemelerine yardımcı olmak amacıyla oluşturulan etkileşimli bir kıyaslama aracıdır. Dünya Bankası anket yoluyla çeşitli ülkelerde uluslararası alanda faaliyet gösteren lojistik işletmelerinde çalışan yaklaşık 1000 profesyonelden elde ettiği verilerle belirlemiş olduğu 6 temel kriter dâhilinde ülkelerin lojistik performanslarını değerlendirerek Lojistik Performans Endeksi (LPI) adıyla yayınlamaya başlamıştır. LPI ilk kez 2007 yılında yayınlanmıştır, 2010 yılından sonra ise her iki yılda bir yayınlanmaya devam etmiştir. 2007'de ilk raporda 150 ülkenin lojistik performansları ortaya konmuştur. Bu sayı 2010 ve 2012 de 155'e yükselmiş, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında ise 160 ülkeye yer verilmiştir. Lojistik performans ölçümünde kullanılan 6 kriter ise tüm yıllar aynı kalmıştır ve ülkelere ilişkin açıklanan LPI değerleri, aşağıda belirtilen 6 kriterin ağırlıklı ortalaması alınarak hesaplanmaktadır (Arvis vd., 2018).

Bu kriterler şunlardır;

- Gümrük: Gümrüklerde ve gümrükleme süreçlerindeki işlemlerinde ki etkinlik ve verimlilik
- Altyapı: Ticaret ve taşımacılıkla bağlantılı altyapının kalitesi,
- Uluslararası Taşımacılık: Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat yapabilmedeki kolaylık,
- Lojistik Yetkinlik: Lojistik hizmetlerindeki kalite ve yetkinlik,
- Takip ve izlenebilirlik: Sevkiyatların takibi ve izlenebilirliği,
- Zamanlama: Sevkiyatların planlanan ve beklenen zamanda varış yerine ulaşabilmesi

Kısacası LPI, ülkelerin ticaret lojistiğindeki performanslarında karşılaştıkları zorlukları ve fırsatları ve performanslarını iyileştirmek için neler yapabileceklerini belirlemelerine yardımcı olmak amacıyla oluşturulan etkili bir kıyaslama aracıdır (Arvis vd., 2018).

4. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ BAKIMINDAN DÜNYADA EN YÜKSEK VE EN DÜŞÜK PERFORMANS GÖSTEREN ÜLKELER

Genel olarak, 160'dan fazla ülkenin skor profili, temel verilerin sağlam yapısından dolayı 2007 yılından bu yana benzer kalmıştır. Fakat istisna olarak, 2007'den 2014'e kadar açıklanan puanların birbirine olan benzerliği 2016 yılında bozulmuştur. 2016

yılında en üstteki 10 ülkenin ortalama puanı (1'den 5'e kadar olan bir ölçekte) 4.13 iken en altta kalan 10 ülkenin ortalama puanının ise 1.91'e gerilemesiyle, en üst ve en alt ülkeler arasında ki fark genişlemiştir. 2018 yılında üst ve alt ülkeler arasındaki oran tekrar daralmıştır. İlk 10 ülke için ortalama puan 4.03'e gerilerken, alt 10 ülke 2.08 puana ulaşmıştır (Tablo 2) (World Bank, 2018).

Tablo 2. *İlk 10 ortalama ve en düşük 10 ortalama LPI skoru, 2007–18*

	2007	2010	2012	2014	2016	2018
En iyi 10 oran	4.06	4.01	4.01	3.99	4.13	4.03
En düşük 10 oran	1.84	2.06	2.00	2.06	1.91	2.08

Kaynak: *Lojistik Performans Endeksi 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018.*

2018 yılında, lojistik uzmanları tarafından yaklaşık 6.000 ülkenin değerlendirilmesi ile yayınlanan raporda en üst sırada 4.20 puan ile Almanya'nın geldiği görülmektedir. Dünya bankasının verilerinden yola çıkarak, tedarik zinciri endüstrisinde geleneksel olarak egemen olan yüksek gelirli ülkelerin düşük gelirli ülkelere göre daha fazla puan aldıklarını, alt gelirli ülkelerin ise daha düşük puan aldıklarını söylemek mümkündür. 2018 de açıklanan verilere göre başta yüksek gelirli ülkeler olmak üzere, Avrupa'dan sekiz ülkenin dışında Japonya ve Singapur gibi tedarik zinciri sektörüne geleneksel olarak hakim olan ülkeler ilk 10 sıraya yerleşmiştir (World Bank, 2018). Tablo 3'de 2018 yılının en yüksek 10 LPI ekonomisine ve bu ekonomilerin geçmiş yıllardaki sıralarına yer verilmiştir.

Tablo 3. *En yüksek 10 LPI ekonomisi*

	2018		2016		2014		2012	
Ekonomi	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**
Almanya	1	4.20	1	4.23	1	4.12	4	4.03
İsveç	2	4.05	3	4.20	6	3.96	13	3.85
Belçika	3	4.04	6	4.11	3	4.04	7	3.98
Avusturya	4	4.03	7	4.10	22	3.65	11	3.89
Japonya	5	4.03	12	3.97	10	3.91	8	3.93
Hollanda	6	4.02	4	4.19	2	4.05	5	4.02
Singapur	7	4.00	5	4.14	5	4.00	1	4.13
Danimarka	8	3.99	17	3.82	17	3.78	6	4.02
Birleşik Krallık	9	3.99	8	4.07	4	4.01	10	3.90
Finlandiya	10	3.97	15	3.92	24	3.62	3	4.05

Kaynak: *Dünya bankası Lojistik Performans Endeksi 2012, 2014, 2016 ve 2018.*

Sıralamanın en altında yer alan ülke Afganistan'dır. Genel olarak en düşük puanına sahip olan bu ülkelerin, Afrika'da ya da izole alanlarda bulunan çoğunlukla düşük gelirli yada alt-orta gelirli ülkeler olduklarını görmekteyiz (Tablo 4). Bu

ülkelerin bir kısmı silahlı çatışma, doğal afetler ve siyasi huzursuzluktan etkilenen kırılgan ekonomilerdir. Diğerleri ise küresel tedarik zincirlerine bağlanmada coğrafya veya ölçek ekonomileri yüzünden sorun yaşayan ülkelerdir.

Tablo 4. *En Düşük 10 LPI Ekonomisi*

	2018		2016		2014		2012	
Ekonomi	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**
Orta Afrika Cumhuriyeti	151	2.15	Yok	Yok	134	2.36	98	2.57
Zimbabve	152	2.12	151	2.08	137	2.34	103	2.55
Haiti	153	2.11	159	1.72	144	2.27	153	2.03
Libya	154	2.11	137	2.26	118	2.50	137	2.28
Eritre	155	2.09	144	2.17	156	2.08	147	2.11
Sierra Leone	156	2.08	155	2.03	Yok	Yok	150	2.08
Nijerya	157	2.07	100	2.56	130	2.39	87	1.69
Burundi	158	2.06	107	2.51	107	2.57	155	1.61
Angola	159	2.05	139	2.24	112	2.54	138	2.28
Afganistan	160	1.95	150	2.14	158	2.07	135	2.30

Kaynak: *Dünya bankası Lojistik Performans Endeksi 2012, 2014, 2016 ve 2018.*

En yüksek performans gösteren üst-orta gelirli ekonomiler arasındaki genel duruma bakacak olursak; Çin, Tayland ve Güney Afrika, gruba liderlik etmektedir, Hırvatistan ve Bulgaristan ise LPI sıralamasında iyileşme göstermiştir (Tablo 5). Türkiye ise LPI sıralamasında düşüş yaşamasına rağmen bu grupta yer almaktadır.

Tablo 5. *En yüksek performans gösteren üst-orta gelirli 10 LPI ekonomisi*

	2018		2016		2014		2012	
Ekonomi	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**
Çin	26	3.61	27	3.66	28	3.53	26	3.52
Tayland	32	3.41	45	3.26	35	3.43	38	3.18
Güney Afrika	33	3.28	20	3.78	34	3.43	23	3.67
Panama	38	3.28	40	3.34	45	3.19	61	2.93
Malezya	41	3.22	32	3.43	25	3.59	29	3.49
Türkiye	47	3.15	34	3.42	30	3.50	27	3.51
Romanya	48	3.12	60	2.99	40	3.26	54	3.00
Hırvatistan	39	3.10	51	3.16	55	3.05	42	3.16
Meksika	51	3.05	54	3.11	40	3.13	47	3.06
Bulgaristan	52	3.03	72	2.81	47	3.16	36	3.21

Kaynak: *Dünya bankası Lojistik Performans Endeksi 2012, 2014, 2016 ve 2018.*

Düşük-orta gelirli ekonomiye sahip ülkeler arasında Hindistan ve Endonezya gibi büyük ekonomiler ve Vietnam gibi yükselen ekonomiler en iyi performans gösterenler olarak öne çıkıyor. Bu ülkelerin çoğunluğu ya denize ya da ana ulaşım merkezlerine yakın konumda yer alan ülkelerdir (Tablo 6).

Tablo 6. *En yüksek performans gösteren alt-orta gelirli 10 LPI ekonomisi*

	2018		2016		2014		2012	
Ekonomi	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**
Vietnam	39	3.27	64	2.98	48	3.15	53	3.00
Hindistan	44	3.18	35	3.42	54	3.08	46	3.08
Endonezya	46	3.15	63	2.98	51	3.08	59	2.94
Fildişi Sahili	50	3.08	95	2.60	79	2.76	83	2.73
Filipinler	60	2.90	71	2.86	57	3.00	52	3.02
Ukrayna	66	2.83	80	2.74	61	2.98	66	2.85
Mısır	67	2.82	49	3.18	62	2.97	57	2.98
Kenya	67	2.81	42	3.33	74	2.81	122	2.43
Laos	82	2.70	152	2.07	131	2.39	109	2.50
Ürdün	84	2.69	67	2.96	68	2.87	102	2.56

Kaynak: *Dünya bankası Lojistik Performans Endeksi 2012, 2014, 2016 ve 2018.*

Düşük gelirli ekonomiye sahip ülkeler arasında ise Doğu ve Batı Afrika ülkeleri 2018 raporunda önde gelen ülkelerdir (Tablo 7).

Tablo 7. *En yüksek performans gösteren düşük gelirli 10 ekonomi*

	2018		2016		2014		2012	
Ekonomi	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**
Ruanda	57	2.97	62	2.99	80	2.76	139	2.27
Benin	76	2.75	115	2.43	109	2.56	67	2.85
Mali	96	2.59	109	2.50	119	2.50	Yok	Yok
Malawi	97	2.59	Yok	Yok	73	2.81	73	2.81
Uganda	102	2.58	58	3.04	Yok	Yok	Yok	Yok
Comoros	107	2.56	98	2.58	128	2.40	146	2.14
Nepal	114	2.51	124	2.38	105	2.59	151	2.04
Togo	118	2.45	92	2.62	139	2.32	97	2.58
Congo	120	2.43	127	2.38	158	1.88	143	2.21
Ürdün	84	2.69	67	2.96	68	2.87	102	2.56

Kaynak: *Dünya bankası Lojistik Performans Endeksi 2012, 2014, 2016 ve 2018.*

5. TÜRK DÜNYASINA MENSUP ÜLKELERİN LOJİSTİK PERFORMANSLARI

Tarih boyunca ipek yolu, kürk yolu gibi önemli ticaret ve geçiş yolları üzerinde bulunan Türk Dünyası, bulunduğu konum itibariyle Batı'yı ve Doğuyu içerisinde bulunduran geniş bir coğrafyada çekim merkezi olabilme potansiyeline sahip olmuştur. Sahip olunan bu avantajlar Türk Dünyası için önemli bir fırsat oluşturduğu kadar güçlü kültürlerle yakın olması nedeniyle kültürel yozlaşma ve yok olma gibi önemli tehditleri de içerisinde barındırmaktadır (Horata, 2017: 126-127).

Çalışmanın bu bölümünde ise, önemli ekonomik yapıları ve jeostratejik konumları ile yükselen ekonomiler arasında yer alan başta Türkiye olmak üzere Türk Dünyasına mensup ülkeler içerisinde yer alan; Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Türkmenistan ele alınmıştır (Tunay, 2017: 172). Söz konusu ülkelerin LPI puanları incelenip, dünyada ki mevcut sıralamalarının genel bir karşılaştırması yapılarak, bu ülkelerin mevcut lojistik durumları değerlendirilmiştir.

5.1 Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Önemi

Dünya üzerindeki artan ithalat ihracat oranlarıyla birlikte, gelişmiş ülkelerin tamamında lojistik sektörüne verilen önem günden güne artmaktadır. Türkiye'de bu alanda, 1980'li ve 1990'lı yıllar arasında kara, hava, demiryolu, deniz ve kombine taşımacılık alanlarında yapılan yatırımlar ile alt yapısını hazırlamış, 1990'lı yıllarda da ise yükselişe geçmiştir. 2000'li yılların başına gelindiğinde ise, ulusal ve uluslararası çalışan firmalarla işbirliği yapan, yurtdışı büroları açan, müşteri memnuniyetine önem veren, verdiği hizmetlerin kalitesini artırarak, sürekli gelişim gösteren bir önemli bir sektör haline gelmiştir (Babacan, 2003: 10).

Ülkemizde denizyolunun, havayolunun ve demiryolunun uzun yıllar kamu yatırımları ile ayakta kalması, 2003 yılına kadar kontrolsüz bir gelişim gösteren karayolu taşımacılığı ile ülkemiz jeopolitik konumunun getirdiği avantajları kullanamamış ve dünya lojistik sıralamasında hak ettiği konuma gelememiştir. 2003 yılından itibaren ise yapılan altyapı yatırımları ve lojistik merkezler ile yakın bir zamanda ülkemizin hak ettiği yere gelmesi beklenmektedir (Aka, 2017: 3).

2023 yılında ilk 10 ekonomi içerisine girmeyi planlayan ve yıllık 500 milyar dolarlık bir ihracat hedefi olan Türkiye'nin bu hedeflerine ulaşmasında büyük bir öneme sahip olan lojistik sektörü, Türkiye için en önemli sektörlerinden birisi haline gelmiştir. Bayramoğlu, Türkiye'nin mevcut lojistik potansiyeliyle beraber, Karadeniz Bölgesi ve Orta Asya olmak üzere adeta merkezinde olduğu bölgenin potansiyelini dikkate alarak, ayrıca Batı ile Doğu arasında değişen ticari dinamikler doğrultusunda yeniden canlanma yolunda olan tarihi İpek Yolu'nu da lojistik pazar potansiyeline ilave ettiğimizde önemli bir konumda yer alan Türkiye'de bu potansiyelin büyüklüğünü açıkça görebileceğimizi belirtmiştir (2014: 138-139).

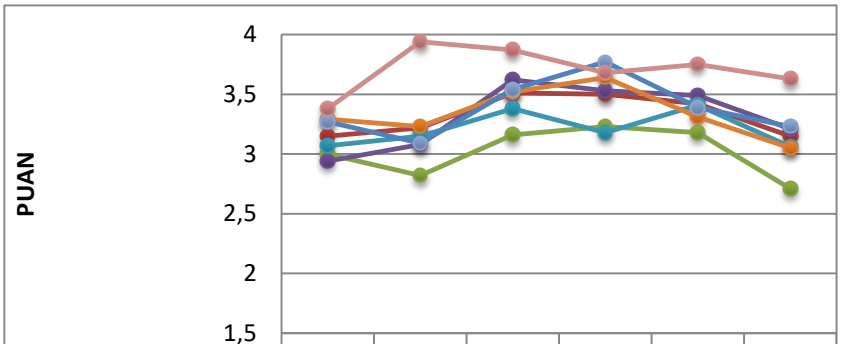
Türkiye'de 2010 yılından sonra %12'nin üzerinde büyüme kaydeden lojistik sektörü, ülkelerarası işbirlikleri ile ticareti geliştirme yönünde yapılan anlaşmalar göz önünde bulundurulduğunda; 2023 dış ticaret hacmi ve ihracat hedeflerindeki gelişmelere paralel olarak lojistik sektörünün de gelişim göstermesi beklenmektedir (Erkan, 2014: 7).

Günümüzdeki hacmiyle ülke milli gelirinin yaklaşık %13'ünü oluşturan Türkiye lojistik sektörü, Jeopolitik konumu gereği, Doğu ile Batı'yı, Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayarak, küresel ticaret için önemli bir kesişme noktasında yer almaktadır. Bunun yanı sıra dört saatlik uçuş mesafesi içerisinde toplam 1.6 milyar

nüfuslu, milli geliri 30 trilyon doları aşan, neredeyse toplam küresel ticaretin yarısına karşılık gelen bir dış ticaret hacmine sahip bir çok pazara erişim kolaylığı sunmaktadır. Türkiye'nin Doğu Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya kolay erişim olanağı sunan coğrafi konumu, bölgedeki lojistik faaliyetler için bir üs işlevi görmesini sağlamaktadır (ULUK, 2018: 2). Türkiye yalnızca bulunduğu coğrafi konumu itibariyle değil, genç ve dinamik bir nüfusa sahip oluşu ile sektöre verdiği önemden dolayı bölgesel faaliyetler için bir üs işlevi görebilecek potansiyele sahip olmuştur (Orhan, 2003: 95).

5.1.1. Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi

Türkiye Dünya Bankası'nın verilerine göre, Türkiye 2007 yılındaki sıralamaya göre, 3,15'lik genel puan ile 150 ülke arasında 34. sırada bulunmuştur. 2010 yılında 3.22 puan almasına rağmen 39. sıraya gerilemiştir. 2012 yılında gümrük alanında yaptığı iyileştirmeler ile aldığı 3.51'lik puan ile 27. sıraya yükselerek büyük bir gelişme sağlamıştır. Fakat devamında 2014 yılında almış olduğu 3.50 puan ile 30. sıraya, 2016 yılında 3.42 puan ile 34. sıraya, son olarak ise 2018 yılı için açıklanan Lojistik Performans Endeksi verilerine göre Türkiye istikrarlı bir gerileme göstererek 160 ülke arasında 3,15 puan alarak 47. sıraya kadar düşmüştür. Önceki yıllarla karşılaştırıldığında Türkiye'nin 2018 yılında ki verileri incelendiğinde şimdiye kadarki en kötü performansını sergilemiş olduğu görülmektedir (Şekil 1). Bu durum, genel olarak ülkelerin iyileştirme yapmalarından Türkiye'nin ise buna cevapsız kalmasından kaynaklanmaktadır.



	2007	2010	2012	2014	2016	2018
LPI Sıralaması	34	39	27	30	34	47
LPI Puanı	3,15	3,22	3,51	3,50	3,42	3,15
Gümrük	3,00	2,82	3,16	3,23	3,18	2,71
Altyapı	2,94	3,08	3,62	3,53	3,49	3,21
Uluslararası Sevkiyat	3,07	3,15	3,38	3,18	3,41	3,06
Lojistik Yetkinlik	3,29	3,23	3,52	3,64	3,31	3,05
Takip ve İzlenebilirlik	3,27	3,09	3,54	3,77	3,39	3,23
Zamanlama	3,38	3,94	3,87	3,68	3,75	3,63

Şekil 1. Türkiye'nin Yıllara Göre LPI Puanları (Dünya Bankası, 2018).

Türkiye'nin 2018 yılındaki puan ve sıralamalarını 2007 yılı ile karşılaştıracak olursak;

Gümrük kriterinde 2007 yılında 3,00 puan ile 33. sırada yer alırken, 2018 yılında bu puanını 2,71 puana düşürerek 58. Sıraya kadar gerilemiştir.

Altyapı kriterinde 2007 yılında 2,94 puan ile 39. sırada yer alırken, 2018 yılında 3.21 puana alarak 33. sıraya ilerlemiştir.

Uluslararası Taşımacılıkta ise 2007 yılında 3,07 puan ile 41. sırada yer alırken, 2018 yılında 3,06 puan alarak 53. Sıraya gerilemiştir.

Lojistik yetkinliğini incelediğimizde 2007 yılında 3,29 puan ile 30. sırada yer alırken, 2018 yılında 3.05 puan alarak 51. sıraya düşmüştür.

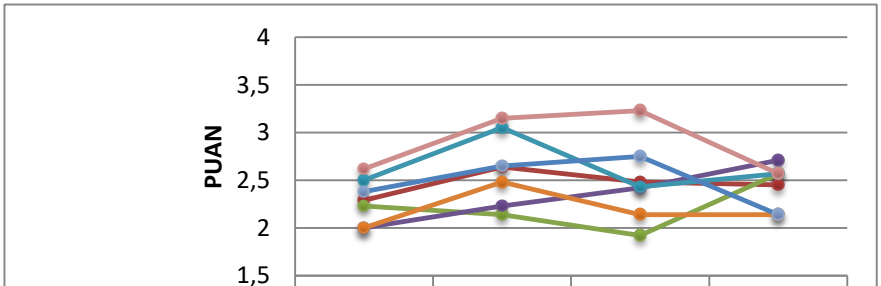
Takip ve izlenebilirlik kriterinde 2007 yılında 3,27 puan ile 34. sırada yer alırken, 2018 yılında 3,23 puan ile 42. sıraya gerilemiştir.

Son olarak zamanlama kriterine bakacak olursak 2007 yılında 3,38 puan ile 52. sırada yer alırken, 2018 yılında 3.63 puan alarak 44. sıraya ilerlemeyi başarmıştır.

Türkiye'nin alt kriterlerdeki performanslarına bakacak olursak alt yapı ve zamanlama kriterlerinde az da olsa gelişme göstermiştir. Fakat genel olarak sergilediği kötü performans ile Türkiye jeopolitik konumunun sağlamış olduğu avantajı kullanamayarak diğer ülkelerin gerisinde kalmıştır.

5.2 Azerbaycan'ın Lojistik Performans Endeksi

Azerbaycan, Dünya Bankası'nın verilerine göre 2007 yılında 2,29 puanla 111. sırada bulunurken, 2010 yılında 2,64 puanla 89. sıraya kadar yükselmiştir. Fakat 2012 yılında 2,48 puan ile 116. sıraya, 2014 yılında 2,45 puanla 125. sıraya gerilemiştir. 2016 ve 2018 yıllarına ait veriler ise bulunmamaktadır (Şekil 2).



	2007	2010	2012	2014
LPI Sıralaması	111	89	116	125
LPI Puanı	2,29	2,64	2,48	2,45
Gümrük	2,23	2,14	1,92	2,57
Altyapı	2	2,23	2,42	2,71
Uluslararası taşımacılık	2,5	3,05	2,43	2,57
Lojistik Yetkinlik	2	2,48	2,14	2,14
Takip ve				

Şekil 2. Azerbaycan'ın Yıllara Göre LPI Puanları (Dünya Bankası, 2018).

Azerbaycan'ın 2016 ve 2018 yıllarına ait verileri bulunmasa da 2007 ile 2014 yılları arasındaki sürecin detaylarını karşılaştıracak olursak

Gümrüklemede 2007 yılında 2,23 puan ile 95. sırada yer alırken, 2014 yılında 2,57 puan alarak 82. sıraya yükselmiştir.

Altyapı kriterinde ise 2007 yılında 2,00 puan ile 116. sırada yer alırken, 2014 yılında 2,71 puan alarak 68. sıraya yükselmiştir.

Uluslararası Sevkiyatta ise 2007 yılında 2,50 puan ile 90. sırada yer alırken, 2014 yılında 2,57 puan alarak 113. sıraya gerilemiştir.

Lojistik yetkinliğini incelediğimizde 2007 yılında 2,00 puan alarak 128. sırada yer alırken, 2018 yılında 2.14 puan alarak 149. sıraya kadar gerilemiştir.

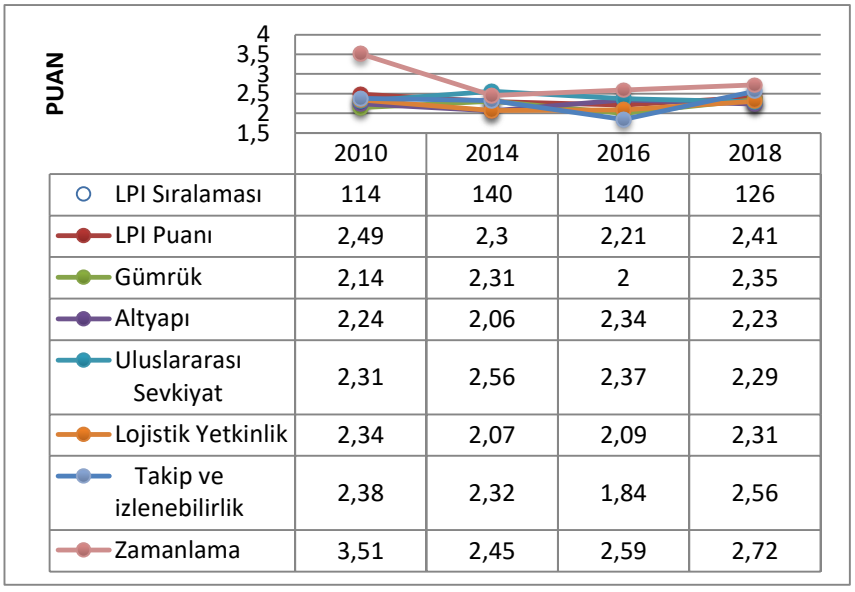
Takip ve izlenebilirlik kriterinde 2007 yılında 2,38 puan ile 96. sırada yer alırken, 2014 yılında ise 2,14 puan alarak 148. sıraya gerilemiştir.

Son olarak zamanlama kriterine bakacak olursak 2007 yılında 2,63 puan ile 124. sırada yer alırken, 2014 yılında 2,57 puan ile 143. sıraya gerilemiştir.

Azerbaycan'ın genel performansına bakacak olursak 2010 yılında 89. sıraya yükselmesinde, gümrükleme dışında kalan 5 kriterde yapılan iyileştirmelerin neden olduğunu söyleyebiliriz. Fakat takibinde 2012 ve 2014 yıllarında seçili kriterler de yaşadığı kötü gidişat nedeniyle diğer ülkeler ile rekabet edemeyerek düşüş yaşamıştır.

5.3. Türkmenistan'ın Lojistik Performans Endeksi

Türki Cumhuriyetler arasında yer alan diğer bir ülke olan Türkmenistan'ın LPI verilerini inceleyecek olursak 2010, 2014, 2016 ve 2018 yıllarına ait veriler bulunmaktadır. Bu veriler doğrultusunda bir inceleme yapacak olursak Türkmenistan 2010 yılında 2,49 puan alarak 114. Sırada yer almıştır. 2014 yılında almış olduğu 2,30 puan ile 140. sıraya düşmüştür. 2016 yılında mevcut puanını 2,21'e düşürmesine rağmen sıralaması değişmeyerek 140. Sırada sabit kalmıştır. Son olarak 2018'de yayınlanan verilere göre puanını 2,41'e yükselterek 126. Sırada kendisine yer bulmuştur (Şekil 3).



	2010	2014	2016	2018
LPI Sıralaması	114	140	140	126
LPI Puanı	2,49	2,3	2,21	2,41
Gümrük	2,14	2,31	2	2,35
Altyapı	2,24	2,06	2,34	2,23
Uluslararası Sevkiyat	2,31	2,56	2,37	2,29
Lojistik Yetkinlik	2,34	2,07	2,09	2,31
Takip ve izlenebilirlik	2,38	2,32	1,84	2,56
Zamanlama	3,51	2,45	2,59	2,72

Şekil 3. Türkmenistan'ın Yıllara Göre LPI Puanları (Dünya Bankası, 2018).

Türkmenistan'ın 2007, 2012 yıllarına ait verileri bulunmasa da 2010 ve 2018 yılları arasındaki süreci karşılaştıracak olursak

Gümrük kriterinde 2010 yılında 2,14 puan ile 119. sırada yer alırken, 2018 yılında bu puanını 2,35 puan ile 111. sıraya yükselmiştir,

Altyapı kriterinde 2010 yılında 2,24 puan ile 101. sırada yer alırken, 2018 yılında 2.23 puana alarak 117. sıraya gerilemiştir.

Uluslararası Sevkiyatta ise 2010 yılında 2,31 puan ile 138. sırada yer alırken, 2018 yılında az da olsa gelişme sağlayarak 2,29 puan alarak 136. sıraya yükselmiştir.

Lojistik yetkinliğini incelediğimizde 2010 yılında 2,34 puan alarak 111. Sırada yer alırken, 2018 yılında 2.31 puan alarak 120. sıraya gerilemiştir.

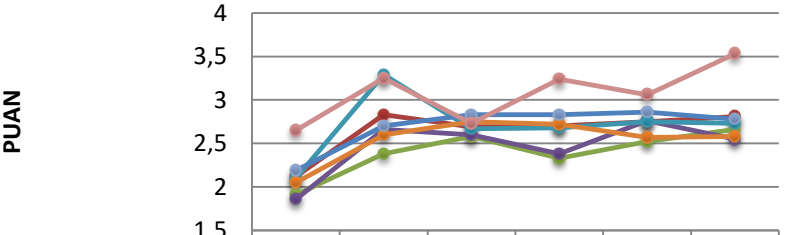
Takip ve izlenebilirlik kriterinde 2010 yılında 2,38 puan ile 126. Sırada yer alırken, 2018 yılında bu puanını 2,56'ya çıkartarak 107. sıraya kadar yükselmiştir.

Son olarak zamanlama kriterine bakacak olursak 2010 yılında 3,51 puan ile 65. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,72 puan ile 130. sıraya gerileyerek kötü bir performans sergilemiştir.

Genel anlamda Türkmenistan'ın Dünya Bankası tarafından incelemeye alındığı ilk yıl olan 2010 ile 2018 yılı arasındaki süreçte gerekli iyileştirmeleri sağlayamamıştır. 2010 yılında 2,49 olan LPI puanını 2018 yılında 2.41'e düşürmüş, sıralaması ise 114'ten 126'ya gerilemiştir.

5.4. Kazakistan'ın Lojistik Performans Endeksi

Kazakistan ise 2007 yılında 2,12 puanla 133. sırada yer almıştır. 2010 yılında bu puanını 2,83'e çıkartarak 62. sıraya yükselmiştir. 2012 ve 2014 yıllarında sırasıyla 2,69 ve 2,70 puanla 86. ve 88. sıraya gerilemiştir. Fakat 2016 yılındaki verilerinde ise 2.75 puan ile 77. sıraya yükselmiştir. En son olarak 2018 yılında açıklanan verilere göre 2,81 puan ile 71. sırada yer almıştır (Şekil 4.).



	2007	2010	2012	2014	2016	2018
LPI Sıralaması	133	62	86	88	77	71
LPI Puanı	2,12	2,83	2,69	2,70	2,75	2,81
Gümrük	1,91	2,38	2,58	2,33	2,52	2,66
Altyapı	1,86	2,66	2,60	2,38	2,76	2,55
Uluslararası sevkiyat	2,10	3,29	2,67	2,68	2,75	2,73
Lojistik Yetkinlik	2,05	2,60	2,75	2,72	2,57	2,58
Takip ve izlenebilirlik	2,19	2,70	2,83	2,83	2,86	2,78
Zamanlama	2,65	3,25	2,73	3,24	3,06	3,53

Şekil 4. Kazakistan'ın Yıllara PI Puanları (Dünya Bankası, 2018).

Kazakistan'ın alt kriterlerde 2007 ile 2018 yılları dahilinde almış olduğu puan ve sıralamaları detaylı olarak incelemesini yapacak olursak;

Gümrüklemede 2007 yılında 1,91 puan ile 139. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,66 puan ile 65. sıraya yükselmeyi başarmıştır.

Altyapı kriterinde ise 2007 yılında 1,86 puan ile 137. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,55 puan alarak 81. sıraya yükselmiştir.

Uluslararası Sevkiyatta ise 2007 yılında 2,10 puan ile 129. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,73 puan alarak 84. sıraya yükselmiştir.

Lojistik yetkinliğini incelediğimizde 2007 yılında 2,05 puan alarak 126. sırada yer alırken, 2018 yılında 2.58 puan alarak 90. sıraya kadar yükselmiştir.

Takip ve izlenebilirlik kriterinde 2007 yılında 2,19 puan ile 116. sırada yer alırken, 2018 yılında bu puanını 2,78'e çıkartarak 83. sıraya yükselmiştir.

Son olarak zamanlama kriterine bakacak olursak 2007 yılında 2,65 puan ile 120. sırada yer alırken, 2018 yılında 3,53 puan ile 50. sıraya kadar yükselmeyi başarmıştır.

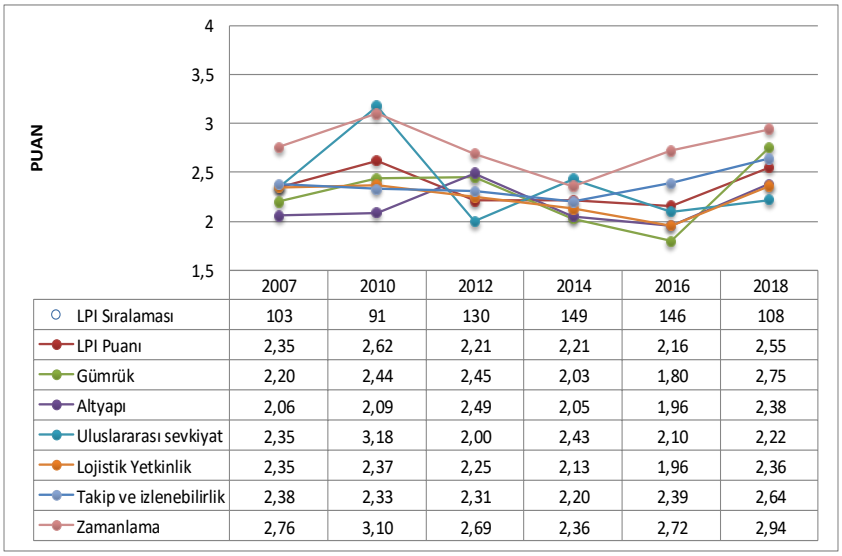
Kazakistan'ın 2018 yılı verilerini incelediğimizde, bütün kriterlerinde yapmış olduğu iyileştirmeler ile bazı ülkelerin önüne geçerek LPI sıralamasını yükseltmeyi başarmıştır.

Genel anlamda Kazakistan'ın 2007 ile 2018 yılları arasında geçen sürede yukarıda ki kriterlerde yapmış olduğu iyileştirmeler ile 2,12 olan LPI puanını 2,81'e, sıralamasını ise 133'den 71'e yükseltmeyi başarmıştır.

5.5. Kırgızistan'ın Lojistik Performans Endeksi

Kazakistan ise 2007 yılında 2,35 puanla 103. sırada yer almıştır. 2010 yılında bu puanını 2,63 puana çıkartarak 91. sıraya yükselmiştir. 2012 ve 2014 yıllarında kötü performans sergileyerek sırasıyla 2,35 olan puanını 2,21'e düşürmüş, 130 olan

sırasını da 149'a düşürmüştür. 2016 yılında az da olsa iyileştirme yaparak 2,16 puan ile 146. sıraya yükselmiştir. Son olarak 2018 verilerine bakacak olursak 2,55 puan ile 108. sıraya yükselmeyi başarmıştır (Şekil 5).



	2007	2010	2012	2014	2016	2018
LPI Sıralaması	103	91	130	149	146	108
LPI Puanı	2,35	2,62	2,21	2,21	2,16	2,55
Gümrük	2,20	2,44	2,45	2,03	1,80	2,75
Altyapı	2,06	2,09	2,49	2,05	1,96	2,38
Uluslararası sevkiyat	2,35	3,18	2,00	2,43	2,10	2,22
Lojistik Yetkinlik	2,35	2,37	2,25	2,13	1,96	2,36
Takip ve izlenebilirlik	2,38	2,33	2,31	2,20	2,39	2,64
Zamanlama	2,76	3,10	2,69	2,36	2,72	2,94

Şekil 5. Kırgızistan'ın Yıllara Göre LPI Puanları (Dünya Bankası, 2018).

Kırgızistan'ın alt kriterlerde 2007 ile 2018 yılları dahilinde almış olduğu puan ve sıralamaları detaylı olarak incelemesini yapacak olursak;

Gümrüklemede 2007 yılında 2,20 puan ile 102. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,75 puan ile 55. sıraya yükselmeyi başarmıştır.

Altyapı kriterinde ise 2007 yılında 2,06 puan ile 112. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,38 puan alarak 103. sıraya yükselmiştir.

Uluslararası Sevkiyatta ise 2007 yılında 2,35 puan ile 106. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,22 puan alarak 138. sıraya gerilemiştir.

Lojistik yetkinliğini incelediğimizde 2007 yılında 2,35 puan alarak 100. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,36 puan alarak 114. sıraya gerilemiştir.

Takip ve izlenebilirlik kriterinde 2007 yılında 2,38 puan ile 95. sırada yer alırken, 2018 yılında bu puanını 2,64'e çıkartarak 99. sıraya yükselmiştir.

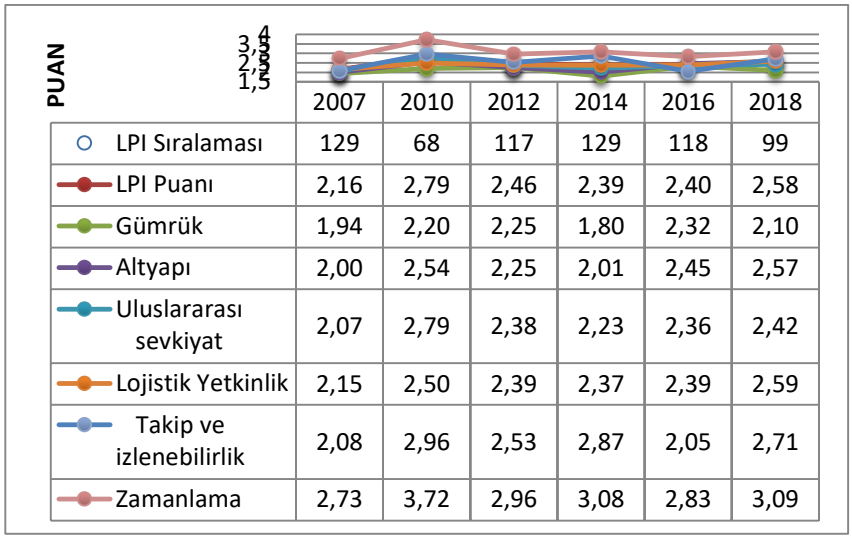
Son olarak zamanlama kriterine bakacak olursak 2007 yılında 2,76 puan ile 109. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,94 puan ile 106. sıraya yükselmiştir.

Genel anlamda Kırgızistan'ın 2018 yılı verilerine baktığımızda 2012, 2014 ve 2016 yıllarına göre LPI puan ve sıralamasını artırmış olmasına rağmen, 2007 yılı ile 2018 yılları arasında geçen süreyi karşılaştıracak olursak 2007'de 2,35 olan LPI puanını 2,55'e yükseltmiş fakat gerekli iyileştirmeleri yapmadığından dolayı diğer ülkelerle rekabet edemeyerek 103 olan sırasını 108'e düşürmüştür.

5.6. Özbekistan'ın Lojistik Performans Endeksi

İncelediğimiz son olan Özbekistan 2007 yılında 2,16 puan ile 129. sırada yer almıştır. 2010 yılında 2,79 puan ile 68. sıraya yükselmiştir. Fakat 2012 ve 2014 yıllarında kötü performans sergileyerek sırasıyla ilk olarak 2,46 puan ile 117. sıraya,

sonrasında ise 2,39 puan ile 129. sıraya kadar gerilemiştir. 2016 yılında 2,40 puan alarak 118. sıraya, son olarak 2018 yılında 2,58 puan alarak 99. sıraya kadar yükselmiştir (Şekil 6).



	2007	2010	2012	2014	2016	2018
LPI Sıralaması	129	68	117	129	118	99
LPI Puanı	2,16	2,79	2,46	2,39	2,40	2,58
Gümrük	1,94	2,20	2,25	1,80	2,32	2,10
Altyapı	2,00	2,54	2,25	2,01	2,45	2,57
Uluslararası sevkiyat	2,07	2,79	2,38	2,23	2,36	2,42
Lojistik Yetkinlik	2,15	2,50	2,39	2,37	2,39	2,59
Takip ve izlenebilirlik	2,08	2,96	2,53	2,87	2,05	2,71
Zamanlama	2,73	3,72	2,96	3,08	2,83	3,09

Şekil 6. Özbekistan'ın Yıllara Göre LPI Puanları (Dünya Bankası, 2018).

Özbekistan'ın alt kriterlerde 2007 ile 2018 yılları dahilinde almış olduğu puan ve sıralamaları detaylı olarak incelemesini yapacak olursak;

Gümrüklemede 2007 yılında 1,94 puan ile 136. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,10 puan almasına rağmen 140. sıraya gerilemiştir.

Altyapı kriterinde ise 2007 yılında 2,00 puan ile 124. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,57 puan alarak 77. sıraya yükselmiştir.

Uluslararası Sevkiyatta ise 2007 yılında 2,07 puan ile 133. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,42 puan alarak 120. sıraya yükselmiştir.

Lojistik yetkinliğini incelediğimizde 2007 yılında 2,15 puan alarak 118. sırada yer alırken, 2018 yılında 2,59 puan alarak 88. sıraya yükselmiştir.

Takip ve izlenebilirlik kriterinde 2007 yılında 2,08 puan ile 123. sırada yer alırken, 2018 yılında bu puanını 2,71'e çıkartarak 90. sıraya yükselmiştir.

Son olarak zamanlama kriterine bakacak olursak 2007 yılında 2,73 puan ile 112. sırada yer alırken, 2018 yılında 3,09 puan ile 91. sıraya yükselmiştir.

Genel anlamda Özbekistan'ın 2018 yılı verilerini 2007 yılı verileri ile karşılaştırdığımızda, 2007 yılında 2,16 puan ile 129 olan LPI sıralamasını, gümrükleme dışındaki alt kriterlerde yapmış olduğu iyileştirmeler ile 2018 yılında 2,58 puan alarak 99. sıraya yükseltmeyi başarmıştır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya üzerinde gerçekleşen küreselleşme eğilimleriyle birlikte artan ithalat-ihracat oranları beraberinde lojistiğe verilen önemi de artırarak, ülkelerin birbirleriyle rekabet edebilmelerinde en önemli sektörlerden birisi haline getirmiştir. Çünkü bir ülke lojistik faaliyetlerinde ki gelişmişlik sayesinde taşıma sürelerini ve taşınan ürünlerdeki maliyetleri de azaltarak kar oranını arttırmaktadır. Bu gelişmeler dahilinde ülkelerin kendi lojistik değerlendirmelerini yapabilmeleri, gelecek için

stratejiler oluşturabilmeni sağlamak amacı ile Dünya Bankası 2007 yılından itibaren Lojistik Performans Endeksi adı altında raporlar yayınlamıştır.

Bu çalışmada, Dünya Bankası'nın 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında yayınlamış olduğu Lojistik Performans Endeksi raporlarını incelenerek, dünya lojistik sektöründe en iyi ve en kötü performans gösteren ülkelerin genel durumuna yer verilmiştir. Ayrıca çalışmanın temel amacını oluşturan Türk Dünyası ülkelerinin (Türkiye, Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan) Lojistik Performans Endeksleri 2018 yılına kadar alt kriterler dahilinde ayrıntılı olarak incelenerek diğer dünya ülkeleriyle karşılaştırmaları yapılmıştır.

Dünya geneline bakıldığında; 4.20 puan ile 2018 yılının en yüksek performans gösteren ülkesi olarak Almanya'yı, hemen arkasında ise 4.05 puan ile İsveç'in olduğunu, geri kalan 8 ülkenin ise sıkı bir aralıkla birbirini takip ettiği görülüyor. En kötü performans gösteren ülke ise 1.95 puan ile Afganistan'dır. Almanya göstermiş olduğu lojistik performansı ile 2014 yılından itibaren en üst sırada yer almayı başarmıştır.

Çalışmanın asıl inceleme konusu olan Türk Dünyasına mensup ülkelerinin (Türkiye, Azerbaycan, Türkmenistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan) 2018 yılı itibariyle LPI performanslarına bakıldığında ise Türkiye(47) ve Kazakistan(71) hariç dünya ortalamasının altında yer aldığı görülmektedir. 2007 yılında 150 ülke arasında Türkiye 34. sırada yer alırken Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan 103 ile 133. sıralar arasında kendilerine yer bulmuştur. Türkmenistan ise bu sıralamaya dahil olamamıştır. 2018 verilerinde ise en iyi performans gösteren üst-orta gelir grubuna sahip ülkeler arasında yer alan Türkiye incelenen altı ülke içerisinde en yüksek performansı gösteren ülke olarak 47. sırada yer alırken, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Türkmenistan 71 ile 126. sıralar arasında kendilerine yer bulmuştur. Azerbaycan ise bu sıralamaya dahil olamamıştır.

Seçilen Türk Dünyasına mensup ülkelerin 2018 yılı verilerini alt kriterler yönüyle incelendiğinde ise, gümrük kriterinde en iyi performans gösteren ülke 55. sırada ki Kırgızistan'dır. Kırgızistan'ı sırasıyla; 58. sırada Türkiye, 65. sırada Kazakistan, 111. sırada Türkmenistan ve son olarak 140. sırada yer alan Özbekistan takip etmektedir. Diğer bir kriter olan Altyapı kriterinde ise en iyi performansı göstererek 33. sırada yer alan Türkiye'yi sırasıyla 77. sırada yer alan Özbekistan, 81. sırada yer alan Kazakistan, 103. sırada yer alan Kırgızistan ve en son olarak 111. sırada yer alan Türkmenistan takip etmektedir. Uluslararası sevkiyatta ise yine en iyi performansı gösteren ülke 53. sırada yer alan Türkiye olmuştur. Türkiye'yi ise sırası ile 84. sırada yer alan Kazakistan, 120. sırada yer alan Özbekistan, 136. sırada yer alan Türkmenistan ve 138. sırada yer alan Kırgızistan'ın takip ettiğini görmekteyiz. Lojistik yetkinlikte ise Türkiye seçili ülkeler arasında en iyi performansı göstererek 51. sırada yer almıştır. Yine takip eden sıralamada 88. sıra ile Özbekistan, 90. sırada yer alan Kazakistan, 114. sırada yer alan Kırgızistan ve 120. sırada yer alan Türkmenistan'ın geldiği görülmektedir. Bir diğer kriter olan Takip ve izlenebilirlikte ise en iyi performansa sahip ülke 42. sırada yer alan Türkiye olmuştur. Türkiye'yi takip eden ülkeler sırası ile 83. sırada yer alan Kazakistan, 90. sırada yer alan Özbekistan, 95. sırada yer alan Kırgızistan ve 107. sırada yer alan Türkmenistan olduğu görülmektedir. Son olarak zamanlama kriterinde altyapı kriteri hariç diğer bütün kriterlerde de olduğu gibi en iyi performansı gösteren ülkenin Türkiye olduğu görülmektedir. Türkiye'yi sırası ile 50. sırada yer alan Kazakistan, 91. sırada yer alan Özbekistan, 106. sırada yer alan Kırgızistan ve 130. sırada yer alan Türkmenistan'ın

takip ettiği görülmektedir. Azerbaycan ise 2018 verilerinde yer almadığı için bu sıralamaya dahil edilmemiştir.

Genel olarak alt kriterlerdeki göstermiş olduğu performanslar neticesinde seçili Türk Dünyasına mensup ülkeler arasında en iyi performansı gösteren ülke olan Türkiye'nin de bölgesel avantajını kullanamayıp beklenenden daha kötü bir performans sergilediği tespit edilmiştir. Orta Asya bölgesinde kalan diğer 5 ülke ise mevcut performansları ile kötü bir sıralamaya sahip olarak dünya ortalamasının altında yer almaktadırlar. Küresel bir ortamda, alıcılar ne zaman ve nasıl teslimat yapılacağı konusunda yüksek derecede güvenilirlik bekledikleri için lojistik hizmetlerinin güvenirliği ve performansının iyi olması çoğu zaman maliyetinde önüne geçmektedir ve bir ülkenin ithalat ihracat yaptığı ürün kalemleri miktarlarını da doğrudan etkilemektedir. Bu ülkelerin dünyada ki diğer ülkeler ile başarılı bir şekilde rekabet edebilmeleri açısından, LPI hesaplamasında kullanılan altı alt kritere önem verip yatırımlarını bu yönde artırmaları gerekmektedir. Bu sayede LPI sıralamalarını dünya ortalamasının üstüne çıkartarak lojistik hizmetlerinin kalitesini iyileştirir ve diğer ülkeler ile dış ticarette rekabet edebilir bir konuma gelebilirler.

KAYNAKÇA

Aka, Suat Hayri (2017), *"Deniz Ticareti",* İMEAK Deniz Ticaret Odası Kasım Sayısı Lojistik Eki.

Arvis, Jean-François, Ojala, Laori, Wiederer, Christina, (2018), ***"****The Logistics Performance Index and Its Indicators",* Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy, The World Bank.

Babacan, Muazzez (2003), *"Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu",* Ege Akademik Bakış, Cilt. 3, Sayı:1, ss. 8-15.

Bayramoğlu, Köksal (2014), *"Lojistik Sektörü Devlet Politikaları ile Desteklenmeli-Nilgün Keleş ile Röportaj"*, Ekovitrin, Ocak, ss. 136-141.

Birdoğan, Baki (2004), *"Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi"*, Volkan Matbaacılık, I. Baskı, Trabzon.

Carter, Joseph, Robert, Pearson, John, Nils, Peng, Li, (1997), *"Logistics barriers to international operations: the case of the people's republic of China*", Journal of Business Logistics, Cilt. 18, Sayı: 2, ss: 129-145.

Çancı, Metin ve Erdal, Murat (2003), *"Lojistik Yönetimi - Freight Forwarder El Kitabı 1",* Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD).

Demir, Muhittin, Hakan (2013), *"Çağdaş Lojistik Uygulamaları",* Anadolu Üniversitesi, AÖF Yayınları, Eskişehir, ss. 1-31.

Demirbilek Atilla, Öz Sabri, ve Fidan Yahya, (2018), *"Lojistik Performans Endeksi ve Havayolu Kargo Taşımacılığı İlişkisi: 2007-2016 Türkiye Örneği",* Ekonomi, İşletme ve Yönetim Dergisi, Cilt 2, Sayı 1, ss, 1-24.

Erkan, Birol (2014), *"Türkiye'de Lojistik Sektörü Ve Rekabet Gücü"*, ASSAM Uluslararası Hakemli Dergisi, Sayı: 1, ss. 44-65.

Horata, Osman (2017), "Türk Dünyası'nın Kültürel Ufukları: Tarihsel Bağlam İçinde Genel Bir Değerlendirme" bilig, Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı: 82 ss 117-131.

Landers, Thomas, L, Mendoza, Alejandro, English, John. R (2008), *"Logistics Metrics",* Introduction to Logistics Engineering, Ed. Taylor, G. Don, CRC Press, ss. 4-1.

Orhan, Osman, Zekai (2003), *"Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi"*, İstanbul Gelişim Üniversitesi Yayınları.

Schware, Robert ve Kimberley, Paul (1995), *"Information Technology and National Trade Facilitation''*, World Bank Technıcal, ss. 317, (Washington, DC: World Bank).

Tunay, Kaşif, Batu (2017), "Yükselen Ekonomilerde Makro Ekonomik Dengesizliklerin Etkileşimi: Türk Cumhuriyetleri Örneği" bilig, Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi, sayı: 83, ss. 171-199.

Tutar, Erdinç, Tutar, Filiz, Yetişen, Handan (2009), *"Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) İle Karşılaştırmalı Analizi"*, KMU İİBF Dergisi, cilt. 11, Sayı: 7, ss. 190-216.

Yapraklı, Tevfik, Şükrü ve Ünalan, Musa (2017), *"Küresel Lojistik Performans Endeksi Ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi"*, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt. 31, Sayı: 3, ss. 589-606.

Wilson, Rosalyn, A (2008), *"Economic Impact of Logistics"*, Introduction to Logistics Engineering, Ed. Taylor, G. D., CRC Press, ss. 2-1

ULUK (2018) *"Ulaştırma ve Lojistik Sektör Raporu 2018"*, 2. Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi, ULUK 2018.

Lojiport, https://www.lojiport.com/lojistik-nedir-lojistikte-bazi-kavramlar 81034h.htm (08.12.2018)

WorldBank, (2018), *"Logistics Performance Index",* https://lpi.worldbank.org/ (16.11.2018)

OECD ÜLKELERİNDE EKONOMİK BÜYÜME, DIŞ TİCARET VE TURİZM ARASINDAKİ NEDENSELLİK İLİŞKİSİ

Doç.Dr. Nalan IŞIK
Gaziantep Üniversitesi, Turizm ve Otelcilik Meslek Yüksek Okulu
isik@gantep.edu.tr

Doç. Dr. Atınç OLCAY
Gaziantep Üniversitesi, Turizm ve Otelcilik Meslek Yüksek Okulu
olcay@gantep.edu.tr

Öz

Bu çalışmanın amacı, dinamik panel veri analizi yöntemini kullanarak 36 OECD (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü) ülkesinde 1995-2017 dönemi için ekonomik büyüme ile dış ticaret ve turizm arasında uzun dönemli ilişkiyi araştırmaktır. Bu amaçla Pedroni eşbütünleşme, PDOLS (Dynamic Ordinary Least Square), Dumitrescu ve Hurlin (2012) Panel Granger Nedensellik yöntemleri kullanılmıştır. Eşbütünleşme testleri ekonomik büyüme, dış ticaret ve turizm değişkenlerinin uzun dönemde eşbütünleşme ilişkisine sahip olduğunu göstermektedir. Panel DOLS analizine göre ampirik tahmin bulguları panel genelinde OECD ülkelerinde ticaretin ve turizmin ekonomik büyümeyi pozitif etkilediğine işaret etmektedir. Dumitrescu ve Hurlin (2012) panel Granger nedensellik analizinde ekonomik büyümeden, dış ticarete doğru tek yönlü, turizm ve dış ticaret arasında çift yönlü bir Granger nedensellik ilişkisi olduğu; fakat ekonomik büyüme ve turizm arasında herhangi bir Granger nedensellik ilişkisi olmadığı görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Ekonomik büyüme, Dış ticaret, Turizm.

THE RELATIONSHIP BETWEEN ECONOMIC GROWTH, FOREIGN TRADE AND TOURISM IN THE OECD COUNTRIES

Abstract

The aim of this study is to investigate the long-term relationship between economic growth and foreign trade and tourism for the period of 1995-2017 in 36 OECD countries. Pedroni cointegration, PDOLS (Dynamic Ordinary Least Square), Dumitrescu and Hurlin (2012) Panel Granger Causality methods were used for this purpose. Cointegration tests show that economic growth, foreign trade and tourism variables have a long-term cointegration relationship. According to the panel DOLS analysis, empirical prediction findings indicate that trade and tourism in OECD countries have a positive impact on economic growth. Dumitrescu and Hurlin (2012) found that Granger causality was a one-way Granger causality relationship from economic growth to foreign trade; there is a bidirectional Granger causality relationship between tourism and foreign trade, but there is no Granger causality relationship between economic growth and tourism.

Keywords : Economic growth, Foreign Trade, Tourism.

1. GİRİŞ

Ekonomik büyüme sürecinin istikrarlı olması ve sürekliliği ülkelerin ve politika yapıcıların hala en önemli sorunlarındandır. Amerika Birleşik Devletleri ile Çin arasındaki ticarette gerilimlerin artması, Arjantin ve Türkiye'de makroekonomik stres, Almaya'da otomotiv sektöründeki aksamalar, Brexit, Çin'de daha sıkı para politikaları ve finansal sıkılaştırmaların etkisiyle 2018 ikinci yarısından sonra küresel büyüme zayıflama eğilimindedir. Uluslararası Para Fonun'nun - IMF (Nisan 2019) Dünya Ekonomik Görünüm Raporu'na göre 2019'da küresel ekonominin %70'inde büyümenin azalacağı öngörülmektedir Rapora göre küresel ekonomik büyüme oranı, 2017 yılında %4, 2018'de %3,6 olarak gerçekleşmiştir. 2019'da %3,3 ve 2020 de %3,6 olarak tahmin edilmektedir.

Gelişmekte olan ekonomilerde uluslararası ticaretin ve turizmin büyüme aracı olabileceği gibi gelişmiş ülkelerde de büyümeye katkı sağlayacağına yönelik teorik tartışmalar ve ampirik uygulamalar, ekonomi literatürünün temel konuları arasındadır. İhracata dayalı büyüme hipotezinde ekonomik büyümenin temel belirleyicisinin ihracat artışı olduğu ileri sürülmektedir (Küçükaksoy vd., 2018:692). Bu teoriyle bağlantılı olarak turizme dayalı büyüme hipotezinde de turizm ihraç malı kabul edilmekte ve turizmin ekonomik büyümenin temel belirleyicilerinden olduğu iddia edilmektedir (Bahar, 2006:138). Gelişmekte olan ülkelerde döviz rezervlerinin yetersiz olması nedeniyle yeni yatırımlar için uluslar arası piyasalardan fon elde edilmesinde sıkıntılar olabilmektedir. Bu nedenle mal ihracatı ile turizm hareketliliği döviz geliri getirici etkisiyle ödemeler bilançosunun denkleşmesine dolayısıyla ekonomik büyüme sürecine önemli katkı sunmaktadır. Gelişmiş ülkelerde ise teknolojik gelişmenin, yatırımların, tasarruf oranlarının, faktör verimliliğinin, işgücü niteliğinin sürdürülebilmesi ve bu çerçevede gelişmiş ülkelerin küresel ekonomide elde ettikleri gücün sürdürlebilmesi açısından uluslararası ticaret kalemleri arasında yer alan mal ihracatı ve turizm hareketliliği ekonomik büyümenin temel faktörleri arasında sayılmaktadır (Ağayev, 2012: 242, Şengönül vd., 2018: 1125).

Günümüzde küresel ekonomik büyüme oranlarının özellikle gelişmiş ülkelerde yavaşlama trendine girmesi ve gelişmiş ülkelerin korumacı ticaret politikalarına yönelmeye başlaması, küresel tedarik zincirlerindeki aksamalar, küresel ticarette gerginliklerin acil çözüm gerektirmesi, teknolojik devrim ve iş yaratma zorunluluğu, kurallara dayalı ticaret sisteminin yaratılması, Avrupa'da yavaş büyümenin ticarete yansıması, tüm ülkelerde uluslararası mal ticaretinin geleceğine dair kaygıları arttırmaktadır. Bunun yanında gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin büyük bir çoğunluğunda turizm sektöründen elde edilen gelirler, ekonomi içerisindeki ağırlığını korumaktadır. Uluslararası turizm, dünya genelinde tüm hizmetler ticaretinin yaklaşık % 40'ını oluşturmaktadır. Dünya gayrisafi milli hasılasının %10'u, dünya ihracatının %7 'si, hizmetler ihracatının % 30'u turizm sektörüne aittir ve küresel işgücünün %10 bu sektörde istihdam edilmektedir. Turizmin iş hacminin petrol ihracatına, gıda ürünlerine veya otomobil ihracatına eşit veya zaman zaman onları aştığı belirtilmektedir (Word Trade Organization, Tourism Highlights, 2018). Bu nedenlerle ihracat ile ekonomik büyüme ve turizm ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki, ekonomi literatüründe hala çok tartışılan ve incelenen konular olmaya devam etmektedir.

Bu bağlamda çalışmanın temel amacı, OECD ülkelerinde mal ihracatının ve turizm gelirlerinin ekonomik büyümeye etkisini ampirik olarak araştırmaktır. OECD

ülkelerinde dış ticaret ve turizmin ekonomik büyüme ile ilişkisinin araştırılması ekonomik aktivitelere zarar verebilecek politika hatalarına yol açılmaması veya en aza indirilmesi adına ampirik kanıtlar sunulmasının önemli olduğu düşünülmektedir. Ayrıca OECD'nin hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkeleri kapsaması nedeniyle örneklem olarak küresel görünümü temsil edebilmeye yakın olduğu kanaati edinilmiştir. Çalışmada giriş bölümünün ardından ihracat ile ekonomik büyüme ve turizm ile ekonomik büyüme arasındaki literatür örneklerine yer verilmektedir. Çalışmanın üçüncü bölümünde ampirik çalışmada kullanılan veri seti, model ve kullanılan testler kısaca izah edilmektedir. Dördüncü bölümde, analiz sonuçlarına yer verilmekte ve sonuç kısmında elde edilen bulgulardan hareketle politika değerlendirmeleri sunulmaktadır.

2. LİTERATÜR ÖZETİ

Literatürde ihracata dayalı ekonomik büyüme ile turizme dayalı ekonomik büyüme hipotezlerini ayrı ayrı test eden geniş bir literatür bulunmaktadır. Her iki hipotezi bir arada değerlendiren çalışmalar ise oldukça yenidir. İhracatın veya uluslararası turizmin ekonomik büyüme ile ilişkisini inceleyen ampirik çalışmalarda yatay kesit analizleri, tek bir ülkeyi analiz eden zaman serileri ve bir grup ülkeyi analiz eden panel veri yöntemler kullanılmaktadır. Sonuçlar açısından değerlendirildiğinde her iki hipotezde de çalışmaların dört farklı sonuç altında toplandığı gözlenmektedir. Bunlar sırasıyla şöyledir:

- İhracata /turizme dayalı büyüme hipotezini destekleyen çalışmalar,
- Ekonomik büyümedeki bir artışın ihracatı/turizmi desteklediğine dair çalışmalar,
- İhracatın/turizmin ekonomik büyümeyi, ekonomik büyümenin de ihracatı/turizmi etkilediği çalışmalar (iki yönlü ilişki)
- Ekonomik büyüme ile ihracat/turizm arasında herhangi bir ilişkinin bulunamadığı çalışmalardır.

Bu çalışmanın ampirik uygulamasında her iki hipotez bir arada değerlendirilmeye çalışılmaktadır. Her iki hipotezi ayrı ayrı ve bir arada test eden literatür örnekleri sunulmaktadır.

Ekonomik büyüme ve ihracat:

1970'lerden itibaren ülkeler arasında dış ticaretin serbestleşmesine yönelik küresel politikaların uygulanmaya başlamasının ardından günümüze değin ekonomik büyüme ve dış ticaret arasındaki ilişkileri inceleyen geniş bir literatür oluşmuştur. Araştırmalarda ihracata dayalı veya ithalata dayalı büyüme hipotezinin ampirik olarak analiz edilmesinde ithalat ve ihracat verilerinin bir arada veya ayrı ayrı kullanılmasının yanında dışa açıklık oranlarının da kullanıldığı görülmektedir. Ekonomik büyüme için ise sıklıkla reel gayrisafi milli hasıla, kişi başına düşen gelir veya ekonomik büyüme oranları değişken olarak kullanılmaktadır.

İhracata dayalı büyüme hipotezinin temel alındığı çalışma sonuçlarından bir kısmı bu hipotezi desteklemektedir. Bu çalışmalardan başlıcalarını Feder (1982), Kavoussi (1984), Balassa (1985), Marin (1992), Sengupta ve Espana (1994), Awokuse (2003) olarak sıralayabiliriz. Rivera-Batiz and Romer (1991), Grossman ve Helpman (1991) içsel büyüme modellerinde dış ticaretin sadece verimliliği değil aynı zamanda teknoloji üzerindeki etkisi kanalıyla büyüme oranını da arttırabileceğini ortaya koymaktadır. Knust ve Marin (1989), Henriques ve Sadorsky (1996) ise, Kanada ekonomisi için yaptıkları çalışmalarında reel ihracat, reel dış ticaret hadleri ve reel

gayrisafi yurtiçi hasıla (GSYİH) serilerini kullanarak yaptıkları testler sonucunda GSYİH'daki değişimlerin ihracatı yönlendirdiği sonucuna ulaşmışlardır. Panas ve Vamvoukas (2002) ise Yunan ekonomisi üzerine yaptıkları çalışmalarında ihracat ve üretimdeki büyüme serilerini kullanmışlar ve uzun dönemde çıktı büyümesinden ihracata doğru bir ilişkinin olduğunu ortaya koymuşlardır. Afxentiou ve Serletis (1992), Ghartey (1993), Tsen (2006) tarafından yapılan çalışmalarda ise iki yönlü nedensellik bulunmuştur. Shirazi ve Abdul Manap (2005), 5 Güney Asya ülkesi (Hindistan, Sri Lanka, Pakistan, Nepal ve Bangladeş), eşbütünleşme ve Granger nedensellik testi, Sri Lanka hariç diğer ülkelerde ihracat, ithalat ve reel gayrisafi yurtiçi hasıla arasında uzun dönemde güçlü nedensellik ilişkisi saptamıştır. Bangladeş ve Nepal için çift yönlü, Pakistan için ihracattan GSYİH'ya doğru tek yönlü ilişki bulunmuşken Sri- Lanka ve Hindistan'a ait herhangi bir nedensellik ilişkisi bulunamamıştır.

Ekonomik Büyüme ve turizm:

Dünyada turizm endüstrisinin ekonomi içindeki öneminin artmasına bağlı olarak literatürdeki tartışma ve çalışmalar da yoğunlaşmıştır. Ghali (1976), turizm ile büyüme arasındaki ilişkiyi ampirik olarak inceleyen ilk araştırmacıdır. En küçük kareler yöntemiyle 1953-70 arasında Havai'de turizm olmaması halinde kişisel gelirin %17 daha düşük olacağı sonucuna ulaşmıştır. Balaguer ve Cantavella-Jordà (2002) ise turizm önderliğindeki büyüme hipotezini analiz eden ilk araştırmacılardır. Reel gayrisafi milli hasıla, uluslararası turizm gelirleri ve efektif reel döviz kuru değişkenlerini kullanmışlardır. 1975-1997 yılları için İspanya'da turizm ile ekonomik büyüme arasında istikrarlı ve tek yönlü ilişki olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Daha sonraları farklı ülkeler için bu hipotez test edilmiştir. Ekonomik büyüme için gayrisafi milli hasıla, kişi başına düşen gelir, ekonomik büyüme oranları ile turizm için turist sayısı veya turizm geliri değişkenleri sıklıkla tercih edilmiştir. Dritsakis (2004), Yunanistan; Demiröz ve Ongan(2005) ile Gündüz ve Hatemi-J (2005) Türkiye; Oh (2005), Kore; Risso ve Brida(200), Şili ; Chen ve Chiou-Wei (2009), Tayvan ve Güney Kore; Mishra vd. (2011), Hindistan; Jin (2011) Hong Kong; Tang ve Abosedra(2014) Lübnan; Hatemi-J (2016), Birleşik Arap Emirlikleri için turizmin önderlik ettiği ekonomik büyüme hipotezini zaman serileri kullanarak analiz eden çalışma örneklerinden bir kaçıdır.

2000'li yıllardan itibaren de daha geniş bir veri seti ile çalışma olanağı sağlayan panel veri metoduyla da ekonomik büyüme-turizm ilişkisi araştırılmıştır. Lanza vd. (2003), turizm ve ekonomik büyüme ilişkini OECD'nin on üç ülkesi için panel veri yöntemiyle inceleyen ilk araştırmacılardır. 1977- 1992 yıllık verileri ile gayrisafi milli hasıla, turist sayısı, toplam harcama, turizm fiyatları gibi değişkenler kullanmış ve ekonomik büyümeden gelire doğru nedensellik ilişkisi olduğu bulgusunu edinmişlerdir. Eugenio-Martín vd. (2004), yirmi bir Latin Amerika ülkesinin 1985-1998 dönemi verileriyle çalışmışlardır. Orta ve düşük gelirli ülkelerde turizm sektörünün ekonomik büyüme için yeterli olduğunu ancak gelişmiş ülkelerde geçerli olmayabileceğini göstermiştir. Fayissa vd. (2008), kırk iki Sahra Altı Afrika ülkesinde 1995-2004 döneminde turizm gelirlerinin ekonomik büyümeye anlamlı etkisi olduğunu ayrıca fiziki ve beşeri sermaye yatırımlarını olumlu etkilediği sonucuna ulaşmıştır. Sequeira ve Nunes (2008), doksan dört ülkeyi kapsayan analizinde turizmin hem geniş bir ülke örnekleminde hem de yoksul ülkeler örneğinde ekonomik büyümenin olumlu bir belirleyicisi olduğunu göstermiştir. Holzner (2011), 1970-2007 dönemi verileriyle yüz kırk üç ülke için uzun dönemde turizm ve ekonomik

büyüme ilişkisini incelemiştir. Turizme bağımlı ülkelerin döviz kurunun bozulmasından etkilenmediğini ve sanayileşmenin dışında kalmadığını ancak yüksek büyüme oranlarıyla da karşılaşılmadığı sonucuna ulaşmıştır. Apergis ve Payne (2012), 1995-2007 dönemi için Karayip ülkelerini kapsayan çalışmasında panel eşbütünleşme testleri yaparak kişi başına düşen reel gayrisafi yurt içi hasıla(GSYİH), reel efektif döviz kuru ve kişi başı uluslararası turist varışları arasında uzun dönemli denge ilişkisini ortaya koymuştur. Panel hata düzeltme modeli uyguladığında ise turizm ile ekonomik büyüme arasında hem kısa hem de uzun vadede iki yönlü nedensellik bulgusuna ulaşmışlardır. Şahin (2017), Akdeniz ülkelerinde turizm ve ekonomik büyüme ilişkisini 2000-2015 dönemi ele alınarak panel veri yöntemi ile incelemiştir. Bağımlı değişken olarak ekonomik büyümeyi temsil eden kişi başına gelir artışı değişkeni ile bağımsız değişken olarak uluslararası turizm gelirleri, gayri safi sermaye oluşumu, kamu tüketim harcaması, işgücüne katılım oranı ve ortaöğretimde okullaşma oranı değişkenleri kullanılmıştır. Analiz sonucunda, kamu tüketim harcaması ile ekonomik büyüme arasında negatif ve istatistiksel olarak anlamlı ilişki olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Diğer değişkenler ile ekonomik büyüme arasında pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı ilişki olduğunu belirtmiş ve turizmin ekonomik büyümeyi arttırdığını göstermiştir.

Ekonomik büyüme, ihracat, turizm:

Değer (2006), 1980-2005, Türkiye, mal ihracatı ve turizmden elde edilen döviz gelirlerini kullanarak Sıradan En Küçük Kareler (SEK) yöntemiyle regresyon analizi gerçekleştirmiştir. Turizm gelirlerinin yurtiçi ekonomi üzerinde anlamlı etkilerinin bulunamamasına rağmen, toplam mal ve hizmet ihracatının ekonomi üzerinde anlamlı ve pozitif yönlü etkileri tespit edilmiştir. Polat ve Günay (2010), 1969-2009, Türkiye'nin ihracat gelirleri, turizm gelirleri ve gayri safi milli hasıla verilerini kullanarak eşbütünleşme yöntemi ve nedensellik analizi gerçekleştirmiştir. İhracat ve turizm gelirlerinden ekonomik büyümeye doğru sadece tek yönlü bir nedensellik ilişkisi olduğu sonucuna ulaşmıştır. Çalışma bulgularına göre Türkiye'de uzun dönemde ihracat ve turizme dayalı büyüme hipotezinin geçerli olduğu Kabul edilmiştir. Katırcıoğlu (2009), 1960-2015, Kıbrıs'ın reel gayrisafi yurtiçi hasıla, reel ticaret hacmi, reel mal ve hizmet ihracatı, reel mal ve hizmet ithalatı, Kıbrıs'ı ziyaret eden ve konaklayan turist sayıları verilerini kullanmıştır. ARDL modeli ile değişkenler arasında uzun dönemli ilişki tespit edilmiştir. Reel gelirdeki büyümenin ticaret ve turizmi teşvik ettiği gibi uluslararası ticaretteki büyümenin turistlerin Kıbrıs'a girişlerinde etken olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır.

3. Ekonometrik Analiz

Ekonometrik analizde tahmin edilen model ekonomik büyüme, dış ticaret, turizm arasındaki ilişkiyi incelemeye yöneliktir. Bu çerçevede panel veri analizinden faydalanılmış ve panel birim kök, panel eş bütünleşme, PDOLS, panel nedensellik testleri uygulanmıştır. Çalışmanın ekonometrik modeli ve değişkenlerin tanıtılmasının ardından panel veri analizi ile kullanılan testler kısaca izah edilmektedir.

3.1. Ekonometrik Model ve Veri Seti

Ampirik analizde örneklem grubu OECD ülkeleri (36) seçilmiştir. Örneklem grubunu oluşturan bu ülkeler, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkeleri kapsamaktadır. Çalışma, OECD ülkeleri ve 1995-2017 dönemine ait kişi başına düşen gayrisafi yurtiçi hasıla, ihracatın gayrisafi milli hasılaya oranı ve ihracat içinde

uluslararası turizm gelirleri oranlarıylasınırlandırılmıştır. Veriler yıllık olup, Dünya Bankası Gelişim Göstergesi (World Development Indicator -WDI) veri setinden elde edilmiştir.

Ekonomik büyüme değişkeni (GDPP), kişi başına düşen gayrisafi yurtiçi hâsıla verisi ile temsil edilmiştir ve (2010=100) dolar bazlı gayrisafi yurtiçi deflatör ile reel hale getirilmiştir. İhracat değişkeni (EXP), OECD ülkelerinin ihracatlarının gayrisafi yurtiçi hasılaya oranı olarak kullanılmıştır. Turizm değişkeni (TOUR) de OECD ülkelerinin uluslararası turizm gelirlerinin ihracatları içindeki payı ile temsil edilmiştir.

Analizlerde tüm değişkenlerin logaritması alınarak (1) numaralı model tahmin edilmiştir. Modelde yer alan i ve t alt indisleri ise sırası ile kesitleri ve zamanı göstermektedir.

LnGDPPit = f (LnEXPit, TOURit),

$$LnGDPPit = \beta 1 + \beta 2 LnEXPit + \beta 3\ LnTOURit + \mu it \quad (1)$$

(i=1,…..,36) ve (t = 1995,……, 2017)

Denklem (1)'deki modelin tahmininde öncelikle her bir değişken için panel birim kök analizi yapılacaktır. Ardından panel eşbütünleşme testleri yapılarak parametreler elde edilmeye çalışılacaktır. Son olarak da panel dinamik en küçük kareler (PDOLS) testi ile uzun dönem parametreleri ve nedensellik ilişkisi ile ilişkinin yönü tahmin edilmeye çalışılacaktır.

3.2. Ekonometrik Model

Panel veri analizi, zaman boyutuna sahip ülkeler, bireyler, firmalar hane halkları gibi birimlere ait yatay kesit gözlemlerin bir araya getirilmesiyle ekonomik ilişkilerin tahmin edilmesi yöntemidir. Panel veri, N sayıda birim ile her birime karşılık gelen T sayıda gözlemden oluşmaktadır. Panel veri analizinde her iki kesitin değer alması araştırmacıya daha fazla veri ile çalışma imkânı sunmaktadır. Bu durumda gözlem sayısı ve dolayısıyla serbestlik derecesi artmaktadır. Böylece, açıklayıcı değişkenler arasındaki çoklu doğrusal bağlantının derecesi azalmakta ve ekonometrik tahminlerin etkinliği ve güvenilirliği artmaktadır. Genel olarak temel panel veri modeli şu şekildedir (Baltagi, 2008: 12-13; Tatoğlu, 2013: 9).

$$Yit=ait+\beta kitXkit+uit \quad i=1,\ldots..,N(kesit)\ ;\quad t=1,\ldots..,T(zaman) \quad (2)$$

(2) numaralı denklemde Y bağımlı değişken, Xk, bağımsız değişken, α sabit parametre, β eğim parametresi ve μ hata terimidir. i alt indisi birimleri (birey, firma, ülke gibi) t alt indisi ise zamanı (gün, ay, yıl gibi) temsil etmektedir. Değişkenlerin, parametrelerin ve hata teriminin i ve t alt indisini taşıması panel veri setine sahip olduklarını göstermektedir. Bu modelde sabit ve eğim parametreleri hem birimlere hem de zamana göre değer almaktadır.

Panel veri analizi yönteminde değişkenler arasında bir ilişkinin varlığını araştırmadan önce değişkenlerin durağanlığının sınanması gerekmektedir. Granger ve Newbold (1974)'a göre durağan olmayan veriler ile çalışılması durumunda incelenen değişkenler arasında elde edilen ilişki güvenilir olamamaktadır. Bu nedenle regresyon çözümlemesinden önce durağanlığın kontrol edilmesi gerekir. Fisher ADF (Maddala ve Wu, 1999), Breitung (1999), Fisher PP(Choi, 2001) Levin, Lin ve Chu (LLC, 2002), Im, Peseran ve Shin (IPS, 2003) en çok bilenen panel birim kök sınama testleridir. Bu testler, birimler arasında korelasyon olmadığını varsayar ve genel olarak Genelleştirilmiş Dickey Fuller'e (ADF) benzeyen dinamik sabit etkiler modelinden hareket edilmektedir. (3) numaralı denklemde μi ve τi parametreleri

sırasıyla sabit etkileri ve trend parametreleri göstermek için kullanılmaktadır. ρ'nun uygun yöntemlerle test edilmesi ile durağanlığın varlığı araştırılabilmektedir.

$$Yit=\mu i+\tau it+\rho Yit\text{-}1+\delta i\theta t+\varepsilon it \quad (3)$$

ρ'ya ilişkin iki tür varsayım yapılmaktadır. Bunlardan ilki ρ'nun birimden birime değişmediği yani genel bir birim kök sürecinin var olduğunu varsayar. Birinci Grup Panel Birim Kök Testi olarak adlandırılır. LLC (2002), Breitung (2000) testleri bu varsayımı kabul eder. Bu testlerde temel hipotez "en az bir birim kök vardır" şeklinde kurulmaktadır.

İkinci Grup Panel Birim Kök testi olarak isimlendirilen testlerde ise ρ'nun birimden birime değiştiği varsayılır. IPS (2003), Fisher ADF (Maddala ve Wu, 1999) ve Fisher PP (Choi, 2001) bu grup testlerdendir. Burada her bir birimin kendi otokorelasyon katsayısına sahip olmasına izin verilmektedir. Bu testlerde "hiçbir birim durağan değildir" şeklindeki temel hipotez, "birimlerden en az biri durağandır" şeklinde kurulan alternatif hipoteze göre test edilmektedir. Uygulanan birim kök testlerinin sonucunda değişkenlere ait seriler birim kök içeriyorsa bu serilerin doğrusal bileşimleri durağan olabilmektedir. Bu durumda uzun dönemli ilişkinin varlığı panel eşbütünleşme testleri ile araştırılabilir.

Literatürde panel eş-bütünleşme analizleri için Kao (1999), ve Pedroni (1999, 2004) sıklıkla uygulanan eşbütünleşme testlerindendir. Çalışmanın ampirik uygulamasında bu iki test de kullanılmıştır. Kao Panel Eşbütünleşme Testleri, Dickey Fuller (DF) ve Augmented Dickey – Fuller (ADF) temelli testlerdir. "Eş-bütünleşme yoktur" şeklindeki temel hipotez test edilir. Pedroni'nin geliştirdiği testler, aşağıdaki gibi bir denklemden(4 numaralı denklem) elde edilen artıklar (hata terimi) üzerine kurulmuştur. Bu nedenle ilk aşama eşbütünleşme regresyonundan elde edilen artıkları hesaplamaktır (Pedroni, 1999: 656).

$$Yit=\alpha i+\delta i,t+\beta 1ix1i,t+\beta 2ix2i,t+\ldots\ldots+\beta mi,xmi,t+\varepsilon i,t \quad (4)$$

t=1,...,T; i=1,...,N; m=1,…M

Pedroni (1999, 2004) temel hipotezi "eş-bütünleşme yoktur" (H0 : Φi = 0) şeklinde olan yedi farklı (Panel-v , Panel- ρ , Panel-PP, Panel-ADF, Group- ρ , Group–PP, Group-ADF) test önermiştir. Alternatif hipotez altında heterojenliğe izin verilmektedir. Temel hipotezin reddinin anlamı yeterli sayıda birimin bireysel olarak ortalamasından uzaklaşan istatistiğe sahip olmasıdır. Bunların ilk dördü kesit içi (within) panel eşbütünleşme testleri, diğer üçü ise kesitler arası (between) panel eşbütünleşme istatistikleridir. Bu istatistiklerin karşılaştırmalı avantajları büyük ölçüde veri oluşum sürecine göre değişmektedir. Küçük örneklemlerde group- ρ istatistiği, örneklem boyutu büyümeye başladıkça panel-v istatistiğinin anlamlılığı eşbütünleşme olduğunu önemli bir göstergesidir (Pedroni, 2004: 614).

Değişkenlere ait seriler arasında uzun dönemli bir ilişki bulunmuş ise uzun dönem parametreleri PDOLS (Stock ve Watson, 1993) metodu kullanılarak tahmin edilebilir. PDOLS Tahmincisi (Kao ve Chiang, 2000), farkı alınmış I (1) değişkenlerinin öncül ve gecikmeli değişkenlerin değerleri kullanılarak kurulan aşağıdaki (5) numaralı denklemdeki regresyonun tahmini ile elde edilmektedir.

$$LnYit=\beta 0i+\beta 1iLnK1i+\beta 2iLnX1i+\sum_{k=-Ki}^{Ki}\alpha ik\Delta LnKit+\sum_{k=-Ki}^{Ki}\lambda ik\Delta Xit+\varepsilon it \quad (5)$$

Buradaki –Ki ve Ki öncüller ve gecikmelerdir. PDOLS yöntemi, modele dinamik unsurları dâhil ederek statik regresyondaki sapmaları da giderecek özelliğe sahip bir yöntemdir.

İlk kez Granger (1969) tarafından geliştirilmiş olan nedensellik analizi, bir değişkenin gelecekteki değerinin tahmin edilmesinde o değişken dışındaki değişken (ler)in faydalı bilgi sağlayıp sağlamadığını araştırmaya yardımcı olmaktadır. Holtz-Eakin vd. (1988) tarafından panel veri çerçevesinde incelenmeye başlanan panel nedensellik ilişkisi için son yıllarda yeni teknikler literatüre kazandırılmıştır.

Panel veri çerçevesinde Granger nedensellik testi yapılmasının temel nedeni panel veri modellerinin yapısı nedeniyle sahip olduğu avantajlardan faydalanma isteğidir. Panel veri, birimlerin davranışını modellemeye, geleneksel zaman serisi analizinden daha esnek şekilde izin vermekte, aynı zamanda tekil zaman serisine göre daha fazla gözlem barındırdığından özellikle kısa zaman periyotlarında geleneksel bağlamda Granger testlerinden daha etkin sonuçlar üretilmesine neden olmaktadır (Hood vd.,2008:2).

Dumitrescu ve Hurlin (2012) herhangi bir iktisadi olgu açısından bir ülke için geçerli olan bir nedensellik ilişkisinin diğer ülkeler için de geçerli olma ihtimalinin yüksek olacağını belirtmiştir. Bu nedenle, panel veri çerçevesinde daha fazla gözlem ile nedensellik ilişkisi daha etkin bir şekilde test edilebilmektedir. Dumitrescu - Hurlin panel Granger nedensellik testinde, temel hipotez altında homojen Granger nedensellik ilişkisinin yokluğu, en az bir yatay kesitte bu ilişkinin var olduğu alternatif hipotezine karşın sınanır.

Dumitrescu - Hurlin panel Granger nedensellik testinde X ve Y , N sayıda birim için T dönem boyunca gözlemlenen iki durağan süreci ifade ettiğinde, t zamanında her birim (i) için aşağıdaki doğrusal heterojen modeli dikkate alınır:

$$y_{i,t} = \alpha i + \sum_{k=1}^{K} \gamma_i^{(k)} y_{i,t-k} + \sum_{K=1}^{K} \beta_i^{(k)} \chi_{i,t-k} + \varepsilon_{i,t} \quad (6)$$

Denklem (6)'da $\beta_i = (\beta_i^{(1)}, \beta_i^{(2)}, \beta_i^{(3)} \ldots\ldots \beta_i^{(K)})$ şeklindedir. Bireysel etkilerin (αi)) sabit olduğu, gecikme parametreleri $\gamma_i^{(k)}$ ve regresyon eğim katsayıları $\beta_i^{(k)}$'nın birimler arasında değiştiği varsayılır. Dolayısıyla yapılan nedensellik testi için sabit etkiler modeli kurulmaktadır. Burada yer alan gecikme uzunluğu K 'nın yatay kesitlerde aynı olduğu varsayılır.

4. Ampirik Bulgular

OECD ülkelerinde ekonomik büyüme, ihracat ve turizm ilişkisini inceleyebilmek için GDPP, EXP ve TOUR değişkenlerinin öncelikle durağan olup olmadığı panel birim kök testleri ile araştırılmıştır. Çalışmada LLC, Breitung, IPS, Fisher- ADF, Fisher - PP modellerine ait birim kök testleri kullanılmıştır. Değişkenlere ait tanımlayıcı istatistiki değerler ilgili 1 numaralı tabloda ayrıntılı olarak sunulmaktadır.

Tablo 1: Değişkenlere İlişkin Tanımlayıcı İstatistikler

	GDPP	EXP	TOUR
Ortalama	33.990	69	8.44
Medyan	34.427	58	4,76
Maksimum	102.457	181	35,36
Minumum	5.178	14	1.13
Standart Sapma	19.705	36	0.76
Gözlem Sayısı	828	828	828

Tablo 2' de değişkenlere ait birim kök testlerinin sabit terimli ve trendli panel verisine uygulanması sonucu oluşan düzey ve birinci farklardaki t-istatistiği ile olasılık değerleri sunulmuştur.

Tablo 2: Panel Birim Kök Test Analiz Sonuçları

Test	LLC	Breitung	IPS	ADF	PP
Değişken	Sabit terimli ve trendli	Sabit terimli ve trendli	Sabit terimli ve trendli	Sabit terimli ve trendli	Sabit terimli ve trendli
LNGDPP	1.569 (0.941)	1.122 (0.8693)	-1.001 (0.158)	78.213 (0.288)	46.537 (0.991)
LnEXP	1.707 (0.956)	1.138 (0. 872)	4.804 (1.000)	24.045 (1.000)	24.006 (0.366)
LnTOUR	0.870 (0.808)	-2.444 (0. 207)	-0.227 (0.409)	69.789 (0.551)	60.194 (0.835)
ΔLnGDPP	-7.771*** (0.000)	-7.458*** (0.000)	-7.559*** (0.000)	183.599*** (0.000)	343.234*** (0.000)
ΔLnEXP	-14.792** (0.026)	-12.292*** (0.000)	-11.747*** (0.000)	258.457*** (0.000)	331.831*** (0.000)
ΔLnTOUR	-14.004*** (0.000)	-7.926*** (0.000)	-12.381*** (0.000)	273.721*** (0.000)	583.266*** (0.000)

Not: * (**) *** simgeleri sırasıyla %10 (%5) ve %1 seviyelerinde anlamlılığı ifade etmektedir. Parantez içindekiler ( ) p-değeridir. Δ İlk fark operatörüdür. Gecikme Uzunluğunun belirlenmesinde AIC kriteri kullanılmıştır.

LLC, Breitung, IPS, ADP ve PP test sonuçlarına göre serilerin düzey değerlerinde birim kök içerdikleri savunan boş hipotez kabul edilmektedir. Diğer bir deyişle seriler seviyede durağan değildir. Serilerin seviyede birim kök içermesi eş-bütünleşme testi için yeterli olmadığından fark alma işlemi yapılarak sabit terimli ve trendli birim kök testi uygulanmıştır. Tüm değişkenlerin birinci dereceden (1) durağan olduğu anlaşılmıştır.

Tahmin edilen model için ayrı ayrı panel değişkenleri arasında "eşbütünleşme yoktur" boş hipotezi Pedroni (1999) ve Kao (1999) eşbütünleşme testleri ile sınanmıştır. Pedroni eşbütünleşme testinde kullanılan değişkenlerin uzun dönemde eşbütünleşik oldukları Tablo 4'de yer alan Panel-v, panel-rho, group-rho dışındaki istatistikler tarafından doğrulanmıştır. Pedroni (1999), özellikle küçük

örneklemler için panel-ADF ve group-ADF testlerinin daha anlamlı sonuçlar vereceğini göstermiştir. İkinci olarak uygulanan Kao (1999) eşbütünleşme testi (Engle-Granger'a bağlı) sonucunda olasılık değerinin anlamlı çıkmasıyla "eş-bütünleşme yoktur" temel hipotezi reddedilmiş ve alternatif hipotez olan "eş-bütünleşme vardır" kabul edilmiştir. (1) nolu denklem için değişkenler arasındaki eşbütünleşme parametreleri de Tablo 4'de gösterilmektedir.

Tablo 3 : Panel Eşbütünleşme Testi Sonuçları

LnGDPPit = β1 + β2 LnEXP it + β3LnTURit +µit	
Pedroni test İstatistikleri	Sabit terimli ve trendli
Panel-v	0.6822 (0. 2467)
Panel-rho	-0.7883 (0.2152)
Panel-PP	-2.3663*** (0.0039)
Panel-ADF	3.9857*** (0.0000)
Group-rho	2.5180 (0.9941)
Group-PP	-1.4825** (0.0691)
Group-ADF	-5.1830*** (0.0000)
Kao test istatistikleri	Sabit terimli
ADF	-3.1042* (0.0010)

Not: * (**) *** simgeleri sırasıyla %10 (%5) ve %1 seviyelerinde anlamlılığı ifade etmektedir. Parantez içindekiler ( ) p-değeridir.

Tablo 4' de yer alan PDOLS modelinin çözümü sonucunda elde edilen bulgulara göre panel geneli için modelde yer alan ihracatın gayrisafi milli hasıla içindeki oranı ile turizm gelirlerinin ihracat içindeki oranı değişkenlerinin katsayıları istatistiki olarak anlamlıdır.

Elde edilen uzun dönem tahmin bulgularına göre panel geneli için OECD ülkelerinde ihracattaki %1'lik bir artışın ekonomik büyümede % 0.16 oranında, turizmdeki %1'lik bir artışın ekonomik büyümede % 0.05 oranında artışa yol açtığını göstermektedir.

Tablo 4 : PDOLS Uzun Dönem Katsayı Tahmini

LnGDPP(Bağımlı değişken)	LnEXP	LnTOUR
Panel	0.1622*** (0.000)	0.0589*** (0.0280)
Diagnostik istatistikler	R-squared: 0.89 Gözlem sayısı : 22356 Mean depend.var: 10244	

Uzun dönem katsayıların tahmin edilmesinin ardından değişkenlere Dumitrescu ve Hurlin (2012) panel Granger nedensellik testi uygulanmıştır. Elde edilen sonuçlar, Tablo 5'de sunulmaktadır.

Tablo 5 : Dumitrescu Hurlin Panel Nedensellik Testi Sonuçları

Boş hipotez	W-Stat	Zbar-stat	P-değeri	Nedensellik
EXP ⟶ GDPP	4.01194	3.90403	0.0019*	Var
GDPP EXP	3.65810	3.10231	9.8705	İstatistiksel anlamsız
TOUR GDPP	2.87292	1.33490	0.1819	İstatistiksel anlamsız
GDPP TOUR	5.05677	6.29949	3.7310	İstatistiksel anlamsız
TOUR ⟶ EXP	3.88531	3.61712	0.0003*	Var
EXP ⟶ TOUR	3.21948	2.10851	0.0350**	Var

Not: *, (**) simgeleri sırasıyla %1 ve % 5 anlamlılık düzeyini ifade etmektedir. Gecikme uzunluğu, K=2 olarak belirlenmiştir.

Analiz bulgularına göre dış ticaretten ekonomik büyümeye doğru tek yönlü, turizm ve dış ticaret arasında iki yönlü Granger nedensellik ilişkisi olduğu görülmektedir.

5. Sonuç ve Öneriler

Günümüzde bir çok ülke ekonomik sıkıntılar yaşamakta ve ülkelerin ekonomik büyümelerini olumsuz etkilemektedir. Bu bağlamda literatürde yer alan çalışmalardan farklı sonuçlar elde edilmesine rağmen ihracatın ve turizmin ekonomik büyüme üzerindeki etkileri sıklıkla incelenen konulardandır. Bu çalışmada ülke gruplarını kapsayan çalışmalardan farklı olarak hem mal ihracatının hem turizmin ekonomik büyüme üzerindeki etkisi birarada araştırılmaktadır. OECD ülkelerinin 1995-2017 dönemi verileri kullanılarak panel veri yöntemi ile analiz edilmiştir.

Kao (1999), ve Pedroni (1999, 2004) eş bütünleşme testleri ile değişkenlerin eş bütünleşik olduğunun kabulünden sonra panel dinamik en küçük kareler (PDOLS) (Stock ve Watson, 1993) metodu kullanılarak uzun dönem parametreleri tahmin edilmiştir. Buna göre panel geneli için OECD ülkelerinde ihracattaki %1'lik bir artışın ekonomik büyümede % 0.16 oranında, turizmdeki %1'lik bir artışın ekonomik büyümede % 0.05 oranında artışa yol açtığını sonucuna ulaşılmıştır. Ardından uygulanan Dumitrescu ve Hurlin (2012) tarafından geliştirilen panel Granger nedensellik analizine göre de ihracattan ekonomik büyümeye doğru tek yönlü Granger nedensellik ilişkisi ve ihracat ile turizm arasında çift yönlü Granger nedensellik ilişkisi bulgusuna ulaşılmıştır.

Buna göre OECD ülkelerinde ihracata dayalı büyüme hipotezinin desteklendiği ifade edilebilir. Ayrıca ihracat ile turizm de birbirini desteklemektedir. Bu durumda OECD ülkelerinde ihracatı teşvik edecek ve kolaylaştıracak politikalar uzun dönemde hem ekonomik büyümeyi hem de turizmi olumlu etkilerken, turizm sektörüne yönelik yatırım teşvikleri veya vergi indirimleri gibi uygulamalar da ihracata olumlu yansıyarak ekonomik büyümeyi dolaylı yoldan etkileyebilir.

KAYNAKÇA

Afxentiou, Panos, ve Serletis, Apostolos (1992), "Openness in the Canadian economy: 1870–1988. Applied Economics", Cilt: 24, Sayı:11, ss.1191-1198.

Ağayev, Seymur (2011), "İhracat ve ekonomik büyüme ilişkisi: 12 geçiş ekonomisi örneğinde panel eştümleşme ve panel nedensellik analizleri", Ege Akademik Bakış Dergisi, Cilt: 11, Sayı:2, ss.241-254.

Apergis, Nicholas ve Payne, James (2012), "Tourism and growth in the Caribbean–evidence from a panel error correction model" Tourism Economics, Cilt: 18, Sayı:2, ss.449-456.

Awokuse, Titus (2003), "Is the export-led growth hypothesis valid for Canada?. Canadian Journal of Economics/Revue canadienne d'économique", Cilt: 36, Sayı:1, ss. 126-136.

Bahar, Ozan (2006), "Turizm sektörünün Türkiye'nin ekonomik büyümesi üzerindeki etkisi: VAR analizi yaklaşımı", Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt: 13, Sayı: 2, ss.137-150.

Balassa, Bela (1985), "Exports, policy choices, and economic growth in developing countries after the 1973 oil shock", Journal of development economics, Cilt: 18, Sayı:1, ss.23-35.

Balaguer, Jacint ve Cantavella-Jordá, Manuel (2002), "Tourism as a long-run economic growth factor: the Spanish case", Applied Economics, Cilt: 34, Sayı:7, ss. 877-884

Baltagi, Badi (2008), Econometric analysis of panel data, John Wiley & Son, New York, NY.

Breitung, Jörk (1999), "The local power of some unit root tests for panel data" Discussion Paper, Humboldt University, Berlin.

Chen, Ching-Fu ve Chiou-Wei, Song Zan (2009). "Tourism expansion, tourism uncertainty and economic growth: New evidence from Taiwan and Korea", Tourism Management, Cilt: 30, Sayı: 6, ss. 812-818

Choi, In (2001), "Unit root tests for panel data", Journal of international money and Finance, Cilt: 20, Sayı:2, ss. 249-272.

Değer, M. Kemal (2006), " Turizme ve Ihracata Dayali Büyüme: 1980-2005 Türkiye Deneyimi", Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergis Cilt: 20, Sayı:2, ss. 67-86.

Demiröz, Dündar veOngan, Serdar (2005), "The contribution of tourism to the long-run Turkish economic growth", Ekonomický časopis, Cilt: 53, Sayı:09, ss. 880-894.

Dritsakis, Nikolaos (2004), "Tourism as a long-run economic growth factor: an empirical investigation for Greece using causality analysis", Tourism Economics, Cilt: 10, Sayı:3, ss. 305-316.

Dumitrescu, Elena ve Hurlin, Christophe (2012), "Testing for Granger noncausality in heterogeneous panels", Economic Modelling, Cilt: 29, Sayı:4, ss. 1450-1460.

Fayissa, Bichaka, Nsiah, Christian, Tadasse, Badassa (2008), "Impact of tourism on economic growth and development in Africa", Tourism Economics, Cilt: 14, Sayı:4, ss. 807-818.

Feder, Gershon (1983), "On exports and economic growth. Journal of development economics", Cilt: 12, Sayı:1-2, ss. 59-73.

Ghali, Moheb (1976), "Tourism and Economic Growth: an empirical study. Economic Development and Cultural Change" Cilt: 24, Sayı:3, ss. 527-538.

Ghartey, Edward (1993), "Causal relationship between exports and economic growth: some empirical evidence in Taiwan, Japan and the US", Applied Economics, Cilt: 25, Sayı:9, ss. 1145-1152.

Granger, Clive ve Newbold, Paul (1974), "Spurious regressions in econometrics". Journal of Econometrics, Cilt: 2, Sayı: 2, ss.111-120

Grossman, Gene ve Helpman, Elhanan (1991), "Trade, knowledge spillovers, and growth", European economic review, Cilt: 35, Sayı: 2-3, ss.517-526.

Gunduz, Lokman ve Hatemi-J, Abdulnasser (2005), "Is the tourism-led growth hypothesis valid for Turkey?", Applied Economics Letters, Cilt: 12, Sayı: 8, ss.499-504.

Hatemi-J, Abdulnasser (2016), "On the tourism-led growth hypothesis in the UAE: a bootstrap approach with leveraged adjustment", Applied Economic Letters, Cilt: 23, Sayı: 6, ss.424-427.

Henriques, Irene, ve Sadorsky, Perry (1996), "Export-led growth or growth-driven exports? The Canadian case", Canadian journal of Economics, ss.540-555.

Holtz-Eakin, Douglas, Newey, Whitney, Rosen, Harvey (1988), "Estimating vector autoregressions with panel data" Econometrica: Journal of the Econometric Society, ss.1371-1395.

Holzner, Markus (2011), "Tourism and economic development: The beach disease?", Tourism Management, Cilt: 32, Sayı:4, ss.922-933.

Im, Kyung So, Pesaran, Mohammad Hashem, Shin, Yongcheol (2003), "Testing for unit roots in heterogeneous panels", Journal of Econometrics, Cilt: 115, Sayı:1, ss. 53-74.

IMF, World Eeconomic outlook, Growth Slowdown, Precarious Recovery, April, 2019, Washington, 215p. https://www.imf.org, (10.04.2019).

Jin, Jang (2011), "The effects of tourism on economic growth in Hong Kong", Cornell Hospitality Quarterly, Cilt: 52(3), ss. 333-340.

Katircioglu, Salih (2009), "Tourism, trade and growth: the case of Cyprus", Applied Economics, Cilt: 4, Sayı:1(21), ss. 2741-2750.

Kunst, Robert ve Marin, Dalia (1989), "On Exports and Productivity: a Causal Analysis", Review of Economics and Statistics, Cilt: 71, ss.699–703.

Kao, Cheng (1999), "Spurious regression and residual-based tests for cointegration in panel data". Journal of Econometrics, Cilt: 90, Sayı:1, ss.1-44.

Kao, Cheng ve Chiang, Yet-Ming (2000), "Testing for structural change of a cointegrated regression in panel data" Syracuse University. Manuscript, 24s, Available from Internet: http://faculty.maxwell.syr.edu/cdkao/working/change.pdf.

Kavoussi, Rostam (1984), "Export expansion and economic growth: Further empirical evidence", Journal of Development Economics, Cilt: 14, Sayı:1, ss. 241-250.

Küçükaksoy, İsmail, Çifçi, İsmail, & Özbek, Rabia İnci (2015), "İhracata Dayali Büyüme Hipotezi: Türkiye Uygulamasi/Export-led Growth Hypothesis: Turkey Application", Cankiri Karatekin Universitesi,Iktisadi ve Idari Bilimler Fakultesi Dergisi, Cilt: 5, Sayı:2, ss. 691-720.

Lanza, Alessandro, Temple, Paul, Urga, Giovanni(2003), "The implications of tourism specialisation in the long run: an econometric analysis for 13 OECD economies", Tourism Management, Cilt: 24, Sayı:3, ss. 315-321.

Levin Andrew, Lin, Chien-Fu, Chu, Chia-Shang James (2002) "Unit root tests in panel data: asymptotic and finite-sample properties", Journal of econometrics, Cilt: 108, Sayı:1, ss. 1-24.

Maddala, S ve Wu, Shaowen (1999), "A comparative study of unit root tests with panel data and a new simple test". Oxford Bulletin of Economics and statistics, 61, Sayı:1, ss.

Marin, Daniele (1992), "Is the export-led growth hypothesis valid for industrialized countries?", Review of Economics & Statistics, Cilt: 4, ss.678-688.

Mishra, PK, Rout, Himanshu, Mohapatra, Smita (2011), "Causality between tourism and economic growth: Emprical evidence from India", European Journal of Social Sciences, Cilt: 184, Sayı:4, 518-527.

Oh, Chi-Ok (2005), "The Contribution of tourism development to economic growth Đn Korean economy", Tourism Management, Cilt: 26, Sayı:1, 3 ss. 9-44.

Panas, Epaminondas ve Vamvoukas, George (2002), "Further evidence on the export-led growth hypothesis", Applied Economics Letters, Cilt: 9(11), ss. 731-735.

Pedroni, Peter (1999), "Critical values for cointegration tests in heterogeneous panels with multiple regressors. Oxford Bulletin of Economics and Statistics", Cilt: 61, Sayı:1, ss. 653-670.

Pedroni, Peter (2004), "Panel cointegration: asymptotic and finite sample properties of pooled time series tests with an application to the PPP hypothesis". Econometric theory, Cilt: 20, Sayı:03, ss. 597-625.

Polat , Esra ve Günay Sülyman (2012), "Türkiye'de Turizm ve İhracat Gelirlerinin Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisinin Testi: Eşbütünleşme ve Nedensellik Analizi", Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, Cilt: 16, Sayı: 2, ss. 204-211.

Risso, Juan Gabriel ve Brida, Wiston Adrián (2009), "The Contribution of Tourism to Economic Growth: An Emprical Analysis fort he Case of Chile", European Journal of Tourism Research, Cilt: 2, Sayı: 2, ss. 178-185.

Rivera-Batiz, Luis ve Romer, Paul (1991), "International trade with endogenous technological change", European economic review, Cilt: 35, Sayı: 4, ss. 971-1001.

Sengupta, Jati, ve Espana, Juan (1994), "Exports and economic growth in Asian NICs: an econometric analysis for Korea", Applied Economics, Cilt: 26, Sayı: 1, 41-51.

Shirazi, Nasım Shah, ve Manap, Türkan Ali Abdul (2005), "Export-led growth hypothesis: Further econometric evidence from South Asia", The Developing Economies, Cilt: 43, Sayı:4, ss. 472-488.

Sequeira, Tiago Neves ve Maçãs Nunes, Paulo (2008), "Does tourism influence economic growth? A dynamic panel data approach", Applied Economics, Cilt: 40, Sayı:18, ss. 2431-2441.

Stock, James ve Watson, Mark (1993), "A simple estimator of cointegrating vectors in higher order integrated systems". Econometrica: Journal of the Econometric Society, Cilt: 61, Sayı:4, ss. 783-820.

Şahin, Dilek (2017), "Akdeniz Ülkelerinde Turizm ve Ekonomik Büyüme İlişkisinin Analizi", Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt: 7, Sayı: 14, ss. 115-124.

Şengönül, Ahmet, Karadaş, Hacı Ahmet, Koşaroğlu, Şerife Merve (2018), "Turizme Dayalı Büyüme Hipotezinin OECD Üyesi Oolan Akdeniz Ülkeleri İçin Analizi", Journal of International Social Research, Cilt: 11, Sayı:60, ss. 1123-1135.

Tang, Chor Foo, ve Abosedra, Salah (2014), "Small sample evidence on the tourism-led growth hypothesis in Lebanon", Current Issues in Tourism, Cilt: 17, Sayı:3, ss. 234-246

Tatoğlu, Ferda (2013), Panel veri ekonometrisi, Beta Yayınevi, İstanbul.

Tsen, Wong Hock (2006), "Granger causality tests among openness to international trade, human capital accumulation and economic growth in China: 1952–1999", International Economic Journal, Cilt: 20, Sayı: 3, ss. 285-302.

World Development Indicator (WDI), www.wordbank.org, [02.03.2019]

World Trade Organization, Tourism Highlights: 2018, https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419876, (15.03.2019)

KAYIT DIŞI İSTİHDAM OLGUSU VE TÜRKİYE'DE UYGULANAN MÜCADELE POLİTİKALARI

Yüksek Lisans Öğrencisi Nazlı YETİMOĞLU
Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Maliye Ana Bilim Dalı Tezli Yüksek Lisans
ytmglu-51@hotmail.com

Yüksek Lisans Öğrencisi Ayşe Nur ÇIRAK
Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Maliye Ana Bilim Dalı Tezli Yüksek Lisans
aysenurcirakk8@gmail.com

Öz

Kayıt dışı istihdam, günümüz ekonomilerinin en temel sorunlarından birisini oluşturmaktadır. 1980'li yıllardan itibaren dünya genelinde ekonomik ve yapısal alanda büyük bir dönüşüm süreci yaşanmaya başlamıştır. Bu sürecin merkezi konumunda neo-liberal politikalar ve küreselleşme olgusu yer almaktadır. Neo-liberal politikalar, ülke ekonomilerinde devletin işveren rolünü azaltmıştır. Bu durum "enformel sektör" olarak da nitelendirilen kayıtdışılığı hızlandırmıştır. Küreselleşme süreci ile birlikte de toplumsal yapı ve çalışma hayatında değişiklikler yaşanmış ve bu süreçte kayıtdışı çalışma faaliyetleri artarak daha da belirgin bir hale gelmiştir. Makalede kayıtdışı istihdam sorunu, bu sorunun neden olduğu olumsuzluklar ve keza kayıt dışı istihdamın en aza indirebilmesi için ülkemizde uygulanan mücadele politikaları ele alınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Kayıt Dışı İstihdam, Kayıt Dışı Ekonomi, İşgücü*

INFORMEL EMPLOYMENT and TURKEY'S POLİCİES OF STRUGGLE

Abstract

Informal employment is one of the most fundamental problems of curent economies. Since the 1980s, there has been a major transformation process in the economic and structural area around the world. At the center of this process are neoliberal policies and globalization. Neo-liberal policies have reduced the employer role of the state in national economies and this situation accelerated the informality which is described as 'informal sector'. Globalization process has caused changes in social structure and working life and In this process, informal work activities have become increasingly apparent.

In this study the problem of informal employment and the struggle policies implemented in Turkey for this issue will be discussed.

Keywords: *Informal employment, Informal economy, Labor Force*

1. GİRİŞ

Kayıt dışılık, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri fark etmeksizin günümüz ekonomileri için önemli bir sorun teşkil etmektedir. Ülkemiz açısından bu sorun özellikle 1980'li yıllardan sonra gündeme gelmeye başlamıştır. Kayıt dışı istihdam sorununun temelinde gerçekleştirilen istihdam faaliyetleri ile ilgili resmi kayıt ve belgelerin hiç tutulmaması ya da eksik tutulması yer almaktadır. İstihdam faaliyetlerinin resmi belgelere yansıtılmaması ya da eksik yansıtılması durumunda bu faaliyetlerden vergi kesilmemesi, sosyal güvenlik sisteminin devre dışı bırakılarak hastalık, kaza, yaşlılık sigortası gibi sosyal haklardan yararlanılmaması ve düşük ücretlerde çalışılması gibi hem ekonomik hem de sosyal sorunların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Kayıt dışı faaliyetlerin nedenleri ülkeden ülkeye göre değişmektedir. Bu nedenler; işsizlik, yüksek enflasyon, vergi oranlarının yüksekliği, ekonomik krizler, denetim yetersizliği gibi daha çok kamusal nitelikli olabileceği gibi vergi bilinci ve vergi ahlakının tam olarak idrak edilememiş olması, eğitim yetersizliği gibi kişisel nitelikli de olabilmektedir. Bu nedenle kayıt dışılığın önlenmesinde veya azaltılmasında öncelikle bu sorunun hangi nedenlerden kaynaklandığını iyi analiz etmek gerekmektedir.

Bazı olumlu etkileri olmakla birlikte kayıt dışı çalışanlar devlet ve işveren açısından birçok olumsuz sonuç doğurmaktadır. Gelir dağılımın bozulması, vergi ve refah kaybı, haksız rekabetin artması, kamuya olan güvenin azalması bu olumsuz sonuçlardan en önemlileridir. Ülkeler, kayıt dışılıkla mücadele kapsamında farklı dönemlerde farklı stratejiler belirleyip farklı politikalar uygulamışlardır. Uygulanan politikaların bu sorunun çözümünde yetersiz kaldığı görülmektedir.

Son zamanlarda kayıt dışı istihdam faaliyetlerinin birçok ülkede ciddi boyutlara ulaştığı görülmektedir. Kayıt dışı faaliyetlerin doğası gereği gerçek boyutlarını tahmin etmek mümkün değildir. Buna karşın ülkeler çeşitli analizler ile bazı tespitlerde bulunmaktadırlar. Ülkelerin gelişmişlik düzeylerine bağlı olarak kullandıkları yöntemler de farklılaşmaktadır.

Çalışmamızın ilk bölümünde kayıt dışılığın kavramsal çerçevesine değinilmekte ve kayıt dışı istihdamın tanımı yapılmaktadır. Devamında ise kayıt dışı istihdamın nedenleri; mali ve ekonomik nedenler, hukuki nedenler ve sosyal ve kültürel nedenler olmak üzere üç başlık altında incelenmektedir. Daha sonra Türkiye'de kayıt dışı istihdamın mevcut durumu açıklanmaya çalışılmaktadır. Son olarak Türkiye'de bu sorun ile mücadele kapsamında uygulanan politikalara yer verilmekte ve genel bir sonuca ulaşılmaya çalışılmaktadır.

1.1. KAYIT DIŞI İSTİHDAM KAVRAMI

Çalışmamızda bütün ülkelerin sosyal ve ekonomik yapısının temel sorunlarından biri olan kayıt dışı istihdam sorunu ele alınacaktır. Bilindiği üzere ülkelerin kalkınmışlık düzeyi istihdam oranlarına göre değişmektedir. Kayıt dışı kavramı ilk kez 1970 yılında Dünya Çalışma Örgütü(ILO)'nün düzenlemiş olduğu

Dünya İstihdam Programı(World Employment Program) kapsamında olan Kenya Raporunda ''enformal sektör'' olarak kullanılmıştır **(**Güloğlu, Korkmaz, ve Kip, 2003: 51-52).

Kayıt dışı istihdam olgusunun herkes tarafından kabul görmüş, net bir tanımı bulunmamaktadır. Sosyal bilimler alanının konusu olan kayıt dışı istihdam olgusunu tanımlayabilmek için kayıt dışı ekonomi kavramını ele almak gerekmektedir. Kayıt dışı ekonomi, farklı bakış açıları ile ele alınmaktadır. Kayıt dışı ekonomi; hiçbir belgeye bağlanmayarak ve içeriği gerçeği yansıtmayan belgeler ile gerçekleştirilen ekonomik olayın, devletten ve işletme ile ilgili kuruluşlardan tamamen ya da kısmen gizlenmesi olarak tanımlanmıştır. Diğer bir tanımı ise; GSMH hesaplarını elde etmek için kullanılan istatistik hesaplarına göre tahmin edilemeyen ve gelir yaratıcı ekonomik faaliyetlerin tümü olarak ifade edilmektedir. Başka bir tanımı ise; kamu otoritelerinin dışında meydana gelen her türlü ekonomik faaliyet ve işlemler olarak genel bir bakış açısı ile ele alınırken; kayıtlarda gözükmeyen, ölçülemeyen, vergilendirilemeyen yasal ya da yasa dışı gelir artırıcı ekonomik faaliyetler olarak daha dar bir bakış açısı ile ele alınmaktadır (Işık ve Acar, 2003: 118-119).

Kayıt dışı istihdam alanında yapılan il çalışmalar ise, ABD'nin II. Dünya Savaşı'ndaki gelirlerini beyan edilmeyen gelirlerini parasal yöntemler ile tahmin etmeye çalışan Cagan tarafından yapılmıştır. Aynı zamanda Gutmann'ın 1977 yılında aynı metodu ABD ekonomisine uygulayarak ABD'nin kayıt dışı milli gelirini 1976 yılında 176 milyar dolar, 1977 yılında ise 195 milyar dolar tespit etmesi ve kamuoyuna bildirilmesi üzerine kayıt dışına yönelik ilgiyi artırmıştır (Işık ve Acar, 2003: 117).

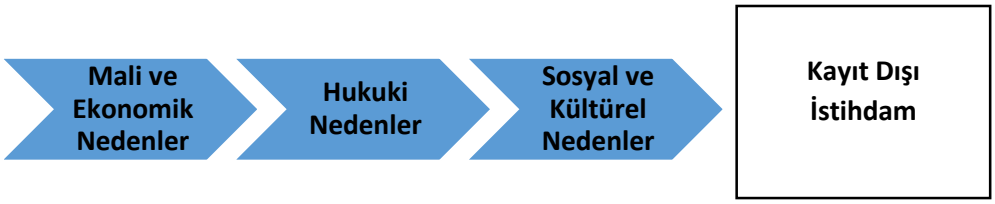
Kayır dışı istihdam genellikle devletin egemenlik alanında dışında gerçekleşen istihdam olarak tanımlanmaktadır. Kayıt dışı istihdamın farklı tanımları ise şu şekilde ifade edilmektedir; resmi makamların bilgisi dışında işçi çalıştırmak, ülkenin çalışan nüfusunun resmi toplam istihdam rakamları içerisinde yer almaması olarak ele alınmaktadır. Başka bir kayıt dışı istihdam tanımı ise; çalışanların yeterli çalışma standartlarına sahip olmadan asgari yaş haddi, asgari ücret hakkı, fazla mesai ücreti ve iş yeri çalışma standartları gibi düzenlemelere uyulmadan sosyal güvenlik, vergi ve fonların ödenmemesi ya da eksik ödendiği durum olarak tanımlanmaktadır. Avrupa Birliği Komisyonunca kayıt dışı istihdam; niteliği itibari ile yasal fakat kamu kurumlarına bildirilmemiş herhangi bir ücretli faaliyet olarak ifade edilmektedir (Güloğlu, Korkmaz, ve Kip, 2003: 52-53).

Sosyal Sigortalar Kurumu kayıt dışı istihdamı şu şekilde açıklamıştır; kayıt dışı istihdam sosyal güvenlik açısından niteliği itibariyle yasal işlerde çalışarak istihdama katılan kişilerin çalışmalarının gün ya da ücret olarak ilgili kamu kurum ve kuruluşlarına hiç bildirilmemesi ya da eksik olarak bildirilmesi şeklinde tanımlamıştır. Sosyal Güvenlik Kurumunun bu tanımına göre üç tür kayıt dışı istihdam şekli vardır; çalışanların sosyal güvenlik kurumuna hiç bildirilmemesi, çalışma gün sayılarının eksik bildirilmesi, sigorta primine esas kazanç tutarının eksik bildirilmesi olarak yer almaktadır (SGK, 2019).

1.2. KAYIT DIŞI İSTİHDAMIN NEDENLERİ

Kayıt dışı istihdamın nedenleri üç başlık şeklinde açıklanmıştır. Bunlar mali ve ekonomik nedenler, hukuki nedenler, sosyal ve kültürel nedenler olarak karşımıza çıkmaktadır (SGK, 2019).

Şekil 1: Kayıt Dışı İstihdamın Nedenleri



Kaynak: Sosyal Sigortalar Kurumu Kayıt Dışı İstihdam, (SGK, 2019)

1.2.1. Mali ve Ekonomik Nedenler

Ülke ekonomilerinin büyüme dönemine girmesi ile rekabet gücü önem kazanmış ve firmalar rekabet güçlerini artırmak için maliyetlerini düşürme yolunu seçmektedirler ve bu durum sonucunda kayıt dışına yönelmektedirler (SGK, 2019). Özellikle verginin önemli bir maliyet unsuru olması ve vergi yükünün kayıt dışı ekonominin en temel nedenleri arasında olmaktadır. Ayrıca çalışan bir kişi başına devlete ödenen vergi ve sosyal güvenlik primleri toplamı, maliye biliminde vergi takozu olarak tanımlanmaktadır. Vergi takozunun artması işverenler üzerinde ilave yükler getirdiğinden, işverenler yasal ya da yasal olmayan uğraşlar içine girmektedirler. Vergi takozunun yüksek olması aynı zamanda kayıt dışı istihdamında yüksek olması anlamına gelmektedir. (Demir ve Küçükilhan, 2013: 35).

Bir ülkenin sahip olduğu ekonomik yapı kayıt dışılığa uygun bir zemin hazırlayabilmektedir. Ekonomik düzenlemelerin, sınırların ve bürokrasinin yoğun olduğu az gelişmiş ülkelerde kayıt dışılık faaliyetleri yoğun görülmektedir. Ayrıca ekonomideki sektörlerin çeşitliliği de kayıt dışılık büyüklüğünü etkilemektedir. Tarım ve hizmet sektörlerinde denetlenme zor olduğundan dolayı kayıt dışılığın en yoğun olduğu sektör, tarım ve hizmet sektörü olmaktadır. Aynı zamanda işletmeler küçüldükçe kayıt dışı çalışan işçi sayısı da artmaktadır. Bu yüzden tarım ve hizmet sektörü kayıt dışılığın en yoğun olduğu sektörler olmaktadır (Işık ve Acar, 2003: 120).

Gelişmekte olan ülkelerde adaletsiz bir gelir dağılımı söz konusu olmaktadır. Ekonomik büyümenin sağlanması ekonomi politika amaçlarının temelini oluşturmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde bu amaç, en önemli politika amacı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu amacı gerçekleştirmek için uygulanan ekonomi politikaları gelir dağılımında adaleti bozabilmektedir. Burada maliye politikasında da karşımıza çıkan bir amaç araç çatışması karşımıza çıkmaktadır. Bir ülkenin gelir dağılımı adaletinin azalması kayıt dışı ekonomik faaliyeti artırır. Gelir

dağılımından düşük pay alan gruplar, kayıt dışı alanlara yönelmektedirler (İkiz, 2000: 19-20).

Devletin ekonomiden vergi ve benzeri şeklinde olan payları arttıkça, ekonomik birimler faaliyetlerini denetimden uzak şekilde devam ettirmektedirler. Yapılan düzenlemeler katı ve oldukça fazla sayıda olursa kayıt dışı ekonomi ve kayıt dışı istihdam oranı büyümektedir. İşsizlik oranının yüksek olması, kayıt dışı faaliyet alanına giriş ve çıkışın daha kolay olması aynı zamanda kayıtlı sektörün yeterince istihdam yaratamaması ve kayıtlı sektörde iş arama maliyetinin yüksek olması kayıt dışı istihdamın mali ve ekonomik nedenleri arasındadır (Akalın ve Kesikoğlu, 2003: 74).

1.2.2. Hukuki Nedenler

Bu bölümde yer alan nedenler daha çok vergi sisteminden ve vergi idaresinin aksaklıklarından dolayı kaynaklanan nedenlerden oluşmaktadır. Vergi kanun, yönetmelik ve tebliğlerin yeterince açık ve anlaşılır olmaması, çok sık değiştirilmesi, düzenlenmesinde yaşanan güçlükler, mükelleflere tanınmış olan muafiyet ve vergi istisnaları bu alanda yer almaktadır. Aynı zamanda genel bütçe gelirlerine dâhil olmayan fakat devlet tarafından zorunlu kılınarak karşılıksız alınan katılma payları, kamu vakıf ve derneklerine yapılan zorunlu bağışlar gibi kayıt dışı vergiler, vergi idaresinin hantal yapısı, bu yapıdan kaynaklanan denetleme zorluğu, denetim sıklığının seyrekliği kayıt dışı istihdam olgusunun hukuki nedenleri arasında yer almaktadır (Işık ve Acar, 2003: 121).

Yasaların basit ve açık olmaması, çalışanların bu konuda yer alan hak ve yükümlülüklerini bilmemesine neden olmaktadır. Ayrıca bu konuda yapılan yasal düzenlemeler sık sık değiştirildiği için kişiler üzerinde bilgi kirliliği yaratmaktadır. Bu yüzden kayıt dışı istihdam oranı giderek artış göstermektedir (SGK, 2019).

1.2.3. Sosyal ve Kültürel Nedenler

Kayıt dışı ekonomi mükellefler açısından gelir arttırıcı, devlet açısından gelir kaybıdır. Kayıt dışı istihdam ise hem mükellefler açısından hem de rasyonel birey açısından gelir arttırıcı bir olgudur. Devlet bütçesi açısından pek çok olumsuzluklara neden olan bir olgudur. Çünkü düşüt bütçeli devlet daha az yatırım sağlayacak, daha az yatırım ise daha az istihdam yaratacaktır. Yatırım ve istihdam yaratmak isteyen devlet ise yeterli bütçe için borçlanma yolunu seçmeyi tercih edecektir. Bu yol ise gelecek kuşaklara bir yük olarak geri dönecektir (Demir ve Küçükilhan, 2013: 34).

Vergi ödemenin harcanabilir gelirlerini düşüreceğinin düşünen mükellefler vergi ödemek konusunda gönülsüz davranmaktadırlar. Bu durumu en aza indirgemek için, vergi ahlakının ve vergi bilincinin mükelleflere bilgilendirilmesi gerekmektedir. Vergiler ödenmediğinde kamu harcamaları enflasyonist etki yaratır ve borçlanmayı arttırır. Bu durum gelecekte mükelleflere daha ağır vergi yükleri ve kalkınmayan ekonomik yapıdan dolayı işsizlik ile geri dönmektedir (Işık ve Acar, 2003: 122).

Sosyal devlet anlayışı gereği kişilerin, devletin sunmuş olduğu sosyal imkânlarda faydalanma isteği kayıt dışı istihdama neden olan sebepler arasında yer almaktadır. Çünkü genellikle devletin sunmuş olduğu sosyal imkânlar gelir durumu olmayan ya da geliri yetersiz olan ve çalışmayan insanları kapsamaktadır (SGK, 2019).

1.3. TÜRKİYE'DE KAYIT DIŞI İSTİHDAM

Kayıt dışı istihdam sorunu, birçok ülkede olduğu gibi ülkemizde de görülen önemli bir sosyo-ekonomik sorundur. Türkiye'de bu sorun özellikle 1980 yılı sonrası güncellik kazanmıştır. Kayıt dışılığa yol açan nedenler ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Ülkemiz ekonomisi için kayıt dışı istihdam sorunu yapısal bir sorun haline gelmeye başlamıştır. Bu sorunun temelinde yüksek enflasyon, işsizlik, yoksulluk, kamu harcamalarında israf, yüksek vergi oranları, denetimde etkinsizlik, kamu kurumları arasında koordinasyon zayıflığı, kayıt dışılıkla mücadelede toplumsal ve siyasi bilincin oluşmaması gibi sosyal ve yapısal nedenler yer almaktadır (Kalaycı ve Kalan, 2017: 20). Bununla birlikte artan nüfus ve kentleşme, taşeronlaştırma, sendikalı işçi sayısının azalması, işçi ve işveren üzerindeki istihdam ile ilgili mali yükümlülüklerin artması kayıt dışı istihdamın yaygınlaşmasını hızlandıran unsurlar arasında yer almaktadır.

Kayıt dışı istihdam esasen iradi ve iradi olmayan kayıt dışılık şeklinde iki grupta değerlendirilmektedir. İradi kayıt dışı istihdam çalışan kesimin bilgisi ve isteği dâhilinde gerçekleşmektedir. Bunlara örnek olarak kaçak işçiler, çocuk işçiler, emekliler, ölüm ve işsizlik aylığı alanlar verilebilir. Çalışan kesimin yani kişilerin istekleri dışında gerçekleşen istihdam ise iradi olmayan kayıt dışı istihdamdır. Bu istidam türünün en yaygın görünümü; yapılan çalışmaların ilgili kurum ve kuruluşlara hiç bildirilmemesi, çalışma gün sayısının eksik bildirilmesi ya da çalışma ücretlerinin eksik bildirilmesi şeklindedir. Türkiye'de hem iradi hem de iradi olmayan kayıtdışı istihdam söz konusu olabilmektedir. Ülkemizde kayıt dışı istihdamın görünümü kadınlarda, eğitim seviyesinin düşük olduğu çalışanlarda, işgücüne yeni katılanlarda, yarı zamanlı çalışanlarda, tarım sektöründe ve özellikle ücretsiz aile işçilerinde ağırlık kazanmaktadır (Fidan ve Genç, 2013: 140).

Türkiye açısından kayıt dışı istidam genellikle tarım kayıtdışılığı ile bağdaştırılmaktadır. Ülkeler açısından "tarım kayıtdışılığı" ve "tarımdışı kayıtdışılığı" ayrımı kayıt dışı istihdamın niteliği ve boyutu hakkında önemli ipuçları vermektedir (Mahiroğulları, 2017: 550). Tarımdışı istihdamın büyük bir çoğunluğu ücretli çalışanlardan oluşmaktadır. Tarımsal istihdamda ise çalışanların çoğunluğunu ücretsiz aile işçileri oluşturmaktadır. Dolayısıyla tarımsal istihdamdaki kayıt dışılık oransal olarak tarımdışı istihdamdan daha yüksek olmaktadır.

TABLO 1: Kayıt Dışı İstihdamın Sektörel Dağılımı

YILLAR	TARIM	TARIM DIŞI	SANAYİ	HİZMET	İNŞAAT	GENEL
2002	90,14	31,74	36,40	29,19	_	52,14
2003	91,15	31,55	36,43	29,00	_	51,75
2004	89,90	33,83	37,28	31,96	_	50,14
2005	88,22	34,32	38,11	32,27	_	48,17
2006	87,77	34,06	38,12	31,88	_	46,97
2007	88,14	32,34	35,51	30,63	_	45,44
2008	87,84	29,76	31,61	28,77	_	43,50
2009	85,84	30,08	33,43	28,40	_	43,84
2010	85,47	29,06	32,68	27,11	_	43,25
2011	83,85	27,76	31,50	25,71	_	42,05
2012	83,61	24,51	27,89	22,73	_	39,02
2013	83,28	22,40	25,23	20,90	_	36,75
2014	82,27	22,32	20,26	21,09	36,61	34,97
2015	81,16	21,23	19,13	20,05	35,58	33,57
2016	82,09	21,72	20,2	20,35	35,76	33,49
2017	83,33	22,1	20,03	20,95	35,8	33,97

Kaynak: TÜİK

Tablo 1'de kayıt dışılığın daha çok tarım sektöründe gerçekleştiği görülmektedir. Bunun temel nedeni ise vasıfsız işgücü olarak nitelendirilen eğitim düzeyi düşük kişilerin bu sektörde daha kolay çalışma alanı bulmalarıdır. Tarım sektöründe kayıt dışılığın yıllar itibari ile oransal olarak düşüş eğilimi göstermesine rağmen sektörler içerisinde ağırlığını korumaktadır. Tarım sektöründeki faaliyetler süreklilik arz etmeyen yılın belirli zamanlarında yapılan mevsimler işlerden oluşmaktadır. Bu sektörde çalışanların büyük çoğunluğu ise kayıt dışı çalışan ücretsiz aile işçilerinden oluşmaktadır. Son yıllarda kayıt dışı istihdamın büyüklüğü bakımından tarım sektöründen sonra inşaat sektörünün geldiği görülmektedir.

Ülkemizde kayıt dışı istihdam sorunu, işsizliğin giderek artması, enflasyon oranlarının yükselmesi, artan terör olayları nedeni ile kırsal alanlardan kente göçün hızla artması, uluslararası rekabetin küresel bir boyut kazanması ile giderek kronikleşmeye başlamıştır.

1.4. TÜRKİYE'DE UYGULANAN MÜCADELE POLİTİKALARI VE POLİTİKA ÖNERİLERİ

Kayıt dışı istihdam sorunu birçok ülkede olduğu gibi ülkemizde de çözüme kavuşturulması gereken önemli bir sorundur. Ülkelerin gelişmişlik düzeylerine bağlı olarak her ülkenin kayıtdışı istihdam ile mücadele yöntemlerinde farklılıklar bulunmaktadır. Gelişmiş ülkelerde kayıt dışı istihdamla mücadelede genellikle kamu

kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyonun sağlanması, istihdam üzerindeki mali yüklerin azaltılması, kayıt dışılığı arttırıcı bürokratik işlemlerin asgariye indirilmesi ve bu alanda bilgilendirme çalışmalarının arttırılması yönünde olmuştur. Türkiye'de kayıt dışı istihdam ile mücadelede temel sorun istihdam faaliyetlerinin kayıt altına alınabilmesinde ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde istihdam faaliyetlerinin resmi kayıtlara yansıtılabilmesi öncelikli olarak toplumda vergi ahlakının oluşmasına bağlıdır (Çelik ve Güney, 2017: 238-239**).** Vergi sisteminin adil olmadığı ülkelerde kayıt dışı istihdam faktörü ekonomiyi daha da fazla etkilemektedir. Toplumda vergi kaçırmanın ve vergi ödememenin suç ve yasa dışı olduğu algısı kazandırarak toplum bilincinin oluşturulması gerekmektedir.

Ülkemizde 2000'li yıllara kadar kayıt dışı istihdamın ve buna paralel olarak kayıt dışı ekonominin en aza indirilebilmesinde uygun bir ortam söz konusu olmamıştır. Bütçe açıklarının artması, enflasyon oranlarının yükselmesi, devlet borçlarının artması gibi etkenlerden dolayı Türkiye'de kayıt dışılık bir sorun olarak algılanmaktan uzak kalmıştır. Kayıt dışılıkla mücadele kapsamında 2000 yılından sonra önemli adımlar atılmaya başlanmıştır. Bu mücadele politikaları içerisinde atılan önemli adımlardan biri 2006 yılında yayımlanan Kayıt Dışı İstihdamla Mücadele Projesi (KADİM) dir. Bu projede kayıt dışı faaliyetlerinin nedenleri araştırılmış ve bu faaliyetlerin en az düzeye indirilebilmesi için kamuoyu bilinçlendirilmeye çalışılmıştır. 2008 yılında ise 2008-2010 yıllarını kapsayacak Kayıt Dışı Ekonomiyle Mücadele Stratejisi Eylem Planı oluşturulmuştur. Bu planda kayıt içi faaliyetleri özendirmek, denetim kapasitesini güçlendirmek ve yaptırımların caydırıcılığını arttırmak amaçlanmıştır (GİB, 2009: 43).

Yine ülkemizde kayıt dışı istihdama karşı 7, 8, ve 9. Kalkınma Planlarında mücadele hedeflerine yer verilmiştir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı 2004 yılında kayıt dışı istihdam ile mücadele kapsamında ilgili komisyonluklar kurulmuştur. Bununla birlikte kayıt dışı istihdamın önemli bir sorun olduğuna dair farkındalık yaratmak için medya aracılığıyla da reklamlar hazırlanmıştır.

2009 tarihinde 5838 sayılı kanun ile işe giriş ve çıkış bildirimleri Sosyal Güvenlik Kurumu'na (SGK) yapılmaya başlanmıştır. Burada ki amaç bürokrasiyi azaltmak ve kayıtlı alanlarda çalışanlara kolaylıklar sağlamaktır. SGK, belirli bazı kurumlara bildirim zorunluluğu getirerek kayıt dışı faaliyetlerin önüne geçmeye çalışmaktadır.

Maliye Bakanlığı 2010 yılında Gelir İdaresi Başkanlığı'ndan yoklama fişleri almaya başlamıştır. Bu yoklama fişlerine kayıtlı olanların SGK'ya kayıtlı olup olmadıklarının kontrolünün yapılması amaçlanmıştır. Ayrıca 2011 yılında 6111 sayılı kanun ile sosyal güvenlik denetmenliği unvan ve kadrosu oluşturulmuştur.

Kayıt dışı istihdamı önlemeye yönelik başka bir uygulama ise meslek kodu uygulamasıdır. Bu uygulama ile işverenler çalışanları için vermek zorunda oldukları aylık prim ve hizmet belgesinde çalışanların mesleğine ait Türkiye İş Kurumu (İŞKUR) tarafından belirlenen meslek kodu numarasının girilmesi gerekmektedir. Ayrıca İŞKUR'un günümüzde işsizlere yönelik uyguladığı teşvik paketi kayıt dışı istihdamı önlemeye yönelik oluşturulmuş bir teşvik planıdır.

Kayıt dışı faaliyetlerin tek bir nedeni yoktur. Elbette ki kayıt dışılığı etkileyen birden fazla sebep bulunmaktadır ve bu sebepler birbiriyle iç içe girmiş durumdadır. Kayıt dışılığın önlenmesinde en önemli ve en etkili adım ilk olarak bu nedenlerin doğru analizi ve tespitidir.

Kayıt dışı faaliyetlerin önlenmesine yönelik politika önerileri:

- Düşük gelir gruplarına yönelik olarak vergi oranlarının düşürülmesi gerekmektedir. Ülkemizde vergi yükü daha çok düşük gelir grupları üzerindedir. Bu durum az kazanandan az çok kazanandan çok vergi alınması olarak da karakterize edilen vergilemede adalet ilkesine ters düşmektedir. Vergi oranlarının düşürülmesi kayıt dışılığın önlenmesi açısından önemli bir adım olacaktır.
- Sosyal güvenlik yükümlülüklerinin azaltılması ve desteklenmesi gerekmektedir. İşveren açısından kayıtlı işçi çalıştırmak önemli bir maiyet unsuru olarak görülmektedir. Sosyal güvenlik primlerinin yüksek olması kayıtlı işçi çalıştırmayı caydırıcı bir hale getirmektedir ve işverenin kayıt ışına yönelmesine yol açmaktadır. Dolayısıyla çalışanların ve işverenlerin üzerindeki sosyal güvenlik yükümlülüklerinin azaltılması kayıt dışı faaliyetlerin de azalmasını sağlayacaktır.
- İşsizlik ve yoksulluğu azaltmaya yönelik politikalara öncelik verilmesi gerekmektedir. Ülkemizde genç işsizlik ciddi boyutlara ulaşmış durumdadır. Genç işsizliğe yönelik aktif istihdam politikalarının uygulanması gerekmektedir. Kayıt dışı istihdam faaliyetlerinin tetikleyici unsuru işsizliktir. Bu sorun önlenmedikçe kayıt dışılık önlenmeyecektir.
- Kayıt dışı istihdamda denetim mekanizması önemli bir rol oynamaktadır. Ülkemizde denetim mekanizmasının güçlendirilmesi ve bu kapsamda bürokratik faaliyetlerin önüne geçilmesi gerekmektedir. Özellikle etkin bir vergi denetimi sağlanmalıdır. Denetim mekanizmasının eksik ve yetersiz olması kayıt dışı işçi çalıştıran işverenleri kayıt dışılığa teşvik etmektedir.
- Kayıt dışı faaliyetlerin en yoğun olduğu sektör tarım sektörüdür. Tarıma yönelik politikalara öncelik verilerek ülkemizde tarımsal faaliyetlerin desteklenmesi gerekmektedir.
- Toplumun bilinçlendirilmesi ve eğitimin kalitesinin yükseltilmesi gerekmektedir. Eğitimde temel amaç diplomalı işsiz yetiştirmek değil sürekli değişen iş dünyasının ihtiyaç duyduğu donanım ve vasıflara sahip bireyler yetiştirmek olmalıdır.
- Toplumdaki af beklentisi ortadan kaldırılmalıdır. İşverenler ve çalışanların kayıt dışı faaliyetlere yönelik sürekli af ve yapılandırma beklentisi içinde olmaları kayıt dışılığı daha da fazla arttıracaktır. Sıkça çıkarılan vergi afları kayıtlı çalışanları cezalandırmakta, vergi adaletini zedelemekte ve vergi gelirlerinin azalmasına neden olmaktadır. Vergi afları mükelleflerin vergi ödeme isteklerini olumsuz yönde etkilemektedir. Hükümetlerin kayıt dışılıkla mücadelede istikrarlı davranmalı ve iş dünyasını af beklentisi içerisine sokmamalıdır.

- Sendikalaşmaya önem verilmeli ve bu doğrultuda politikalar üretilmelidir. Sendikalar çalışanların çalışma koşullarını iyileştirmekte ve işçilerin kendilerini daha güçlü hissetmelerini sağlamaktadır. Bu durum kayıt dışı çalışmaya isteği azaltacaktır.

2. SONUÇ

Kayıt dışı istihdam ülkelerin önemle üzerinde durması gereken ekonomik sorunlardan biridir. Bu sorunun nedenleri ülkelerin gelişmişlik durumlarına göre farklılık göstermektedir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde kayıt dışı istihdam sorunu; işsizlik, yoksulluk, gelir dağılımı adaletsizliği, denetim yetersizliği, bürokratik işlemlerin fazlalığı gibi nedenlerle önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ülkemizde kayıt dışı istihdamı önlemeye yönelik birçok plan, program ve politika uygulamaları gerçekleştirilmiştir. Ancak kayıt dışı istihdam ile mücadelede istenilen sonuca ulaşılamadığı görülmektedir. Bu sorunun çözümünde kayıt dışılığa yol açan etkenlerin öncelikli olarak belirlenmesi gerekmektedir.

Yüksek vergi oranları ve işgücü piyasasındaki yüksek sigorta primleri de kayıt dışılığı arttırmaktadır. Kayıtlı ekonominin teşvik edilmesi açısından vergi oranlarının düşürülmesi ve sosyal güvenlik yükümlülüklerinin azaltılması yönünde politikalar tercih edilmelidir.

Ayrıca kayıtdışılığın en fazla görüldüğü tarım sektöründe yeni stratejiler geliştirilmelidir. Tarımı destekleyici faaliyetlerin özendirilmesi gerekmektedir. Günümüzde, ülkemizde tarımda uygulanan politikalar sıkça tartışılmaya başlanmıştır. Tarımsal faaliyetlerin giderek azalmasına yönelik önlemlerin alınması gerekmektedir.

Denetim mekanizmasının etkin bir hale getirilmesi gerekmektedir. Bunun yanı sıra toplumun bilinçlendirilmesi ve eğitimde kalitenin yükseltilmesi önem taşımaktadır. Çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve kurumsallaşma faaliyetlerine yönelik politikalar hedef alınmalıdır.

Alınan ve uygulanması gereken bu tedbirlerin en önemlisi de işverenler, çalışanlar, siyasi irade ve toplum olarak kayıt dışı istihdamı önleme konusunda karalı ve istikrarlı bir duruş sergilenmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Akalın, Gülsüm ve Kesikoğlu, Ferdi (2003), "Türkiye'de Kayıtdışı Ekonomi ve Büyüme İlişkisi", ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt.3, Sayı:2, ss.71-87.

Çelik, Elif ve Güney, Ahmet (2017), "Kayıt Dışı İstihdam Olgusu ve Türkiye'de Kayıt Dışı İstihdam", İktisadiyat Dergisi, Cilt.1, Say:1, ss.213-248.

Demir, İhsan Cemil ve Küçükilhan, Mustafa (2013), "Vergi Mükelleflerinin Kayıt Dışı Ekonomi Algısı: Türkiye Üzerine Ampirik Bir Çalışma", Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt.9, Sayı:1 ss.31-48.

Fidan, Hüseyin ve Genç, Sami (2013), "Kayıtdışı İstihdam ve Kayıtdışı İstihdama Etki Eden Mikro Faktörlerin Analizi: Türkiye Özel Sektör Örneği", Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt.5, Sayı:9, ss.137-150.

Güloğlu, Tuncay, Korkmaz, Adem ve Kip, Murat (2003), "Türkiye'de Kayıtdışı İstihdam Gerçeğine Bir Bakış", Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi, Sayı:45, ss.51-96.

Işık, Nihat ve Acar, Mustafa (2003), "Kayıt Dışı Ekonomi: Ölçme Yöntemleri, Boyutları, Yarar ve Zararları Üzerine Bir Değerlendirme", Erciyes Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, Sayı:21, ss.117-136.

İkiz, Ahmet Salih (2000), "Kayıtdışı Ekonomi ve Türkiye'de Ekonomik Büyüme Üzerine Etkileri", Yayımlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Kalaycı, Cemalettin ve Kalan, Emine (2017), "Türkiye'de Kayıt Dışı İstihdamla Mücadele Politikalarının Analizi", Uluslararası Ekonomi, İşletme ve Politika Dergisi, Cilt.1, Sayı:1, ss.17-34.

Mahiroğulları, Adnan (2017), "Türkiye'de Kayıt Dışı İstihdam ve Önlemeye Yönelik Stratejiler", Süleyman Demirel Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, Cilt.22, Sayı:2, ss, 547-565.

https://www.gib.gov.tr/, Erişim Tarihi: 7/04/2019

http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr, Erişim Tarihi: 9/04/2019

http://tuik.gov.tr/Start.do, Erişim Tarihi: 8/05/2019

TEDARİK ZİNCİRİNDE DİJİTAL DÖNÜŞÜM

Prof. Dr. Neşe ALGAN
Çukurova Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü
nalgan@cu.edu.tr

Doktora Öğrencisi Murat BAYRAKTAR
Çukurova Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü
muratbayraktar99@gmail.com

Öz

Endüstri 4.0, bilişim ile otomasyon sistemlerinin çoğu alanını etkilemiş ve günümüzde tedarik zincirini giderek dijitalleştirmektedir. Tedarik zinciri süreçlerinin izlenmesi, gerçek zamanlı takibi ve etkin yönetilmesi dijital şekilde yapılabilmektedir. Endüstri 4.0, özelleştirilmiş ve esnek seri üretim teknolojilerinden faydalanarak üretimi yeni bir düzeye taşımaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin (ICT) sanayide kullanımı, firmaların örgüt etkinliğini ve rekabet gücünü artırmak için gereklidir. Nesnelerin internetinin (IoT) 2025 yılında toplam potansiyel etkisinin 11,1 trilyon dolarlık bir tutara ulaşabileceği hesaplanmaktadır. Tedarik zincirinin dijitalleşmesi; stok, yönetim, dağıtım ve taşıma maliyetlerini azaltma olanağı vermektedir.

Anahtar Kelimeler: Endüstri 4.0, Tedarik Zinciri, Dijital Dönüşüm.

Abstract

Industry 4.0 has influenced many areas of information and automation systems and is now digitizing the supply chain. Monitoring, real-time monitoring and efficient management of supply chain processes can be done digitally. Industry 4.0 takes production to a new level by utilizing customized and flexible mass production technologies. The use of information and communication technologies (ICTs) in industry is necessary to increase the organizations efficiency and competitiveness. The future potential impact of Internet of Things (IoT) in year 2025 is estimated to reach $ 11.1 trillion. Digitalization of the supply chain allows to reduce inventory, management, distribution and transport costs.

Keywords: Industry 4.0, Supply Chain, Digital Transformation.

1. GİRİŞ

Endüstri 4.0 ilk defa Almanya'da 2011 yılında meydana çıkmış; bilişim ve otomasyon sistemlerinin çoğu alanını etkilemekte ve tedarik zincirini giderek dijitalleştirmektedir. Tedarik zinciri süreçleri, tanımlanması, gerçek zamanlı olacak şekilde takibi ve etkin yönetilmesi prosesleri giderek dijitalleşmektedir (Yıldız vd.,2018:416).

Bu yeni endüstriyel paradigma ürünleri ve süreçleri değiştirecek olan; Siber-Fiziksel Sistemler (CPS), nesnelerin interneti (IoT), robotik, büyük veri (big data), bulut bilişim (cloud) ve artırılmış gerçeklik (AR) teknolojilerinden yararlanacak işletmelerde verimlilik ve üretkenlik artışlarına imkan verecektir (Zhong vd., 2017; Pereira ve Romero, 2017).

Bilişim teknolojilerinde görülen değişimler imalatın bütün aşamalarına ve ürün döngüsüne (tasarım, imalat, lojistik) katılması şeklinde de tanımlanan Endüstri 4.0, bilgisayar ile fiziksel proseslerin birleşimi olan siber-fiziksel sistemler (Cyber-Physical Systems) anlayışına dayanır (Erol vd., 2016:1-2).

Araştırmalar sonucu dijitalleşme sonucu meydana gelecek toplam değerin büyük bir bölümünün imalat sanayisindeki dijital dönüşüm sonucu gerçekleşeceğini göstermektedir (McKinsey & Company, 2015; World Economic Forum, 2017).

1.1. Endüstri 4.0 ve Tedarik Zinciri

Endüstri 4.0'ın imalat sektörünün içine girmesi sonucu tüm tedarik zinciri etkilenmektedir. Tedarikçiler, imalatçılar ve müşteriler arasındaki işbirliğini sipariş aşamasından ürünün son aşamasına kadar olan şeffaflığını arttırmak üzere önem taşımaktadır (Tjahono vd., 2017). Otomasyon süreçlerinin dijitalleştirilmesi tüm tedarik zinciri yönetimi yapısını etkilemektedir.

Endüstri 4.0 girişimlerinin, tedarik zinciri içerisindeki tüm safhaları etkilediği bilinmektedir (Eğilmez ve Koca, 2018:1522).

Endüstri 4.0 terimi, gelecek dönemdeki üretim gereksinimlerine göre sanayi sektörünü hazırlayacak ve ayrıca güçlendirecek biçimde Almanya'nın yüksek teknoloji stratejisinin bir parçası dahilinde 2011 yılında Hannover Ticaret Fuarı ile tanıtılmıştır (Mittermair, 2015).

Endüstri 4.0, daha verimli tedarik zinciri oluşturma kararına yön verici bir rol oynayabilmektedir. Ürünlerden, lojistik faaliyetlerinden ve üretim makinalarından enformasyon anlık elde edilip, fiziksel ve dijital dünyaları birleştirebilmektedir. Elde edilen data ile mevcut alternatiflerine oranla daha gelişmiş ürün ve hizmetler elde edilebilecektir (Johannes ve Strandhagen, 2017).

Endüstri 4.0 aynı zamanda geleceğin tedarik zinciri şeklinde de anılmaktadır (Brettel vd., 2014).

Endüstri 4.0 ileride gerçekleşecek dördüncü sanayi devrimine vurgu yapmaktadır (Germany Trade & Invest, 2015:6).

Üçüncü sanayi devrimi geçmişte tek makine ya da sürec otomasyonu iken, Endüstri 4.0 devrimi; bütün fiziksel varlıkların bir uçtan bir uca dijitalleşerek firmaların değer zincirindeki ortakları ile ve dijital ekosistemle entegrasyonuna yoğunlaşmaktadır (PwC, 2016:6).

Dördüncü sanayi devrimi birçok teknolojinin birleşmesi gelmesi sonucu gerçekleşecektir (OECD, 2017a:15).

Ekonomileri canlandırma potansiyelinden ötürü dijital dönüşüm dünya gündeminin ilk sıralarında konum bulmaktadır (OECD, 2017b:11).

WEF tüketici, otomotiv, lojistik, elektrik, haberleşme, havacılık, petrol ve gaz, medya, madencilik ve kimya sektörlerinde yaptığı çalışmada dijital dönüşümün ekonomiye vereceği değerin trilyon dolarlara ulaşacağı vurgulanmakta ve yöntem bütün sektörlere dahil edildiğinde beklenen net fayda 2025'e kadar 100 trilyon doları aşması hesaplanmaktadır (World Economic Forum, 2017:61).

Diğer bir araştırmada ise nesnelerin internetinin (Iot); sağlık, ev, perakendecilik, bürolar, fabrikalar, iş sahaları, araçlar, şehirler ve lojistik sektörlerinde 2025 de olası katkısının 11,1 trilyon dolar tutarına erişebileceği hesaplanmaktadır. Ayrıca fabrikalar dijital dönüşüm sonrası meydana gelecek 3,7 trilyon dolarlık potansiyel etki ile diğer alanlardan ileride olacaktır. (McKinsey & Company, 2015:36).

1.2. Dijital Tedarik Zinciri (4.0)

Dijitalleşme; verinin bilgisayarın anlayabileceği dile çevrilmesi şeklinde tanımı yapılabilir. Dijitalleşme sayesinde analog biçimindeki veri, sayısal biçime dönüştürülerek etkili ve etkin olarak yönetilebilmektedir. Dijitalleşme ile veri mekan problemi olmaksızın depolanabilir, hızlı olarak iletilebilir, doğru ve çabuk olarak analizi yapılabilir sonuçta bu işlemler diğer geleneksel yöntemlere göre daha ucuz maliyet sağlar (anahtar.sanayi.gov.tr, 2018).

Tedarik zinciri; hammaddelerin satın alınma, dönüştürülme, üretilme ve son kullanıcılara teslimi süresince tedarikçiler, fabrikalar, depolar, dağıtım merkezleri, perakendeciler ve müşterilerden meydana gelen bir ağdır (Lou vd., 2011).

Tedarik zinciri yönetiminde bilgi sistemleri giderek büyümektedir. Yapılan araştırmalar ile tedarik zinciri yönetiminin bilgi sistemleri ve teknolojideki ilerlemeler olmadan meydana gelmeyeceğini ifade etmektedir (Xu, 2011).

İnternet tabanlı teknolojiler; tedarik zincirlerinin operasyon yönetimi aşamalarındaki sanallaştırmalardan dinamik şekilde yararlanma fırsatı sağlar. Tedarik zinciri bileşenlerinin yerinde gözlemin aksine internet sayesinde iş süreçlerinin uzaktan ve gerçek anlı takibi, kontrolü, planlanması ve optimize edilmesi gerçekleşir (Verdouw vd., 2016).

Bilişim sistemleri çoğu alanı dijitalleşmesi gibi tedarik zincirinin de dijitalleşmesine neden olmuş sonuçta “dijital tedarik zinciri” kavramı meydana gelmiştir. Dijital tedarik zinciri; ağ da etkili yeteneklere dayanan tedarik zincirini tanımlar. Günümüzde hibrit olan birçok sistem ile tedarik zincirleri genelde kağıda dayalı ve bilgisayar teknolojileri etkin süreçlerinin karışımı şeklinde kullanılmakta ancak dijital tedarik zinciri yönetimi kullanılmakta olan bu sistem yerine sistem entegrasyonu ve temel bileşenlerin bilgi üretim özelliklerinden yararlanmaktadır (Akben ve Avşar, 2017).

Tedarik zincirindeki nesnelerin tanımlanma, izlenebilirlik ve gerçek zamanlı takibi aşamaları zincir paydaşlarınca kullanılan platformların ve teknolojilerin çok türden olması ile çoğu kez güçlükle gerçekleşmektedir. Nesnelerin interneti (Iot) ve bulut bilişimin gelişmesi, tedarik zinciri paydaşları arasında daha iyi işbirliği ve uyum açısından lojistik akış ile ilgili bilgi toplama, aktarma, depolama ve paylaşmak için modern bir yaklaşımı gerekli kılmaktadır. Şu anki platformlar sensörlerden doğrudan veri toplamak; paydaşların genel politika ve iletişim protokolünün tanımlanması; yenilenen verilerin uzaktan eklenebilmesi için mobil aygıtlardan bilgi elde etme ve tedarik zinciri ortaklarının çoklu etkileşimlerini yönetme alanlarında başarısızdır. Bu eksikliklerin giderilebilmesinde, lojistik ürün izleme ve takibi amacı ile veri paylaşımı, entegrasyon ve işleme ihtiyaçlarına katlı vermek için işbirliğine sahip bulut tabanlı platform gerekmektedir. Bu mimarinin oluşacak katma değeri ise değişik IoT, sensör, veri aktarımı ve bulut depolama katmanının entegrasyonu ve elde edilen bu verileri kullanıcılar için ayarlamaktır, hedeflenen amaç ise tedarik zincirindeki aktörlerin

izlenebilirlik, işbirliği ve birlikte hareket açısından lojistik akışlarda oluşacak bilgi bölüşümünü daha kolay hale getirmektir (Gnimpieba vd., 2015).

Üretimin dijitalleşmesi ile gerçekleşecek değişiklikler (ab.gov.tr, 2018):

- Kurulacak akıllı fabrikalar ile üretimde esneklik artacaktır.
- Dijital teknolojiler ile üretim hızlanacaktır.
- Sensörlerin kullanılması ile ürünlerin kalitesi saptanarak, üretime anında müdahale imkanı olabilecektir.
- Bilginin dijitalleşmesi sayesinde ürün yaratma ve kullanma aşamalarındaki sistemlerin entegre olması için ICT yoğun şekilde kullanılacaktır.
- Oluşan yeni teknikler sayesinde imalat sanayi verimliliğinin 20% artması hesaplanmaktadır. Akıllı fabrikalar gece bile üretimi sürdüren robotlarla daha çok üretebileceklerdir.
- İmalat yerleri, tedarikçi ve dağıtımcılardaki makine, iş ürünleri, sistem ile insanlar birbirleri ile kablosuz ağlar (5G) ile bağlanacaktır.
- Ürün ve hizmet geliştirme aşamaları gelecekte anlık son kullanıcıya özel ürün ile son kullanıcının ürün geliştirme sürecine katıldığı açık inovasyon imkan hale gelecektir.

Avrupa Parlamentosu Araştırma Servisi 2015 "Üretkenlik ve Büyüme için Dijitalleşme" raporunda, Endüstri 4.0 global imalat üzerinde 6%-8% verimlilik artışına neden olacaktır ifadesi bulunmaktadır. Girişimin yalnızca Almanya GSMH'n da 10 yıllık dönemde yıllık yüzde 1 artış ve 390.000 ek istihdam oluşturacağı hesaplanmaktadır. Komisyona ait 2012 yılı "Büyüme ve Ekonomik İyileşme için Daha Güçlü Avrupa Sanayisi" sanayi politikası, AB imalat sanayisinin katma değerini 2020 yılına değin 20% yükseltme hedef olarak yer almıştır. Bu bağlamda tanımlanmış altı önceliğin üçü (ileri imalat, temel yardımcı teknolojiler ile akıllı matrix ve dijital altyapılar) Endüstri 4.0 kapsamındadır. AB üyesi ülkeler hem AB fonları hem de mili fonlarla Endüstri 4.0 girişimlerine destek vermektedir. AB imalat sanayinin dijitalleşmesine özel önem vermekte (dijital yeniliğe 37 milyar avro, yenilik merkezlerine 5,5 milyar avro, yeni nesil elektronik bileşenlerin ilk üretim hatlarına 6,3 milyar avro ve AB Bulut Girişimi için 6,7 milyar avro) ve toplamda 55 milyar avrodan daha çok fon ayrılmıştır (sanayi.gov.tr, 2018:53).

ABD, "İmalatta Yenilikçilik için Ulusal Ağ" Girişimini 2013 de başlatmıştır. Japonya ise Ekonomi, Ticaret ve Sanayi Bakanlığı, Japon firmalarını, başlıca KOBİ'lerin, imalatın dijitalleşme çabalarında desteklemektedir (ab.gov.tr, 2018).

Dünya toplam ticaret hacminin 1/3'ü lojistik ve tedarik zinciri yönetimi süreçlerine gitmektedir (tirport.com).

Tedarik zincirinin dijitalleşmesi stok, yönetim, dağıtım ve taşıma maliyetlerini azaltma olanağı vermektedir. Maksimum etkinlik, tedarik zincirindeki belirsizliğin giderilmesi, kâğıt kullanımını azaltılması ve kontroller ile dağıtım maliyetleri ve stok bulundurma maliyetleri azaltılabilecektir (digimer.com.tr).

Monsanto şirketinin küresel tedarik zinciri, kendi etkinliğini ve süreçlerini geliştirmek için analitik kullanıyor. İki tohum üretim tesisinde konveyör bantlarını izlemek için kameralar kurarak şirket, tohum kaybını 5.400 kile' den sadece 30 kile düşürdü. Monsanto ayrıca 500'den fazla mısır kamyonunu izlemek için sıcaklık sensörleri kurdu ve 5.000 yük tohumun korunmasının iyileştirilmesi sağlandı. 2021 yılına kadar karbon nötr hale getirme taahhüdünün bir parçası olarak, şirket aynı zamanda gerçek zamanlı izleme, işlemlerin otomasyonu, analitik temelli karar verme

ve araç ve işlemlerin standardizasyonunun bir kombinasyonunu içeren Ulaştırma Yönetimi Çözümü'nü (TMS) de kurdu. Bu çözüm bazı rotaların birleştirilmesine izin verdi ve diğerlerinin optimize edilmesine yardımcı oldu. Yalnızca Brezilya'da, TMS, birinci yıl toplam araç kilometrelerini 1,4 milyon azaltmaya yardımcı oldu. Karbondioksit emisyonlarındaki ilgili azalma 2.500 tonu aştı (ibm.com).

Entegre tedarik zincirine olan gereksinim sonucu geleneksel doğrusal tedarik zincirlerini artık dinamik ve akıllı tedarik ağlarına dönüştürmektedir. Akıllı tedarik ağının merkezi konumunda olan "Dijital" gelecek için yeni değer ve iş modelleri yaratmaktadır (Deloitte, Dijital Fabrika).

1.3. Endüstri 4.0 ve Türkiye

Türkiye, dünyada ilk 20 ekonomi içerisinde olmasına rağmen inovasyon ve teknolojide alt sıralarda yer almaktadır. Türkiye, 2023 hedeflerine ulaşabilmek için sanayi üretimi ile ihracatının teknoloji düzeyini artırması gerekmektedir. Endüstri 4.0 bağlamında gerekli yatırımlar gerçekleştirilirse ülkemiz global rekabet gücü, önemli gelişme yaratacak değişiklikler sonucu global değer zincirinden alacağı pay yükselebilecektir. Dijital dönüşüm, Türkiye'nin ekonomik kalkınma politikalarında imalat sanayisinin yüksek katma değerli bir yapıya evrilmesi yönünden önemlidir. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın Bilim ve Teknoloji Genel Müdürlüğü dahilinde Dördüncü Sanayi Devrimi Dairesi Başkanlığı kurulmuş (ab.gov.tr, 2018), Sanayide Dijital Dönüşüm Platformu ile birlikte sürdürülen faaliyetlerle; farkındalık, teknoloji kullanıcısı ve tedarikçisi, veri, teknoloji, eğitim ve yönetişim alanlarının geliştirilmesi için çeşitli projeler yapılmıştır (anahtar.sanayi,.gov.tr, 2018).

Tofaş Otomobil Fabrikası 2017 yılında endüstriyel alanda iç dijital inisiyatifler şeklinde kalite kontrol amacı ile çok kameralı yapay görme sistemi (Image Processing Station), 3D yazıcılar kullanarak ekipman yedek parça üretimi ve AR gözlüklerinin manuel lojistik operasyonlarında operatör yönlendirme sistemi projelerini sürdürmüştür. ColloborativeRobot (COBOT) Projesi dahilinde, üretim hattında insanlarla ortak alanda birlikte çalışabilecek orta yük kapasiteli işbirlikçi robotların çeşitli projeleri hayata geçirilmiştir. Yine, iç lojistik için otonom araç fizibilite ve modelleme çalışmaları devam ettirilmiştir (tofas.com.tr, 2017).

Nesnelerin İnterneti (Iot) kapsamında KoçSistem'in Endüstri 4.0 için geliştirdiği projelerde günümüzde farklı fabrikalarda toplamda 1,8 milyon sensör çalışmakta ve bu sensörler bir otomotiv fabrikasında, robotların araç montajında kullanılan vidaları ne sertlikle sıktığı bilgisine kadar ölçüm yapmaktadır. Tarım sektörü için gerçekleştirdiği projeyle ise sahada toplanan mahsullerin toplanma sürecindeki otomasyonunu dijitalleştirmekte, proje sayesinde firma bu teknolojiyi kullanmayan bir firmaya göre, kalitede %30'a ve toplama maliyetinde %40'a varan tasarruf sağlamaktadır (kocsistem.com.tr).

Dijital dönüşüm pilot uygulamasına Gaziantep ilinden başlanacaktır (sanayi.gov.tr, 2018:155).

1.4. Lojistikte Teknolojinin Kullanımı ve Endüstri 4.0

Lojistik sektörünün bilgi teknolojileri uygulamaları Internet'in firmalarda genel olarak kullanılması ile hızlanmıştır. Bilgi yönetimi, lojistik süreçlerde performansa katkı veren en önemli süreç durumundadır. Günümüzde talep hesaplama, filo envanter depo ve nakliye yönetimi, ileri planlama, uydu araç takip (GPS), sipariş sistemleri, veri tabanı yönetimi, elektronik veri değişimi, POS takip sistemleri, web tabanlı kataloglar ve operasyonel programlar neticesinde

basitleşmiştir. Bilgi yönetimi; lojistik alanında daha fazla verimlilik ve etkinlik sağlayarak sonuçta müşteri cevap zamanları azalmaktadır (musiad.org.tr, 2017).

Her şeyin birbiriyle bağlantılı hale gelmesi anlamında olan dördüncü sanayi devrimi; kişiselleşmiş ürün ve hizmetler talebinin önemli ölçüde artması sonucu tedarik zinciri süreçlerinin (tedarik ve sevkiyat lojistiği) değişime adaptasyonunu gerekli hale getirmektedir. Lojistik 4,0 olarak tanımlanan bu değişimin en ileri unsurları yük taşımada ve taşıma sürelerinde işgücü tasarrufu şeklinde görülmektedir (Galindo, 2016:32).

Dünyanın en büyük lojistik şirketlerinden UPS, blockchain teknolojisinin uygulamaya başlamasının ana hedefi sevkiyatlarında hız ve verimlilik artışı ve maliyetlerde ise düşmedir. Öncelikle birden fazla lojistik hizmeti sevkiyatları için geliştirilen projede, ürünün işlem kayıtlarının blockchain sistemi ile tutulması amaçlanmaktadır yani bir paket sisteme girdikten sonra otomatik olarak rota belirlenecek ve paket sistemdeki aşamaları geçtik sıra blockchain sistemi paket hakkında kayıt tutacak ve her paket tek sistem tarafından kontrol edilebilecektir. UPS, gelece dönemlerde kripto paralar ile ödeme seçeneklerini de eklemeyi hedeflemekte artık sevkiyat ödemeleri Bitcoin, ETH benzeri para birimleri kullanılarak gerçekleşebilecek (techinside.com, 2018). UPS, ABD'nin Florida eyaletindeki Tampa şehrinde kırsal bir bölgede ilk kez drone ile teslimatını gerçekleştirdi ve bu teknoloji sayesinde özellikle kırsal bölgelerde zaman tasarrufu sağlayabilir (Altan, 2017).

DHL, tedarik zinciri yönetimi bölümünde akıllı robotlarla (EffiBOT) insanlar birlikte çalışmaya başlamıştır. EffiBOT'lar lojistik depoları çalışanlarına destek olmakta, insanların ağır yükleri taşımasına gerek kalmadan onları sürekli takip ederek yükleri taşımaktadır. Drone'lar son kullanıcı teslimatlarında önemli bir yer edinecek ve ilerideki yıllarda yaşantımızın parçası durumuna gelecektir. İş hakkında deneyimsiz yeni çalışanların artırılmış gerçeklik (AR) gözlüklerini kullanarak gelen yönergelerin takibi sonucu çabuk işe uyum sağlamaları mümkün hale gelebilecektir (tr.fujitsu-new.com, 2017).

2. SONUÇ

Dijital teknoloji ve imalattaki ardışık yenilikler ve yıkıcı gelişmeler neticesinde endüstri büyük oranda değişmiştir. Üretim ve mühendislik aşamalarını geliştirmeyi, mal ve hizmetlerin kalitesini yükseltmeyi, müşteri ve organizasyon ilişkilerinin optimizasyonunu, yeni iş fırsatları ve ekonomik faydaları elde etmeyi hedeflemekte olan Endüstri 4.0 çoğu alanı etkilemiştir. Endüstri 4.0, akıllı otomasyon teknolojisindeki en yeni gelişmedir ve bu devrimle modern üretim yeteneklerinin yeni bilgi teknolojilerini bütünleştirmede kullanacak firmaların rekabet edebilme kapasitelerine katkı vermektedir. Tedarik zinciri firmalarının iş hayatındaki dalgalanmalara çabuk adaptasyon yeteneği şeklinde firmaların rekabetçiliğine destek sağlayan tedarik zinciri çevikliği, tedarik zincirinin dijitalleştirilmesi sonucu kolayca gerçekleştirilebilir. Tedarik zincirinde, dijital dönüşüm ve akıllı sistemlerinden faydalanılması tedarik zincirini daha akıllı, şeffaf ve verimli hale getirecektir.

Gelişmekte olan iş modelleri ve süreçleri sonucu modern aletlerin, akıllı teknolojilerin, bilişim sistemlerinin kullanımı ve dijitalleşmenin gelişmesi ile gelecekte çalışanlara yüksek seviyede eğitim verilmesini zorunlu hale getirecektir.

Sonuç olarak ülkeler ilk olarak imalat sanayinin dijital dönüşümüne ait problemleri ortaya koyarak bunları giderecek politikalara ait yol planlarını

hazırlamalıdırlar. Bireysel olarak firmalarda dijital dönüşüm çalışmalarına başlamalıdır. Dijital dönüşümde fırsatlar ve tehditler analiz edildiğinde dönüşümün gerisinde kalmamanın ülkelere fayda sağlayacağı anlaşılmaktadır. Koordinasyonu sağlayacak doğru yönetişim mekanizmasının oluşturulması sonucu dönüşüm sürecinin daha etkin olarak yönetilmesi gerçekleşecektir.

KAYNAKÇA

Akben, İ., Avşar, İ. İ. (2017), **"Dijital Tedarik Zinciri ve Bulut Bilişim"**, 1. Uluslararası El Ruha Sosyal Bilimler Kongresi, 8-12 Kasım- Şanlıurfa, ss. 104-113.

Altan, Serdar (2017), "UPS, İlk Drone ile Teslimatını Gerçekleştirdi", https://pazarlamasyon.com/ups-ilk-drone-ile-teslimatini-gerceklestirdi/. (28.03.2019).

Brettel, Malte, Friederichsen, Niklas, Keller, Michael, Rosenberg, Marius (2014), "**How virtualization,decentralization and network building change the manufacturing landscape:an industry 4.0 perspective**". Int. J. Mech. Ind. Sci. Eng., ss. 37-44.

Eğilmez, Özüm, Koca, Gözde (2018), "**Gelişmekte Olan Ekonomilerde Sürdürülebilir Tedarik Zinciri İçin Endüstri 4.0 Girişimlerine Yönelik Güçlüklerin Değerlendirilmesi",** Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Y.2018, C.23, Endüstri 4.0 ve Örgütsel Değişim Özel Sayısı, Isparta, ss. 1521-1536.

Erol, Selim, Schumacher, Andreas, Sihn, Wilfried (2016), "**Strategic guidance towards Industry 4.0 – a three-stage process model**", Conference: International Conference on Competitive Manufacturing 2016 (COMA'16), At Stellenbosch, South Africa.

Galindo, Laura Domingo (2016), "**The Challenges of Logistics 4.0 for the Supply Chain Management and the Information Technology**", Master Thesis Spring 2016, Norwegian University of Science and Technology.

Germany Trade & Invest (2015), "**Industrie 4.0 Smart Manufacturing for the Future"**. Berlin: Germany Trade & Invest.

Gnimpieba, Z David, R, Nait-Sidi-Moh, Ahmet, Durand, David, Fortin, Jerome (2015), "**Using Internet of Things Technologies for a Collaborative Supply Chain: Application to Tracking of Pallets and Containers**", Procedia Computer Science, Vol. 56, ss. 550-557.

Johannes, Cornelis de Man, Strandhagen, Jan Ola (2017), "**Research into the potential revenue models for Industry 4.0 supported sustainable products**", Procedia CIRP, 63, ss. 721–726.

Lou, Ping, Liu, Quan, Zhou, Zude, Wang, Huaiqing (2011), "Agile supply chain management over the internet of things", Management and Service Science (MASS), 2011: Conference Proceedings of the International Conference on IEEE, ss. 1-4.

McKinsey & Company. (2015), "**The Internet of Things: Mapping the Value Beyond the Hype**". New York: McKinsey & Company.

Mittermair, M. (2015), "**Industry 4.0 Initiatives"**, SMT: Surface Mount Technology, 30 (3), ss. 58-63.

Yıldız, Aytaç, Karakoyun, Fatih, Parlak, İsmail Enes (2018), "**Endüstri 4.0 Temelli Dijital Tedarik Zinciri**", Mühendislik Alanında Akademik Araştırmalar, Bursa Teknik Üniversitesi, Bursa, ss. 416-426.

OECD (2017a), "**The Next Production Revolution Implications for Governments and Business**", Paris: OECD Publishing.

OECD (2017b), "**OECD Digital Economy Outlook 2017**". Paris: OECD Publishing.

Pereira, Ana, C, Romero, Fernando (2017), "**A Review of the Meanings and the Implications of the Industry 4.0 Concept**", Procedia Manufacturing, Vol. 13, ss. 1206-1214.

PwC (2016), "**Industry 4.0: Building the Digital Enterprise**". Londra: PricewaterhouseCoopers.

Tjahjono, Benny, Esplugues, C, Enrique, Ares, Peláez, G (2017**), "What does Industry 4.0 mean to Supply Chain?"**, Procedia Manufacturing. 13. ss. 1175-1182.

World Economic Forum (2017), "**Unlocking 100 Trillion Dolar for Business and Society from Digital Transformation**"-Executive Summary. Cologny: World Economic Forum.

Verdouw, Cor N, Wolfert, Sjaak, Beulens, Adrie J. M, Rialland, Agathe (2016), "**Virtualization of Food Supply Chains with the Internet of Things**", Journal of Food Engineering, Vol. 176, ss. 128-136.

Zhong, Ray, Y, Xu, Xun, Klotz, Eberhard, Newman, Stephan, T (2017), "**Intelligent Manufacturing in the Context of Industry 4.0: A Review",** Engineering, Vol. 3, Issue 5, ss. 616-630.

Xu, Li Da (2011), "**Information Architecture for Supply Chain Quality Management"**, International Journal of Production Research, Vol. 49, Issue 1, ss. 183-198.

https://www.ab.gov.tr/siteimages/resimler/Sanayi%204_0%20web.pdf. (26.03.2109).

https://
www.musiad.org.tr/F/Root/Pdf/lojistik_raporlari_2017_12_25.PDF. (26.03.2019).

https://www.digimer.com.tr/cozumlerimiz/tedarikzinciri/ (26.03.2019).

https://www.kocsistem.com.tr/uploads/documents/endustri_baskisiz.pdf (26.03.2019).

https://www.ibm.com/thought-leadership/institute-business-value/report/chemsupply (26.03.2019).

http://irsustainability.tofas.com.tr/tr/m-5-2.html (26.03.2016).

http://tr.fujitsu-news.com/2017/04/12/tedarik-zincirini-degistiren-dort-onemli-teknoloji/ (26.03.2019).

http://www.tirport.com/dunya%E2%80%99da-dijital-donusum-ve-tirport (26.03.2019).

http://anahtar.sanayi.gov.tr/tr/news/imalat-sanayinin-dijital-donusumu/9630 (26.03.2019).

https://www.techinside.com/ups-blockchain-ile-sevkiyat-yapacak/ (28.03.2019).

https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/tr/Documents/.../digital-factory-tr.pdf (28.03.2019).

https://www.sanayi.gov.tr/tsddtyh.pdf. (28.03.2019).

LE ROLE DE LA COMMENICATION MARKETING DANS LES ENTREPRISES DE SERVICE ETUDE DE CAS : ECOLE DE FORMATION ISEC- TLEMCEN

Dr. OMAR BELKHIR Djaoued
Associate professor A, Faculty of Economic Science, Dr. Moulay Tahar University, Saida Algeria (omarbelkheird@yahoo.fr)

Mr. DERRAR Arslan
PhD student in Marketing, Faculty of Economic Science, Dr. Moulay Tahar University, Saida Algeria (arslan.derrar@gmail.com)

Mr. TCHOUAR Abdelkrim
PhD student in Marketing, Faculty of Economic Science, Abou Bakr Belkaid University, Tlemcen Algeria (karimtchouar@hotmail.com)

Résumé

Malgré le nombre de recherche sur la communication marketing dans le domaine des services, peu d'études ont été conduites dans le domaine de la formation.

Ce travail traite la problématique suivante : ***-Quelle est la meilleure politique de communication à adopter dans une entreprise de service a savoir une école de formation et l'impact de cette politique dans l'atteinte des objectifs ?*** *Notre travail est reparti en trois parties, la première on présentera le contenu de la communication marketing , la 2éme partie sera consacré pour définir les différents niveaux de la communication marketing et la 3éme partie sera une étude de cas sur le rôle de la communication dans une école de formation a savoir I.S.E.C- TLEMCEN (Institut Supérieur d'Enseignement Commercial)*

Mots-clés : *Communication marketing – Domaine des services – école de formation .*

THE ROLE OF MARKETING COMMUNICATION IN SERVICE COMPANIES CASE STUDY: ISEC-TLEMCEN PROFESSIONAL TRAINING SCHOOL

Abstract

In terms of number research on marketing communication in the field of services, few studies have been conducted in the field of training.

This work deals with the following problematic: What is the best communication policy to adopt in a service company, namely a training school and the impact of this policy in achieving objectives? Our work is divided into three parts, the first one will present the content of marketing communication, the second part will be dedicated to define the different levels of marketing communication and the third part will be a case study on the role of communication in a training school namely ISEC-TLEMCEN (Institut Supérieur d'Enseignement Commercial) ***Key words****: Marketing Communication – flied of services - Training School.*

Introduction :

La mondialisation et la complexité des besoins de la clientèle sont autant de phénomènes dont l'émergence entraine des nouveaux enjeux et défis pour toutes les entreprises, et les entreprises de services sont encore plus concernées.

Pour survivre et progresser dans une économie mondialisée , les entreprises doivent améliorer leurs performances d'affaires et atteindre un niveau d'excellence qui les qualifies en tant qu'organisation de classe mondial.

Dans l'économie mondiale actuelle les entreprises font de plus en plus appel au TIC pour se développer et se placer sur les marchés internes et externes.

Dans le présent travail nous avons choisi d'étudier uniquement le coté communication marketing comme un élément important des TIC dans les entreprises.

La communication marketing est un levier de commercialisation important pour les différents types d'entreprises. Depuis une cinquantaine d'années, les grands médias qui sont la presse, la télévision, la radio, l'affichage et, dans une moindre mesure, le cinéma, ont constitués les supports de cette communication.

L'entreprise de service qui exerce dans le domaine de la formation n'est donc pas a l'abri de ce fléau, en effet le nombre d'opérateurs, d'écoles, d'établissements dans le monde en générale et en Algérie en particulier c'est multiplié sous diverses formes. Le client se trouve face a une diversité d'offres sur le marché de la formation et de l'apprentissage ; ce secteur a connu en Algérie une pleine croissance lors des 10 dernières.

L'entreprise de formation doit adopter une stratégie de communication afin de gagner de nouveaux étudiants, nouveau recrus, et aussi de fidéliser cette clientèle nouvelle et ancienne.

Ainsi, le but du présent travail est d'évaluer le rôle et la place de la communication marketing dans les écoles de formation en Algérie.

Ceci nous conduit à formuler notre problématique comme suit :

-Quelle est la meilleure politique de communication à adopter dans une entreprise de service a savoir une école de formation et l'impact de cette politique dans l'atteinte des objectifs ?

Ce travail est composé de 3 parties, le premier on présentera le contenu de la communication marketing, la 2éme partie sera consacré pour définir les différents niveaux de la communication marketing et la 3éme partie fera l'objet d'une étude de cas sur le rôle de la communication dans une école de formation.

1-contenu de la communication marketing

1.1-Définition de la communication *:*

Le petit Larousse propose plusieurs définitions de la communication parmi lesquelles nous retiendrons les éléments suivants :(établir une relation, transmettre quelque chose, ensemble de moyens et techniques permettant la diffusion)

La communication commerciale ou mercatique et l'ensemble des signes et messages émis par l'entreprise dans le but de faire connaitre, faire aimer et faire acheter ses produit et ses marques.

Les moyens de la communication commerciale sont nombreux : la publicité médias (presse, tv, radio, affichage, cinéma), la publicité sur internet ,la promotion des vents par me prix, le marketing direct les salons et foires, la force de vente …

-La communication marketing regroupe l'ensemble des actions de communication entreprise dans le but de favoriser directement ou indirectement la commercialisation d'un produit ou service.

L'essentiel des actions de communication commerciale vise les consommateurs, mais elles peuvent également s'adresser aux prescripteurs, influencé ou distributeurs.

La communication commerciale est généralement divisée en communication média (communication publicitaire) et communication hors média,[159] promotion des ventes, relations publiques, parrainage, sponsoring, mécénat ,marketing directe, événements : foires , salons,…

-Sous le terme communication ont regroupe l'ensemble des signaux émis par l'entrepris en direction des clients actuels ou potentiels, des distributeurs, des prescripteurs ou de toute autre cible.

Le but de la communication n'est pas nécessairement de faire vendre mais de transmettre des informations auprès des publics visés, de façon à modifier leur connaissance, leur attitude ou leur comportement vis-à-vis d'une entreprise, d'une marque, d'un produit, ou d'une idée.

-La communication marketing consiste pour une organisation a transmettre des messages a son public en vue de modifier leur comportements mentaux (motivation, connaissance, image, attitude…) et par voie de conséquence leur comportement effectif.

Le rôle du marketing ne se limite pas uniquement à la conception d'un produit et à la fixation d'un prix ou encore d'un canal de distribution, mais l'entreprise doit impérativement mener des actions de communication vis-à-vis de ses clients actuels qu'ils soient ou potentiels. Du coup, la communication est considérée désormais comme étant un gage de réussite, mais encore une dimension importante du marketing:

-Selon P.Kotler et B.Dubois:

«La communication marketing correspond aux moyens employés par une entreprise pour informer et persuader les consommateurs sur les marques, les produits ou encore les services qu'elle commercialise »[160]

1.2-Le processus de la communication :

La communication est une démarche reposant sur un échange de signaux ou encore d'informations entre plusieurs personnes, qui utilisent un code formé de mots et d'expressions dans l'objectif de rendre ces informations compréhensibles. Autrement dit, la communication est décomposée en un ensemble d'éléments qui sont en interaction dans une situation bien précise.

Quant à ce processus, il est décomposé en un ensemble d'éléments à savoir:[161]

[159] www.definition-marketing.com/definition/communication-commerciale/
[160] P.KOTLER ,&all, (2009) ,MARKETING MANAGEMENT ,13e PEARSON EDUCATION ,France ,p.604
[161] L.LENDREVIE (2013), MERCATOR,PARIS :dunod, p.618

L'émetteur : Il s'agit de celui qui émet un message ou encore un discours avec bien évidemment une intention

Le message : C'est l'information, qui esttransmise par l'émetteur via un canal dédié pour parvenir au récepteur. Ce message peut prendre plusieurs formes comme entre autres : Oral et/ou visuel

Le canal : c'est le support ou encore le moyen permettant de véhiculer l'information jusqu'au récepteur (presse, télévision…), du coup il y a lieu de choisir un canal de communication qui puisse assurer le transfert d'information le plus efficacement possible

Le récepteur : Il s'agit de celui recevant le message envoyé par l'émetteur, il est chargé de renvoyer la réponse ;

Le codage : C'est l'opération par laquelle le contenu des messages sera transformé en signes ou encore en symboles.

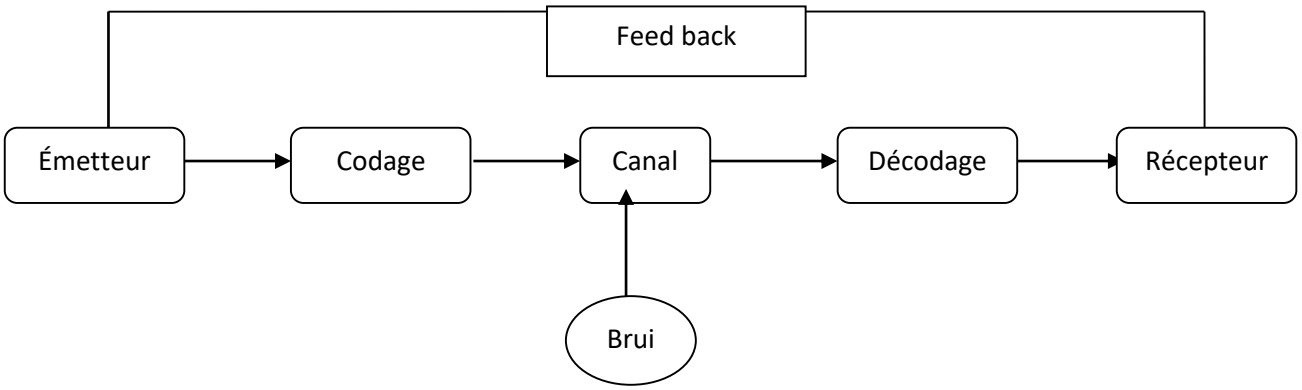
Le décodage : C'est l'opération par laquelle le récepteur comprend le message ;

Le feed-back : C'est le message verbal ou non, renvoyé par réaction par le récepteur à l'émetteur. Le feed-back peut servir, suivant les cas à confirmer la réception du message, à infirmer la réception du message, à demander des précisions ou à relancer la discussion ou encore à terminer une discussion

Le bruit : Il s'agit de tout obstacle pouvant perturber éventuellement la transmission d'un message, c'est-à-dire tout élément pouvant dénaturer(changer, modifier) le message ou l'information émise au préalable par l'émetteur.

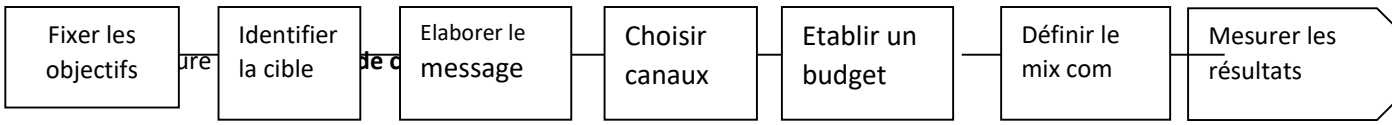
Le processus de communication peut être schématisé ainsi :

figure1.1 : Le processus de communication



Source : ABDELKRIM BOUHAFS « la communication dans l'entreprise »office des publications universitaires, ALGER, 2014, P.20

Le plan de communication : selon kotler et dubois , le plan de communication peut s'articuler autour de sept étapes.



1.3-L'objectif de la communication :

-La communication marketing est un ensemble d'objectifs déterminés en fonction des capacités spécifiques de cette variable du mix marketing.

1.3.1-un objectifs de communication est lié a une cible de communication :

Pour étre opérationnel, un objectif de communication ne peut pas faire abstraction des individus ou organisations que l'on veut influencer.

On procéde généralement en deux étapes. Dans un premier temps on définit le but de la communication par exemple, faire essayer un nouveau produit, développer la notoriété de la marque,etc. ensuite on s'interroge sur les publics qu'il faut viser en priorité. On précise alors les objectifs de communication associés a leur cibles.[162]

1.3.2-les types d'objectifs de communication par rapport aux cibles retenues :[163]

Les objectifs de la communication se déterminet en fonction des capacités spécifiques de cette variable du marketing mix ; il peuvent étre de trois natures différentes : cognitifs (faire savoir) ,effectifs (faire aimer) ,conatifs (faire agir).

-Les objectifs cognitifs Il s'agit le plus souvent d'une étape dans le processus : on commence par faire connaitre une marque ou un produit pour assurer les achteurs qui se méfient de l'inconnu. On explique les avantages d'un produit pour donner une raison d'achat.

On communique sur site web ou on trouvera des informations sur les produit, les lieux de distribution, les avis des clients,etc.

L'efficacité de ce type de communication se mesure de façon relativement simple par des sondages qui demandent aux personnes ciblées de faire appel a leur mémoire pour restiluer les marques qu'elles connaissent et les lessages qui leur ont été envoyés.

-Les objectifs affectifsc'est une communication a objectif comportementale différé.Elle s'utilise lorsque, pour faire achetera terme un produit, il faut passer d'abord par la case « effectif » la communication de marque est typiquement de la communication effective. Elle vise a donner du sens a la marque qui le transfére aux produits qu'elle signe.

-Les objectifs conatifssont parfois considérés comme impossible a atteindre par la communication marketing. Pourtant ,agir sur les comportements et les modifier est fondamental pour obtenir un accroissement des vents du produit (par le gain de nouveaux consommateurs, par l'augmentation des achats des consommateur habituels…) , « communiquer , c'est transmettre les informations

[162] L.LENDREVIE, Op.cit, 416p
[163]JEAN-MARC.D, (1999) « la communication marketing », 2e éd, Economica p.41

dans le but d'obtenir de la part du destinataire une modification de comportement ou d'attitude »

Les objectifs cognitifs et affectifs sont souvent des étapes intermédiares indispensable pour atteindre un objectif conatif ; en d'autre termes, un objectif d'augmentation du nombre de consommateurs d'un produit donné passe souvent par le développement du taux de notoriété de ce produit , par l'amélioration de son image et par la modification de l'attitude des non-consommateur a son égard.

1.4-les cibles de communication :[164]

La cible de communication est le groupe de personnes a qui s'adresse la communication . ce groupe peut comprendre les acheteurs ou non-achteurs , les consommateurs ou non-consommateurs , les prescripteur, les leaders d'opinion, les influenceurs, les partenaires institutionnels et administrtifs, les professionnels , les distributeurs les concurrents, les milieux boursiers , bancaires et financiers…. Quelques réflexions peuvent etre formulées avant d'aborder la définition d'une cible de communication.

-La cible communication peut etre ou peut ne pas etre identique a la cible marketing. Par exemple, au lancement d'un médicament vendu exclusivement sur ordonnance médicale, la cible de communication sera réduite aux prescripteur (les médecins) et aux distributeurs (les pharmaciens et les grossistes en produits pharmaceutiques) alors que la cible marketing comprendra en plus les consommateurs (les malades) et les acheteurs (la famille des malades).

-Une cible de communication doit étre parfaitement définie d'un point de vue qualitatif et quantitatif, c'est-a-dire que les consommateurs, acheteurs, prescripteurs ciblés doivent étre décrits de la maniére la plus précise possible.

La détermination de la cible de communication nécessite une segmentation du marché :[165]

-la segmentation géographique :

Une segmentation géographique consiste a découper le marché en différentes unités territoriales : pays, régions, départements, villes, quartiers. L'entreprise fait généralement l'hypothése que le potentiel ainsi que les couts d'exploitation commerciale varient d'une unité a l'autre. Elle détermine en conséquence les unités dans lesquelle elle souhaite s'implanter.

-La segmentation sociodémographique :

Une segmentation sociodémographique repose sur des critéres tels que l'age, le sexe, la taille du foyer, le revenu, le niveau d'éducation, le cycle de vie familial, l'appartenance religieuse, la nationalité, la classe économico-sociale ou la classe sociale.

-La segmentation psychographique : [166]

Un troisiéme mode de segmentation fait intervenir les critéres psychographique .

Ces critéres se rapportent au style de vie des individus, a leurs valeurs et leur personnalité. Des personne de memes sexe, age et revenus, peuvent en effet présenter des différences considérables de comportement d'achat selon leurs valeurs et leur personnalité.

[164] D.JEAN-MARC, Op.cit, p42
[165] P.KOTLER ,& all,Op.cit,p.277
[166] P.KOTLER ,& all,Op.cit,p.281

Après avoir définit la cible, il est important de définir la réponse attendu de la cible. On veut chercher à préciser sur quel niveau on veut agir : [167]

-Le désir pour la catégorie de produits.

-La notoriété (la célébrité) de la marque ou du produit pour les imposer à l'esprit du client, le rendre plus familier par des slogans

-L'attitude à l'égard du produit ou de la marque en divulguant des informations ou en créant des émotions favorables.

-L'intention d'achat à travers des campagnes promotionnelles ponctuelles par exemple l'élaboration d'une action de communication.

4.4.1-Le message : Une fois la cible et l'objectif fixé, il faut élaborer un message approprié en se posant 3 questions : [168]

-Que dire?: (On fait référence au contenu) : Le contenu du message peut être lié à la performance du produit ou service; ou il peut être lié à des considérations exogènes (l'exterieur) . Le message peut faire référence à des choses rationnelles comme à des choses irrationnelles

-Comment le dire? : L'efficacité du message va également dépendre de la façon dont le message sera délivré. On distingue deux types de messages selon leur nature informationnelle (fondé sur les attributs du produit ou service et les bénéfices qu'il procure au client) ou transformationnelle (fondé sur les bénéfices ou l'image non liés au produit, il peut montrer quelles personnes utilisent la marque ou quelles expériences elle génère (conçoit). On essaye de faire naitre des émotions pour provoquer l'achat).

-Qui doit le dire ?: (source du message) : De nombreuses communications font parler un personnage anonyme ou célèbre. Un porte parole crédible renforce l'efficacité du message. On donne à ce phénomène le nom d'*effet de source.*

2-les différents niveaux de communication

2.1-Communication de produit :

La communication produit est centré sur le produit. L'utilité d'une telle communication est évidente qu'il s'agisse d'un lancement du nouveau produit ou du soutien d'un produit en phase de maturité ou de déclin, qu'il s'agisse d'un produit de grande consommation**.**

« L'utilité d'une communication-produit est évidente qu'il s'agisse d'un lancement de nouveau produit ou du soutien d'un produit en phase de maturité ou de déclin, qu'il s'agisse d'un produit de grande consommation, industriel ou d'un service. Cette évidence se fonde sur le role du produit (ou service) dans la fidélisation de la clientèle et dans la différencastion dela concurrence. »[169]

2.2-La communication de marque :

La communication de marque estune communication centrée sur une marque d'entreprise sans référence précise et / ou technique aux produits diffusés sous cette marque. La communication de marque peut parfois se confondre avec la communication institutionnelle lorsque le nom de l'entreprise se trouve être le nom de la marque.[170]

---

[167] F.DENIS, A.SCHAPIRO-NIEL, (2011) MARKETING ET COMMUNICATION : LE MIX GAGNANT,PARIS :dunod, p.132
[168] P.KOTLER ,& all,Op.cit,p611
[169]D.JEAN-MARC, Op.cit, p178
[170]B.ferouani, la communication interne en entreprise, 2003/2004 p43

2.3-La communication relationnelle :

Cette communication suppose l'existence d'un lien personnalisé avec la cible, elle s'appuie sur ce qu'on appelle la fidélisation et le développement du capital client (Par programme de fidélisation on entend un ensemble d'actions organisées de telle manière que les clients les plus intéressants et les plus fidèles soient stimulés et entretenus)

Elle concerne les interactions plus ou moins personnalisées entre l'entreprise et ses prospects ou des clients identifiés, elle a pour objectifs de fidéliser ces clients .

2.4-La communication « «push » :[171]

Littéralement, le message est poussé vers la cible de communication. Ilest envoyé sans avoir été solicité. On dit aussi communication top-down. La publicité,le marketing direct,la promotion des ventes, sont des communication de type push.

Elles se sont fortement développées avec le marketing de masse. Elles restent la forme dominante de la communication marketing¸par nature, le marketing interpelles constamment ses publics.

Elle consiste à pousser le produit vers le client.

Le client ne pense pas forcément à acheter le produit de l'entreprise, c'est à l'entreprise de faire en sorte qu'il ait envie ou besoin d'acheter ce produit.

La stratégie PUSH est aussi nommée Stratégie de pression.

Certaines marques sont connues pour utiliser la stratégie PUSH. **Exemple du tabac**

2.5-La communication « PULL » :[172]

Elle se fait a l'initiative du consommateur.c'est une communication que l'on va chercher sur internet ou que l'on demande par mail, par courier, par téléphone a une entreprise, par oral a un technico-commercial dans le B to B , ou encore a un vendeur dans un magasin

-Elle consiste à tirer le client vers le produit.

-Communication recherchée par le destinataire. Par exemple, une recherche sur Internet, une visite dans un magasin.

-On l'appelle aussi stratégie d'attraction.

-Elle consiste à communiquer à l'attention du consommateur final en utilisant notamment la communication et la publicité, pour l'attirer vers le produit.

3-Aperçu sur l'école de formation ISEC TLEMCEN :

L'Institut Supérieur d'Enseignement Commercial I.S.E.C est un établissement privé de Formation, de Perfectionnement, de Recyclage, de Mise à Niveau, de Séminaires, et de consulting dans le domaine du Management, du Commerce, des finances, de l'informatique, et des Langues Etrangères. Crée à TLEMCEN depuis 1998, la vocation première de l'institut est de former des cadres qualifiés et opérationnels dans les techniques modernes de gestion et du management.

Cet établissement agrée par l'état assure des formations spécifiques à la demande des entreprises et des organismes et son premier objectif est :

« Une formation tournée vers l'entreprise ».

3-1 La politique de publicité suivi par *L'ISEC* consiste en :

[171] L.LENDREVIE, Op.cit, p.442
[172] L.LENDREVIE, Op.cit, 444p

-Des placards publicitaires réguliers dans la presse (journal le Quotidien ; journal l'intermédiaire),

-Des publicités au niveau de la radio locale (radio de Tlemcen : présentation de l'école et ses programmes),

-Affichage grand format dans les lieux publics comme : les arrêts de bus – les café/resto - la bibliothèque central de l'université de Tlemcen - faculté des science- faculté de technologie Tlemcen- faculté de science économique – faculté des langues- la maison des jeunes Tlemcen-cité universitaire .

-Conception et diffusion de Flyers dans les agglomérations et établissements universitaires, formation professionnelle, lycées et collèges.

Après cette état des lieux de la politique publicitaire de l'école, nous lui suggérons une politique plus dynamique en utilisant d'autres supports (d'autre journaux et revus), des supports pertinents et ciblés nous citons les réseaux sociaux (TWITER, INSTAGRAM) qui deviennent un moyen de communication instantané.

Par ailleurs, l'école est appelée à améliorer sa politique de communication et a mettre a jour son site web ,et enrichir par des vidéos (séance de cours – remise des diplômes – animations de séminaires).

Il serait utile de développer la page FACEBOOK de l'école et de donner touts les informations prioritaires et nécessaires (programmes, durées, progressions, couts, débouches éventuels).

3-2 La démarche méthodologique et l'analyse des résultats.

-La démarche méthodologique :

Pour affirmer ou confirmer nos hypothèses de recherches émises au début de notre travail nous avons opté pour une démarche qualitative. En ce qui concerne la collecte des données, nous avons eu recours à un questionnaire que nous avons administré auprès des étudiants de l'école et des responsables de la formation des entreprises , l'échantillon se compose de 50 personnes

3.2- L'analyse des résultats

L'échantillon ou la cible de l'étude est composé de :

-Les étudiants de L'ISEC

-le personnel des entreprises partenaire de L'ISEC

Tableau 1: réparation de la cible d'étude par sexe

Sexe		
	EFFECTIFS	**POURCENTAGE**
FEMININ	27	54%
MASCULIN	23	46%
TOTAL	50	100%

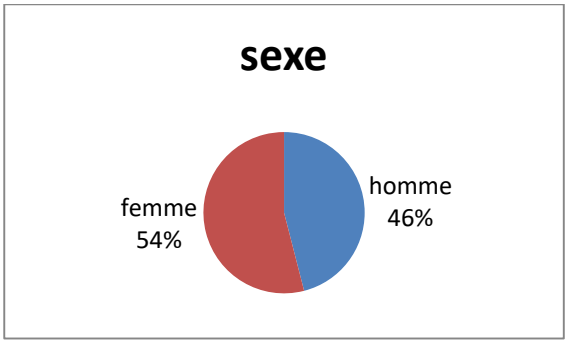


Figure2: réparation de la cible d'étude par sexe

Le nombre de femme est de 27 soit un taux de 54%, supérieur à celui des hommes qui est de 23 soit un taux de 46%.

Tableau2 : réparation de la cible d'étude par tranche d'âge

Tranche d'âge		
	EFFECTIFS	**POURCENTAGE**
18-25	10	203%
26-35	30	60%
36-45	6	12%
46-60	4	8%
Plus de 60	0	0%
TOTAL	50	100%

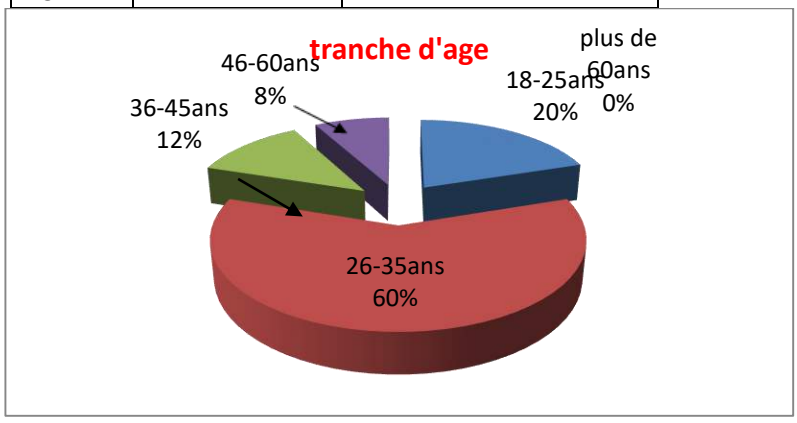


Figure3: réparation de la cible d'étude par tranche d'âge

-Nous remarquerons que la tranche d'âge la plus répondue est celle des 26-35 ans suivie de celle des 18-25 ans ensuite les 36-45ans et ensuit les 46-60 ans , on peu dire que l'école s'appuie sur un effectif assez jeune.

Tableau 3 : réparation de la cible d'étude par niveaux d'instruction

Niveaux d'instruction		
	EFFECTIFS	**POURCENTAGE**
secondaire	5	10%
universitaire	35	70%
formation professionnelle	10	20%
TOTAL	50	100 %

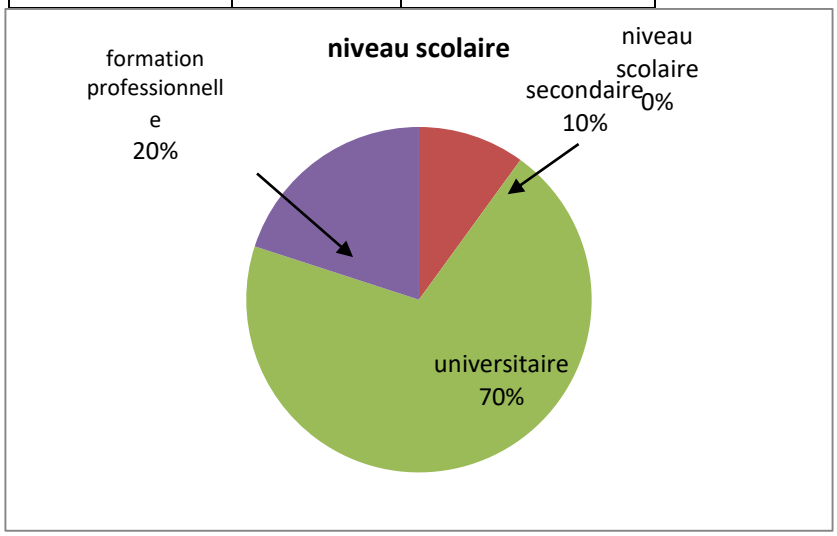


Figure4: réparation de la cible d'étude par niveaux d'instruction

70% des interviewés sont des universitaires contre 10% qui ont un niveau secondaire, et 20% de l'échantillon sont de la formation professionnelle.

Ceci peut être expliqué par le fait que l'inscription à l'ISEC nécessite un certain niveau d'études.

Tableau 4 : réparation de la cible d'étude par le statut de l'interviewé

statut		
	EFFECTIFS	**POURCENTAGE**
entreprise	42	84%
particulier	8	16%
TOTAL	50	100 %

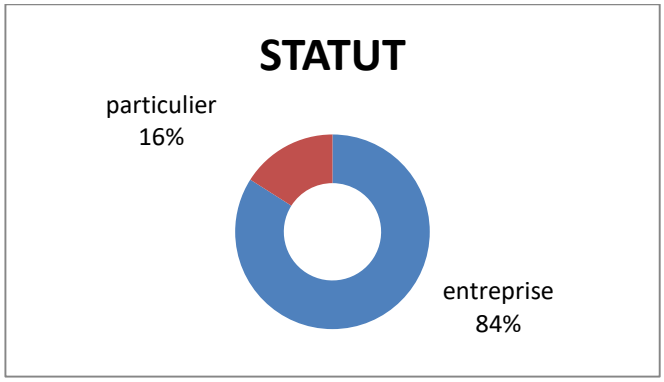


Figure5: réparation de la cible d'étude par le statut de l'interviewé

Les clients de L'ISEC qui ont été interviewé :

- 42 entreprises soit un taux de 84%.

-8 particuliers soit un taux de 16%.

Tableau 5: réparation de la cible d'étude par type d'entreprise

Type d'entreprise		
	EFFECTIFS	**POURCENTAGE**
publiques	44	88%
privés	6	12%
TOTAL	50	100 %

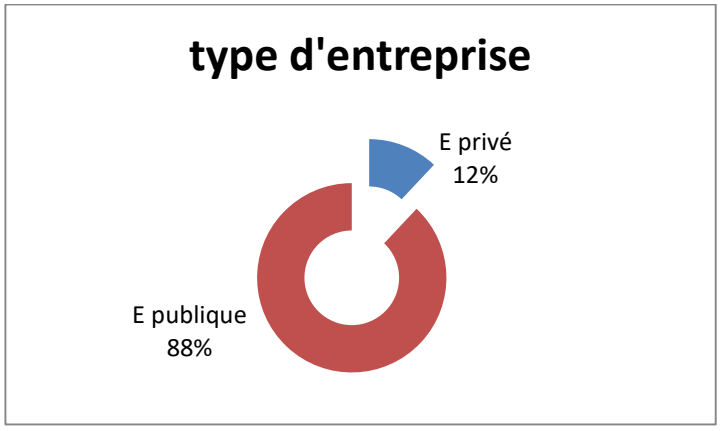


Figure 6: réparation de la cible d'étude par type d'entreprise

Les partenaires de l'école ISEC sont :

-44 entreprises publiques soit un taux de 88%.

-6 entreprises privés soit un taux de 12%.

-type de canal de communication utilisée par l'école :

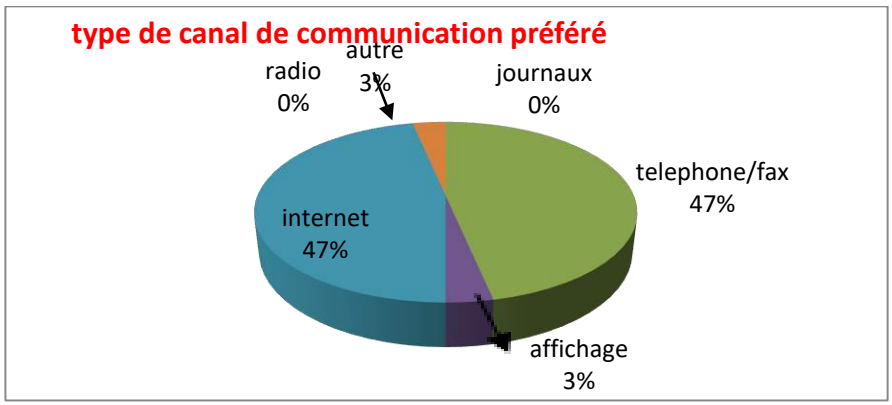


Figure 7 : type de canal de communication utilisée par l'école

- Au vu des pourcentages obtenus, une grande partie des interviewés préfère le contact téléphone/fax et internet, et ceci s'explique par le faite que 84% des clients interviewés sont des entreprises.

La communication utilisée par l'école affect votre décision d'inscription :

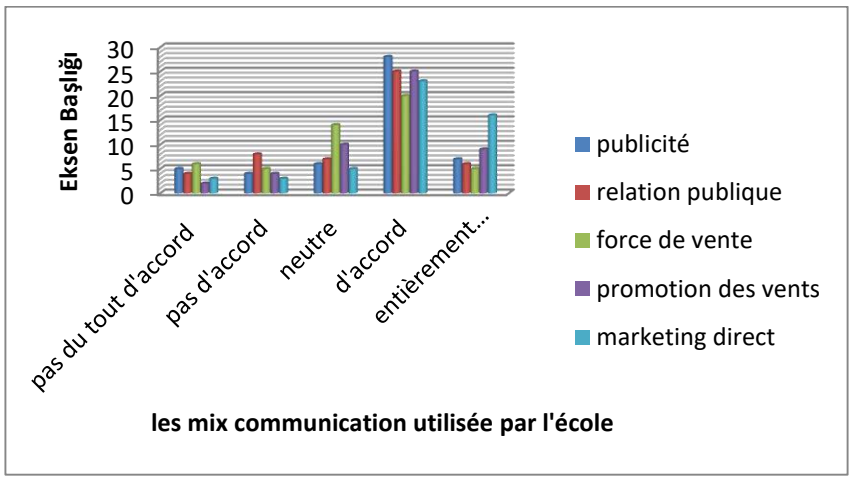


Figure 8: la communication utilisée par l'école

-La majorité des répondants confirme que le mix communication a un très fort impact sur la prise de décision et d'inscription des étudiants.

- la politique de communication de l'école par rapport à ses concurrents :

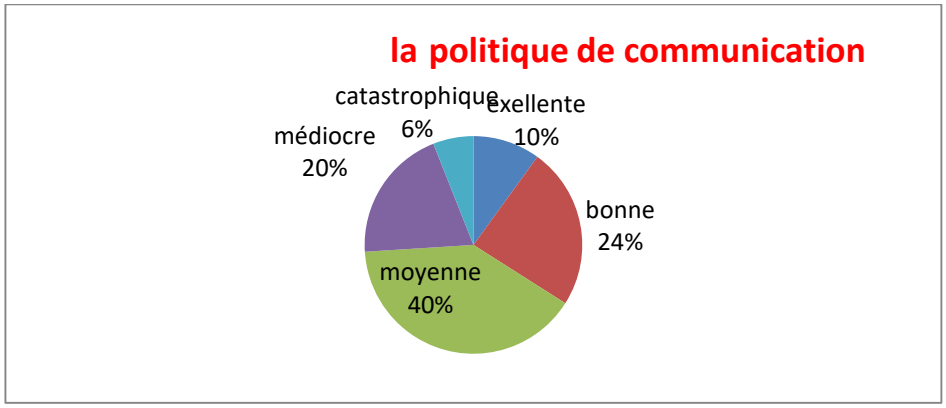


Figure 9 : la politique de communication de l'école par rapport à ses concurrents

A travers les pourcentages, nous remarquons que la politique de communication de l'école n'est pas tout à fait au point, par rapport a celle des autres écoles de formation.

-la politique de communication de l'école en général, et les informations donnés :

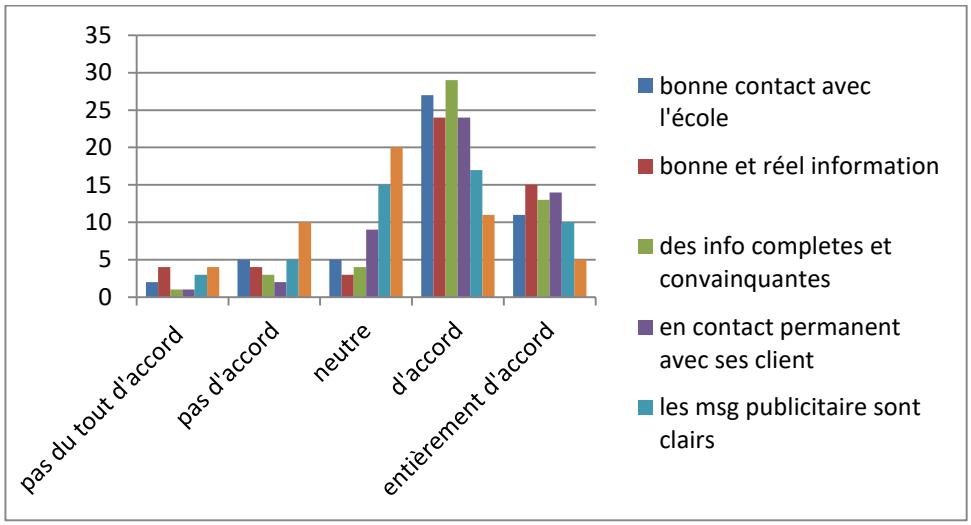


Figure 10 : la politique de communication de l'école

-les interviewés dans leur majorité approuvent la bonne qualité des informations données par l'école et la pertinence du contact.

Conclusion :

A travers les trois parties qui ont composé ce travail, pour mettre en évidence l'importance de la publicité dans les entreprises de service en générale , et dans les entreprises de formation en particulier, et au vu des documents utilisés (ouvrages, travaux de recherche , articles …etc.) , études antérieures (peu fournis)

sur le même thème, et compléter par une étude de cas pratique portant sur l'école de formation ISEC, nous pouvons dire qu'une politique de communication bien préparée, bien structurée, en adéquation avec la stratégie marketing de l'entreprise, visant une population cible bien déterminée et réalisée dans un temps bien choisie, donne automatiquement des résultats encourageants et permet la réalisation d'une grande partie des objectifs fixées au départ.

Au terme de cette étude nous proposons à l'école les quelques recommandations et suggestions suivantes :

-Bien cibler sa clientèle vue la variété et types de client de l'école (entreprises- particuliers, universitaires, bachelier, formation professionnelle)

-Faire une bonne et large présentation de l'école :

-Mise en place d'une stratégie de communication a moyen et court terme.

-Développer encore l'utilisation des outils classiques et traditionnels (internet-salon, journée porte ouverte), et faire appel aussi aux réseaux sociaux (FACEBOOK- INSTAGRAM- TWITER).

-Faire participer les anciens étudiants de l'école a la promotion de l'école.

-Présenter l'école d'une manière active en introduisant le marketing digital.

Ces recommandations nous paraissent (a notre sens) importantes, utiles, pertinentes et leurs applications va aider l'école à développer son marché, fidéliser sa clientèle, et enrichir son image de marque.

Bibliographie :

Ouvrage :

-JEAN-MARC.D, (1999) « la communication marketing », 2e éd, Economica

-KOTLER.P &, all, (2009), « Marketing management», 13ePearson Education, France.

-LENDREVIE.L (2013), « Mercator », Paris : Dunod

.-OLIVIER .B & all (1998), **«** Dictionnaire du marketing » Hatier, Paris

-PASCO-BERHO, C. (2002), «Marketing international», 4éd, Dunod, Paris

-RICHARD.L (1996), « Les études marketing », Economica, Paris.

-WESTPHALEN.M, (2001) «Communicator», Dunod, 3eéd , Paris,

Articles :

-GRANGET.L, 2009 « le rôle de la communication marketing et l'impact des palmarès » disponible sur le site :
http://communicationorganisation.revues.org/793

-MENVIELLE.W, 2011, «La communication marketing intégrée auprès des entreprises de services »disponible sur le site :
http://teoros.revues.org/734

-ST-PIERRE.J, 2004, « la communication marketing en PME », disponible sur le site :
https://oraprdnt.uqtr.uquebec.ca/pls/public/docs/FWG/GSC/Publication/160/34/1237/1/14870/3/F1249598820_InfoPME_v4n4.

Mémoires :

-MARIANE COSSETTE-BACON, Étudedes outils de communicationmarketing des entreprises québécoises de logiciels, mémoire de master ,2010, université du Québec à Montréal.

-Laetitia MUABILA BANGU-BANGU,Le rôle et la place de la communication marketing dans une entreprise financière, Université catholique du Congo ,2010/2011.

-MLLE. BEN AMARA RANİA, ELABORATİON D'UN PLAN DE COMMUNİCATİON ET LA CRÉATİON D'UNE CHARTE GRAPHİQUE AU SEİN DE L'UVT,MASTER PROFESSİONNEL EN E-MARKETİNG, UNİVERSİTÉ VİRTUELLE DE TUNİS 2010/2011

-BOUKRITA NAWEL,L'impact de la communication marketing dans l'augmentation de la performance de l'entreprise de services,mémoire de magister, université d'Alger 2010/2011.

RUSYA VE İRAN ARASINDAKİ SİYASİ İŞBİRLİĞİNİN İKİ ÜLKE DIŞ TİCARETİNE ETKİLERİ

Osman AĞIR
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Siyaset Bilimi Ve Uluslararası İlişkiler Bölümü osmanagir@hotmail.com

Özkan AYIK
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Siyaset Bilimi Ve Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi, Kahramanmaraş/Türkiye
ozkanayik02@gmail.com

ÖZET

Bazı politik çatışmaların yaşanması ile birlikte uluslararası alanda ABD başta olmak üzere Batılı ülkeler tarafından Rusya Federasyonu ve İran'a bir takım yaptırımlar uygulanmıştır. Uluslararası arenada Rusya Federasyonu ve İran'a uygulanan yaptırımlar ve yalnızlaştırma politikaları iki ülkenin çıkarlarının örtüşeceği bir zemin hazırlamıştır. Yaşanan gelişmeler ile birlikte iki ülke arasında siyasi işbirliğinin yaşanmasına neden olmuştur. İki ülke arasındaki siyasi alanda görülen olumlu yakınlaşma aynı zamanda ekonomik alanda da etkisini göstermiştir. Bu çalışma, uluslararası arenada maruz kaldıkları yaptırımlarla birlikte Rusya Federasyonu ve İran'ın siyasi alandaki yakınlaşmasının iki ülkenin dış ticaret ilişkilerinde olumlu etkilerin yaşanmasına neden olduğu denencesine dayalı olarak hazırlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Rusya Federasyonu, İran, Dış Ticaret*

ABSTRACT

With some political conflicts, a number of sanctions have been imposed on the Russian Federation and Iran by the Western countries, especially the US, in the international arena. In the international arena, the sanctions imposed on the Russian Federation and Iran and the isolation policies have laid the ground for the interests of the two countries to overlap. Together with the developments, political cooperation between the two countries has been experienced. The positive convergence between the two countries in the political sphere has also had an impact on the economic sphere. This study is based on the fact that the convergence of the Russian Federation and Iran in the international arena caused the positive effects of the two countries' foreign trade relations.

KeyWords: *Russian Federation, Iran, ForeignTrade*

1. Giriş

Tarihsel süreç içerisinde devletler arasındaki ortak kültürel değerlerin ve siyasi çıkarların örtüşmesi ekonomik alanda da işbirliklerinin gelişmesine neden olmuştur.20.yy sonlarına doğru devletler uluslararası arenada çıkarlarını korumak ve daha etkin bir rol almak için doğrudan çatışmak yerine farklı yönelimlerde bulunmuşlardır. Bunların başında ekonomik, askeri ve siyasi olarak güçlü olan

devletlerin hasımlarına yönelik olarak uygulamış oldukları ekonomik yaptırımlar gelmektedir.Ekonomik yaptırımların etkisi ve caydırıcılığı bazı durumlarda siyasi yaptırımlardan daha etkili olabilmektedir.

Rusya'nın nükleer silahlara sahip olması, özellikle Putin döneminde uluslararası sistemde tekrar eski gücüne kavuşma çabası, Kırım'ı ilhak etmesi ve Ukrayna ile kriz yaşanması, Gürcistan'a askeri müdahalede bulunması gibi nedenlerden dolayı ABD, AB ve NATO gibi devlet ve uluslararası örgütlerce bir tehdit olarak algılanmasına neden olmuştur. Bu olayların sonucu Rusya'ya bir takım yaptırımlar uygulanmıştır. Bu yaptırımlar Rusya'nın ekonomik alanda bazı sıkıntılar yaşamasına neden olmuştur. NATO'nun çevreleme politikaları Rusya'nın güvenlik kaygısı yaşamasına neden olmuştur. Rusya tarafından Ukrayna ve Gürcistan topraklarına müdahalede bulunulma nedenlerinden biriside NATO'nun çevreleme politikalarına yönelik bir tepki olduğu söylenebilir. ABD'nin başını çekmiş olduğu Batı bloğu tarafından izole edilmek istenen Rusya kendisine yeni müttefikler arayışında olmuştur.

1979 yılında İran'da İslam Devriminin gerçekleşmesi ve İran'ın Batı karşıtı radikal söylemlerde bulunması ABD, İsrail ve bazı Batılı devletlerce bir tehdit olarak görülmesine neden olmuştur. İran'ın aynı zamanda nükleer enerji çalışmalarında bulunması ve bu çalışmalarını gizli yürütmesi ABD ve batılı devletler tarafından İran'a yönelik yaptırımların uygulanmasına sebep olmuştur. İran'ın da yaptırımlar konusunda Rusya ile aynı kaderi paylaşması iki ülkenin siyasi, askeri ve ekonomik alanlarda yakınlaşmasına neden olan etkenlerden biri olmuştur.

Rusya Federasyonu bakımından, bölgesel politikalar şekillendirilirken İran, her dönem stratejik bir ülke konumunda yer almıştır. Geçmiş dönemlerden beriRusya Federasyonu-İran ilişkilerinde genellikle rekabet görülse de, bilhassa Soğuk Savaş Sonrası dönemde Rusya Federasyonu'nun yeni politik tanımlamalarda bulunması, İran'ın ABD ve Batı tarafından yalnızlaştırılma politikaları, iki ülke arasında Soğuk Savaş Sonrası Dönemde yakınlık ve ortak bölgesel çıkarların da etkisiyle bazı konularda ortak hareket etmeye başlamışlardır (Kahraman, 2012,30).

Bu çalışmanın temel amacı, Rusya Federasyonu ve İran'ın uluslararası arenada maruz kaldıkları siyasi ve ekonomik yaptırımların iki ülkenin ticari ilişkilerine etkilerinin tartışılmasıdır. "Rusya ve İran'a uygulanan uluslararası yaptırımların iki ülke ticari ilişkilerini olumlu etkilediği" denencesine dayalı olarak hazırlanan çalışmada tarihsel ve betimsel araştırma yöntemleri kullanılmıştır.

2. Rusya Federasyonu ve İran'ın Uluslararası Arenada Yalnızlaştırılması

20.yy sonlarına doğru devletler uluslararası arenada çıkarlarını korumak ve daha etkin bir rol almak için doğrudan çatışmak yerine ekonomik anlamda ülkelere yaptırımlar uygulanmaya başlanmıştır. Bu durum sonucu ekonomik yaptırımlar dünyada önem kazanan bir politika aracıkonumuna gelmiştir.Yakın tarihimizin en yeni misallerinden biri de Rusya'nın diğer devletlerle yaşamış olduğu sorunlar ile ortaya çıkmıştır. Rusya Federasyonu'nun Kırım ve Doğu Ukrayna'yı 2014 yılında işgal girişiminde bulunması, bilhassauluslararası sistemde güç dengesi açısından söz sahibi devletlerin Rusya'ya bazı ekonomik yaptırımlar uygulamalarınaneden olmuştur. Yaptırımların uygulanmasıylabilhassa Rusya ile bağlantılı tüm ülkeleri derinden

etkilenmiş, ekonomik anlamda bu ülkeler ciddi krizler yaşamışlardır. Bu durum aynı zamanda Rusya'yı da diğer ülkeler gibi ekonomik krize sürüklemiştir. Rusya'ya yönelik uygulanan yaptırımlar, Rusya'nın Ukrayna'ya müdahalesine yönelik olarak, AB ve ABD tarafından uygulanmıştır (Abdullah ve Babaç, 2016: 2135).

2014 Nisan- Kasım ayları arasında Rusya'ya karşı tatbik edilenyaptırımların hangi alanlarda ve kimler tarafından uygulandığı aşağıda açıklanmıştır(Abdullah ve Babaç, 2016: 2135).;

Avrupa Birliği; *Avrupa Yatırım Bankası, Rusya'da yeni projelerin finansmanını durdurdu. 30 Temmuz: Rus Ulusal Ticaret Bankasına yaptırım kararı alındı. Aynı zamanda Kırım ve Sivastopol'e yönelik ticaret ve yatırım alanlarında da yaptırım uygulanmaya başlandı; altyapı, ulaştırma, haberleşme ve enerji sektörlerine yatırım yasağı getirildi. 250'den fazla ürün türüne alım yasağı getirildi. Avrupa finans kurumlarının kredi vermeleri veya projelerde pay almaları yasaklandı.*

ABD*: Rusya Federasyonu ile yatırım ve askeri işbirliğini dondurdu. 17 Mart: ABD Başkanı Rus kamu görevlilerinin banka hesaplarının dondurulması mülkiyetlerine el konulması ve vize verilmesinin reddedilmesi ile alakalımevzularda yaptırımlar getiren kararı onadığını ilan etti. 27 Mart: Uyuşturucu ile mücadelede Rusya ile işbirliğini askıya aldı.Banan ile birlikte Rusya'ya "tehlikeli ürünler" ihracatı gerçekleştiren Amerikan şirketlerine lisans verilmesini durdurdu. 2 Nisan: İkili Cumhurbaşkanlığı Komisyonu çerçevesinde Rusya ile bir takım projeleri ve kolluk kuvvetleri arasındaki işbirliğini askıya aldı. 7 Mayıs: Ekonomileri geçiş sürecinde olan ülkeler için ABD'ye belirli malların gümrüksüz ithalatına verilen izin ve ticaret programından Rusya dışlandı. 25 Temmuz: Dünya Bankası Rusya'daki projeleri desteklemeyi reddetti. 6 Ağustos: Yeraltı madenciliği (152 metreden daha derin) endüstrisi için donanım ve yenilikçi ekipmanların Rusya'ya arzını yasakladı.*

NATO*: Rusya ile her türlü işbirliğini askıya aldı (Büyükelçilik ve üstdüzey görüşmeler hariç). 7 Ağustos: NATO Genel Sekreteri bütün organizasyonların Rusya Federasyonu ile işbirliğini sonlandırdıklarını beyan etti.*

Rusya'ya yaptırımların etkileri genel olarak, ülke için olumsuz sonuçları nüfusun yaşam standartlarının düşmesine, teknolojik alanlarda gerilemelere, dış pazarlardaki oranların kaybına, üretim miktarının azalmasına, finansal sistemin istikrarsızlaşmasına, yurt dışında yatırım imkânlarının kısıtlanmasına, yatırım çekiciliğinin azalmasına ve sermaye çıkışına neden olmuştur.

İran'ın nükleer çalışmaları 1950'lerde başlamış olup başladığı ilk yıllarda başta ABD olmak üzere Rusya, Çin, Almanya, Fransa, Hindistan ve Pakistan gibi birçok devletten yardım almıştır. Şah döneminde başlayan nükleer çalışmalar uluslararası camiada uygun bulunulmuş olması, o dönemde ki batı yanlısı politikalar ve daha demokratik bir siyasetin izlenilmesi büyük rol oynamıştır. ABD desteğiyle ''Barış İçin Atom'' programı dahilinde 1967 yılında Tahran Nükleer Araştırma Merkezi kurulmuştur. 1979 İran'da rejimin değişmesiyle ABD ve Batı ile ilişkiler bozulmaya başlamıştır (Ekinci, 2008: 50). Çünkü 1979'da İran'da rejim değişikliği gerçekleşmesiyle başta Amerika ve Batılı Devletler açısından Orta Doğuda önemli bir müttefik kaybedilmiştir. Çünkü oluşan Yeni rejim tamamen bu devletlerin politikalarına ters düşecek adımlar atmasına neden olmuştur. 2000'li yıllara gelindiğinde Batılı devletler açısından İran;

İsrail karşıtı, terörizme destek, İnsan hakları ihlalleri, şer ekseni, ve nükleer silah elde etme gibi nedenlerden ötürü mücadele edilecek ilk devlet konumunda yer almaktadır (Küpeli, 2016, 106). 2000'den önceki süreçte yaptırımların çoğu ABD tarafından uygulanmaktaydı. ABD *İnsan hakları ihlalleri ve terörizme destek* gibi gerekçelerle bir takım yaptırımları uygulamıştır. 2002 de İran'ın gizli yürüttüğü nükleer faaliyetlerin ortaya çıkmasıyla yaptırımlar başka bir boyuta taşınmıştır. Konunun 2006 yılında BMGK' ne gelmesiyle çok taraflı yaptırım kararların alınmasına neden olmuştur. 2010 yılında AB'nin de devreye girmesiyle daha önce görülmemiş bir izolasyon ile karşı karşıya kalınmıştır. Unutulmamalıdır ki yaptırımların bu denli artmasında İran'ın nükleer çalışmalarının ortaya çıkması ve verdiği endişe etkin rol oynamıştır. Uygulanan yaptırımlarda askeri gücün maliyeti ve riskleri hesap edilerek uygulanacak yaptırımlar bu doğrultuda gerçekleşmiştir. Zira yaptırımlar devletler için askeri gücün alternatifi olabilecek bir unsur haline gelmiştir (Küpeli, 2016: 99).

İran'a uygulanan yaptırımlar göz önünde bulundurulduğunda şüphesiz ilk akla gelen ABD olacaktır. 1979'da İran'da siyasal rejimin değişmesiyle birlikte ABD –İran arasındaki ilişkiler olumsuz gelişmiştir. ABD,*terörizme destek vermesi* ve *insan haklarını ihlal etmesi* gerekçelerinden ötürü İran' a tek taraflı yaptırımlarda bulunmuştur. Hatta bazı Avrupa devletleri ve uluslararası şirketleri nükleer teknoloji ve dokümanların satışını engelleyici politikalar uygulamıştır. Yaptırımlar özellikle 1990'larda Başkan Clinton tarafından yürürlüğe konulan 'Çifte Kuşatma'' stratejisi(1993) ile daha da sertleşmiştir. Bu strateji İran'ın dışlanmasını hedeflemiştir. 1995 yılına gelindiğinde ABD, İran'a yönelik ekonomik ambargo kararı almıştır. 1996 yılına gelindiğinde bu seferde İran'a yatırım yapan şirketler hedef alınmış onlara yönelik bir takım yaptırımlar uygulanmıştır (Ürküt, 2013: 57).

Yaptırımlardan etkilenen İran ekonomisi en büyük yaptırımı Bush döneminde ABD yönetimi tarafından alınan kararla 2001 yılında yürürlüğe konulan ''USA POTRIOT ACT''(ABD Vatanseverlik Yasası) yasası neden olmuştur. Bu yasayla birlikte İran'ın ''kara para bölgesi'' söylemlerine maruz bırakılması gerek şirket yöneticilerinin gerekse insanların ABD'ye gittiklerinde sorgulanmaktan, tutuklanmaktan ve para cezası almaktan çekindiklerinden İran'la iş birliği yapmak istemiyorlar. Bankalarda aynı gerekçelerden ötürü yapılan ticareti finanse etmekten çekiniyorlar. İran 2012 öncesi dönemde ihraç ettiği petrolün karşılığında tahsil ettiği para dahil İran merkez bankasının yurt dışındaki bankalarda bulundurduğu paraların ve kendi vatandaşlarının yurt dışındaki paralarının(toplam para 130 milyar dolar) kara listeye alınmış olmasından dolayı bu paraların ülkeye girişini sağlayamamasına neden olmuştur. Bu duruma ABD'nin çıkarmış olduğu ''USA POTRIOT ACT'' yasası etkili olmuştur (İran Dosyası, 2015: 3).

AB ülkeleri İran ile her zaman ilişkilerinin olumlu bir seyirde gitmesi için çaba sarf etmiştir. İran' da yaşanılan devrimle birlikte İran AB karşıtı politikalara yönelmiştir. Özellikle nükleer çalışmalarda AB 'ye bağlı kalınmaması gerektiği vurgulanmıştır. Rejim değişikliği AB çıkarlarına ters düşmüş olsa da yine de İran ile ilişkilerini sürdürmeye çalışmıştır. Bunda İran'ın sahip olduğu zengin petrol ve doğalgaz kaynakları ile İran'ın coğrafi konumu etkili olmuştur. İlerleyen süreçle birlikte 2002 yılında İran'ın gizli yürüttüğü nükleer faaliyetlerinin ortaya çıkmasıyla diğer devletlerde olduğu gibi AB için de bir endişe uyandırmıştır. 2003 den 2006'ya kadar UAEA'nın yaptığı denetimler ve gerek başta AB üçlüsünün yaptığı müzakerelerden bir

sonuç alınamamıştır. Böylece oluşan kriz ile birlikte konu BM ye iletilmiştir. Böylece ABD'nin de etkin rol oynamasıyla Aralık 2006 da BM İran'a yönelik yaptırım kararı almıştır. İran özellikle ABD ve AB tarafında maruz kaldığı yaptırımlar sonucu yeni Pazar arayışına girmiştir. Bu durum özellikle İran'ı Asya pazarına yöneltmiştir. Bu yöneliş ve yaptırımlar sonucu Avrupa da İtalya, Fransa ve Almanya gibi devletlerle olan ticari ilişkilerinin önemli oranda azalmasına neden olmuştur. Asya 'ya yönelmenin Çin ve G:Kore ile olan ithalat hacminin artmasına hatta üst sıralara yükselmesine neden olmuştur (Küpeli, 2016: 120).

3. Rusya Federasyonuve İran'ın Siyasi Yakınlaşması

AleksandrDugin'e göre, Rusya Federasyonu için İran, Avrasyacılık yaklaşımında önemli bir bölgesel güçtür. Moskova açısından, Avrasya'nın güney istikametinde stratejik, ideolojik ve kültürel bakımından anti-Amerikancı bir eğilim oluşması kıtasal ittifak oluşumlarını sağlayabilecektir. İran'ın sahip olduğu jeopolitik konumunun avantajları RF'nin lehine kullanılabilmelidir. Muhtemel bir Moskova-Tahran ekseninin oluşması, RF'nin yüzyıllardır stratejik hedefi olan sıcak denizlere inme politikasında bir çıkış imkânı verebilecektir. Moskova Tahran ekseni Avrasya jeopolitik projesinin temelini oluşturmaktadır. Bununla birlikte, İran kıyılarının güven içerisinde olması, ABD'nin Avrasya hâkimiyetini engelleyebilecektir. Diğer açıdan, Dugin, İran'ın kesinlikle Orta Asya'da ve bölgede hâkim güç konumuna dönüşmemesi gerektiğinin üzerinde durmaktadır (Dugin, 2004: 78-83).

Gorbaçov döneminin son zamanlarında iki ülke arasında esas itibariyle gelişmeye başlayan yakınlaşma, 1989 yılında İran Cumhurbaşkanı Rafsancani'nin Moskova ziyareti sırasında imzalanan ve askerî iş birliğini de kapsayan bir takım anlaşmayla askerî nitelik kazanmıştır. İran'ın RF ile olan askerî ilişkileri özellikle 1990–1991 Körfez Savaşı sonrası yükselmiş ve bu tarihten sonra ABD'nin bölgedeki askerî varlığını artırması ve Suudi Arabistan gibi müttefiklerine de büyük askerî destek sağlaması, İran'ın güvenlik anlamında RF ile daha da yakınlaşmasına sebep olmuştur. 1990-1991 yıllarında İran'ın RF askerî teknolojisine olan bağımlılığı artmıştır(Kamalov, 2012: 8).

Şu bir gerçektir ki Şah döneminde ABD'yle iyi ilişkiler içinde olan İran, İslam Devrimi ve Rehine Krizi ardından ABD ve diğer Batılı devletler tarafından dışlanmış ve yalnız bırakılmıştır. Bunun yanında, Humeyni'nin silah siparişlerini iptal etmesiyle silah ve askerî donanım bakımından bu ülkelere bağımlı olan İran'ın askerî gücü zayıflamıştır. Bundan sonra, İran, askerî malzeme alışverişlerini RF, Çin ve Kuzey Kore gibi ülkelerle yapmak zorunda kalmıştır. Bu ülkeler içerisinde ise, RF, İran'ın silah ticareti için en çok başvurduğu ülke olmuştur (Kahraman, 2013, 32).1980'li yılların sonundan 2000'li yılların başına kadar, RF'nin İran'a yapmış olduğu silah ve askerî malzeme satışı 2,5 milyar doları aşmıştır. 1991–2002 yılları arasında, İran RF'den 3,6 milyar dolarlık silah ve askerî malzeme alımı gerçekleştirmiştir. Bu, İran'ın söz konusu dönemde yaptığı alımların %54'ünü oluşturmuştur (www.tasam.org/tr, 2019).

Stockholm Uluslararası Barış Araştırmaları Enstitüsü'nün (SIPRI) 2014 yılında yayınladığı rapora göre, RF, 2010-2014 yılları arasında %27 pazar payı ile dünyada ABD'den sonra en çok silah ihraç eden ikinci ülke konumundadır (Kahraman, Tarihsiz, 34) 1992-2009 yılları arasında Rus silahlarını en fazla ithal eden ülkeler sıralamasında

ise İran 3,38 milyar dolar ile dördüncü sırada yer almıştır (www.ilyas kemaloglu.com.tr, 2019).

Rusya Federasyonu'nun İran ile siyasi yakınlaşmasının birçok nedenleri vardır. Bunlar;

1. İran'ın soğuk savaş sonrası dönemdeki güvenlik kaygıları
2. Soğuk savaş sonrası dönemde Rusya Federasyonu'nda Avrasyacılık görüşünün önem kazanması
3. İran'ın ABD ve Batı tarafından yalnızlaştırılması
4. RF ve İran arasındaki coğrafi yakınlık
5. Ortak bölgesel çıkarların bulunması
6. Rusya Federasyonu için İran'ın önemli bir silah pazarı olması
7. ABD'nin Suudi Arabistan'a büyük askeri destek vermesi
8. İran'ın orta doğuda önemli bir Şii nüfusa sahip olması,
9. İran'ın devrim ihracı ve orta Asya ülkelerine yakınlaşması
10. İran'ın enerji kaynaklarında özellikle Avrupa devletleri için RF'ye alternatif olması
11. İran'ın Körfez bölgesindeki stratejik konumu, ticaret ortağı olarak önemi, Orta Asya ve Kafkasya bölgelerine olan ilgisi ve yakınlığı
12. İran'dan devrim ihracı endişesi
13. İran açısından, RF, bölgede ABD ambargolarına karşı diplomatik bir silah ve denge unsuru olarak algılanması (Gök, 2000: 104).
14. SSCB'nin yıkılmasından sonra, RF'nin güney sınırlarında altısı Müslüman olmak üzere birçok yeni devletin ortaya çıkması, bölgede İslamiyet'in yeniden canlanmasına neden olmuştur. Bu nedenle başta İran olmak üzere Orta Doğu'daki radikal İslamcıların bu bölgeye akın etmesi (Kamalov, 2012: 125)
15. Her iki ülkenin Orta Asya bölgesindeki çıkar tanımlamaları birbirine yakındır. Bunun altında yatan nedenlerden biri, bölgede Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanarak RF ve İran'ın güvenlik dengesini değişime zorlaması olmuştur. Orta Asya'da çoğunlukla Türklerin yaşaması, İran siyasal literatüründe "Türk Cephesi" kavramını ortaya çıkarmıştır. Kendi sınırları içinde önemli oranda Türk barındıran RF ve İran, söz konusu durumu potansiyel bir tehdit olarak algılaması (Keskin, 2015,)

4. RF Ve İran'ın Siyasi Yakınlaşmasının İki Ülkenin Dış Ticaretlerine Etkileri

İran, 1979 İslam Devrimi ile birlikte devrim öncesi dış politikasında temel paradigmalarından vazgeçerek yeni paradigmalara yönelmiştir. Daha önce müttefikiolduğu Amerika'yı dünyanın kötülüğüne hizmet eden "Büyük Şeytan", komünizmin merkezi konumundaki Rusya'yı ise "Küçük Şeytan" olarak ilan etmiştir. Bu dönemde ABD ile ilişkilerini bitiren İran, ABD ile olan anlaşmaları feshetmiş ve Amerika'nın, İran'daki askeri üslerini kapatmıştır. Aynı şekilde Rusya ile de yakın ilişki içine girmekten kaçınmış ve ikili ilişkilerini askıya almıştır. Özellikle İran-Irak Savaşı (1980-1988) sırasında iki ülke ilişkilerinde duraklama yaşanmıştır. Rusya savaşın

başlangıcında İran'ı desteklemiş fakat daha sonra Irak'a silah satışı gerçekleştirmesiyle ikili ilişkileri bozulmaya başlamıştır (Tekin,2015:3).

Rusya 1987 yılında beklenmedik bir karar ile İran'ın lehinde bir tavır takınmıştır.Bu tarihten sonra İran, ideolojik dış politikalardan uzaklaşıp daha realist dış politikalar uygulamaya başlamıştır. Bununla birlikte pragmatist söylemde, İran hem bölgesel hem de uluslararası arenada "Büyük Şeytan" olarak isimlendirdiği ABD'yi dengeleyen önemli bir güç olan Rusya ile yakın ilişkiler izlemeye başlamış ve dış politikada ki tutumunu değiştirmiştir. İslam Devrimi sonrası dönemde İran ile Rusya arasında kısa bir dönem karşılıklı tehdit algılamaları olmuşsa da iki ülke karşılıklı çıkarları ve bölgesel gelişmeler dahilinde kısa süre içerisinde ilişkilerini düzeltmiş ve birçok konuda iş birliği yapmıştır. Bu bağlamda İran-Irak savaşı sonrasında ikili ilişkiler peyderpey düzelmeye başlamıştır. Bu dönemde ikili ilişkiler, karşılıklı üst düzey ziyaretler ve anlaşmalarla daha da güçlendirilmiştir. Dönemin SSCB Dışişleri Bakanı EduardSevardnadze'nin Şubat 1989'da Tahran'ı ziyaret ederek Humeyni ile görüşmesiyle zirveye ulaşan Moskova-Tahran arasında güvenlik temelli ilişkiler, İran'ın kuzey komşusundan herhangi bir tehdit algılamadığını; Moskova'nın da İran'ın elindeki İslam kartından endişe etmediğini ortaya koymuştur"(Yurdakurban,2007: 35).

RF'nin İran politikasının temeli, İran'ın jeopolitik konumuna ve İran'a yönelik silah ve nükleer malzeme ticaretine göre şekillenmiştir. Bu noktada İran'ın RF'le nükleer ve askerî alandaki iş birliğini geliştirmek istemesi, RF ekonomisi için önemli fırsatlar sunmaktadır (Kahraman, 2012:62). RF ile İran arasındaki nükleer iş birliğinin temeli 1989 yılında atılmış, 1992 yılında bu konuda ikinci anlaşma yapılmıştır (Veliev,2005,8). İki ülke ilişkileri, Haziran 1989'da İran Cumhurbaşkanı Rafsancani'nin Moskova ziyareti ile imzalanan birçok önemli anlaşmanın yanı sıra askeri iş birliği anlaşması ile daha da pekişmiştir (Derman,2016: 236-257).

İran, bölgesel ve küresel aktörlerden (bilhassa ABD) almış olduğu tehdit algısı ve rejimin varlığının sürdürülmesi için silahlanmasını arttırmış ve birçok ülkeden silah alımı yapmıştır. Bu doğrultuda Sovyetler Birliği'nden silah alımı yapmıştır. Bu gelişme ülkeler arasında ekonomik ve askeri yakınlaşmayı hızlandırmıştır. 1989 yılında taraflar MİG-29 ve Su-24 olmak üzere Rus askerî teknolojisinin İran'a satışı hususunda anlaşmaya varmışlardır. 2 adet S-200 ve füze savunma sistemi, 12 adet Su-24MK savaş uçağı ve "Varşavyanka" model denizaltılar satmayı; 1500 BMP-2 (zırhlı piyade aracı) ve 1000 T-72S tankı üretimi için teknik yardım vermeyi kabul ediyordu. İran, 1989'da Gorbaçov yönetimi ile nükleer alanda iş birliği kararı almış fakat SSCB'nin dağılması sonucu bu karar ertelenmiştir (Derman,2016:236-257).

Rusya Ticaret Odası Temsilcisi, önümüzdeki yılda İran-Rusya arasındaki ticaret hacminin bir önceki yıla göre iki kata kadar yükselebileceğini duyurdu. Rusya Ticaret Odası'nın Tahran Temsilcisi AleksanderMaksimov, Tahran-Moskova ilişkilerini değerlendirerek, önümüzdeki yılda iki ülke arasındaki ticaret hacminin artmasıyla birlikte bir önceki yıla göre iki kata kadar yükselebileceğini açıkladı. Maksimov, "Nükleer anlaşma sonrası dönemde İran-Rusya'nın ticaret hacminde bir önceki yıla nazaran yüzede 70 artış yaşandı. Böylece iki ülke arasında toplam 2 milyar 200 milyon dolarlık ticaret işlemi gerçekleşti" açıklamasını yaptı. Rusya Ticaret Odası Temsilcisi ilaveten, ülkesinin İran'a makine, gıda, ekipman ve taşıma araçları'nın ihraç ettiğini

kaydetti. Rus yetkili açıklamasının bir kısmında da, gelecekte enerji alanında yapılacak ortak projeler sayesinde iki ülke arasındaki ticaret hacminin 10 milyar dolara ulaşabileceğini aktardı. Edinilen bilgilere göre, 2016'da İran, Rusya'ya farklı gıda ürünleri ihraç ederek sahip olduğu ihracat gelirini 300 milyon dolara ulaştırdı (www.mehrnews.com.tr, 2019).

İran,gereksinim duyduğu yabancı sermaye ve teknolojiyi, petrol ve gaz sektöründe uluslararası standartlara sahip olan Rus şirketleri vasıtasıyla sağlayabilir. Bu bağlamda, İran ilk olarak 2002 yılında Rus petrol şirketlerini Katar ile ortak olan Güney Pars doğal gaz bölgesine davet etmiştir. Bu da RF'nin İran'ın Güney Hazar bölgesindeki enerji sektörüne dâhil olacağının işaretlerini vermiştir (Kahraman, 2012:45). Gazprom'un 2012 yılı başında İran-Pakistan Doğal Gaz Boru hattına yardımcı olmak üzere davet edilmesi ile birlikte iki ülke arasındaki enerji iş birliğinde ilerleme sağlanmıştır (Gök, 2000: 104).

Soğuk Savaş sonrası dönemde iki ülke ekonomik ilişkilerine baktığımızda dış ticaret hacimlerinin her geçen sene arttığı gözlemlenmektedir. Bilhassa 1995 yılında iki ülke üst düzey yetkilerinin görüşmeleri sırasında, RF ve İran arasında nükleer, petrol ve doğal gaz zincirleri, imalat sanayi, ulaştırma ve haberleşme, inşaat ve Hazar'daki kaynakların ortak kullanımı gibi ekonomi alanlarında stratejik ortaklık kurulmasının temelleri atılmıştır. 2007 yılında İranlı uzmanlar tarafından yapılan yorumlarda 2018 yılına gelindiğinde RF-İran arasındaki ticaretin 100 kat artışla 200 milyar doları bulabileceği dile getirilmiştir.İki ülkenin bu oranlara uluşması kısmen gerçekleşse de hedeflenen rakamlara ulaşılamamıştır. Zira RF-İran arasındaki ekonomik ilişkiler sınırlı sayıda mallarla yapılmaktadır. RF İran'a demir, araba,ekipman, ulaşım, kereste, kağıt hamuru ve kağıt ürünleri ihraç ederken; İran'dan çoğunlukla gıda ile kimyasal ve işlenmiş ürünleri satın almaktadır (Karaman, 2012, 41). İran arasındaki 1999-2019 yılları arasındaki ticaret rakamları aşağıda sunulmaktadır

Tablo 1: RF'nin İran ile 1999-2007 Yılları Arasındaki Ticaret Rakamları (Milyon Dolar)

Yıl	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
İhracat	532	919	938	885	1.130	805	1.077	732	818
İthalat	95	50	32	46	57	104	132	224	329
Ticaret hacmi	627	969	970	931	1,187	909	1209	956	1147

Kaynak: IMF Direction of Trade Statistics Yearbook 2019

Tablo 1 de görüldüğü üzere iki ülkenin ticari ilişkilerinde yıllara göre dalgalanmalar görülmektedir. Yani bazı yıllarda bir önceki yıllara kıyasla ithalat ve ihracat oranlarında ciddi bir artış veya azalış göze çarpmaktadır. Bunun nedeni özellikle BMGK'nin İran'a yönelik uyguladığı yaptırımlardır.

Tablo 2: RF'nin İran ile 2012-2018 Yılları Arasındaki Ticaret Rakamları (Milyon Dolar)

Yıl	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
İhracat	794	746	1,017	821	1,544	704	671
İthalat	404	408	335	245	285	370	496
Ticaret hacmi	1198	1154	1,352	1066	1829	1074	1177

Kaynak: IMF Direction of Trade Statistics Yearbook 2019

Tablo 2'de de yine Rusya Federasyonu ile İran'ın ticari ilişkileri belli bir düzen içerisinde gelişmemektedir. Özellikle 2012 yılında BMGK'nin İran'a yönelik uyguladığı yaptırım kararları iki ülkenin ticari ilişkilerinde bir önceki yıla göre ciddi bir azalma olduğu görülmektedir. 2016 yılında ekonomik yaptırımların kısmen kaldırılması Rusya Federasyonu ile İran'ın ticari ilişkilerinde büyük oranda bir artışa neden olmuştur.

5. Sonuç

Rusya Federasyonu ile İran'ın siyasi alanda yakınlaşmalarını gerektiren birçok neden mevcuttur. Bu nedenler doğrultusunda iki ülkenin siyasi alandaki yakınlaşması ticari ilişkilerine de olumlu katkı sağlamıştır. Özellikle İran'ın nükleer enerji çalışmalarında maruz kaldığı yaptırımlar sonucu Rusya'ya duyulan ihtiyaç daha da belirgin hale gelmiştir. Bu durum iki ülkenin ticari ilişkilerine olumlu katkı sağlamıştır. İki ülkenin ticari ilişkileri incelendiğinde İran'ın ithalatının belirgin bir oranda yüksek olduğu görülmektedir. Rusya'nın nükleer enerji alanında ki yüksek maliyetli teknolojiyi İran'a ihraç etmesi Rusya'nın iki ülke ticaretinde daha fazla pay elde etmesinde neden olmuştur.

İran'ın sahip olduğu coğrafi konum, petrol ve doğalgaz kaynakları bakımından zengin olması, ABD ve Batı karşıtı radikal söylemler ve aynı zamanda önemli bir silah pazarı konumunda olması onu Rusya açısından önemli kılmaktadır. Yukarıda da ifade edildiği gibi iki ülkenin siyasi yakınlaşması ticari ilişkilerine de olumlu katkı sağlamıştır. Fakat her ne kadar ortak çıkarlar doğrultusunda politikalar izleseler de iki ülkenin ticari ilişkileri beklenen düzeyde değildir. Zira İran'ın nükleer enerji çalışmalarına yönelik başta ABD ve Batılı devletler tarafından uygulanan yaptırımlar, Rusya'nın İran ile yürüttüğü ticari ilişkilerinde bazen geri adım atmasına neden olmuştur. Bu durumda yaptırımların uygulandığı bazı yıllarda iki ülkenin ticari ilişkilerinde bir önceki yıla göre ciddi düşüşün olduğu görülmektedir.

BM tarafından İran'a uygulanan yaptırımlar Rusya-İran arasındaki ticari-ekonomik işbirliğinin gelişmesine engel olmakla beraber bilhassa bankacılık ve finans sektöründeki yaptırımlar ilişkileri olumsuz etkilemektedir. Rusya Federal Gümrük İdaresi verilerine göre 2012 yılında Rusya Federasyonu ve İran arasındaki ticaret hacmi 2011 yılı ile kıyaslandığında *% 37,9* azalmıştır. 2012 yılında Rusya Federasyonu

dış ticaretinde İran'ın payı % *0,47'ye* kadar düşmüştür. Rusya, İran'ın nükleer çalışmalarından önemli ekonomik çıkar elde ettiği ve bu durum sonucu İran'ın nükleer enerji çalışmalarının durdurulması, Rusya için önemli bir ekonomik zarara neden olmuştur. Diğer taraftan petrol fiyatlarının yükselmesine neden olan bu krizden Rusya faydalanmaktadır. Zira önemli petrol ve doğalgaz kaynaklarına sahip olan İran'ın bu kaynakları satamaması Rusya'nın ekonomik anlamda kar elde etmesine neden olmaktadır. Görüldüğü gibi iki ülkenin siyasi alanda yakın olmasına rağmen ticari ilişkileri yaptırımların etkisiyle yıllara göre kırılganlık göstermektedir (Dosbolov, 2014: 55). Sonuç olarak; çeşitli gerekçelerle ABD'nin başını çektiği bazı Batı'lı ülkeler ve Uluslararası kuruluşlar tarafından yaptırım uygulanan İran ve Rusya'nın aralarındaki siyasi ve ekonomik ilişkileri yakın gelecekte daha da artırmaları beklenmelidir.

KAYNAKÇA

ABDULLAH, Akif VE BABAÇ, Erhan (2016), "**Ekonomik Açıdan Rusya'ya Uygulanan Yaptırımlar ve Türkiye İle Yaşanan Uçak Krizinin Etkileri**", İnsan Ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi Cilt: 5, Sayı: 7, Sayfa: 2134-2143

DERMAN, Giray Saynur (2016), **"Rusya Federasyonu'nun Orta Doğu Politikası",** İran Araştırmaları Merkezi Yeni Türkiye-Orta Doğu Özel Sayısı, 6(87), 2016, ss.236-257.

DOSBOLOV, Abzal (2014), **"Rusya Federasyonu'nun Orta Doğu Politikası: İran Ve Suriye Örneği"**, Yalova; Yalova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi

DUGİN Alexander, (2004) "**Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım"**, 2. Baskı, Çev. VügarImanov, Küre Yayınları, İstanbul, s. 73-80.

EKİNCİ, Arzu Celalifer, (2008), **"İran Nükleer Krizinde Avrupa Birliği'nin Rolü''**, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Ve Uluslararası Ekonomik İlişkiler (At/Uluslararası İlişkiler) Anabilim Dalı

GÖK, Gonca Oğuz (2000), **"İran'ın Bölgesel Politikası ve Türk-İran İlişkileri",** Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü, , Gebze, , s. 104, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)

IMF Direction of Trade Statistics Yearbook 2019 http://data.imf.org/regular.aspx?key=61013712(10.04.2019)

KAHRAMAN, Emel (2012), **"Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Rusya Federasyonu-İran İlişkileri",** Güvenlik Stratejileri Yıl: 12 Sayı: 24

KAHRAMAN Emel, **"2000'li yıllarda Türk-İran İlişkilerini Etkileyen Faktörler",** Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya, 2013, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

KAMALOV İlyas (2012), **"Rusya'nın Orta Doğu Politikası",** ORSAM Rapor No: 125, The Black Sea International Report, No: 23, Temmuz 2012.

KAMALOV İlyas, **"Orta Doğu Silah Pazarı'nda Rusya'nın Payı",** http://ilyas kemaloglu.com/guncel-detay.aspx?d=72 (19.03.2019).

KESKİN Arif, "**İran-Rusya İlişkileri Nereye?",** http://www.gunaskam. com/tr/index.php?option=com_content&task=view&id=201 (27.03.2015).

KÜPELİ, Mustafa Şeyhmus, (2016), **"Dış Politika Aracı Olarak Yaptırımlar: İran'a Uygulanan Yaptırımların Etkileri''**, Sakarya: Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi Cilt: 3, Sayı: 1

TEKİN, Murat (2015), **''İran-Rusya İlişkilerinin Tarihi Seyri",** Ortadoğu ve Afrika Araştırmacılar Derneği, 23 Nisan 2015, http://www.ordaf.org/iranrusya-iliskilerinin-tarihi-seyri/ (15.04.2019)

ÜRKÜT, Hasan,(2013), **''İran Nükleer Programının Uluslararası Aktörlerin Tehdit Algılamalarına Ve Türk Dış Politikasına Etkisi''**, Ankara: Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü Güvenlik Bilimleri Anabilim Dalı

VELİEV Cavid (2005) **"Moskova'nın Zorunlu Müttefiki: İran",** Cumhuriyet Strateji, Yıl 1, Sayı 36, 7 Mart.

YURDAKURBAN, İsmail (2007), **"Devrim Sonrası İran Dış Politikası(1979-2005)"**, Konya, Selçuk Üniversitesi Siyaset Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış YL Tezi, 2007, s.35.

https://tr.mehrnews.com/news/1864205/%C4%B0ran-Rusya-ticaret hacmindeb%C3%BCy%C3%BCk-art%C4%B1%C5%9F (10 04.2019)

TURKEY AND THE ARAB STATES

Ryzhov I. V., BorodinaM.Yu.
National Research State University of Nizhny Novgorod N.I. Lobachevsky, Russia

The Arab States differ in economic development, political systems and even foreign policy priorities. There are profound differences among Arab countries in political systems, in political culture, in the importance of religion in society, in legal norms and institutions. The extreme diversity of the ethnic groups that inhabit arab countries determines their mutually exclusive goals. Rivalry, unresolved inter-state problems, internal crises caused by the existing ethnic structures and disagreement over the division of power between them, are spilling out into conflicts that erupt from time to time between the Arab States. (Ryzhov, 2012)

One of the main points of contention is the issue of leadership. The solution of this issue is very painful for the mentality of the Eastern States. Indisputable and unconditional is the right of the strongest player to determine the fate of others. However, until there is a state superior in military, political and economic power to all the others – mutual claims, distrust, delay in negotiations will take place.

In addition, after the collapse of the Ottoman Empire, the processes in the Middle East began to be influenced by some extra-regional actors fighting for the redistribution of the world. In various historical periods of time, the region was torn by the great powers of Europe (the Austro-German bloc and the Entente countries), the winners of the First world war (England and France), the capitalist (led by the US) and the socialist (USSR) worlds. Using various levers of influence, they created their satellites, thereby seeking to ensure influence in the region and create a balance of forces that would meet their interests.

One of the distinguishing features of Turkey's foreign policy in the 2000s is the increased activity in the Middle East. (Keyman, 2010) Since coming to power in 2002, the justice and development Party of Turkey has achieved considerable success in strengthening the status of a regional power. Turkey was able to establish itself as an important diplomatic actor in the Middle East region, actively developing bilateral relations with Arab countries such as Egypt, Syria, Jordan, Kuwait, Tunisia, Libya, Bahrain, etc. Turkish President A. Gul, Prime Minister R. T. Erdogan and his Cabinet Ministers often visited Arab countries to strengthen political and economic relations. (Ivanova, 2012).

The new regional strategy of Turkey, later known as the foreign policy concept of "zero problems with neighbors", received its justification in the work of the Turkish state and political figure A. Davutoglu "Strategic depth. The international situation of Turkey", in which he argued that it is a flexible and effective foreign policy in the Middle East, will enable Turkey to take strategic steps at the global level, including becoming an important actor in international relations in the Mediterranean, the Caucasus and the Persian Gulf. (Davutoğlu, 2010)

In the future, the concept of "zero problems with neighbors" became one of the key principles of Turkey's foreign policy, including in the Middle East region. In addition to this principle, Turkey's foreign policy was based on the balance between freedom and security, preventive peaceful diplomacy, multi-vector foreign

policy, as well as Turkey's active participation in international organizations. (Davutoğlu, 2010)

According to Ahmet Davutoglu, Turkey has a great weight in the international arena, and many countries are sensitive to Turkey's speeches on a variety of regional and international issues.

The result of the policy of "zero problems with neighbors" in the Middle East was a significant deepening of economic cooperation between Turkey and Syria, Iraq, as well as the development of interstate cooperation in a wide range of areas – from security and energy to education and transportation.

The rapprochement between Turkey and a number of Arab countries in the early 21st century can be explained by a number of factors. First, the economic component, as Turkey is one of the largest economies in the Middle East. Being an industrially developed country, Turkey is able to build, establish various production facilities, train the necessary personnel. Secondly, the population of Turkey, like the population of most Arab countries, professes Sunni Islam, which makes Turkey a more attractive ally in the Middle East, unlike, for example, Shiite Iran. In addition, Turkey is a strong political player in the region and an important component of the regional balance of power in the Middle East. Ankara's anti-Israeli rhetoric and its desire to defend the values of Islam are also important. Trying to get closer to the Arab countries, Turkey deliberately went to the deterioration of relations with Israel, taking a clear Pro-Palestinian position in the Arab-Israeli conflict.

Having taken such a position in the Arab-Israeli conflict, Turkey sought full membership in the "club" of Middle Eastern peacekeepers. And also, having chosen as its strategic goal the strengthening of influence in the Arab world, the Turkish Republic quite logically began to actively support Palestine as opposed to Israel. This is the right way to win the love of the Arab street and the respect of Arab leaders (Tinsky, 2011). Anti-Israeli criticism contributed to the growing popularity of Erdogan and Turkey in the Middle East.

Thus, Arab-Turkish cooperation is expressed in bilateral and multilateral diplomacy, the conclusion of various treaties and agreements providing for the coordination of political lines with regard to the most acute regional problems, the introduction of favorable regimes in trade and the economy. Interaction of this kind, of course, does not mean the elimination of contradictions, but makes the confrontation less spontaneous and creates the potential for mediation efforts in the event of a serious confrontation.

Turkey, for example, has developed mutually beneficial economic relations with Egypt. In 2005, Ankara and Cairo signed a free trade Agreement, which provided for the reduction of customs and some other barriers between the two countries, but the goods of industrial production of Turkish origin should be exempt from customs duties gradually until 2020, and Egyptian – immediately after the entry into force of the Agreement. This has led to an increase in bilateral trade. By 2011, the share of goods of Turkish origin was 4.5 % in the domestic market of Egypt, compared with 2 % in 2005. Egypt became the 12th largest importer of Turkish products, and Turkey – the 5th. It can be noted that the revolutionary events of 2011 did not have a significant impact on trade between the countries. In January 2017, the Turkish-Egyptian business forum was held in Cairo, where representatives of the Turkish delegation announced their intention to invest up to $ 10 billion in the economy of Egypt by the end of 2018.

After the justice and Development Party came to power, Turkey managed to establish relations with Iraq, demonstrating solidarity with the Arab world. In particular, in March 2003, Turkey prevented the entry into its territory of American troops preparing for the war in Iraq, and thus prevented the opening of the second Northern front in Iraq , which greatly contributed to the strengthening of Turkey's relations with other countries of the Middle East, including Iran and Syria(Turkish-U.S. Political Relations).

After coming to power in Turkey, the AKP also managed to establish relations with Syria. In 2004, for the first time in 57 years, the Syrian President visited Turkey. Since then, the summits have become regular. A number of important inter-state agreements have been concluded between the two States, such as the free trade Agreement and the water distribution Agreement, which initiated the search for a solution to the problem of transboundary rivers - one of the long-standing problems of Turkish-Syrian relations.

At the end of 2009, the first meetings of the Turkish-Iraqi and Turkish-Syrian high-level strategic cooperation councils were held, which became a fundamentally new form of development of relations between Ankara and its closest neighbors in the Middle East (Svistunova, 2012).

The main purpose of the joint meetings was to reach the level of strategic partnership in the field of politics, economy, energy, water resources, as well as the sphere of culture. In 2010, the quadripartite high-level strategic cooperation Council was established, with the participation of Turkey, Syria, Jordan and Lebanon. The purpose of the Council was the development of long-term strategic partnership and promotion of economic integration, as well as the creation of a free trade zone between the participating countries (Türkiye – Suriye Siyasi İlişkileri).

It is noteworthy that the Turkish foreign policy doctrine "Zero problems with neighbors" helped to establish partnerships with many regional dictators. Since it was important for Turkey to expand the geography of the booming Turkish economy at the expense of the Arab States, where the market was controlled by the ruling regime, it was important to establish close relations with the regime.

A striking example of this is the close relationship between Turkey and Libyan leader Gaddafi. This explains why Turkey has long objected to the participation of NATO forces in the Libyan civil war. The fall of Gaddafi's regime in Libya was the hardest test for Turkey, which at that time had about $ 15 billion. investment in Libya.

The transformations in the Arab world caused by the events of the "Arab spring" gave Turkey a chance to strengthen its regional influence and become a model of democracy for new governments in the Arab countries. It should be noted that in the first days after the events of the "Arab spring" in Turkey dominated the "policy of silence" and the approach of "wait and see" (Ivanova, 2012). However, a little later, Turkey tried to act as an Outpost of democracy in the Middle East. The events in Syria have become a serious challenge for Turkey's relations. Until August 2011, Turkey pursued a balanced policy with regard to the domestic political situation in Syria. The situation changed dramatically after the Syrian army conducted a military operation in the city of Hama in August 2011. Turkey announced the termination of the dialogue with Bashar al-Assad and jointly with the United States imposed unilateral sanctions against representatives of the Syrian regime. The Turkish leadership perceived the uprising in Syria as its internal problem,

it opened the doors for Syrian refugees and facilitated the holding of meetings of the Syrian opposition on its territory. The severance of relations with President Bashar al-Assad, the transition to economic and political sanctions and the support of anti-government forces put Turkey in a difficult position. In fact, Ankara, with the support of Saudi Arabia and Qatar, has become the main pillar of the Syrian armed opposition, spoiling relations with a number of Arab States, primarily with Iran.

However, it should be noted that in economic terms for Turkey, the Syrian conflict may be beneficial. It is well known that Turkey and Syria are competitors in the field of oil and gas transportation. The Syrian territory is the shortest route to the Mediterranean sea, bypassing the Straits. The main place in the energy strategy of Syria is the "policy of the four seas" - the idea presented by Bashar al-Assad in early 2011, two months before the uprising. It is an energy network connecting the Mediterranean, Caspian and Black sea and the Persian Gulf. In this case, the Central role was given to Syria, which in many ways did not suit other countries in the region, especially Turkey. The civil war practically put an end to the agreement on the construction of the Iran – Iraq – Syria gas pipeline, the so-called “Arab gas pipeline”. The crisis situation in Egypt, Libya and Syria as a result of the “Arab revolutions” there has largely influenced the policy of the Turkish Republic in the fuel and energy sector. The instability in these countries was quickly used by the Turkish leadership for its own purposes, the main of which was the “neutralization” of serious regional competitors in the field of transportation of hydrocarbons to Europe. (Odekov)

In addition, Syria has caused a deep crisis in relations with Russia in November 2015, when Ankara shot down a Russian fighter over the Syrian border. To this we can add the problem of refugees, the aggravation of the Kurdish issue, terrorism. Thus, the Syrian policy of Turkey obviously failed, and Ankara became a hostage of its imperial ambitions (Chulkovskaya). Turkish policy towards the events of the "Arab spring" almost completely deprived Turkey of its allies in the middle East, with the exception of Qatar, where Turkey's only military base is located in the middle East.

In addition, Ankara's excessive activity in the events of the "Arab spring" leads to accusations of "neo-Ottomanism" and raises legitimate concerns among both regional players and the West, which ultimately plays against Turkey. Turkey's ambitions are directly faced here with the interests of Iran and Saudi Arabia, which have serious potential and their own vision of the problems. (Shlykov, 2012)

Thus, Turkey's position in the Arab world is influenced by both the domestic political situation in the country and its foreign policy priorities. Since the proclamation of the Republic of Turkey, its ruling circles have taken all possible steps to build a laicist state. However, some traditional Islamic institutions not only did not weaken their positions, but also managed to take an important place in the socio-economic and political system. They play a significant role in building relations with neighbors thanks to the financial injections they provide.

In General, we can say that there are a number of difficulties with regard to Turkey and the Arab States. Here we should not forget about Turkey's membership in NATO, which automatically makes Turkey a supporter of the United States, relations with which in recent years the majority of Arab States, to put it mildly, strained. In addition, Turkey's desire for leadership, for the first role in the middle East region, for relations on the principle of "leading – led" plays a significant role, which is unacceptable for many Arab States. For many Arab States, Turkey's desire

to solve its own political problems, rather than to act in favor of maintaining regional security, is quite transparent.

In the end, the prospects for the development of Turkey's relations with the Arab countries will depend on the extent to which the Turkish leadership will make a greater bias towards the economy, while the political aspects of its policy will be pushed into the background. East and establish beneficial contacts with new governments, replacing conservative regimes.

References

Chulkovskaya E. Ambitionand miscalculation. Which was brought to Turkey in its Middle East policy // http://carnegie.ru/commentary/73094

Davutoğlu A. Stratejik Derinlik. Türkiye'nin Uluslararası Konumu. Istanbul: Küre Yayınları, 2010.

Davutoğlu A. Turkey's Zero-Problems Foreign Policy // http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/05/20/turkeys_zero_problems_foreign_policy?page=full

Ivanova I. I. Turkey // Middle East, Arab awakening and Russia: what's next? collected papers. OTV. ed.: V. V. Naumkin, V. Popov, V. A. Kuznetsov / YVES RAS; factor of world politics and ISAA Moscow state University. M. V. Lomonosov. M.: Institute of Oriental studies RAS, 2012. p. 508.

Keyman F. Globalization, Modernity and Democracy: Turkish Foreign Policy 2009 and Beyond. // Perceptions: Journal of International Affairs, 2010, Vol. XV, No. 3-4. p 1.

Odekov A. R. Some aspects of Turkey's energy policy in the middle East // Bulletin of the Kyrgyz-Russian Slavic University. vol. 17.No. 11. p. 172-174.

Ryzhov I. V., Rodionov O. V. On the contradictions between Turkey and the Islamic world // Bulletin of Nizhny Novgorod University. N. So. Lobachevsky, 2012, № 2 (1), p. 319.

Shlykov P. V. Middle East policy of Turkey in the context of the "Arab spring" // http://www.perspektivy.info/book/blizhnevostochnaja_politika_turcii_v_kontekste_arabskoj_vesny_2012-12-17.htm

Svistunova I. A. Middle East in Turkey's foreign policy in XXI century: regional strategy //Problems of national strategy, 2012, №4. P. 42.

Tinsky Turkey-Israel: confrontation or geopolitical game? // https://oko-planet.su/politik/politiklist/74012-turciya-izrail-protivoborstvo-ili-geopoliticheskaya-igra.html

Turkish-U.S. Political Relations // http: www.mfa.gov.tr/turkish-u_s_-political-relations.en.mfa

Türkiye – Suriye Siyasi İlişkileri // http://www.mfa.gov.tr/turkiye-suriye-siyasi-iliskileri-.tr.mfa

CARİ İŞLEMLER DENGESİ İSTATİSTİKLERİ: ÜLKELERARASI BİR KARŞILAŞTIRMA

Uzman Selvi YILDIRIM
Türkiye Vakıflar Bankası AŞ. Çarşı Şubesi Kahramanmaraş
selvi.yildirim@vakifbank.com.tr

Prof. Dr. Hüseyin AĞIR
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü, huseyinagir@ksu.edu.tr

Öz

Cari işlemler hesabı, bir ekonominin dış ödemeler bilançosunun ana hesaplarından birisidir. Cari işlemler denildiğinde bir ülkenin başka bütün ülkelerle yapmış olduğu, mal ticareti hizmet ticareti ve gelir hesapları sonucunda döviz kazandırıcı ve kaybettirici işlemler kastedilmektedir. Özellikle yüksek oranlı negatif bakiye (cari açık) vermelerinden dolayı da çoğu gelişmekte olan ülkeler için bir problem olarak görülmektedir.

Bu çalışmanın amacı, gelişmiş ve gelişmekte olan seçilmiş bazı ülkelerin cari işlemler hesabı istatistiklerini karşılaştırarak, cari işlemler açıkları üzerine betimsel bir tartışma yapmaktır.

Anahtar Kelimeler: Cari İşlemler Açığı, Gelişmiş Ülkeler, Gelişmekte Olan Ülkeler.

CURRENT ACCOUNT BALANCE STATISTICS: A CROSS-COUNTRY COMPARISON

Abstract

The current account is one of the main accounts of an economy's balance of payments. The current account includes foreign exchange earning and losing transactions as a result of trade of goods, trade of services, and income accounts made by a country with all other countries. It is seen as a problem for most developing countries, especially because of the high negative balance (current account deficit). This study aims to make a descriptive discussion on the current account deficits by comparing the current account statistics of some developed and developing countries.

Key Words: Current Account Deficit, Developed Countries, Developing Countries.

1. Giriş

Cari işlemler hesabı, bir ekonominin dış ödemeler bilançosundaki ana kalemlerden birisini oluşturmaktadır. Cari işlemler, dış ticaret dengesi, hizmetler dengesi, gelirler dengesi ve cari transferlerden oluşmaktadır. Hesabın toplamının negatif bakiye vermesi ise cari işlemler açıklarına (negatif dış yatırım ya da dış varlıklardaki azalma) işaret etmektedir.

Bir ekonomide elde edilen gelir üç şekilde kullanılabilir: Tüketim harcamalarında, tüketilmeyip tasarruf şeklinde ve vergi ödemeleri şeklinde kullanılabilir. Harcamalar yönünden gelirin bileşenleri burada ifade edilen değere eşit olmalıdır (C+I+G+CA=C+S+T ve bu ifade de, S+(T-G)=I+CA ya eşittir). Buradaki ifade, bir

özdeşliktir, yani tanım gereği olarak doğrudur. Ekonomilerde cari işlemler dengesi o ekonominin yatırım ve tasarrufları arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktadır. Eğer toplam tasarruflar (özel sektör tasarrufları + kamu tasarrufları) değişmeden yatırımlarda (I) bir artış meydana gelirse, bu durum CA'nın artacağını (cari işlemler dengesinin açık vereceğini ya da var olan açığın derinleşeceğini) ifade etmektedir. Dolayısıyla cari işlemler açıkları bir ekonominin tasarruf ve yatırımlarıyla alakalı kavramlardır. Tasarruf açıkları olan ekonomiler, bu açıklarını dış finansman yoluyla karşılayabilmektedirler.

Cari işlemler açıklarına sebep olan değişkenlerden biri olarak gösterilebilecek tasarrufları belirleyen en önemli faktörün gelir [S=f (Y)] olduğundan yola çıkarak, düşük gelirli ülkelerin de düşük tasarruf oranlarına sahip olduğu kısır döngüsü dolayısı ile ülkelerin yatırımlarını finanse edilebilmesi için sürekli dış dünyaya bağlı olarak cari işlemler açığı verebileceği düşünülebilir. Bu çalışmanın amacını da bu düşünce oluşturmaktadır. Dünya bankasının gelirlerine göre ülkeleri 4 farklı kategoride sınıflandırmaktadır. Bu sınıflandırmada yer alan dört farklı ülke grubu için, verilerinin varlığına da bağlı olarak, cari işlemler dengesi istatistiklerinin karşılaştırmasını yapmak bu çalışmanın amacını teşkil etmektedir. Buna göre cari işlemler dengesi açıkları, her ülkede görülebilecek bir durum olarak ortaya çıksa da, daha çok düşük gelirli ülkelerde görüldüğü de istatistiklerin ortaya koyduğu bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır.

2. Cari İşlemler Dengesi: Kavramsal ve Teorik Tartışma

1970'li yılların ikinci yarısından sonra GATT, IMF, Dünya Bankası gibi uluslararası kuruluşlar tarafından özendirilen finansal serbestleşme hareketleri, ülkelerin finansal akımlara açık hale gelmesine neden olmuş ve bu akımlar aracılığıyla ülkelere gelen sermaye akımlarının verimli –üretken alanlarda kullanılamamasının olumsuz etkilerini yaşayan ülkeler özellikle 1980'li yıllarla beraber ekonomik krizlerle karşı karşıya kalmışlardır. Cari işlemler açıklarının bir problem olarak ortaya çıkması da özellikle 1990'lı yıllarla birlikte ekonomilerin krizlerle birlikte anılmalarından kaynaklanmaktadır. Krizlerle birlikte anılan kavram, "kötü bir makroekonomik gösterge" olarak nitelendirilmektedir. Çünkü cari işlemler açıkları, dış borçlanmayı arttırabilmekte ve istikrarsızlıklara kaynaklık edebilmektedir.

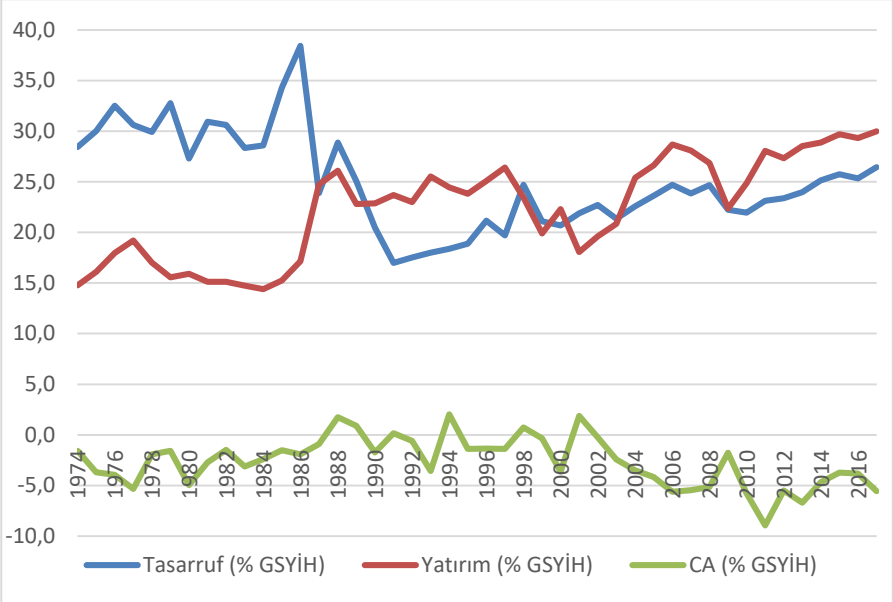
1980'li yıllara kadar cari açıklar konusunda iyimser görüşler hakimdir. Buna göre, 1) "yatırım artışı sonucu oluşan cari açıklar doğaldır, böyle oluşan cari açığın bir sorun olarak görülmemesi gerekmektedir. Kamu kesiminde (bütçede) önemli açıklar yoksa ve özel tasarruf oranı da gerilemiyorsa, cari açıktan çekinmek ve dolayısıyla bir politika önlemi de almak gerekmez." 2) "eğer cari açık kamu kesiminden kaynaklanmıyor ve özel kesimin davranışları ile belirleniyor ise, bir önlem almak gerekmez." 3) "1980'lerde IMF'deki başlıca iktisatçılar da "kamu kesiminde önemli açıklar yoksa, cari açık için endişe etmek ve önlem almak gerekmez" görüşündeydiler. Bu iyimser görüşler özellikle 1978-1979 Türkiye, 1982 Brezilya, Meksika ve Şili'de yaşanan bunalımlar sonucunda tersine çevrilmiş, bir çok iktisatçının cari açıkla ilgili bakışı değişmiştir. Özellikle 1994-1995 Meksika krizinden sonra IMF, "nereden kaynaklanırsa kaynaklansın, büyük cari açıklar sürdürülemez" görüşünü benimsemiştir.

Cari işlemler dengesi denildiği zaman, dış ödemeler bilançosu içerisindeki hesaplardan (1. Cari İşlemler Hesabı 2. Sermaye- Finans Hesabı 3. Net Hata Noksan 4. Resmi Rezervler) birincisini akla getirmektedir. Cari işlemler denildiğinde bir ülkenin başka ülkelerle yapmış olduğu, mal-hizmet ve gelir hesapları sonucunda döviz kazandırıcı ve kaybettirici işlemler kastedilmektedir. Aşağıdaki kategorize cari işlemler hesabının bileşenlerini göstermektedir:

A. Cari İşlemler Dengesi
- 1. Dış Ticaret Dengesi
  - Mal İhracatı
  - Mal İthalatı
  - Parasal Olmayan Altın
- 2. Hizmetler Dengesi
  - Taşımacılık Turizm İnşaat Hizmetleri
  - Sigorta Hizmetleri
  - Finansal Hizmetler
- 3. Gelir Dengesi
  - Ücret Ödemeleri
  - Doğrudan Yatırımların Gelirleri (faizler; kar payı; hisse geliri vs.)
  - Pörtföy Yatırımları Gelirleri
- 4. Cari Transferler

Cari işlemler hesabı için bu kategorize, başka bir ifadeyle net ihracat gelirleri, mal ve hizmet ihracatı ile mal ve hizmet ithalatı; sermayenin yurtdışı hizmetlerinden elde edilen net faiz, kira ve kar gelirleri yani net dış varlıklardan sağlanan gelir ile net karşılıksız transferler şeklinde de ifade edilebilir. Bu işlemler sonucunda eğer bakiye pozitifse, cari işlemler hesabının fazla (cari fazla) verdiği; eğer bakiye negatifse cari işlemler hesabının açık (cari açık) verdiği söylenir. Denklik durumu ise cari işlemler hesabı dengesini ifade etmektedir.

Cari açık bir problem olarak görülürken, üretim yapısı dış dünyaya bağımlı olan (ithalata bağımlı) Türkiye gibi çoğu ekonominin kendi dinamikleriyle dengeye gelememesi (tasarruf yatırım dengesini sağlayamaması) özellikle cari açığın ne kadar olması gerekliliğinden çok, sürdürülebilirlik kavramını ön plana çıkartmaktadır. Sürdürülebilirlik için bazı göstergeler kullanılmakla birlikte, en önemlilerinden birini Cari Açık/GSYİH değeri oluşturmaktadır. İktisat yazınında bu oranın yaklaşık % 3-4'e yaklaşması bir uyarı sinyali olarak kabul edilirken, % 7-9 üzerine çıkan açıklar ise son derece riskli bir duruma işaret etmektedir (Gerber, 2017: 199).



Şekil 1. Türkiye'de Tasarruf-Yatırım-Cari İşlemler Dengesi (WDI, 2019).

Şekil 1. Türkiye Ekonomisinde 1974-2017 aralığında tasarruflar, yatırımlar ve cari işlemler dengesinin GSYİH içerisindeki paylarını göstermektedir. Şekil 1.'de Türkiye Ekonomisinin 1990'lı yılların başlarına kadar tasarruf açığının olmadığı görülmektedir. Diğer taraftan özellikle 2003 yılı sonrasına denk gelen dönemden sonra ise, yatırımların tasarrufları aştığı anlaşılmaktadır. Cari işlemlerin yüksek oranda açık verdiği yıllar olarak da, 1977-1980-2006-2007-2008-2011 yılları görülmektedir. 2011 yılı veri dönem içerisinde yüzde -8,9 oranıyla en yüksek cari işlemler açığını göstermektedir. 2003 yılından sonraki dönemde cari işlemler açıklarına parelel bir tasarruf açığının da söz konusu olduğu anlaşılmaktadır.

Bir ülkenin cari işlemler açığının sürdürülebilir olup olmadığı değerlendirilirken, tek bir gösterge yeterli değildir. Bunun için cari işlemler hesabını etkileyebilecek tüm makroekonomik ve yapısal faktörlerin dikkate alınması gerekmektedir (Calderon vd., 2000). Eğer açıklar sürdürülebiliyorsa cari açıklar sorun olarak görünmemektedir. Sürdürülebilir cari işlemler açığı ekonomide yaşanan geçici şoklar nedeniyle tüketimde karşılaşılan dalgalanmaları tamamen ortadan kaldıran düzey olarak ifade edilmektedir (Obstfeld ve Rogoff, 1994). Cari işlemler açıklarının sürdürülebilirliği, bunların kaynağı, yol açtığı sonuçlar ve finansman şekli gibi birçok faktörün etkisi altındadır (Tunalı, 2008: 170).

Cari açığın finanse edilmesi, sürdürülebilmesi, üzerine farklı görüşler ileri sürülmektedir. Öncelikle açıklar, sermaye-finans hesabındaki fazlalıklarla finanse edilebilmektedir. Yalnız buradaki asıl vurgu, sermaye- finans hesabındaki uzun vadeli ve borç yaratmayan kalemleredir. En çok istenilen ise, doğrudan yabancı sermayenin ülkeye gelmesi ile ilgilidir. Diğer taraftan, dış borçların vadelerinin uzaması, dış borçların GSYİH içerisindeki payının en azından artmaması da sürdürülebilirlik adına önemlidir. Burada çok önemli başka bir durum ortaya çıkmaktadır o da ülkenin kolayca yabancı sermayeyi çekebilmesi ve/veya borçlanabilmesi meselesidir. Bu

sadece içinde bulunulan dönem için değil gelecekte ekonominin içinde bulunduğu ortamla da (beklentiler) ilgilidir. Yabancı sermaye güven duymalıdır; borç veren kreditörler borç vermede gönüllü olmalıdır, dünyadaki fon akışını engelleyen unsurlar olmamalıdır. Başka bir ifadeyle, daha yüksek bir dış dünya faiz oranı vb. gibi nedenlerle yurtdışı kaynakların yerli ülkeye gelmesi engellenmemelidir.

Yüksek ihracat gelirlerine sahip olan ülkelerde cari işlemler açığı sürdürülebilir nitelik kazanır. Ulusal parada meydana gelen aşın değerlenme, uluslar arası rekabet gücünü olumsuz etkileyerek cari işlemler açıklarının sürdürülebilirliğini etkiler (Roubini ve Wachtel, 1998). Ticarete konu olmayan sektörlerdeki yatırım artışları cari işlemler açığının sürdürülebilirliği üzerinde olumsuz etkiler yaratabilir (Roubini ve Wachtel, 1998). Dış ticaret açıklarından kaynaklanan cari işlemler açıkları yapısal rekabet sorunlarının bir göstergesidir. Dolayısıyla bu tür açıkların kısa sürede giderilebilme olasılığının düşük olması, cari işlemler açıklarının sürdürülebilirliğini olumsuz yönde etkileyecektir. Dış ticareti konu edinmeyen verimsiz alan yatırımlarındaki artışlar cari işlemler açığı sürdürülebilirliğini olumsuz etkiler. Tasarrufların düşmesi yönüyle ortaya çıkan cari açık problemi, döviz geliri sağlayabilecek alanlara yapılan yatırımlardan kaynaklı cari işlemler açıklarından daha kötüdür.

Harcamalar yönünden gayri safi yurt içi hasıla (GSYİH -Y-), özel sektör tüketim harcamaları (C), özel sektörün yatırım harcamaları (I) devletin mal ve hizmet harcamaları (G) ile yurt dışından harcamalardan (ihraxcat X- ithalat M) oluşmaktadır.

$$Y=C+I+G+X-M \quad (1)$$

Gsyri safi milli hasıla (GSMH) ise GSYİH'ya ilave edilen net yabancı yatırım gelirleri ile net tek taraflı transferlerin toplamından oluşmaktadır.

$$GSMH=C+I+G+X-M + \text{Net yabancı yatırım gelirleri} + \text{net transferler} \quad (2)$$

Denklem (2) cari işlemler dengesi (CA) açısından şöyle ifade edilebilir:

$$GSMH=C+I+G+CA \quad (3)$$

GSMH, bir ekonomiye ait olan tüm üretim faktörlerinin üretimleri sonucunda elde ettikleri mal ve hizmetlerin toplam değerlerini göstermektedir. Bu aynı zamanda elde edilmiş olan geliri de göstermektedir. Gelir elde edenler bu gelirlerini, ya tüketirler, ya da tüketmezler (tasarruf (S) ederler) veya vergi ödemelerinde (T) kullanalabilir. Öyleyse

$$GSMH=C+S+T \quad (4)$$

şeklinde yazılabilir. Denklem (3) ve Denklem (4), GSMH'nın harcama ve gelir bileşenleri yönünden ifadeleridir. Dolayısıyla değerler birbirine eşittir:

$$C+I+G+CA=C+S+T \quad (5)$$

Eşitlikteki benzer şeyler sadeleştirildiğinde ise,

$$I+G+CA=S+T \text{ ya da } S+(T-G)=I+CA \quad (6)$$

denklemleri elde edilmiş olacaktır. Bu son denklem, bir ekonomideki cari açığın yatırım ve tasarruflarla olan ilişkisini yansıtmaktadır. Eğer toplam tasarruflar (S, özel sektör + T-G, kamu tasarrufları) değişmeden I'da bir artış meydana gelirse, bu durum CA'nın artacağını (cari işlemler açığının artacağını) ifade eder.

Denklem (6) bir ekonominin yurtiçi toplam tasarruflarının, yurt içi yatırımlarda ve yabancı yatırımlarda kullanılabilecek bir fon kaynağı olduğunu ifade etmektedir. Makine ve teçhizatına yapılan yeni yatırımlar, üretiminin artması için önemlidir. Dahası, daha fazla sermaye sağlamak, işgücü becerilerini arttırmak, yeni teknolojilerle sermayenin kalitesini arttırmak için gereklidir (Gerber, 2017: 195). Yurt içi artan tasarruflar eğer yabancı yatırımlar için bir fon oluşturuyorsa, başka bir ifadeyle cari işlemler fazla veriyorsa, bu yerli ülkenin dış dünyadan aldığı mal miktarından daha fazlasını dış dünyaya satma imkanı bulduğunu gösterir. Cari işlem fazlası veren ülke için sermayenin dışarıya aktarılması da bir yatırımdır. Bununla birlikte bu tip yatırım yurtiçi yatırımlardan farklıdır, çünkü varlıklar dışarıdadır. Cari işlemlerdeki artı bakiye, yurt dışına gönderilen tasarruflara işaret ederken, cari işlemlerdeki negatif bakiye ise, yurtdışı tasarrufları çekmek anlamına gelir. Yani, negatif dış yatırımlar ya da dış varlıklardaki azalma anlamına gelir (Gerber, 2017: 196).

Cari işlemler dengesi ile toplam tasarruflar ve yatırımlar arasındaki Denklem 6.'te verilen ilişki bir özdeşliği ifade etmektedir. Tanım gereği olarak eşitliğin sağı ve solu birbirine eşittir. Dolayısıyla cari açığın tasarrufların düşük olmasından ya da yatırımların yüksek olmasından kaynaklandığı ileri sürülemez.

3. Ülke Gruplarıyla Cari İşlemler Dengesi

Bu bölümde, dünya bankasının sınıflandırmasındaki dört farklı ülke grubunun, düşük gelirli ülkeler, alt orta gelirli ülkeler, üst orta gelirli ülkeler ve yüksek gelirli ülkeler, cari işlemler dengesi istatistikleri 2009-2017 zaman aralığında ortaya konulacaktır.

Tablo 1. Düşük Gelirli Ülkelerde Cari İşlemler Dengesi (% GSYİH) (WDI, 2019).

Ülke	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Afghanistan	-5.9	-9.5	-14.1	-27.4	-27.4	-19.2	-23.6	-19.2	-24.0
Benin	-9.1	-7.6	-6.6	-7.1	-7.4	-9.1	-9.0	-9.4	..
Burkina Faso	-4.5	-2.0	-1.5	-1.5	-11.3	-8.1	-8.6	-7.2	..
Burundi	-9.0	-14.8	-12.7	-11.2	-10.5	-14.6	-12.0	-11.5	-11.3
Congo	-6.0	-10.1	-5.0	-4.3	-9.5	-4.8	-3.9	-3.6	-3.2
Ethiopia	-6.8	-1.4	-2.5	-6.9	-6.3	-10.3	-11.7	-11.3	-6.9
Gambia, The	3.1	1.8	-12.0	-10.2	-7.1	-6.7	-7.1	-6.6	-7.4
Guinea	-6.0	-4.8	-17.1	-13.6	-14.2	-11.2	-11.6	-31.6	5.0

Guinea-Bissau	-5.8	-8.3	-1.3	-8.4	-5.0	0.6	2.0	0.9	..
Haiti	-1.9	-1.5	-4.3	-5.5	-6.6	-8.6	-3.1	-0.9	-3.2
Liberia	-15.7	-42.7	-52.5	-61.6	-34.0	-20.4	5.4	-8.4	-17.2
Madagascar	-20.6	-10.4	-7.7	-8.9	-6.3	-1.0	-2.8	0.3	-0.5
Malawi	-8.8	-13.9	-14.2	-12.4	-22.4	-18.7	-14.6	-16.8	-16.2
Mali	-6.4	-11.1	-5.1	-2.2	-2.8	-4.7	..	..	..
Mozambique	-11.2	-16.5	-25.4	-46.7	-39.0	-34.2	-40.3	-35.0	-20.4
Nepal	0.2	-0.8	1.5	3.1	6.0	2.5	11.4	-0.8	-3.3
Niger	-24.6	-19.9	-22.3	-14.7	-15.0	-15.9	-20.6	-15.7	..
Rwanda	..	-7.4	-7.1	-10.2	-7.3	-11.8	-14.5	-15.8	-6.9
Senegal	-5.3	-3.6	-6.4	-8.6	-8.2	-6.8	..	..	..
Sierra Leone	-13.3	-22.7	-65.0	-31.8	-15.0	-9.4	-23.8	-4.6	..
Tajikistan	-3.6	-9.6	-7.3	-9.2	-7.8	-2.8	-6.0	-5.2	2.1
Tanzania	-6.3	-7.0	-12.9	-9.6	-11.2	-11.1	-9.0	-4.5	-3.1
Togo	-5.2	-5.8	-7.8	-7.6	-13.2	-10.0	-11.0	-9.8	..
Uganda	-5.8	-8.0	-10.3	-7.2	-7.5	-7.9	-6.2	-2.8	-4.3
Yemen, Rep.	-10.1	-3.4	-1.6	-0.9	-3.8	-3.4	-6.6	-6.6	..
Zimbabwe	-9.7	-12.0	-17.2	-10.7	-13.2	-12.3	-8.4	-3.5	-1.4

Tablo 1.'de düşük gelir grubuna ait olan ve cari işlemler dengesi/GSYİH verilerine ulaşılabilen toplam 26 ülkenin 2009-20017 dönemi verileri sunulmaktadır. Buna göre, birinci olarak, veri ülkelerin tamamına yakını, veri dönemin tamamında cari işlemler açıklarına sahip ülkeler olarak görülmektedir. İkinci olarak ise, veri ülkelerin neredeyse tamamının yüksek oranlı cari işlemler açıklarına sahip olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, düşük gelirli ülkelerin tamamına yakını, cari işlemler açığı/GSYİH oranlarının % 7-9 seviyelerinde ya da bu seviyelerin üzerlerinde olmalarından dolayı riskli ülkeler grubunda değerlendirilebilir.

Tablo 2. Alt Orta Gelir Grubu Ülkeleri için Cari İşlemler Dengesi İstatistikleri (% GSYİH) (WDI, 2019).

Ülke	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Angola	-10.8	9.0	11.7	10.8	6.0	-2.6	-8.8	-3.1	-0.5
Bangladesh	3.5	1.8	-0.1	1.9	1.4	0.4	1.3	0.4	-2.5
Bhutan	-5.2	-20.4	-28.9	-20.7	-26.3	-25.0	-26.6	-28.1	-21.4
Bolivia	4.7	4.4	2.2	7.3	3.4	1.7	-5.9	-5.7	-6.3
Cabo Verde	-14.3	-13.4	-16.3	-13.9	-5.8	-9.1	-3.2	-3.6	-7.0
Cambodia	-7.1	-8.7	-7.9	-8.6	-8.4	-8.5	-8.7	-8.4	-8.0
Cameroon	-4.3	-3.3	-2.6	-3.3	-3.5	-4.0	-3.8	-3.2	-2.7
Congo, Rep.	-14.2	7.5	14.4	17.7	13.7	4.8	-54.1	-39.8	..

Cote d'Ivoire	6.7	1.9	10.5	-1.2	-2.0	1.4	-0.5	-1.2	..
Djibouti	-6.8	4.5	-13.9	-10.9	-10.1	-15.8	-18.5	-9.6	-15.9
Mısır	-1.8	-2.1	-2.3	-2.5	-1.2	-1.9	-5.2	-6.0	-3.8
El Salvador	-1.8	-2.9	-5.5	-5.8	-6.9	-5.4	-3.2	-2.1	-2.0
Eswatini	-11.6	-8.7	0.9	12.1	16.9	17.5	18.3	14.2	12.5
Georgia	-10.6	-10.3	-12.8	-11.9	-5.9	-10.8	-12.6	-13.1	-8.8
Ghana	-7.3	-8.5	-9.0	-11.7	-9.0	-6.9	-5.7	-5.1	-3.4
Honduras	-3.8	-4.3	-8.0	-8.5	-9.5	-6.9	-4.7	-2.7	-1.7
India	-2.0	-3.3	-3.4	-5.0	-2.6	-1.3	-1.1	-0.5	-1.5
Indonesia	2.0	0.7	0.2	-2.7	-3.2	-3.1	-2.0	-1.8	-1.7
Kenya	-4.6	-5.9	-9.1	-8.4	-8.8	-10.4	-6.7	-5.2	-6.3
Kiribati	-12.5	0.1	-9.5	1.9	19.4	53.4	46.2	20.1	..
Kosovo	-9.2	-11.6	-12.6	-5.8	-3.4	-6.8	-8.5	-7.9	-6.2
Kırgız	-4.3	-9.9	-7.7	-15.5	-13.8	-17.4	-15.8	-11.6	-6.9
Lao PDR	-1.0	0.4	-2.4	-7.3	-7.8	-14.5	-15.8	-8.8	-7.1
Lesotho	3.1	-6.7	-7.6	-14.1	-6.6	-4.7	-3.1	-8.5	-6.4
Mauritania	..	..	..	-23.4	-22.0	-27.3	-19.7	-14.9	-14.1
Moldova	-8.9	-8.3	-12.1	-8.8	-6.1	-7.1	-7.1	-4.2	-6.9
Mongolia	-7.5	-12.3	-43.3	-43.8	-37.6	-15.8	-8.1	-6.3	-10.1
Morocco	-5.4	-4.2	-7.9	-9.7	-7.3	-6.0	-2.1	-4.4	-3.6
Myanmar	2.7	3.2	-2.6	-2.1	-0.6	-3.3	-4.8	-2.8	-5.9
Nicaragua	-8.5	-8.9	-11.9	-10.7	-10.9	-7.1	-9.1	-7.5	-5.0
Nigeria	4.8	3.6	2.6	3.8	3.7	0.2	-3.2	0.7	2.8
Pakistan	-2.4	-0.8	-1.0	-1.0	-1.9	-1.5	-1.0	-2.5	-5.2
Papua Y.G.	-5.0	-4.4	-1.0	-10.8	-16.2	10.4	22.0	27.2	26.9
Philippines	5.0	3.6	2.5	2.8	4.2	3.8	2.5	-0.4	-0.7
S.T. Principe	-41.9	-44.4	-45.3	-39.1	-26.8	-29.8	-21.8	-17.4	-18.6
Solomon Ada.	-10.0	-21.2	-2.0	2.5	-3.4	-4.2	-3.1	-4.0	-3.6
Sri Lanka	-0.5	-1.9	-7.1	-5.9	-3.4	-2.5	-2.3	-2.1	-2.6
Sudan	-9.3	-2.6	-3.9	-9.2	-8.1	-4.3	-5.6	-4.4	-4.1
Timor-Leste	40.2	41.8	41.3	41.0	42.3	27.3	7.2	-21.1	-11.5
Tunisia	-2.8	-4.8	-7.4	-8.3	-8.4	-9.1	-8.9	-8.8	-10.2
Ukraine	-1.5	-2.2	-6.3	-8.2	-9.0	-3.4	1.8	-1.4	-2.2
Vanuatu	1.7	-6.0	-7.7	-8.8	-0.6	2.4	-11.1	..	..
Vietnam	-6.2	-3.7	0.2	6.1	4.5	5.0	0.5	4.0	2.7
Filistin	-15.7	-14.7	-19.8	-16.1	-19.1	-16.9	-16.3	-14.5	-10.8
Zambia	6.0	7.5	4.7	5.4	-0.6	-1.4	-3.6	-4.6	-3.9

Alt-orta gelir grubuna ait ülkelerden 46 tane ülkenin verilerinin yer aldığı Tablo 2.'de ise, veri dönemin tamamında cari işlemler açığına sahip olan ülkelerin sayısı 26 olarak görülmektedir. Tablo 2.'de yer alan ülkelerin cari işlemler açıkları riskli ülke gruplarının üzerinde cari işlemler açıklarına sahipken %10 seviyelerinin üzerinde cari işlemler açıklarıyla karşılaşmış olan toplam ülke sayısı ise 20'dir. Bununla birlikte, son dönemde 7 ülkenin önemsiz düzeyde cari işlemler dengesi istatistiklerine sahip olduğu, ya da cari işlemler fazlası verdiği görülmektedir.

Tablo 3. Üst Orta Gelirli Ülkeler için Cari İşlemler Dengesi (% GSYİH) (WDI, 2019).

Ülke	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Albania	-15.4	-11.4	-12.9	-10.2	-9.3	-10.8	-8.6	-7.6	-7.5
Algeria	0.3	7.6	8.8	5.8	0.6	-4.3	-16.3	-16.4	-13.2
Armenia	-16.5	-13.6	-10.4	-10.0	-7.3	-7.6	-2.6	-2.3	-2.4
Azerbaijan	23.0	28.4	26.0	21.5	16.5	13.6	-0.4	-3.6	4.1
Belarus	-12.1	-14.1	-8.2	-2.8	-10.0	-6.6	-3.2	-3.4	-1.6
Belize	-6.2	-3.3	-1.3	-2.1	-4.5	-8.0	-9.9	-9.0	-7.0
Bosna	-6.4	-6.0	-9.5	-8.6	-5.3	-7.4	-5.3	-4.7	-4.7
Botswana	-6.3	-4.2	1.7	-3.1	7.6	13.2	5.6	13.7	12.3
Brazil	-1.5	-3.4	-2.9	-3.0	-3.0	-4.2	-3.3	-1.3	-0.5
Bulgaria	-8.2	-1.9	0.5	-1.0	1.2	1.3	0.0	2.7	6.7
China	4.8	3.9	1.8	2.5	1.5	2.3	2.7	1.8	1.3
Colombia	-2.0	-3.1	-2.9	-3.1	-3.3	-5.2	-6.3	-4.3	-3.4
Costa Rica	-1.8	-3.3	-5.4	-5.2	-4.9	-4.9	-3.5	-2.2	-2.9
Dominica	-22.7	-16.2	-13.6	-19.0	-14.4	-7.0	-6.8	-8.4	40.6
Dominik	-4.8	-7.5	-7.5	-6.5	-4.1	-3.3	-1.9	-1.1	-0.2
Ecuador	0.5	-2.2	-0.5	-0.2	-1.0	-0.7	-2.2	1.3	-0.4
Fiji	-4.3	-4.8	-5.2	-1.4	-9.7	-7.5	-3.5	-5.1	-6.2
Grenada	-25.6	-26.4	-26.6	-24.2	-25.3	-10.9	-11.0	-10.1	-12.8
Guatemala	0.7	-1.4	-3.4	-2.6	-2.5	-2.1	-0.2	1.5	1.6
Guyana	-11.2	-10.8	-14.5	-12.8	-15.3	-12.5	-1.2	3.6	..
Iraq	-1.0	4.7	14.1	13.6	9.6	10.4	2.3	2.3	..
Jamaica	-9.3	-7.1	-14.3	-9.7	-9.6	-8.0	-3.0	-1.2	-4.8
Jordan	-5.2	-7.1	-10.2	-15.2	-10.4	-7.3	-9.1	-9.5	-10.7
Kazakhstan	-3.6	0.9	5.3	0.5	0.5	2.8	-2.8	-6.5	-3.3
Lebanon	-19.0	-19.7	-13.8	-23.4	-25.7	-26.0	-17.1	-20.3	-23.1
Libya	14.9	22.5	9.2	29.1	0.0	-46.3	-33.6	-17.9	..
Malaysia	15.7	10.1	10.9	5.2	3.5	4.4	3.1	2.4	3.0
Maldives	-9.4	-7.6	-13.8	-6.4	-3.9	-3.2	-7.3	-23.4	-18.0
Marşal Ad.	-17.3	-8.7	-3.3	-10.6	-15.2	-2.7	-3.9	-8.3	..

Mauritius	-7.2	-10.1	-13.5	-7.1	-6.2	-5.4	-3.6	-4.0	-5.7
Mexico	-0.9	-0.5	-1.1	-1.6	-2.4	-1.9	-2.6	-2.2	-1.7
Montenegro	-27.7	-20.6	-14.6	-15.6	-11.5	-12.4	-10.9	-16.2	-15.7
Namibia	-3.5	-4.8	-6.9	-6.9	-7.8	-9.5	-14.1	-14.3	-4.9
Paraguay	2.7	0.2	0.6	-0.9	1.6	-0.1	-0.4	3.5	3.4
Peru	-0.6	-2.6	-1.7	-2.8	-4.7	-4.4	-4.8	-2.8	-1.3
Romania	-4.8	-5.1	-5.1	-4.8	-1.1	-0.7	-1.2	-2.1	-3.2
Rusya	4.1	4.4	4.7	3.2	1.5	2.8	5.0	1.9	2.1
Samoa	-2.0	-6.8	-11.3	0.1	-5.6	-5.8	-1.6	-4.9	-0.4
Serbia	-6.6	-6.8	-10.9	-11.6	-6.1	-6.0	-4.7	-3.1	-5.7
Güney Af.	-2.7	-1.5	-2.2	-5.1	-5.8	-5.1	-4.6	-2.7	-2.4
St. Lucia	-10.8	-14.7	-16.9	-12.7	-6.8	0.8	4.3	-3.5	-2.7
St. Vin. Gr.	-29.2	-30.6	-29.4	-27.8	-29.2	-25.8	-14.5	-15.2	-17.2
Suriname	2.9	14.9	9.8	3.3	-3.8	-8.0	-16.5	-5.4	-0.1
Thailand	7.9	3.4	2.5	-0.4	-1.2	3.7	8.0	11.7	11.0
Tonga	-29.5	-23.7	-19.8	-14.8	-9.5	-6.2	-14.1	-6.8	-6.9
Turkey	-1.8	-5.8	-8.9	-5.5	-6.7	-4.7	-3.7	-3.8	-5.6

46 ülkenin yer aldığı Tablo 3.'te ise üst orta gelir grubu ülkelerinin istatistiklerine yer verilmektedir. Buna göre, 12 ülkenin son yıllarda cari işlemler fazlası istatistiklerine sahip olduğu görülmektedir. Bir kısım ülkelerin vermiş olduğu cari işlemler açıkları ise düşük seviyelerdedir.

Tablo 4. Yüksek Gelirli Ülkeler için Cari İşlemler Dengesi İstatistikleri (% GSYİH) (WDI, 2019)

Ülke	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Argentina	2.2	-0.4	-1.0	-0.4	-2.4	-1.7	-3.0	-2.6	-4.9
Aruba	6.9	-19.2	-10.2	3.6	-12.8	-5.1	4.1	5.3	..
Australia	-5.3	-3.9	-3.2	-4.2	-3.0	-3.0	-4.2	-3.4	-2.7
Austria	2.6	2.9	1.6	1.5	1.9	2.4	1.7	2.5	1.9
Bahamalar	-8.1	-8.1	-11.9	-14.0	-14.1	-17.2	-10.2	-9.3	-16.3
Bahrain	2.4	3.0	11.3	8.4	7.4	4.6	-2.4	-4.6	-4.5
Belgium	-1.1	1.6	-1.0	0.0	-0.3	-0.9	-1.0	-0.6	0.7
Brunei	37.1	36.6	34.7	29.8	20.9	30.7	16.7	12.9	16.7
Canada	-3.0	-3.6	-2.8	-3.6	-3.2	-2.4	-3.6	-3.2	-3.0
Chile	1.9	1.4	-1.6	-3.9	-4.0	-1.6	-2.3	-1.4	-1.5
Croatia	-5.0	-1.5	-0.6	-0.4	1.0	0.8	5.0	2.7	5.4
Cyprus	-7.7	-11.4	-4.0	-6.1	-5.0	-4.3	-1.4	-5.0	-8.4
Çek	-2.4	-3.5	-2.2	-1.5	-0.5	0.2	0.2	1.5	0.9
Denmark	3.5	6.5	6.6	6.3	7.8	8.9	8.3	8.0	8.1

Estonia	2.7	1.8	1.3	-1.9	0.5	0.7	1.9	2.0	3.3
Finland	1.8	1.1	-1.8	-2.3	-2.2	-1.9	-0.7	-0.4	-0.6
France	-0.8	-0.8	-1.0	-1.2	-0.9	-1.3	-0.4	-0.8	-0.5
Germany	5.8	5.6	6.1	7.0	6.7	7.4	8.9	8.5	7.9
Greece	-10.9	-10.1	-9.9	-2.5	-2.1	-1.6	-0.2	-1.2	-0.9
Hungary	-0.8	0.3	0.8	1.7	3.8	1.5	2.7	6.2	3.2
Iceland	-9.7	-6.6	-5.2	-3.9	6.0	4.0	5.3	7.8	3.4
Ireland	-2.1	1.0	1.2	4.1	6.0	3.5	10.9	4.7	8.7
Israel	3.7	3.7	2.4	0.5	2.9	4.4	5.3	3.8	2.8
Italy	-1.8	-3.4	-3.0	-0.4	1.0	1.9	1.5	2.5	2.9
Japan	2.8	3.9	2.1	1.0	0.9	0.7	3.1	3.9	4.0
Kore	3.7	2.6	1.6	4.2	6.2	6.0	7.7	7.0	5.1
Kuwait	27.4	32.0	42.9	45.5	39.9	33.2	7.5	0.6	6.5
Latvia	7.9	2.1	-3.2	-3.6	-2.7	-1.8	-0.5	1.4	-0.8
Lithuania	1.6	-1.3	-4.5	-1.4	0.8	3.1	-2.3	-0.8	1.0
Luxembourg	6.9	6.7	6.0	5.7	5.5	5.0	5.1	5.1	4.7
Malta	-6.5	-4.8	-0.1	1.6	2.7	8.8	4.5	7.0	13.8
Netherlands	5.8	7.4	9.1	10.8	9.9	8.6	6.4	8.1	10.6
New Zealand	-2.5	-2.3	-2.9	-3.9	-3.1	-3.1	-2.7	-2.2	-2.9
Norway	11.7	11.7	13.3	12.5	10.2	11.0	8.0	4.0	5.6
Oman	-1.0	7.9	13.0	10.2	6.6	5.2	-15.9	-18.5	-14.8
Palau	-3.4	-10.2	-13.1	-16.1	-13.0	-19.7	-8.3	..	..
Panama	-0.8	-10.6	-13.0	-9.2	-9.0	-13.4	-9.0	-8.0	-7.9
Poland	-4.1	-5.4	-5.2	-3.7	-1.3	-2.1	-0.6	-0.5	0.1
Portugal	-10.4	-10.2	-6.0	-1.8	1.6	0.1	0.1	0.6	0.5
Qatar	..	..	31.1	33.2	30.4	24.0	8.5	-5.5	3.8
Saudi Arabia	4.9	12.6	23.6	22.4	18.1	9.8	-8.7	-3.7	2.2
Seychelles	-22.4	-22.1	-28.3	-15.2	-11.9	-23.1	-18.6	-20.0	-19.7
Singapore	16.8	23.4	22.2	17.0	16.5	18.7	18.6	19.0	18.8
Slovakya	-3.4	-4.7	-5.0	1.0	1.8	1.2	-1.7	-2.1	-2.0
Slovenia	-0.6	-0.1	0.2	2.1	4.4	5.8	4.5	5.5	7.1
Spain	-4.3	-3.9	-3.2	-0.3	1.5	1.0	1.2	2.3	1.9
Sweden	6.0	6.0	5.6	5.6	5.2	4.5	4.5	4.2	3.3
Switzerland	7.5	14.7	7.8	10.7	11.6	8.5	11.1	9.9	9.5
Trini Tobago	8.5	18.8	17.1	13.0	20.4	14.7	7.6	-3.0	9.0
İngiltere	-3.5	-3.4	-2.0	-3.8	-5.2	-4.9	-4.9	-5.3	-3.8
ABD	-2.6	-2.9	-2.9	-2.6	-2.1	-2.1	-2.3	-2.3	-2.3
Uruguay	-1.2	-1.8	-2.7	-4.0	-3.6	-3.2	-1.0	0.8	1.6

52 ülkenin 2009-2017 dönemi verileriyle yer aldığı Tablo 4.'te yüksek gelir grubuna ait ülkelerin cari işlemler dengesi istatistikleri değerlendirilmektedir. Buna göre çok az bir ülkenin yüksek oranlı cari işlemler açıklarına sahip olduğu görülürken, ülke grubunun yaklaşık yüzde 80'inin cari işlemler açıklarının ya sorun edilmeyecek kadar az seviyelerde olduğu ya da yüksek cari işlemler fazlasına sahip olduğu görülmektedir.

4. Sonuç

Cari işlemlerdeki açıklar için, 1980'li yıllara kadar iyimser görüşler hakimken, 1980'li yılların başlarındaki ekonomik krizlerle birlikte bu iyimserlik tersine işlemiş ve ülkeleri krizlerle karşı karşıya bırakabileceğinden ötürü istenmeyen bir makroekonomik gösterge olarak algılanmaya başlanmıştır. Eğer Cari Açık/GSYİH değeri, yaklaşık % 3-4'e civarındaysa bir uyarı sinyali olarak kabul edilirken, % 7-9 üzerine çıkan cari işlemler açıkları riskli bir duruma işaret etmektedir. Diğer taraftan, yüksek oranlı cari işlemler açıklarının olumsuz yanıyla birlikte, cari açıkların yapısı ile birlikte bu açıkların sürdürülebilir olmaları da nasıl algılanması gerektiğinde önemlidir.

Bu çalışmada ülkelerin gelirleri açısından yapılan sınıflandırma ile cari işlemler dengesi istatistikleri dört farklı ülke grubu için karşılaştırılmıştır. Düşük gelir grubuna sahip ülkelerde, çok sayıda ülkenin, yüksek oranlı cari işlemler açıklarına sahip olduğu, yüksek gelir grubuna ait ülkeler ise cari işlemler açıklarının ortadan kalktığı görülmektedir. Sonuç olarak cari işlemler açıklarının gelir gruplarına duyarlı olduğu ortaya konulmuştur. Düşük gelirli ülkelerin cari işlemler açıklarını ortadan kaldırabilmeleri için, kaynakların verimli alanlarda kullandırılarak üretimin arttırılması ve ihracata yönelik yatırımların özendirilmesi gerekmektedir.

Kaynaklar

CALDERON, C., LOAYZA, N. And SERVEN, L., (1999). "External Sustainability A Stock Equilibrium Perspective", World Bank Policy Research Working Paper, Working Paper No: 2281,

GERBER, J., (2017). Uluslararası İktisat, Çeviri: Nihal Tuncer Terregrosa, 6. Basım, Nobel Yayınevi, Ankara.

OBSTFELD, M. and ROGOFF, K., (1994). "The Intertemporal Approach To The Current Account", NBER Working Paper, Working Paper No: 4893,

ROUBINI, N. and WACHTEL, P., (1998). "Current Account Sustainability In Transition Economies", NBER Working Paper, Working Paper No: 6468,

TUNALI, Ç.B., (2008) "Türkiye'de Cari İşlemler Açıklarının Sürdürülebilirliği", Sosyal Bilimler Dergisi (1) ss. 163-177.

Uygur, E., (2012). "Türkiye'de Cari Açık Tartışması", Türkiye Ekonomi Kurumu, Tartışma Metni 2012/25 http ://www.tek.org.tr

WDI (World Development Indicatiors) (2019). "Ülkelerin Cari İşlemler Dengesi İstatistikleri" https://databank.worldbank.org/data/source/world-development-indicators, 02.04.2019

MAKROEKONOMİK DEĞİŞKENLERİN ZAMAN SERİSİ ÖZELLİKLERİNİN İNCELENMESİ

Arş. Gör. Sena TÜRKMEN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü
senaturkmen4401@gmail.com

Prof. Dr. Hüseyin AĞIR
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü
huseyinagir@hotmail.com

Özet

Ekonometrik araştırmalara konu olan serilerin zaman serileri özelliklerinin incelenmesi, söz konusu serilerin hangi ekonometrik yöntem kullanılarak tahmin edilmesi gerektiğiyle alakalı bir durumdur. Literatürde en çok kullanılan ADF (1979), PP (1989), KPSS (1992) gibi birim kök testlerinin yanı sıra son zamanlarda farklı istatistiksel yöntemlerle geliştirilen birçok test (Zivot&Andrews, 1992; Narayan&Popp, 2010; Enders&Lee, 2012; …vb.) bulunmaktadır. Bu bildirinin amacı, seviyede durağan ve farkında durağan seriler için bu testler arasındaki -eğer varsa- farklılıkları ortaya koymaktır. Eğer geliştirilen yeni testlerin, eski testlerden anlamlı farklılıkları varsa, yeni testlerin kullanılması önerilebilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Makroekonomi, Zaman Serileri, Birim Kök Testi.*

EXAMINATION OF THE TIME SERIES FEATURES OF MACROECONOMIC VARIABLES

Abstract

The analysis of the time series characteristics that subject to econometric research is related to what econometric method should be estimated. In addition to unit root tests such as ADF (1979), PP (1989), KPSS (1992) which are the most widely used in the literature, there are many tests that have been developed recently by different statistical methods (Zivot & Andrews, 1992; Narayan & Popp, 2010; Enders & Lee, 2012; etc.). The purpose of this paper is to reveal the differences between these tests - if any - for stationary and difference stationary series. If the new tests developed have significant differences from the old tests, the use of new tests may be recommended.

Keywords: *Macroeconomy, Time Series, Unit Root Test.*

1. GİRİŞ

Zaman serilerinin uygulamalı ekonometrik çalışmalarda artan kullanımı bu serilerin özelliklerine olan dikkati artırmıştır. Ekonometrik çalışmalarda genel olarak kullanılan En Küçük Kareler (EKK) gibi geleneksel tahmin yöntemleri, değişkenlerin kovaryansının ve ortalamasının sabit ve zamandan bağımsız olduğunu

varsaymaktadırlar. Diğer bir ifadeyle, "veriler örtülü olarak durağan sayılmıştır" (Gujarati, 1999:707). Fakat birim kök testlerinin geniş sayıda makro değişkene uygulanması bu varsayımın her zaman geçerli olmadığını ortaya koymuştur. Zaman içerisinde ortalaması ve varyansı değişen değişkenler, "durağan olmayan" veya "birim kök" içeren değişkenler olarak adlandırılmaktadır. Diğer taraftan birim kök üzerine yapılan çalışmalar, birim kök içeren değişkenlerin EKK yöntemi ile tahmin edilmesi halinde güvenilir olmayan sonuçlara yol açacağını göstermektedirler. Durağan olmayan değişkenlerin tahmin edilmesini, Granger ve Newbold (1974) "*düzmece regresyon (spurious regression)*" olarak ifade etmektedirler. Bu değişkenler gerçek anlamda ilişkili olmamasına rağmen birbirleriyle ilişkili gibi algılanması anlamına gelmektedir.

Uzun yıllar, durağan olmayan serilerin ekonometrik analizlerde kullanılması durumunda farkı alınarak durağan hale getirmek uygulamada sıkça görülen bir yol olarak görülmüştür. Bu durum serilerdeki dalgalanmaları ortadan kaldırdığından veya azalttığından bu dalgalanmalarda saklı olan bilginin yok olmasına (kaybedilmesine) neden olmaktadır. Serilerdeki bilgi kaybını önlemek için eş bütünleşme metodolojisinin kullanılması ise son yıllarda kullanılmaya başlanmıştır (Ağır, 2003: 72).

Herhangi bir zaman serisinin bir stokastik veya tesadüfi süreç ile ortya çıktığı düşünülebilir. Ana kütleden elde edilen örneklemenin ana kütlenin özelliklerini yansıtmasının beklenildiği gibi, belli bir döneme ilişkin zaman serisi verileri de ana sürecin özelliklerini göstermesi beklenir. Bu tür sürece durağan olasılıklı süreç adı verilir.

Teknik bir ifadeyle "ortalamasıyla varyansı zaman içinde değişmeyen ve iki dönem arasındaki ortak varyansı bu ortak varyansın hesaplandığı döneme değil de yalnızca iki dönem arasındaki uzaklığa bağlı olan olasılıklı bir süreç için durağandır" denir (Gujarati, 1999:713). Eğer Y_t durağan ise şu özellikleri taşıması gerekir (Gujarati, 1999; Tarı, 2002):

Sabit aritmetik ortalama	:	$E(Y_t) = \mu$
Sabit varyans	:	$var(Y_t) = E(Y_t - \mu)^2 = \sigma^2$
Gecikme mesafesine bağlı kovaryans	:	$\gamma_k = E[(Y_t - \mu)(Y_{t+k} - \mu)]$

Bütün t değerleri için, k = gecikme mesafesi.

Bu özellikler, kısaca, eğer bir zaman serisi durağansa, ortalaması, varyansı ve kovaryansı ne zaman ölçülürse ölçülsün değişmeden aynı kalacağını ifade etmektedir.

Bir zaman serisinin uzun dönemde sahip olduğu özellik bir önceki dönemde değişkenin aldığı değerin bu dönemi ne şekilde etkilediğinin belirlenmesiyle ortaya çıkartılabilir. Bu nedenle serinin nasıl bir süreçte oluştuğunu anlamak için serinin her dönemde aldığı değerin daha önceki dönemdeki değerleriyle regresyonunun bulunması gerekmektedir.

Bir zaman serisinin durağan olup olmadığı çeşitli yöntemlerle incelenebilir. Dickey-Fuller (DF) ve Geliştirilmiş Dickey- Fuller (ADF) birim kök (unit root) testleri, zaman serilerinin özellikleri incelenirken uygulamasındaki kolaylığı nedeniyle en çok tercih edilen yöntemler arasındadır (Gujarati, 1999, Kutlar, 1998; Tarı, 2002). ADF testinden farklı boş hipoteze sahip ve bu teste ikame edilebilecek KPSS testi de uygulamada kullanılan durağanlık testlerinden birisidir. Ancak son birkaç yılda, birim kök testlerindeki gelişmeler, ADF ve KPSS benzeri testlerden farklı olarak, zaman serilerindeki yapısal bazı özellikleri de hesaba katarak tahminler yapmaya başlamıştır.

Yapısal kırılmaların dikkate alınmadığı modellerde ülke ekonomilerinde meydana gelen yapısal değişiklikler göz ardı edilmektedir. Ancak yapısal kırılmaları dikkate almamak yanıltıcı çıkarımlara neden olabilmektedir (Perron, 1989). Bu problemin çözümü için Zivot ve Andrews (1992), DF testinde ani bir yapısal kırılmaya izin vermektedir. Yapısal kırılmaları dikkate alan bir diğer test Narayan ve Popp (2010), Zivot ve Andrews (1992) 'nin ani ve tek kırılmalı modeline iki ani kırılma dahil etmektedir. Söz konusu testlerde birim kök boş hipotezi DF istatistiğinde olduğu gibi tanımlanmaktadır. Zivot & Andrews (1992), ve Narayan & Popp (2010) yaklaşımlarında, ani yapısal değişiklikleri yakalamak ve kırılma tarihlerini tahmin etmek için kukla değişkenler kullanılmaktadır (Çiftçi ve Nazlıoğlu, 2019: 20).

Ani kırılmalı modellerde, kırılmaların şekli, tarihleri ve sayısıyla ilgili önsel bilgi de gerekmektedir. Ancak pratikte böyle bir önsel bilgiye sahip olmak zordur ve makroekonomik seriler bilinmeyen tarihlerde birden fazla ve ani olmayan kırılmalar içerebilir. Enders ve Lee (2012b) yaklaşımı kırılmaların tarihini, sayısını ve şeklini seçmeyi gerektirmeyen bir Fourier yaklaşım kullanarak, DF birim kök testinin yumuşak kırılmalı (ani olmayan) modelini önermektedirler (Çiftçi ve Nazlıoğlu, 2019: 20-21).

Yapısal kırılmalı birim kök testlerine benzer şekilde durağanlık boş hipotezi üzerine kurulu yapısal kırılmalı durağanlık testlerinden Kurozumi (2002) tek ve ani bir yapısal kırılmaya izin vermektedir. Carrion-i-Silvestre & Sanso (2007), yine KPSS test istatistiğini kullanarak Kurozumi (2002)'nin tek kırılmalı modeline iki ani kırılma dahil etmektedir. Söz konusu testlere ek olarak, Becker, Enders & Lee (2006) Fourier yaklaşımını kullanarak kademeli ve yumuşak kırılmalara izin vermektedir (Çiftçi ve Nazlıoğlu, 2019: 20-21).

Bu çalışmanın amacı, seçilmiş değişik zaman serilerinde, özellikle yeni birim kök testleriyle geleneksel birim kök testlerinin karşılaştırılmasını yaparak testlerin birbirlerinden farklarını ortaya koymaktır. Tahminlerden elde edilen sonuçlar, yeni yöntemlerle ulaşılan sonuçların daha güçlü olduğu şeklindedir.

2. VERİ SETİ ve UYGULAMA

Makroekonomik değişkenlerin zaman serisi özelliklerini incelemek adına 1974-2017 döneminde Türkiye için ekonomik büyüme oranı (G), kişi başına düşen gelir (GP), ihracat (EX) ve cari açık (CA) gibi dört makroekonomik seri seçilmiş ve kullanılan değişkenler Tablo 1.'de tanımlanmıştır.

Tablo 1. Değişkenlerin Tanımlanması

Değişkenler	***Açıklama***	***Kaynak***
G	Ekonomik Büyüme Oranı (%)	Dünya Bankası, WDI 1974-2017
GP	Kişi Başına Düşen Gelir (ABD Doları)	Dünya Bankası, WDI 1974-2017
EX	İhracatın GSYİH İçerisindeki Payı (%)	Dünya Bankası, WDI 1974-2017
CA	Cari Açığın GSYİH İçerisindeki Payı (%)	Dünya Bankası, WDI 1974-2017

Tablo 2., 3., 4. ve Tablo 5.'te yapısal kırılmalı birim kök ve yapısal kırılmalı durağanlık analizi sonuçlarına yer verilmiştir.

Tablo 2. Yapısal Kırılmalı Birim Kök Analizi Sonuçları

		Düzey		**Düzey**			**Düzey**	
		ZA (1992)		**NP (2010)**			**EL (2012)**	
		One sharp break		**Two sharp breaks**			**Smooth breaks**	
Değişk.	Model	ADF-stat	TB	ADF-stat	TB1	TB2	Fouerier ADF	Fourier freq.
G	Level break	-6.454***	28	-6.905***	24	27	-6.323***	2
	Level & trend break	-6.979***	6	-7.382***	6	28	-6.272***	3
GP	Level break	-4.362	29	-5.153**	27	35	-2.015	1
	Level & trend break	-2.664	29	-6.165***	26	38	-2.125	1

EX	Level break	-4.125	6	-6.281***	7	19	-1.642	3
	Level & trend break	-4.043	19	-6.744***	13	19	-3.894	1
CA	Level break	-5.768***	28	-6.719***	28	35	-6.492***	1
	Level & trend break	-6.153***	28	-7.005***	13	29	-6.403***	1

***, ** ve * Ho hipotezinin sırasıyla %1, %5 ve %10 anlam düzeyinde reddedildiğini gösterir.

Tablo 3. Yapısal Kırılmalı Durağanlık Analizi Sonuçları

		Düzey		**Düzey**			**Düzey**	
		Kurozumi (1992)		**CiS&Sanso (2007)**			**BEL (2006)**	
		One sharp break		**Two sharp breaks**			**Smooth breaks**	
Değişk.	Model	KPSS-stat	TB	KPSS-stat	TB1	TB2	Fouerier KPSS	Fourier freq.
G	Level break	0.042	28	0.049***	34	36	0.079	3
	Level & trend break	0.043	7	0.044***	34	36	0.042	3
GP	Level break	0.000	0	0.000	0	0	1.229***	1
	Level &	0.000	0	0.000	0	0	0.121***	1

	trend break							
EX	Level break	0.201	8	0.105	8	20	1.065***	1
	Level & trend break	0.093***	20	0.034	8	20	0.067**	1
CA	Level break	0.083	30	0.024	11	30	0.085	1
	Level & trend break	0.051	29	0.053	29	36	0.037	1

Tablo 4. Yapısal Kırılmalı Birim Kök Analizi Sonuçları

		Birinci Fark		**Birinci Fark**			**Birinci Fark**	
		ZA (1992)		**NP (2010)**			**EL (2012)**	
		One sharp break		**Two sharp breaks**			**Smooth breaks**	
Değişk.	Model	ADF-stat	TB	ADF-stat	TB1	TB2	Fouerier ADF	Fourier freq.
G	Level break	-10.668***	30	-11.747***	34	36	-10.558***	3
	Level & trend break	-10.889***	34	-11.645***	32	36	-10.418***	3
GP	Level break	-7.474***	38	-8.790***	27	33	-6.667***	1
	Level &	-8.426***	27	-8.928***	25	28	-6.865***	1

	trend break							
EX	Level break	-7.110***	22	-7.363***	22	24	-7.224***	3
	Level & trend break	-7.242***	7	-7.763***	25	28	-6.478***	3
CA	Level break	-9.477***	38	-9.604***	14	27	-8.577***	1
	Level & trend break	-9.698***	38	-10.405***	28	34	-8.546***	1

Tablo 5. Yapısal Kırılmalı Durağanlık Analizi Sonuçları

		Birinci Fark		**Birinci Fark**			**Birinci Fark**	
		Kurozumu (1992)		**CiS&Sanso (2010)**			**BEL (2006)**	
		One sharp break		**Two sharp breaks**			**Smooth breaks**	
Değişk.	Model	KPSS-stat	TB	KPSS-stat	TB1	TB2	Fouerier KPSS	Fourier freq.
G	Level break	0.022	27	0.025	35	37	0.012	3
	Level & trend break	0.019	35	0.018	35	37	0.011	3
GP	Level break	0.000	0	0.000	0	0	0.091	1
	Level & trend break	0.000	0	0.000	0	0	0.040	1

EX	Level break	0.042	27	0.048***	25	27	0.053	3
	Level & trend break	0.020	10	0.028	14	27	0.022	3
CA	Level break	0.026	27	0.020	35	37	0.030	3
	Level & trend break	0.023	37	0.020	35	37	0.013	3

Tablo 6. 'da yapısal kırılmaları dikkate almayan ADF (Augmented Dickey-Fuller) birim kök test sonuçlarına yer verilmiştir. Cari açık ve ihracat değişkeninin birim kök test sonuçlarında farklılıklar dikkat çekmektedir.

Tablo 6. Yapısal Kırılmaları Dikkate Almayan Birim Kök Analizi Sonuçları

Değişkenler		**ADF - t istatistiği (Seviye)**		**ADF – t istatistiği (Birinci Fark)**	
		Trendsiz	Trendli	Trendsiz	Trendli
G		-6.277***	-6.273***	-10.769***	-10.643***
GP		-0.131	-1.739	-6.196***	-6.182***
EX		-1.497	-2.520	-7.060***	-7.040***
CA		-3.374**	-3.739**	-8.350***	-8.328***
Anlamlılık Düzeyi	%1	-3.592	-4.186	-3.596	-4.192
	%5	-2.931	-3.518	-2.933	-3.520
	%10	-2.603	-3.189	-2.604	-3.191

***, ** ve * Ho hipotezinin sırasıyla %1, %5 ve %10 anlam düzeyinde reddedildiğini gösterir.

Cari açık (CA) değişkeninin yapısal kırılmaları dikkate alan birim kök test sonuçlarına göre %1 anlamlılık düzeyine göre seviyede durağan olduğu bulgusu elde edilirken; yapısal kırılmaları dikkate almayan birim kök test sonucuna göre değişkenin %5 anlamlılık düzeyine göre seviyede durağan olduğu bulgusu elde edilmiştir. Dolayısıyla yapısal kırılmalı birim kök analizlerinde değişkenin birim kök içermediğine ilişkin hipotez, daha kuvvetli biçimde reddedilmektedir.

Yapısal kırılmaları dikkate alan Narayan&Popp (2010) birim kök test sonucuna göre GSYİH içerisindeki ihracat yüzdesini ifade eden EX değişkeninin, birim kök içerdiği üzerine kurulu sıfır hipotezi %1 anlamlılık düzeyinde reddedilmektedir. Benzer şekilde Kurozumi (1992) ve Carrion-i- Silvestre &Sanso (2010) yapısal kırılmalı durağanlık testlerinden elde edilen sonuçlara göre EX değişkeninin seviyede durağan olduğu bulgusu elde edilmiştir. Ancak yapısal kırılmaları dikkate almayan ADF birim kök test sonuçlarına göre ise söz konusu değişkenin seviyede birim kök içerdiği sonucuna ulaşılmıştır.

3. Sonuç

Zaman serileri ekonometrisindeki gelişmeler sonucunda ekonometrik çalışmalarda serilerin özelliklerinin ortaya konulması kullanılacak ekonometrik yöntemlerin belirlenmesi açısından oldukça önem arz etmektedir. Bu yüzden birim kök analizleri yapılırken serilerin özelliklerinin doğru bir şekilde ortaya konulmasına özen gösterilmelidir.

Bu çalışmada, farklı zaman serileri örnekleri yardımıyla, yapısal kırılmaları dikkate alan yeni nesil birim kök testleri ve yapısal kırılmaları göz ardı eden geleneksel birim kök testlerinin karşılaştırılması yapılmıştır. Tahminlerden elde edilen sonuçlar, yeni yöntemlerle ulaşılan sonuçların geleneksel birim kök testlerinden farklı ya da daha güçlü sonuçlar ortaya koyduğunu göstermektedir. Dolayısıyla zaman serilerinin özellikleri araştırılırken, yeni nesil testlerle de elde edilen sonuçlar desteklenmelidir.

Kaynaklar

AĞIR, H., (2003). "İMKB'nin Ekonomik Büyümeye Etkisinin Ekonometrik Analizi", KSÜ SBE İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş.

DURUSU CIFTCI, D., and NAZLIOGLU, Ş. (2019). "Does Income Convergence in Turkey? An Empirical Assessment", Ege Akademik Bakış Dergisi, 19(1), ss.15-32.

GUJARATI, D.N., (1999). Temel Ekonometri, Literatür Yayınları, İstanbul, 849s.

GRANGER, C.W.J. and NEWBOLD, P., (1974). "Spurious Regressions in Econometrics", Journal of Econometrics, 35, ss.143-159.

KUTLAR, A., (1998). Bilgisayar Uygulamalı Ekonometriye Giriş, Beta Yayınları, Sivas.

Perron, P. (1989). The Great Crash, the Oil Price Shock and the Unit Root Hypothesis. Econometrica, 57, ss. 1361-1401.

TARI, R., (2002). Ekonometri, Alfa yayınları, İstanbul, 407s.

DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM GİRİŞLERİNİN İHRACAT ÜZERİNE ETKİLERİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

Prof. Dr. Seyhan TAŞ
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, seyhantas1@hotmail.com

Arş. Gör. Burak UĞUR
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, burakugur89@hotmail.com

Öz

Türkiye'de doğrudan yabancı yatırım girişlerinin ihracat üzerine etkisi ile ilgili birçok çalışma pozitif bulgu sunmaktadır. Bununla birlikte, bazı çalışmalar negatif nedensellik arz ederken, bazı çalışmalar ise doğrudan yatırım girişinin ihracata etkisinin olmadığını ortaya koymaktadır.

Bu çalışmada, doğrudan yabancı yatırım girişlerinin ihracat üzerine etkileri teorik çerçevede ve Türkiye ekonomisi açısından Johansen Eş Bütünleşme testi ile değerlendirilmiştir. Sonuçta, Türkiye ekonomisindeki doğrudan yabancı yatırım miktarındaki artışın ihracat üzerinde etkili olmadığı bulunmuştur. Bu durumun muhtemel iki açıklaması bulunmaktadır. Bunlardan ilki, Türkiye'ye yapılan doğrudan yabancı yatırımların ihracata değil, iç pazara yönelik olabilmesi, ikincisi ise doğrudan yabancı yatırımların yurt içi yatırımları dışlayabilmesidir.

Anahtar Kelimeler: *Türkiye, Doğrudan Yabancı Yatırım, İhracat.*

THE EFFECTS OF INWARD FOREIGN DIRECT INVESTMENT ON EXPORTS: THE CASE OF TURKEY

Abstract

Although the effect of foreign direct investment inward on exports was found to be positive in most studies about Turkey. However, it was found to be negative in some studies and non effect in other studies.

In this study, the effects of foreign direct inward on exports was going to be analyzed through johansen cointegration test within the framework of theory. As a result, the effects of foreign direct inward on exports were not found in Turkey's economy. There are two possible explanations for this. The first of these, not directly export to Turkey foreign investment, may be for the domestic market, while the latter foreign direct investment can be crowd out domestic investment.

Keywords: *Turkey, Foreign Direct Investment, Export.*

1. GİRİŞ

Doğrudan yabancı yatırımları artırmaya yönelik politikaların temel amacı ulusal ekonomiyi canlandırmak, büyümeyi sürdürülebilir hale getirmek olmakla

birlikte, bu amacın gerçekleşme kanallarından biri de kuşku yok ki "ihracat kanalı"dır. Çünkü büyümenin önemli bir ayağı ihraç ürünlerinin çeşitlenmesi, dış piyasalarda rekabet edebilirlik ve yeniliklerin kovalanmasıdır. Bütün bunların sonucunda ülkeye giren yabancı sermayenin yeni bir üretim tekniği, yeni bir ürün veya yeni bir organizasyon anlayışı seklinde ev sahibi ülkeye katkıda bulanacağı açıktır. Doğrudan yabancı yatırımların ev sahibi ülke ihracatı üzerinde doğrudan ve dolaylı etkileri bulunmaktadır. Çok-uluslu şirketlerin yabancı ülkelerdeki şubelerinin yaptıkları ihracattan kaynaklanan etkiler doğrudan etkilerdir. Doğrudan yabancı yatırımın yerel şirketlerin ihracat faaliyetleri üzerindeki etkileri de dolaylı etkiler olarak adlandırılmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, doğrudan yabancı yatırım girişlerinin ihracat üzerine etkilerini teorik çerçevede ve Türkiye ekonomisi açısından çeşitli ekonometrik analizlerle değerlendirmektir. Bu bağlamda, ikinci bölümde konuyla ilgili önceki çalışmalara yer vermiştir. Üçüncü bölümde doğrudan yabancı yatırımın ihracat üzerindeki etkisi teorik çerçevede incelenmiş, dördüncü bölümde ise Türkiye'de doğrudan yabancı yatırım ve ihracat değişkenlerinin zaman içerisindeki seyri grafik yardımıyla açıklanmaya çalışılmıştır. Beşinci bölümde ise veri seti tanıtılıp, uygulama sonuçlarına yer verilmiştir.

2. KONUYLA İLGİLİ ÖNCEKİ ARAŞTIRMALAR

Türkiye ekonomisinde doğrudan yabancı yatırım girişi ile ihracat arasındaki ilişkiyi ekonometrik olarak ele alan bazı çalışmalar tablo 1'de aktarılmıştır. Türkiye'de doğrudan yabancı yatırım girişlerinin ihracat üzerine etkisi çoğu çalışmada pozitif, bazı çalışmalarda da negatif sonuç verirken kimi çalışmalar ise herhangi bir etkiden söz edilemeyeceğini belirtmektedir.

Tablo 1. Türkiye'de Doğrudan Yabancı Yatırım Girişi ile İhracat Arasındaki İlişkiyi İnceleyen Çalışmalar:Yazarlar ve Yıllar	**Ülkeler ve Veri Seti**	**Değişkenler**	**Yöntem**	**Sonuç**
Şen ve Karagöz (2005)	Türkiye, 1994Q-2004Q4 (çeyreklik)	İhracat, milli gelir, doğrudan yabancı yatırımlar	Granger nedensellik testi	Doğrudan yabancı yatırım girişlerinin ihracat ve büyüme üzerinde etkisi bulunmamaktadır.
Altıntaş (2009)	Türkiye, 1996Q1-2007Q2 (çeyreklik)	Doğrudan yabancı yatırım, ihracat, ithalat	Johansen-Jelius Eş Bütünleşme Testi ve Granger nedensellik testi	Uzun dönemde ithalat artışı doğrudan yabancı yatırım girişine, doğrudan yabancı yatırım girişi artışının ise ihracat artışına yol

				açtığı sonucuna ulaşılmıştır.
Temiz ve Gökmen (2009)	Türkiye, 1991-2008 (aylık)	İhracat, doğrudan yabancı yatırımlar	Johansen Eş Bütünleşme testi ile Granger nedensellik analizi	Doğrudan yabancı yatırımların ihracat artırıcı olmadığı görülmektedir.
Bozdalıoğlu (2010)	Türkiye, 1992 Ocak-2009 Temmuz	İhracat, doğrudan yabancı yatırımlar, reel efektif döviz kuru endeksi, sanayi üretim endeksi, dışa açıklık oranı (ihracat/gsmh), toptan eşya fiyat endeksi, hazine faiz oranı ve kriz kukla değişkeni	Granger Nedensellik analizi ve Var analizi	Doğrudan yabancı yatırımlar ihracat performansı üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir.
Delice ve Birol (2011)	Türkiye, 1992Q1-2011Q1, 1992Q1-2001Q4 ve 2002Q1-2011Q1 (çeyreklik)	Doğrudan yabancı yatırım, ihracat ve ithalat	Sınır testi ve ARDL modeli	Sonuçta sadece 2002Q1-2011Q1 döneminde ihracat ile doğrudan yabancı yatırım arasında eş bütünleşme ilişkisi tespit edilmiştir. Ulaşılan bu sonuç teorik düzeyde dolaysız yabancı sermaye yatırımlarının ihracatı artıracağı beklentisi ile örtüşmektedir.
Öğüt vd. (2014)	Türkiye, 1992 Ocak-2014 Mayıs (aylık)	Doğrudan yabancı yatırım, ihracat	Johansen Eş Bütünleşme analizi, etki tepki fonksiyonu ve varyans ayrıştırması	İhracatın doğrudan yabancı yatırımdan etkilendiği sonucuna varılmıştır.

Yılmaz (2015)	Türkiye, 1994-2013 (yıllık)	Satın alma ve birleşmeler, ihracat	Granger Nedensellik testi	Analiz sonucunda, B&S'ler ile ihracat arasında ise bir nedensellik ilişkisine rastlanılmamıştır
Özbostancı (2016)	BRIC ve Türkiye, 1995-2014 (yıllık)	İhracat ve doğrudan yabancı yatırımlar	Pedroni Eş bütünleşme testi, Sabit etkiler ve Granger Nedensellik testleri	Panelin genelinde doğrudan yabancı yatırım ile ihracat arasında uzun dönemli bir eşbütünleşme ilişkisinin olmadığı bulunmuştur. Ülkeler bazında ise Türkiye ekonomisinde DYY miktarındaki artışın ihracat üzerinde etkisinin olmadığı ortaya çıkmıştır.
Acaravcı ve Akyol (2017)	Türkiye, 1998Q1-2015Q3 (çeyreklik)	Doğrudan yabancı yatırımlar, ithalat, ihracat ve dışa açıklık oranı	Johansen Eş Bütünleşme Testi ve Granger nedensellik analiziyle	Doğrudan yabancı yatırımlar ile ihracat arasında herhangi bir nedensellik ilişkisi bulunamamıştır.
Gökçe (2018)	BRIC ve Türkiye, 1990-2016 (yıllık)	İhracatın bağımlı değişken olduğu modelde, stok olarak doğrudan yabancı yatırımlar, reel efektif döviz kuru ve kriz kukla değişkenleri	Kao (1999) testiyle, eşbütünleşme katsayıları ise Eberhardt ve Bond (2009) Panel AMG yöntemiyle	Panelin genelinde doğrudan yabancı yatırımlardaki artışın ihracatı artırdığı bulunmuştur. Ülkeler açısından bakıldığında, Türkiye'de DYY stoku arttıkça ihracatın azaldığı bulunmuştur.

3. DOĞRUDAN YABANCI YATIRIMIN İHRACAT ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ İLE İLGİLİ TEORİK TEMELLER

Doğrudan yabancı yatırımın ev sahibi ülkenin ihracatı üzerindeki etkileri ile ilgili teorik temeller; uçan kazlar modeli, ürünün yaşam evreleri teorisi ve yeni büyüme teorileri çerçevesinde ele alınmaktadır. Bu kapsamda üç modele de kısaca değinilecektir.

1930 yılında Akamatsu tarafından oluşturulan, 1973 ve 2000 yılında Kojima tarafından geliştirilen uçan kazlar modeli bu modellerden ilkidir. Kojima, doğrudan yabancı yatırım ve çok uluslu şirketleri modele dâhil etmiştir. Kojima'ya göre iktisadi ve teknolojik açıdan lider durumdaki ülkeler emek yoğun tüketim mallarının üretiminde karşılaştırmalı üstünlüğü belirli bir zamandan sonra ücret artışlarından dolayı kaybetmeye başlamaktadırlar. Bu durumda lider konumdaki ülke sahip olduğu yönetim bilgisi ve teknolojiyi doğrudan yabancı yatırımlar aracılığıyla başka bir ülkeye transfer eder. Bu sayede çok uluslu şirketin şubeleri ev sahibi ülkenin düşük faktör maliyetlerinden yararlanarak ihracat performansını artırmaktadır. Ayrıca doğrudan yabancı yatırım yeni teknoloji yayma, imalat uzmanlığını gösterme gibi diğer dolaylı etkilerle yerel şirketlerin ihracat yeteneğini artırmaktadır (Mucuk, 2011: 51).

1966 yılında Vernon tarafından geliştirilen ürünün yaşam evreleri teorisi bu modellerden ikincisidir. Vernon'a göre, ürünün yaşam evreleri üçe ayrılır: Yeni ürün aşaması, olgunlaşmış ürün aşaması ve standartlaşmış ürün aşaması. Yeni ürünlerin üretilmesine imkân veren teknolojik gelişmeler, hem iş gücünün nitelikli olduğu, hem de araştırma ve geliştirme harcamalarının oldukça yüksek olduğu ABD gibi gelişmiş ülkelerde ortaya çıkar. Yeni ürün ABD'de üretildikten sonra ABD gibi yüksek gelir düzeyine sahip olan diğer gelişmiş ülkeler ve gelişmekte olan ülkelerdeki zengin alıcılara ihraç edilir. Olgunlaşma aşamasında ürünün patent hakları sona erer, ürün taklit edilmeye başlanır. Bu aşamada üretim maliyetindeki farktan ötürü diğer gelişmiş ülkelerdeki pazarı yerli üretime kaptırmamak amacıyla ABD'de deki yeniliği bulan çok uluslu şirket ürünü diğer gelişmiş ülkelere ihraç etme yerine o ülkelerde fabrikalar kurmayı tercih eder. Maliyet farkı dolayısıyla yeniliği bulan ülkenin ihracatı azalırken, diğer gelişmiş ülkelerin ihracatı artmaktadır. Standartlaşmış ürün aşamasında ise niteliksiz emek üretim sürecinde daha fazla kullanılır ve fiyat rekabeti artmaktadır. Doğrudan yabancı yatırım ve taklit yoluyla ürün emek maliyetinin daha ucuz olduğu gelişmekte olan ülkelerde de üretilmeye başlanır. Bu aşamada ürünlerin üretimi ile ilgilenen ABD standartlaşmış ürünü diğer gelişmiş ülkeler yanında gelişmekte olan ülkelerden de ithal eder. Zaman içerisinde diğer gelişmiş ülkelerde bu ürünün üretim ve ihracatından vazgeçerler ve ürünü gelişmekte olan ülkelerden ithal ederler. Sonuçta ürünün yaşam evreleri hipotezinde doğrudan yabancı yatırımlar ve taklit vasıtasıyla ürünü ihraç eden ülke, ürünün yaşam devresi boyunca değişir, ürün önce ABD sonra diğer gelişmiş ülkeler, daha sonra gelişmekte olan ülkeler tarafından ihraç edilir (Ünsal: 2005: 214-217).

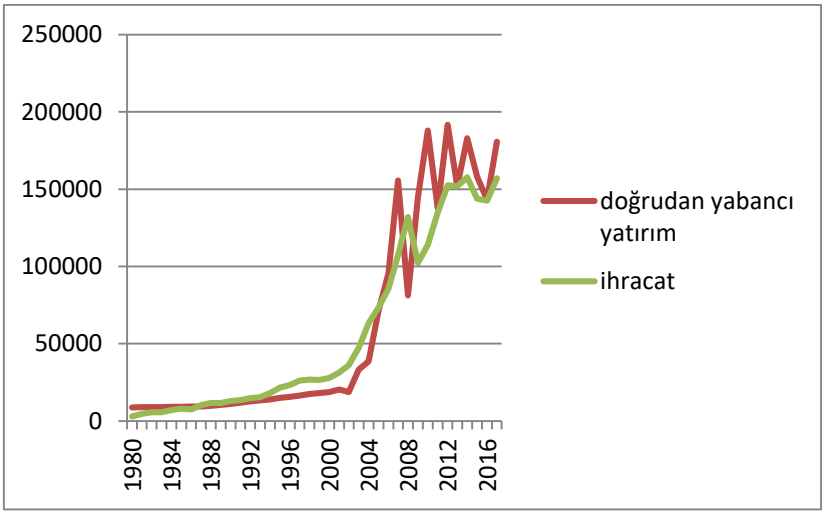
Doğrudan yabancı yatırımın ev sahibi ülkenin ihracatı üzerindeki etkileri ile ilgili son model ise yeni büyüme teorileridir. İktisat teorisinde Solow öncesi büyüme modellerinde teknoloji dışlanmış ve büyüme sadece emek ve sermaye faktörlerindeki artışla açıklanmıştır. Solow ise iktisadi büyümenin kaynağının teknolojik ilerleme hızı olduğunu kabul etmesine rağmen teknolojiyi dışsal kabul etmiştir. Yeni büyüme teorilerinde ise teknoloji dışsal değil, modelin içerisinde kâr

arayışının sonucunda ortaya çıkmaktadır. Doğrudan yabancı yatırımlar, bilgi ve teknoloji transferine olanak sağlayarak bir yandan iktisadi büyümenin artmasına bir yandan ise ihracata yönelik mal ve hizmetlerin daha fazla üretilmesini sağlayacaktır.

4. TÜRKİYE'DE DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM İLE İHRACATIN ZAMAN İÇERİSİNDEKİ SEYİRLERİ

Türkiye ekonomisinde 1980- 2017 yılları arasındaki doğrudan yabancı yatırım ve ihracatın seyrini şekil 1 yardımıyla görmek mümkündür.

Şekil 1: Türkiye'de Doğrudan Yabancı Yatırım ve ihracat (1980-2017)



KAYNAK: UNCTAD (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER TİCARET VE KALKINMA KONFERANSI) İSTATİSTİKLERİ KAYNAĞINDAN TARAFIMIZCA DÜZENLENMİŞTİR, 05.05.2019, HTTPS://UNCTADSTAT.UNCTAD.ORG/EN/.

Şekil 1'den de görüldüğü üzere, Türkiye ekonomisinde doğrudan yabancı yatırım ve ihracat dalgalanmalar gösterse de artış eğiliminde ve birlikte hareket etmektedir. 2000'li yılların başından itibaren dünya ekonomisinin ve dünyada yapılan yatırımların artan hacminin yanı sıra, Türkiye'de oluşan siyasi istikrar, ekonominin büyümesi, artan özelleştirme hareketleri ve 2005 yılından sonra Avrupa Birliğine girmeye yönelik atılan adımlar sayesinde Türkiye'ye yönelik doğrudan yabancı yatırımlar ciddi biçimde artmıştır. 2008 yılında meydana gelen küresel ekonomik krizin etkisiyle giriş yönünde doğrudan yabancı yatırım stoku 2008 yılında 155 milyar dolardan 81 milyar dolara düşmesine rağmen, 2009 yılından itibaren tekrar aynı seviyelere hızlıca gelmiştir. Buna bağlı olarak 2002 yılında 18 milyar dolar olan doğrudan yabancı yatırım stoku, 2017 yılında 180 milyar dolara çıkmıştır. 2002 yılından itibaren devamlı olarak artış gösteren ihracat miktarı ise, küresel ekonomik krizin etkisiyle 2009 yılında ciddi düşmesine rağmen pazar çeşitlendirmesiyle 2010 yılından sonra yeniden artışa geçmiştir. Buna bağlı olarak 2002 yılında 36 milyar dolar olan ihracat miktarı 2017 yılında 157 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

5. VERİ SETİ VE EKONOMETRİK TAHMİN SONUÇLARI

5.1. Veri Seti

Çalışmada kullanılan veriler 1980-2017 yılları için UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) tarafından yayınlanan istatistiklerden elde edilmiştir. Doğrudan yabancı yatırım verisi Türkiye'ye giren stok olarak doğrudan yabancı yatırımların gayri safi yurt içi hâsılaya (GSYİH) oranı, ihracat verisi ise Türkiye'nin yıllık ihracatının gayri safi yurt içi hâsılaya oranı olarak alınmıştır (Tablo 2). Çalışmada E-views 10.0 ve Gauss 6.0 ekonometrik paket programlarından yararlanılmıştır. Diğer taraftan, ampirik çalışmalarda kullanılan değişkenlerin logaritmik formları ile çalışmak önerilmektedir. Bu yüzden serilerin logaritmik değerleri ile çalışılmıştır.

Tablo 2. Ekonometrik Analizlerde Kullanılan Değişkenler

Simgesi	Açıklaması	Kaynağı /Dönemi
İhracat	İhracat/GSYİH	UNCTAD /1980-2017
Dyy	Doğrudan yabancı yatırımlar/GSYİH	UNCTAD /1980-2017

5.2. Birim Kök Analizi Sonuçları

Tablo 3'de yer alan sonuçlara göre doğrudan yabancı yatırım değişkeni tüm testlerde seviyede birim köke sahiptir. İhracat değişkeni ise sabitli modelde yüzde 1 ve yüzde 5'de tüm testlerde seviyede birim köke sahiptir. Her iki değişken de 1. Farklarında durağandır.

Tablo 3. Değişkenlere İlişkin ADF, PP ve KPSS Test Sonuçları

		Seviye			Birinci Fark		
	Model	ADF	PP	KPSS	ADF	PP	KPSS
İhracat	C	-2.890(0)*	-2.857 (3)*	0.725 (5)***	-6.672 (0)***	-6.672 (0)***	0.211 (2)
	CT	-4.225 (0)**	-4.248 (3)***	0.079(3)	-6.594 (0)***	-6.594 (0)***	0.087 (2)
Dyy	C	-0.514 (1)	-1.018(3)	0.470** (5)	-10.159 (0)***	-10.421***	0.085*** (0)
	CT	-1.663 (1)	-2.364(3)	0.158** (5)	-10.197 (0)***	-10.905***	0.080*** (2)

C: Sabitli model. CT: Sabit ve trendli model. ADF testinde maksimum gecikme sayısı 4 olarak alınmış ve optimum gecikme sayısı Schwarz Bilgi Kriterine göre belirlenmiştir. Parantez içindeki sayılar optimum gecikme sayılarıdır. PP ve KPSS testlerinde uzun dönem varyans, Barlett çekirdek tahmincisi ile elde edilmiş ve bant genişliği (bandwidth) Newey-West metodu ile belirlenmiştir. ADF ve PP testlerinde kritik değerler sabitli model için -3.621 (%1), -2.943 (%5) ve -2.610 (%10); sabit ve trendli model için -4.226 (%1), -3.536 (%5) ve -3.200 (%10)'dur. KPSS testinde kritik değerler sabitli model için 0.739 (%1), 0.463 (%5) ve 0.347 (%10); sabit ve trendli model için 0.216 (%1), 0.146 (%5) ve 0.119 (%10)'dur. *, ** ve * Ho hipotezinin sırasıyla %1, %5 ve %10 anlam düzeyinde reddedildiğini gösterir.**

Çalışmada ele alınan değişkenler arasında uzun dönemli bir ilişki olup olmadığını belirlemek için seviye ve farklarında durağan olup olmadıkları incelenmiştir. Her iki seride seviyede birim kök içerdiğinden ve farkta durağan hale geldiğinden eşbütünleşme ilişkisinin analizinde Johansen eşbütünleşme testi kullanılacaktır.

5.3. Uygun Gecikme Uzunluğunun Tespiti

Johansen testinde, VAR ' daki gecikme sayısı dikkate alınmaktadır. VAR modeline geçilmeden önce model için uygun gecikme uzunluğunun tespit edilmesi gerekmektedir. Gecikme seviyesi araştırılan konunun niteliğine ve araştırmacının isteğine bağlı olarak belirlenebileceği gibi tahminlerin güvenilir olması açısından bir kısım seçim kriterlerine başvurularak da belirlenebilmektedir. Son Tahmin Hatası (FPE), Akaike Bilgi Kriteri (AIC), Hannan Quinn (HQ), ve Schwarts (SC) kriterleri gecikme seviyesinin tespitinde kullanılan kriterler arasında yer almaktadır (Zabun, 2015: 55).

Tablo 4'de optimal gecikme uzunluğunu veren bilgi kriterleri sunulmaktadır. Uygun gecikme uzunluğu Tablo 3'de görüldüğü gibi LR (Ardışık modifiye edilmiş LR test istatistiği) SC (Schwarz Kriteri), ve HQ' nun (Hannan-Quinn Bilgi Kriteri) 1 gecikmeye işaret etmesi sebebiyle analizde gecikme seviyesinin 1 olmasına karar verilmiş, %5 anlamlılık düzeyinde en uygun gecikme uzunluğu bir yıl olarak tespit edilmiştir. 1 gecikme dikkate alınarak tahmin edilen VAR Modeli Tablo 4'de gösterilmiştir.

Tablo 4. Uygun Gecikme Uzunluğunun Tespitinin Sonuçları

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	-17.98871	NA	0.011110	1.175807	1.265593	1.206426
1	21.37117	71.77389*	0.001389	-0.904186	-0.634828*	-0.812327*
2	26.14755	8.147956	0.001332*	-0.949856*	-0.500927	-0.796758
3	28.70978	4.069413	0.001460	-0.865281	-0.236780	-0.650944
4	31.41385	3.976575	0.001598	-0.789050	0.019023	-0.513474

*Kriterler tarafından belirlenen gecikme seviyesini gösterir.

Tablo 5. Var Modeli

	LNIHRC	LNFDI
LNIHRC(-1)	0.771131	0.208428
	(0.07283)	(0.12834)
	[10.5875]	[1.62398]
LNFDI(-1)	0.095971	0.740074
	(0.06876)	(0.12117)
	[1.39566]	[6.10764]
C	-0.690902	1.096396
	(0.29461)	(0.51915)
	[-2.34514]	[2.11193]

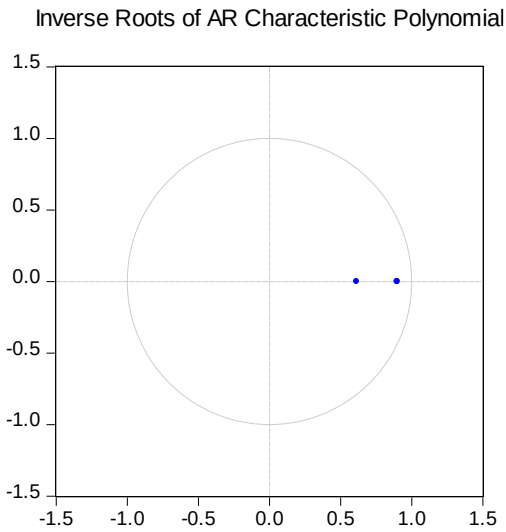
Tablo 6'da tahmin edilen VAR modelinin otokorelasyon sorunu içerip içermediğini tespit etmek amacıyla Otokorelasyon LM testi yapılmıştır. Otokorelasyon LM testi "otokorelasyon yoktur" şeklindeki H_0 hipotezini sınamaktadır. Bu sebeple her bir gecikme uzunluğuna ait olasılık değerleri %5'den büyük olduğundan uygun gecikme uzunluğunda otokorelasyon sorunu bulunmamıştır.

Tablo 6. Otokorelasyon LM Testi

Gecikme Sayısı	LM İstatistiği	Prob. Değeri
1	8.358133	0.0794
2	1.104342	0.8936
3	2.995091	0.5587
4	4.247932	0.3736

Tahmin edilen modelin istikrar koşulunu sağlayıp sağlamadığının belirlenmesi gerekmektedir. Modelin istikrarı ise katsayı matrisinin öz değerlerine bağlı bulunmaktadır. Katsayı matrisinin özdeğerleri, birim çemberin içerisinde ise model istikrarlı, özdeğerlerin en az bir tanesi birim çemberin üzerinde veya dışarısında ise model istikrarsız kabul edilmektedir (Çoban vd., 2016: 175). (Şekil 2). Karakteristik polinomların ters kökleri çember içerisinde yer aldığından, modelin istikrarlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Şekil 2: AR Karakteristik Polinomun Ters Köklerinin Birim Çember Konumu



5.4. Eş Bütünleşme Testi Sonuçları

VAR modellemesinin uygun bir şekilde gerçekleştirilmesinin ardından yapılması gereken, modelde yer alan değişkenler arasında eş bütünleşme olup olmadığının Johansen eş-bütünleşme yöntemiyle incelenmesidir (Johansen, 1988, 1992; Johansen ve Juselius, 1990, 1992). Analiz sonuçları Tablo 6'da özetlenmiştir. Tablo 7'e bakıldığında hem iz (Trace) değerinin hem de maksimum öz değerinin (max-eigenvalue) hesaplanan değerlerinin %5 kritik değerlerden küçük olduğu için doğrudan yabancı yatırım ve ihracat değişkenleri arasında uzun dönemli ilişkinin olmadığı ifade edilmektedir. Bir başka deyişle, Türkiye ekonomisindeki doğrudan yabancı yatırım miktarındaki artışın ihracat üzerinde etkili olmadığı bulunmuştur. Bu durumun 2 sebebi bulunabilmektedir. Bunlardan ilki, Türkiye'ye yapılan doğrudan yabancı yatırımlar ihracata değil, iç pazara yönelik olabilmesi, ikincisi ise doğrudan yabancı yatırımların yurt içi yatırımları dışlayabilmesidir.

Tablo 7. Johansen Eşbütünleşme Testi Sonuçları

Sıfır Hipotez (H_0)	Öz Değer	İz istatistiği	%5 Kritik değer	Maksimum Öz Değer İstatistiği	%5 Kritik değer
r=0	0.249	10.815	15.49471	10.312	14.26460
R ≤ 1	0.013	3.841	3.841466	0.503	3.841466

7. SONUÇ

Doğrudan yabancı yatırım girişlerinin ihracat üzerindeki etkisi gerek teorik gerekse de ampirik literatürde tartışmalı bir konudur. Türkiye'de doğrudan yabancı yatırım girişlerinin ihracat üzerine etkisi çoğu çalışmada pozitif olarak bulunmakla birlikte, bazı çalışmalarda negatif, bazı çalışmalarda ise etkisiz olarak bulunmuştur. Bu çalışmada, doğrudan yabancı yatırım girişlerinin ihracat üzerine etkileri teorik çerçevede ve Türkiye ekonomisi açısından Johansen Eşbütünleşme testiyle incelenmiştir.

Doğrudan yabancı yatırımın ev sahibi ülkenin ihracatı üzerindeki etkileri ile ilgili teorik temeller; uçan kazlar modeli, ürünün yaşam evreleri teorisi ve yeni büyüme teorileri çerçevesinde ele alınmaktadır. Bu kapsamda üç modele de kısaca değinilmiştir. Ayrıca yapılan testler 1980-2017 dönemi içerisinde Türkiye ekonomisindeki doğrudan yabancı yatırım miktarındaki artışın ihracat üzerinde etkili olmadığını göstermektedir. Bu durumun 2 sebebi bulunabilmektedir. Bunlardan ilki, Türkiye'ye yapılan doğrudan yabancı yatırımlar ihracata değil, iç pazara yönelik olması, ikincisi ise doğrudan yabancı yatırımların yurt içi yatırımları dışlayabilmesidir. Dışlama durumunda, yabancı yatırımlar ülkedeki yerli firmaların rekabet, bilgi birikimi, nitelikli emek ve sermaye girdisini olumsuz etkileyebilmektedir.

KAYNAKÇA

Acaravcı, Ali ve Akyol, Müge (2017), "Türkiye'de Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme İlişkisi", Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi, Cilt. 3, Sayı:1, ss. 17-33.

Altıntaş, Halil (2009), "Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Girişi Ve Dış Ticaret Arasındaki İlişkinin Ekonometrik Analizi: 1996-2007", Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt. 19 Sayı:2, ss. 145-156.

Bozdağlıoğlu, Yasemin (2010), "Türkiye'ye Gelen Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Türkiye'nin İhracat Performansına Etkilerinin Analizi", Doktora Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.

Çoban, Ayşe, Çoban, Orhan, Kurt Baysal, Duygu ve Abdou Baoua, Mahamane Moutari (2016), "Nijer'de Dış Borç ve Ekonomik Büyüme İlişkisi", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi, Cilt. 19, Sayı: 2, ss. 165-182.

Delice, Güven ve Birol, Yunus Emre (2011), "Dolaysız Yabancı Sermaye Yatırımları Ve Dış Ticaret Bilançosu: Türkiye Üzerine Bir Uygulama", Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt.30, Sayı: 2, ss. 1-28.

Gökçe, Tuğba Ortay, (2018), "BRIC Ülkelerinde ve Türkiye'de Doğrudan Yabancı Yatırımların Makroekonomik Etkileri", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul.

https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en (05.05.2019)

Johansen, Soren (1988), Statistical Analysis Of Cointegration Vectors, Journal Of Economic, Dynamıcs and Control, Cilt. 12, ss.231-254.

Johansen, Soren Ve Jeselius, Katarina (1990), Maximum Likelihood Estimation and İnference on Cointegration With Applications To The Demand For Money, Oxford Bulletion Economıcs And Statistic, Cilt. 52, ss.169-210.

Johansen, Soren (1992), "Determination of Cointegration Rank in The Presence of a Linear Trend", Oxford Bulletin of Economics and Statistics, Cilt. 54 Sayı: 3, ss. 383-397.

Johansen, Soren Ve Juselius, Katarina (1992), "Testing Structural Hypothesis in A Multivariate Cointegration Analysis of the PPP and the UIP for UK", Journal of Econometrics, Cilt. 53, ss. 211-244.

Mucuk, Mehmet (2011), Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları Teori ve Türkiye Uygulaması, 1. Baskı, Çizgi Kitabevi, Konya, 176s.

Öğüt, Adem, Mucuk, Mehmet ve Demirsel, Mustafa Tahir (2014), "Foreign Direct Investment and Export In Turkey: A Cointegration Analysis", Ed: Robert Holman, 12th International Academic Conference, Prague, ss.875-884.

Özbostancı, Fatih (2016), "Brıc Ülkeleri Ve Türkiye'ye Yapılan Doğrudan Yabancı Yatırımların, Ülkelerin İhracatı Üzerine Etkileri: Panel Veri Analizi", Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.

Şen, Ali ve Karagöz, Mehmet (2005), "Türkiye'deki Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Büyüme ve İhracata Etkisi", Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi, Sayı: 50, ss. 1063-1076.

Temiz, Dilek ve Gökmen, Aytaç (2009), "Foreign Direct Investment and Export in Turkey: The Period of 1991-2008", Anadolu International Conference in Economics, 1-29,http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.548.8761&rep=rep1&type=pdf (25.03.2019).

Ünsal, Erdal (2005), Uluslararası İktisat, İmaj Yayınevi, Ankara, 730s.

Yılmaz, Mustafa İlteriş (2015), "Bir Doğrudan Yabancı Yatırım Türü Olarak Birleşme ve Satın Almaların İhracat Etkisi; Türkiye Örneği", Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.

Zabun, Ayşe (2015), "Ricardocu Denklik Teoremi: Türkiye Üzerine Ampirik Bir Uygulama", Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.

REEL DÖVİZ KURU DEĞİŞİMLERİNİN DIŞ TİCARETE ETKİSİ: TÜRKİYE İÇİN AMPİRİK BİR ANALİZ

Prof. Dr .Seyhan TAŞ
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisat Bölümü,
seyhantas1@hotmail.com

Arş. Gör. Sefa ÖZBEK
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisat Bölümü, sefa3358@gmail.com

Arş. Gör. Mustafa NAİMOĞLU
Bingöl Üniversitesi, İktisat Bölümü,
mustafanaimoglu@gmail.com

Öz

Döviz kuru, bir ülkenin parasının başka ülke/lerin parası karşısındaki değeridir. Döviz kuru değişmeleri, diğer makro değişkenler (faiz, enflasyon gibi) ile etkileşim halindedir. Kurun hızlı ve kısa süreli değişimleri oynaklık (volatility) diye adlandırılmaktadır. Bu çalışmada Türkiye' de yaşanan döviz kuru oynaklığının dış ticaret üzerindeki etkisi, yeni nesil zaman serisi yöntemleriyle test edilecektir.

Anahtar Kelimeler*: Döviz Kuru, Dış Ticaret, Türkiye.*

THE EFFECT OF CHANGES IN REAL EXCHANGE RATE ON FOREGN TRADE: AN EMPIRICAL ANALYSIS FOR TURKEY

Abstract

An exchange rate is the value of a country's currency against another country's currency. Exchange rate changes interact with other macro variables (such as interest and inflation). The rapid and short term changes of exchange rate is called volatility. In this study the effect of the exchange rate volatility in Turkey on the foreign trade will be tested with the new generation time series analysis .

Keywords: *Foreign Exchange, Foreign Trade, Turkey****.***

Giriş

Nominal efektif döviz kuru, Türkiye'nin dış ticaretinde önemli paya sahip ülkelerin para birimlerinden oluşan sepete göre, Türk lirasının ağırlıklı ortalama değeridir. Ağırlıklar ikili ticaret akımları kullanılarak belirlenmektedir. Reel efektif döviz kuru ise nominal efektif döviz kurundaki nispi fiyat etkileri arındırılarak elde edilmektedir. 1970'lerde başlayan finansal küreselleşme ile 1980'lerde başlayan mal piyasalarında serbestleşme eğilimlerinin 1990'larda Doğu Bloğunun çökmesiyle bir tür neo-liberal paradigmayı sarsılmaz doktrin olarak pekiştirmiştir. Bu düşünce akımının temelinde de "*laissezfaire, laissezpasser*" düşüncesi yatmaktadır. Dolayısıyla serbestlik düşüncesi sadece mal ve hizmetler ile faktör piyasalarında değil, aynı zamanda döviz piyasalarında da önem kazanmıştır. Dalgalı kur sisteminde meydana gelen spekülatif hareketler finans piyasalarında kurların gereken

seviyesinin altında ya da üzerinde seyretmesine sebebiyet vermiştir. Diğer bir ifadeyle kurları açıklamaya yönelik geleneksel teoriler döviz kurunun uzun dönemde alması gereken seviyeye işaret ederken; kısa vadede sermaye hareketlerinin yarattığı dalgalanmalar kur istikrarsızlığının başlıca sebepleri arasında yer almıştır (Kızıldere vd. 2014).

Reel döviz kurunda meydana gelen farklı değerlenmeler (aşırı değerli veya düşük değerli) farklı sonuçların ortaya çıkmasına neden olduğundan ithalat ve ihracatı etkilemektedir. Ekonomik açıdan bazı problemler yaşayan bu ülkeler için döviz kurlarının dış ticaret üzerindeki kısa ve uzun dönemli etkilerinin belirlenmesi önemlidir. Çünkü eğer döviz kurları ile dış ticaret arasında uzun dönemde istikrarlı bir ilişki yoksa uygulanan politikalar ile bu ülkelerin rekabet gücü artırılıp bu problemler çözülemez. Net dış ticaretin unsurları olan ihracat ve ithalat milli gelirin temel belirleyicilerinden biridir. İhracat ve ithalatı belirleyen önemli bir faktör ise reel döviz kurudur. Reel döviz kurundaki değişmeler, ihracat ve ithalatı etkileyerek dolaylı yoldan milli geliri de etkilemektedir. Reel kurda meydana gelen değişmelerin ihracatı olumlu etkilemesinin milli gelir ve dolayısıyla ekonomik büyüme üzerinde olumlu etkisi olacağı açıkken, kurdaki hareketin ithalatı olumlu etkilemesi durumunda da milli gelirin olumsuz etkileneceği açıktır (Çelik vd. 2017:881).

Döviz kurundaki yüksek oynaklık, riskten kaçınan dış ticaret kesimi için daha yüksek maliyet ve daha az dış ticarete neden olur. Bunun nedeni, ticari sözleşme sırasında üzerinde anlaşılan döviz kurunun, gelecekteki teslimatın gerçekleşene kadar ödeme yapılmamasıdır. Dolayısıyla döviz kurundaki değişiklikler önceden tahmin edilemez hale geldiğinden oluşabilecek kârlar hakkında belirsizlik ortaya çıkacaktır ve dolayısıyla uluslararası ticaretin faydaları azalacaktır (Öztürk, 2006:86). Auboin ve Ruta (2011), döviz kurları ile uluslararası ticaret arasındaki ilişkiyi inceledikleri çalışmalarında döviz kurundaki oynaklığın, ticaret akışları üzerinde (büyük olmasa da) negatif bir etkisi olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Ancak bu etkinin kapsamının, finansal riskten korunma araçlarının varlığına, üretim yapısına ve ülkeler arasındaki ekonomik entegrasyon derecesine bağlı olduğunu ifade etmişlerdir. Diğer taraftan, döviz kurundaki değişmeler, ticaret hacmi üzerinde olumsuz bir etkide bulunabileceği gibi olumlu etkilerinin olması da beklenebilir. Döviz kurundaki değişmelerin uluslararası ticaret üzerinde olumlu etkisinin olmasının nedeni; eğer ihracatçılar yeterince riskten kaçınabilirse, döviz kuru değişkenliğinin yukarı yönde artması, ihracat gelirinin beklenen marjinal faydasını yükselttiği için ihracatın artmasına neden olur (Barak ve Naimoğlu).

24 Ocak 1980 kararlarıyla birlikte, ithal ikameci bir sanayilesme politikasından ihracata dayalı bir sanayilesme politikasına geçen Türk ekonomisinde, 80'li yıllar boyunca ihracat artısları ağırlıklı olarak döviz kurundaki mini devalüasyonlarla gerçeklestirilmistir. Bu sayede de ciddi ihracat artısları yasanmıstır. Ancak, ihracata dönük imalat sanayi yatırımları ile desteklenmeyen bu politikalar bir sure sonra etkisini kaybetmektedir. 1989 yılında finansal liberalizasyonla birlikte sermaye hareketlerinin serbestleştirilmesi ve TL'nin konvertibl hale gelmesiyle birlikte ağırlıklı olarak dövizkurları uluslararası finansal piyasaların etkisi altına girmiştir. Dolayısıyla bu dönemden itibaren kur politikasından aktif olarak yararlanma, başka bir deyişle aktif bir kur politikası izlenmesi söz konusu olmamıştır. 1999 yılında uygulamaya konan "Enflasyonu Düşürme Programı" çerçevesinde dövizkurlarının belli bir sure ile belli bir bant aralığında kalması hedeflenmiş, ancak programın çökmesiyle birlikte uygulama sona ermiştir. 2000 ve 2001 yıllarında

yaşanan krizin ardından ekonomiyi düzlüğe çıkarmak amacıyla uygulamaya konan "Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı" (Ay, 2007b: 25-26) ile birlikte döviz kurlarının belirlenmesi tamamen piyasaya bırakılarak, arz ve talep tarafından belirlenmeye başlanmıştır. Merkez Bankası döviz kurlarında istikrarı sağlamak amacıyla bazen piyasaya müdahalede bulunsa da, bu bir kur tespiti veya Merkez Bankası'nın bir kur hedefi olmasından değil, döviz kurlarındaki aşırı dalgalanmaları (volatility) minimize etmeye yöneliktir. Dolayısıyla Merkez Bankası döviz piyasasında oluşan "köpükleri" temizlemekte olup, bu müdahaleler serbest kur sisteminin ruhuna da aykırı değildir (Köse vd. 2008, Türkyılmaz vd., 2007).

Çalışmanın Türkiye dış ticaret yapısı üzerine gerçekleştirilen diğer çalışmalardan farklılaşan özellikleri: Kur oynaklığından ziyade bizzat reel efektif kurların düzey değerlerindeki değişmelerin dış ticaret açığı üzerindeki etkisi incelenmektedir. Çalışmada yapısal kırılmalı yeni nesil birim kök testleri kullanılmıştır. Reel efektif döviz kurları ve dış ticaret açığı arasındaki nedensellik ilişkisi incelenmiştir. Ayrıca, mevcut çalışma Türkiye üzerine gerçekleştirilen diğer çalışmalara nazaran zaman boyutu açısından güncel veriler barındırmaktadır

2) Literatür taraması

Literatürde döviz kuru ile dış ticaret arasındaki ilişkileri belirlemeye yönelik ampirik çalışmaların daha çok, döviz kuru ve dış ticaret dengesi üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Aşağıda bu konuda gelişmekte olan ülkeler üzerine yapılan güncel bazı çalışmalara ilişkin özet bilgiler verilmiştir.

Bahmani-Oskooee ve Gelan (2018) çalışmalarında 1971:1 2015:4 dönemine ait üç aylık verileri kullanarak 12 Afrika ülkesi için döviz kuru oynaklığı ile ticaret akışları üzerindeki etkisini araştırmışlardır. Hem kısa dönem de hem de uzun dönem de bu etkiyi ayırt etmek için sınır testi yaklaşımı kullanılarak yapılan çalışmada döviz kuru oynaklığının kısa vade de alınan 12 Afrika ülkelerinin çoğunun ticaret akışını etkilerken, uzun vade de ise yalnızca beş ülkenin ihracatı ve sadece bir ülkenin ithalatı ile sınırlı kaldığı sonucuna ulaşmışlardır.

Barak ve Naimoğlu (2018) çalışmalarında 2000-2014 dönemine ait verileri kullanarak kırılgan beşli olarak nitelendirilen ülkeler için reel döviz kuru ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi araştırmışlardır. Panel ARDL yöntemi, Granger nedensellik testi ve varyans ayrıştırma yöntemi kullanılarak yapılan çalışmada hem kısa hem de uzun dönemde reel döviz kuru ile dış ticaret arasında negatif ve istatiksel olarak anlamlı bir ilişkinin olduğu, uluslararası ticaret ile ticari açıklık göstergesi arasında pozitif ve istatiksel olarak anlamlı bir ilişki olduğu ve ticari açıklıktan dış ticarete tek yönlü nedensellik varken reel döviz kurundan dış ticarete bir nedensellik olmadığı sonucuna ulaşmışlardır.

Senadza ve Diaba (2017) çalışmalarında 1993 ila 2014 dönemi için döviz kuru oynaklığının on Sahra altı Afrika ekonomisi için ticarete etkisini araştırmışlardır. Dinamik heterojen paneller tekniğinin havuzlanmış ortalama grup tahmincisi kullanılarak yapılan çalışmada oynaklığın ithalat üzerinde önemli etkisinin bulunmadığı, ihracat için ise kısa vadede oynaklığın olumsuz ancak uzun vadede olumlu bir etkisi olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Khalighi ve Fadaei (2017) çalışmalarında 1991 ve 2011 yılları arasında döviz kurunun İran' ın en büyük döviz gelirleri olan tarımsal bahçecilik ürünleri ticareti

üzerindeki etkisini araştırmışlardır. Kütüphane araştırma yöntemi kullanılarak yapılan çalışmada döviz kurunun ihracatçılar için çok önemli bir faktör olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Yücesan vd. (2017), çalışmalarında 2003-2014 dönemine ait 32 ülke için döviz kuru oynaklığı ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi araştırmışlardır. Panel veri analizi yöntemi kullanılarak yapılan çalışmada döviz kuru oynaklığının ihracat üzerinde herhangi bir etkisinin olmadığı, ithalat üzerinde ise istatistiksel olarak anlamlı ve negatif yönde bir etkisi olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Wong (2017) çalışmasında Ocak 2010 - Mayıs 2015 dönemleri arasında Malezya'nın Singapur, Çin, Japonya, ABD ve Kore ile yaptığı ikili ticaret üzerindeki etkisinidöviz kurundaki oynaklıkla nasıl değiştiğini araştırmıştır. ARCH modeliyle yapılan çalışmada döviz kurundaki oynaklık ikili ülkeler arasındaki ticaret üzerinde farklı etkilere sahip olduğu fakat genel olarak olumsuz bir etkiye sahip olmadığı sonucuna ulaşmıştır.

Petek ve Çelik (2017) çalışmalarında 1990-2015 dönemi için Türkiye'de döviz kuru ile ihracat ve ithalat arasındaki ilişkiyi araştırmışlardır. Vektör Otoregressif (VAR) modeli kullanılarak yapılan çalışmada hem döviz kurundan hem de ithalattan ihracata doğru tek yönlü bir ilişki olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Ersungur vd. (2017) çalışmalarında 1998 -2014 yılları arası çeyreklik dönemler için Türkiye özelinde döviz kuru hareketlerinin cari denge üzerindeki etkisini araştırmışlardır. VAR Modeline dayalı nedensellik testi kullanılarak yapılan çalışmada döviz kuru ile cari işlemler dengesi arasında bir nedensellik ilişkisi olmadığı sonucunu elde etmişlerdir.

Chaudharyv.d. (2016) çalışmalarında 1979-2010 dönemi için döviz kuru ile Güneydoğu ve Güneydoğu Asya Ekonomilerinin önemli ithalat ve ihracatları ile ilişkisini araştırmışlardır. Eşbütünleşme ve hata düzeltme modeli kullanılarak yapılan çalışmada kısa vadede ülkelerin çoğunda ilişki bulunmazken uzun dönem de ise örnek ülkelerin yarısından fazlasında var olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Asteriou vd. (2016), çalışmalarında 1995:1 – 2012:12 dönemine ait verileri kullanarak döviz kurundaki oynaklık ile uluslararası ticaret hacmi arasındaki ilişkiyi Meksika, Endonezya, Nijerya ve Türkiye için araştırmışlardır. Kısa dönem ilişki için Granger nedenselliği, Uzun dönem ilişki için ise ARDL yöntemini testi kullanılarak yapılan çalışmada Kısa dönem de Türkiye için herhangi bir ilişki bulunmadığı, Nijerya için ihracattan oynaklığa tek yönlü bir nedensellik bulunduğu Meksika ve Endonezya için ise oynaklıktan ithalat / ihracat talebine doğru belirgin bir nedensellik olduğu ve uzun dönem için ise Türkiye haricinde döviz kuru oynaklığı ile uluslararası ticaret faaliyetleri arasında hiçbir ilişki bulunmadığı sonucunu elde etmişlerdir.

Serenis ve Tsounis (2014) çalışmalarında 1973:1-1990:1 dönemine ait verileri kullanarak 3 Afrika ülkesi için döviz kuru oynaklığının ihracat üzerindeki etkisini incelemişlerdir. Hata düzeltme teknikleri kullanarak yaptıkları çalışmada beklenmedik bir dalgalanma ölçüsü kullanıldığında, örneklemimizdeki tüm ülkeler için oynaklığın ihracat üzerinde olumsuz etkisi olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Nicita (2013) çalışmasında 2000–2009 döneminde 100 ülke için döviz kurunun ticaret üzerindeki önemini araştırmaktadır. Panel veri analizi yöntemi kullanılarak yapılan çalışmada kısa vadeli döviz kuru oynaklığının ticaret üzerinde genel olarak ciddi bir endişe yaratmadığı sonucuna ulaşmıştır.

Yapraklı (2010) çalışmasında 2001:3-2009:6 dönemine ait aylık verilerle döviz kuru politikası ile Türkiye 'nin dış ticaret açıklarını etkileyen temel faktörler arasındaki ilişkişini araştırmıştır. Sınır testi yaklaşımı kullanılarak yapılan çalışmada dış ticaret açığı kısa dönemde ve uzun dönemde reel efektif kur endeksinden ise pozitif ve istatistiki açıdan anlamsız olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Hayakawa ve Kimura (2009) çalışmalarında 1992'den 2005'e kadar 60 ülke için döviz kuru oynaklığı ile uluslararası ticaret arasındaki ilişkiyi ampirik olarak araştırmışlardır. Yerçekimi denklemi kullanarak yapılan çalışmada döviz kuru oynaklığı Doğu-Asya ticaretini diğer bölgelere göre daha fazla etkilediği bu etkinin önemli bir kaynağının üretim ağlarında bulunan ara mallardan kaynaklandığı sonucuna ulaşmışlardır.

Karagöz ve Doğan (2005) çalışmalarında Ocak 1995 - Haziran 2004 dönemine ait aylık verilerle Türkiye için döviz kuru ve dış ticaret ilişkisini araştırmışlardır. Çoklu regresyon analizi ile yapılan çalışmada bulgu ise reel döviz kurundan dış ticaret değişkenlerine doğru nedensel (uzun dönemli) bir ilişkinin olmadığı sonucunu elde etmişlerdir.

Yamak ve Korkmaz (2005) çalışmalarında 1995:1-2004:4 dönemine ait aylık verilerle Türkiye için reel döviz kuru ve dış ticaret ilişkisini araştırmışlardır. Modern zaman serisi analizi ile yapılan çalışmada Değişkenler arasında uzun dönemli bir ilişki yoktur. Kısa döneme gelince; reel döviz kuru ve ticari denge arasındaki ilişki, temel olarak sermaye malları ticareti tarafından belirlendiği sonucunu elde etmişlerdir.

Acaravcı ve Öztürk (2002) çalışmalarında 1989:01-2002:08 dönemleri için aylık veriler kullanarak döviz kuru değişkenliğinin Türkiye ihracatı üzerindeki etkisini araştırmışlardır. Eşbütünleşme modeli kullanılarak yapılan çalışmada döviz kurundaki belirsizliğin ihracat talebi üzerinde negatif bir etkiye sahip olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Zengin (2001) çalışmasında 1994:1 – 2000:2 dönemine ait aylık ve mevsimsel etkilerden arındırılmış verilerle reel döviz kuru hareketleri ve dış ticaret fiyatları arasındaki ilişkiyi araştırmıştır. Uzun dönem ilişkisini araştırmak için kullanılan eşbütünleşme sonucunda ihracat fiyat endeksi, ithalat fiyat endeksi ve reel döviz kurları arasında uzun dönemli bir eşbütünleşmenin var olduğu sonucuna ulaşmıştır.

3) Ampirik Analiz

a) Veriler

Çalışmada kullanılan very seti, dış ticaret açığı (lnDTA), reel döviz kurundan (ln*REK*) oluşmaktadır. Veriler aylık olup Türkiye'ye ait 2003 yılının birinci ayı ile 2019 yılının ilk çeyreğinden oluşmaktadır. Veriler Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) ve Türkiye İstatistik Kurumundan (TUİK) elde edilmiştir. Her ikideğişkende logaritmik formda kullanılmıştır. Tahmin etmek üzere oluşturulan model;

$$lnDTA_i=\beta_0 + \beta_1 lnREK_i + u_i$$

biçimindedir.

b) Birim Kök Analizi

Durağan olmayan seriler arasında ekonometrik analizler yapıldığında, sahte regresyon denilen yanıltıcı bir sonuçla karşılaşılmaktadır. Bunun için serilerin durağanlığının test edilmesi ekonometrik analizler açısından önem taşımaktadır. Bu çalışmada serilerin birim kök içerip içermediklerini test etmek amacıyla Zivot ve Andrews tarafından 1992 yılında geliştirilen One-break ADF Test (ZA Test) ve 2006 yılında Becker, Enders ve Leevin (BEL Test) tarafından önerilen Fourier KPSS Test kullanılmaktadır. ZA testinde boş hipotez serinin durağan olmadığı (birim kök var) şeklindedir. Diğer taraftan BEL testinde ise boş hipotez serinin durağanlığı üzerine kurulmaktadır.

Yapısal Kırılmalı Birim Kök Analizi Sonuçları

Tablo 1.

		ZA(1992)		BEL(2006)	
		One sharp break		Smooth break	
	Model	ADF-stat	TB	Fourier KPSS	Fourier frequency
lnDTA	Level Break	-4.0695*	131	0.1912**	1
lnREK	Level Break	-3.6780*	176	2.1461*	1
	Level & trend break	-3.9258*	156	0.4281*	1

Maksimum gecikme sayısı 12 olarak alınmış ve optimum gecikme sayısı Schwarz Bilgi Kriterine göre belirlenmiştir. Parantez içindeki sayılar optimum gecikme sayılarıdır. *, **, *** %1, %5, %10 de Ho hipotezinin red edildiğini göstermektedir.

lnDTA serisinde,

ZA (1992) testi için Level kritik değerler %1, %5, %10 anlamlılık düzeyinde sırasıyla -5.3400 -4.8000 -4.5800 olarak bulunmaktadır. BEL (2006) testi için ise kritik değerler yine aynı sıralama için 0.2699 0.1720 0.1318 dır. lnDTA serisinin hem ZA birim kök testine göre hem de BEL (2006) durağanlık testine göre seviyede birim kök içerdiği anlaşılmaktadır.

lnREK serisinde,

ZA (1992) testi için Level kritik değerler %1, %5, %10 anlamlılık düzeyinde sırasıyla -5.3400 -4.8000 -4.5800 olarak bulunmaktadır. BEL (2006) testi için ise kritik değerler yine aynı sıralama için 0.2699 0.1720 0.1318 dır. lnREK serisinin hem ZA birim kök testine göre hem de BEL (2006) durağanlık testine göre seviyede birim kök içerdiği anlaşılmaktadır. Ayrıca, ZA (1992) testi için Level & trend break kritik değerler %10, %5, %1 anlamlılık düzeyinde sırasıyla -5.5700 -5.0800 -4.8200 olarak bulunmaktadır. BEL (2006) testi için ise kritik değerler yine aynı sıralama için 0.0716 0.0546 0.0471dır. lnREK serisinin hem ZA birim kök testine göre hem de BEL (2006) durağanlık testine göre seviyede birim kök içerdiği anlaşılmaktadır.

lnDTA ve lnREK serilerinin 1. Farkı alındığında ise; Tablo 2. Deki sonuçlar elde edilmektedir.

Tablo 2.

		Birinci Fark		
		ADF	PP	KPSS
lnDTA	C	- 5.269*	- 26.383*	0.164
	CT	- 15.268*	-26.807*	0.661
lnREK	C	- 11.147*	- 10.161*	0.360
	CT	-11.409*	- 10.349*	0.261

C: Sabitli model. CT: Sabit ve trendli modeli göstermektedir. ADF testinde maksimum gecikme sayısı 12 olarak alınmış ve optimum gecikme sayısı Schwarz Bilgi Kriterine göre belirlenmiştir. Parantez içindeki sayılar optimum gecikme sayılarıdır. PP ve KPSS testlerinde uzun dönem varyans, Barlett çekirdek tahmincisi ile elde edilmiş ve bant genişliği (bandwidth) Newey-West metodu ile belirlenmiştir. ADF ve PP testlerinde kritik değerler sabitli model için -3.466 (%1), -2.877 (%5) ve -2.575 (%10); sabit ve

trendli model için -4.008 (%1), -3.434 (%5) ve -3.141 (%10)'dur. KPSS testinde kritik değerler sabitli model için 0.739 (%1), 0.463 (%5) ve 0.347 (%10); sabit ve trendli model için 0.216 (%1), 0.146 (%5) ve 0.119 (%10)'dur. ***, ** ve * Ho hipotezinin sırasıyla %1, %5 ve %10 anlam düzeyinde reddedildiğini gösterir. Dolayısıyla lnDTA ve lnREK serilerinin birinci farkta durağan olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Her iki serininde I(1) olduğu anlaşılmaktadır.

c) VAR Analizi

Birim kök analizi değişkenin kendisinde meydana gelen bir şokun etkisini incelemektedir. Var analizi ise bir değişkende meydana gelen bir şokun diğer değişkenler üzerinde meydana getirdiği etkileri incelemektedir. Var analizi yapmak için öncelikle otokorelasyon sorununun olmadığı uygun gecikme sayısı belirlenmelidir. Tablo 3'de uygun gecikme sayısının 3 olarak belirlendiği anlaşılmaktadır.

Otokorelasyon LM Testi Olasılık Değerleri

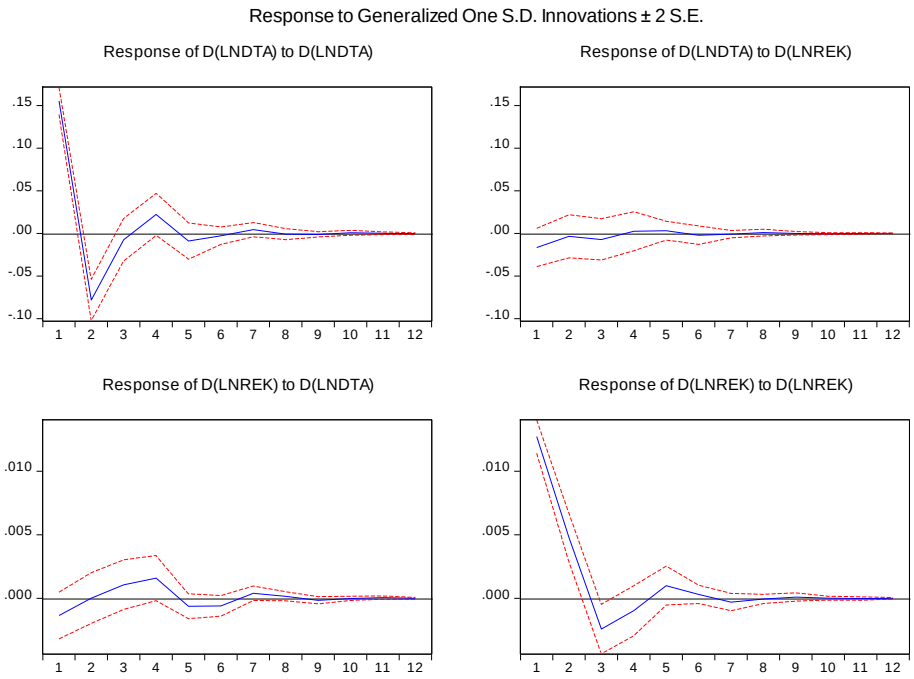
Tablo 3.

	VAR(p): d(lnDTA) d(lnREK)				
q	1	2	**3**	4	5
1	0.0000	0.1469	**0.8850**	0.5056	0.8980
2	0.0000	0.0159	**0.3380**	0.9877	0.6877
3	0.1680	0.1006	**0.6575**	0.4824	0.5198
4	0.9395	0.9243	**0.4182**	0.9643	0.8216
5	0.2882	0.1968	**0.2041**	0.4982	0.7204
6	0.9022	0.9060	**0.9210**	0.9233	0.9794
7	0.8250	0.8153	**0.8529**	0.8392	0.8826
8	0.0839	0.0491	**0.1049**	0.0407	0.0212
9	0.3554	0.1478	**0.1721**	0.1795	0.1899
10	0.2628	0.6174	**0.6325**	0.5369	0.3794
11	0.7299	0.8807	**0.7787**	0.8230	0.8084
12	0.0047	0.0050	**0.1041**	0.0044	0.0082

q: VAR(p) modeli hata terimi otokorelasyon derecesini göstermektedir. Üçüncü sütundaki değerler incelendiğinde, olasılık değeri 0.05 den büyüktür, q. dereceden otokorelasyon yoktur hipotezinin yüzde 5 anlam düzeyinde kabul edildiğini göstermektedir.

Dolayısıyla Var(3) modeli, otokorelasyon sorunu olmayan modeldir.

Etki-Tepki Fonksiyonları



Bu tablolardan görülmektedir ki, Reel döviz kuru, dış ticaret açığı değişkenini etkilememektedir. Tersine dış ticaret açığı'da reel döviz kurunu etkilemediği sonucuna ulaşılmaktadır.

d) Nedensellik Analizi

Tablo 4.

	Standard Granger		Toda&Yamamoto	
DependetVariable: lnDTA	Wald	p-value	Wald	p-value
lnREK	2.638659	0.4508	1.312244	0.8593
DependetVariable: lnREK				
lnDTA	3.834595	0.2799	7.952925	0.1933

Granger nedensellik testi sonuçları farklarda VAR(3) tahmininden elde edilmiştir. Toda-Yamamoto nedensellik testi sonuçları seviyede VAR(4+1) elde edilmiştir.

p-value< 0.1, nedensellik yoktur Ho hipotezinin %10 anlam düzeyinde reddedildiğini göstermektedir.

p-value< 0.05, nedensellik yoktur Ho hipotezinin %5 anlam düzeyinde reddedildiğini göstermektedir.

p-value< 0.01, nedensellik yoktur Ho hipotezinin %1 anlam düzeyinde reddedildiğini göstermektedir.

Tablo 4 sonuçlarına göre % 5 anlamlılık düzeyinde boş hipotez kabul edilmiştir ve her iki değişken içinde nedensellik olmadığı anlaşılmaktadır. Yani dış ticaret açığı, reel efektif döviz kurunun nedeni değildir, tersine reel efektif döviz kuru da dış ticaret açığının nedeni değildir.

4) Sonuç

Bu çalışmada, Türkiye için, reel döviz kuru ve dış ticaret arasındaki ilişki, 2003:1-2019:3 dönemine ait aylık veriler ile incelenmiştir. Dünya geneli için yapılan araştırmalar ve Türkiye özelinde yapılan çalışmalar incelendiğinde döneme ve uygulanan analiz tipine göre literatürde farklı sonuçlar bulunmaktadır. Türkiye için yapılan ampirik analiz sonuçlarına göre dış ticaret açığı ve reel efektif döviz kuru arasında bir nedensellik ilişkisine rastlanmamıştır. Bu bulguların Türkiye için güncel çalışmalar olan Barak ve Naimoğlu (2018), Ersungur vd. (2017) çalışmalarına uyumludur. Türkiye'de 2003 yılında değişen ekonomi politikaları ile dalgalı kur rejimine geçilmiştir. Bu rejimde zaman zaman spekülatif hareketler meydana gelmiş ve reel efektif döviz kurunda iniş çıkışlar meydana gelmiştir. Son 10 yıllık döneme bakıldığında 2008 krizi, 2013 yılındaki gezi olayları, 2015 terör saldırıları, 15 temmuz darbe girişimi, Rahip Brunson krizi gibi sorunların varlığı reel kurda dalgalanmalara sebep olmuştur. Döviz kurundaki yüksek oynaklık, riskten kaçınan yatırımcılar için daha yüksek maliyet ve daha az dış ticarete neden olur. Bunun nedeni, ticari sözleşme sırasında üzerinde anlaşılan döviz kurunun, gelecekteki teslimat gerçekleşene kadar ödeme yapılmamasıdır. Dolayısıyla döviz kurundaki değişiklikler önceden tahmin edilemez hale geldiğinden oluşabilecek kârlar hakkında belirsizlik ortaya çıkacaktır ve dolayısıyla uluslararası ticaretin faydaları azalacaktır.
Çalışmada ele alınan dönemler incelendiğinde ve seriler arasında nedensellik ilişkisinin olmaması dikkate alındığında, Türkiye için reel kurdaki değişmelerin dış ticaret açığının temel nedeni olmadığı anlaşılmaktadır. Tersine dış ticaret açığıda tek başına reel kurdaki değişimleri açıklamamaktadır. Döviz kurundaki oynaklık risk almayan yatırımcılarda dış ticareti azaltıcı etkisi olması beklenen sonuçtur, çalışmada çıkan sonuca göre kurdaki değişmelerden dış ticaret açığının etkilenmemesi riski üstelenen ihracatçı ve ithalatçı firmaların varlığını işaret etmektedir.
Bu sonuçlar Türkiye'de kur artışlarının (ya da azalışlarının) dış ticaret yapan taraflarca spekülatif hareketler olarak algılandığı ve karar alıcıların başka parametrelere bakarak yatırım yaptıkları anlaşılmaktadır. Diğer taraftan kur değişimlerinin dış ticaret açıklarını açıklayamamasının bir diğer nedeni de Türkiye'nin ihracatındaki, ithal girdi bağımlılığı olarak görülmektedir. Ayrıca dış ticaret açığını açıklamada kurun

haricinde verimlilik, girdi maliyetleri, fiyat politikası, üretim kapasitesi, dış talep gibi unsurların da önemli bir yer tutmuş olabileceği anlaşılmaktadır.

KAYNAKÇA

Acaravcı, A., Öztürk, İ. (2002). Döviz kurundaki değişkenliğin Türkiye ihracatı üzerine etkisi: ampirik bir çalışma. Review of Social, Economicand Business Studies, 2, 197-206.

Asterious, D. , Masatci, K. ve Pilbeam, K. (2016). Exchange rate volatility and international trade: International evidence from the MINT countries. Economic Modelling, 58, 133–140. https://doi.org/10.1016/j.econmod.2016.05.006

Auboin, M., Ruta, M. (2011). The relationship between exchange rates and international trade: a review of economic literature, 1-28, Available at SSRN: https://ssrn.com/abstract=1955847 orhttp://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1955847

AY, A. (2007a), Türkiye'deDışTicaretve Kur PolitikalarıUygulamaları, ÇizgiKitabevi, Konya.

AY, Ahmet. (2007b), "TarihselSüreçiçerisindeTürkiye'deBüyüme", ürkiyeEkonomisi,MakroekonomikSorunlarveÇözümÖnerileri, Ed. Ahmet Ay, ÇizgiKitabevi, Konya, ss.3–53.

Barak, D., ve Naimoğlu, M. (2018). Reel Döviz Kurunun Dış Ticaret Üzerindeki Etkisi: Kırılgan Beşli Örneği. Ömer HalisdemirÜniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 11(2), 82-95.

Bahmani-Oskooee, M., Gelan, A. (2018). Exchange-rate volatility and international trade performance: Evidence from 12 African countries. Economic Analysis and Policy, 58, 14-21.

Becker, R., Enders, W., Lee, J. (2006). A stationarity test in the presence of an unknown number of smooth breaks. Journal of Time Series Analysis 27 (3), 381–409

Chaudhary, G. M.,Hashmi, S. H., &Khan, M. A. (2016). Exchange rate and foreign trade: a comparativestudy of major South Asian and South-East Asiancountries. Procedia-Socialand Behavioral Sciences, 230, 85-93.

Çelik, T., Çelik, B., Barak, D. (2017). Geçiş ekonomilerinde reel döviz kuru ve ekonomik büyüme ilişkisi. Süleyman Demirel University Journal of Faculty of Economics & Administrative Sciences, 22(3).

Ersungur, Ş. M. , Doru, Ö. ve Aslan, M. B. (2017). Türkiye'de Gsyh Ve Döviz Kuru Hareketlerinin Cari Denge Üzerindeki Etkisi: Var Analizi Yaklaşımı. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 31(3), 451–461.

Granger, C.W.J. (1969). Investigating Causal Relations by Econometric Models and CrossSpectral Methods, Econometrica, (37)

Hayakawa, K. ve Kimura, F. (2009). Döviz kuru oynaklığının Doğu Asya'daki uluslararası ticarete etkisi. Japon ve Uluslararası Ekonomiler Dergisi, 23 (4), 395-406.

Khalighi, L.,&Fadaei, M. S. (2017). A study on theeffects of exchange rate and foreign

policies on Iranians dates export. Journal of theSaudiSociety of AgriculturalSciences, 16(2), 112-118.

Karagöz, M.,& Doğan, Ç. (2005). Döviz Kuru Diş Ticaret İlişkisi: Türkiye Örneği. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 15(2), 219-228.

Kızıldere, C., Kabadayı, B. Ve Emsen, Ö. S. (2014). Diş Ticaretin Döviz Kuru Değişimlerine Duyarliliği: Türkiye Üzerine Bir İnceleme. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, (12).

Köse, N., Ay, A., ve Topallı, N. (2008). Döviz Kuru Oynaklığının İh; Racata Etkisi: Türkiye Örneği (1995-2008). Gazi UniversityJournal of Economics&AdministrativeSciences, *10*(2).

Nicita, A. (2013). Exchange rates, international trade and trade policies. International Economics, 135, 47-61.

Özturk, İ. (2006). Exchange rate volatility and trade: a literature survey.,International Journal of Applied Econometrics and Quantitative Studies, Vol. 3-1, 85-102.

Petek, A. ve Çelik, A. (2017). Türkiye'de Enflasyon, Döviz Kuru, İhracat ve İthalat Arasındaki İlişkinin Ekonometrik Analizi (1990-2015). Finans Politik & Ekonomik Yorumlar; Istanbul, 54(626), 69–87.

Senadza, B., Diaba, D. D. (2017). Effect of exchange rate volatility on trade in Sub-SaharanAfrica. Journal of AfricanTrade, 4(1-2), 20-36.

Serenis, D.,&Tsounis, N. (2014). Does Exchange Rate Variation Effect African Trade Flows?. Procedia Economics and Finance, 14, 565-574.

Toda, H. Y. ve Yamamoto T. (1995), Statistical Inferences In Vector Autoregressions With Possibly Integrated Processes. Journal of Econometrics, 66, p.225-250

Türkyilmaz, S., Özer, M.,ve Kutlu, E. (2007). Döviz Kuru Oynaklığı İle İthalat Ve İhracat Arasındaki İlişkilerin Zaman Serisi Analizi. Anadolu UniversityJournal of SocialSciences, 7(2).

Yamak, R.,& Korkmaz, A. (2005). Reel döviz kuru ve diş ticaret dengesi ilişkisi. Ekonometri ve İstatistik e-Dergisi, (2), 16-38.

Yaprakli, S. (2010). Türkiye'de Esnek Döviz Kuru Rejimi Altinda Diş Açiklarin Belirleyicileri: Sinir Testi Yaklaşimi. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 65(04), 141-163.

Yücesan, M. , Torun, M. ve Kurt, S. (2017). Döviz Kuru Değişimlerinin Dış Ticaret Üzerine Etkileri: Türkiye'nin Yeni Dış Ticaret Pazarları Arayışında Seçilmiş Ülke Grupları Üzerine Ekonometrik Bir Analiz. The Journal of International Social Research, 10(52).

Zengin, A. (2001). Reel Döviz Kuru Hareketleri Ve Dış Ticaret Fiyatları (Türkiye Ekonomisi Üzerine Ampirik Bulgular). Cumhuriyet Üniv. Iktisadi ve Idari Birimler Dergisi, 2(2), 27-41.

Zivot, E. ve D. W. K. Andrews (1992), "Further Evidence on the Great Crash, the OilPrice Shock and the Unit Root Hypothesis." Journal of Business and Economic Statistics 10, 251-270.

Wong, H. T. (2017). Exchange rate volatility and bilateral exports of Malaysia to Singapore, China, Japan, the USA and Korea. Empirical Economics, 53(2), 459–492. https://doi.org/10.1007/s00181-016-1129-x

İŞ YAPMA KOLAYLIĞI GÖSTERGELERİNDEN İŞE BAŞLAMA İNDEKSİ AÇISINDAN TÜRKİYE VE BAĞIMSIZ TÜRK CUMHURİYETLERİ ÜZERİNDE BİR KARŞILAŞTIRMA

Yrd.Doç.Dr. Seyil NAJİMUDİNOVA
Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü
seyil.najimudinova@manas.edu.kg

Öğr. Gör.Dr. Narıngül MARGAZİEVA
Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, TOYO, Otel İşletmeciliği Bölümü
naryngul.margaziyeva@manas.edu.kg

Öz

Günümüz dünyasında ülkelerin yatırım ortamının kalitesini yansıtan ve ekonomilerin yabancı sermaye çekebilme potansiyellerini gösteren İş Yapma Kolaylığı indeksi, karşılaştırma yapabilmek açısından önemi artmaktadır. 190 ülkeyi içeren bu sıralamada bağımsızlığını 1990'lardan sonra ilan eden Türk Cumhuriyetleri (Kırgızistan, Kazakistan, Özbekistan, Azerbaycan) ve dünyanın en büyük G20 ekonomileri arasında yer alan Türkiye'nin bulunduğu yeri görebilmek, araştırma konusuna zemin oluşturmuştur. On bir başlık altında ele alınan İş yapma kolaylığı indeksinin biri olan İşe başlama göstergesinin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri açısından incelemek ve karşılaştırmak, bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Araştırma kapsamında İş Yapma Kolaylığı 2018 Raporu verilerine dayanarak söz konusu ülkelerin İşe başlama göstergeleri incelenecektir. Ayrıca ülkelerde işe başlama süreci (prosedür sayısı, süre, maliyeti ve asgari sermaye) ile ilgili amaca uygun uygulamalar değerlendirilecektir. Dolayısıyla başarılı uygulamalar diğer ülkelere örnek teşkil edebilecektir.

Anahtar Kelimeler: *İş Yapma Kolaylığı İndeksi, İşe Başlama İndeksi, Türkiye, Türk Cumhuriyetleri, yatırım iklimi*

A COMPARISON ON STARTING A BUSINESS INDEX IN THE CASE OF TURKEY AND INDEPENDENT TURKIC REPUBLICS

Abstract

Nowadays the Doing Business Index is one of the imporant comparison tool reflecting the quality of the investment environment of the countries and showing the potential of attracting foreign capital of economies. As known this index contains 190 countries all over the world. Therefore it is interesting to see the place of Turkic Republics (Kyrgyzstan, Kazakhstan, Uzbekistan, Azerbaijan) and Turkey. Thus Turkic Republics declared their independency after 1990's, at the same time Turkey is one the G20 countries. As known, Doing a business covers 11 indicators. This paper aims to study and compare Starting a Business Indicator of Turkey and Turkic countries. Within the scope of the research, the indicators of the starting a business of these countries will be studied based on the data of the Doing Business 2018 Report. In addition, effective practices in the process of starting a business (procedures, time, cost and paid-in minimum capital to start alimited liability company) in related countries will be evaluated. Therefore successful practices can be an example for other countries.

Keywords: *Ease of Doing Business Index, Starting a business index, Turkey, the Turkic Republics, investment climate*

1. GİRİŞ

Bir ekonomideki yatırım ortamının uygunluğunun değerlendirilmesi amacıyla kullanılan İş Yapma Kolaylığı İndeksi, bir ülkedeki işletmelerin yaşam döngüleri boyunca geçerli olan veya temel ölçütleri kullanarak ülkelerin yatırım ortamının kalitesini belirlemeye çalışan bir indekstir. Söz konusu indeks dünya ülkelerini, iş yapmak için uygun ekonomik ortama sahip olma ölçütlerine göre sıralamakta ve her yıl raporlanmaktadır (Koç vd., 2017). Seçili ülkelerde çeşitli göstergelerden yararlanılarak oluşturulan rekabet indeksinin farklı ülkelerde yatırım ortamının kalitesini belirlemek ve karşılaştırma yapabilmek açısından son dönemde önemi gittikçe artmak ile ülkelerin doğrudan yabancı sermaye çekebilme potansiyellerini göstermesi açısından da önem taşımaktadır (Özcan ve Kayalıdere, 2017: 819). Demek ki, söz konusu indeks, hem yatırım ortamının uygunluk derecesini göstermektedir, hem de söz konusu ülkede belirli bir ölçüde girişimcilik ortamını yansıtmaktadır. Dolayısıyla sermayenin küreselleşmesi yanında yapılan ister ülke içi, ister ülke dışı olsun yatırımların ve girişimcilik faaliyetlerinin hem sermayenin geldiği evsahibi ülkeye, hem de yatırımın yapıldığı ülkeye bir takım kazançlar sağlamaktadır.

İlgili alanda yapılan literatür taraması gösterdiği gibi, söz konusu kazançlar arasında, yatırım yapılan ülkelerin ekonomik büyümesi üzerinde olan olumlu etkileri başta gelmektedir (Zhang, 2001; Iamsiraroj ve Ulubaşoğlu, 2015). Birçok çalışma, girişimciliğin ekonomik kalkınmanın ana kaynağı olduğu ve üretken girişimciliğin, ekonomik büyümenin ve varlık yaratmanın temel kaynağı olmasından dolayı ekonomi için hayati olduğu sonucuna varmıştır. (Casero et al. 2013). Acs vd., (2006) 18 ülke için 1981-1998 dönemi verilerini kullanarak girişimcilik ve ekonomik büyüme ilişkisini araştırdıkları çalışmada yüksek girişimcilik düzeyine sahip ülkelerin daha iyi iktisadi büyüme performansı gösterdikleri tespit edilmiştir. Ayrıca Martin vd., (2010) 25 OECD ülkesi için girişimcilik, gelir dağılımı ve ekonomik büyüme üzerine yaptıkları çalışmada girişimciliğin, yatırımlar aracılığıyla ekonomik büyüme üzerinde dolaylı olarak pozitif etkiye sahip olduğunu ortaya koymuşlardır. Bunun yanında Özcan ve Arı (2010) tarafından yapılan araştırmada 1994–2006 döneminde 27 OECD ülkesinde doğrudan yabancı yatırımı belirleyen faktörler sorgulanarak, doğrudan yabancı yatırım ülkelerin büyüme oranını ve altyapı düzeyini pozitif olarak etkilediği görülmüştür. Ekonomik büyüme ve kalkınma açısından yatırımın ve girişimciliğin taşımış olduğu önemin farkına gidebilen ülkeler artık yatırımcılar ve girişimciler için uygun ortamı ve koşulları sağlamaya çalışmakta, çeşitli politik ve kurumsal düzenlemeler yolu ile işe başlama ile ilgili çalışmalar için ülkelerini cazip hale getirmeye çalışmaktadırlar.

Bu çalışmada 190 ülkeyi içeren İş Yapma Kolaylığı sıralamasında bağımsızlığını 1990'lardan sonra ilan eden Türk Cumhuriyetleri (Kırgızistan, Kazakistan, Özbekistan, Azerbaycan) ve dünyanın en büyük G20 ekonomileri arasında yer alan Türkiye'nin bulunduğu yeri görebilmek ve söz konusu ülkelerde yatırım ortamının ne kadar çekici olup olmadığını görmek, araştırma konusuna zemin oluşturmuştur. Ayrıca bu çalışmada, iş yapma kolaylığı ölçütleri arasında yer alan işe

başlama indeksinin söz konusu ülkelerde hangi durumda olduğu, bu bağlamda neler yapıldığı ve özellikle neler yapılması gerektiği tartışılacaktır.

2. LİTERATÜR

Söz konusu ülkeler örneğinde girişimcilik ve yatırımın ülkelerin ekonomik büyümeye olan etkisi üzerinde yapılan araştırmalara bakıldığında Öskönbaeva ve Najimudinova (2018) tarafından geçiş sürecindeki Kırgızistan, Kazakistan, Özbekistan ve Tacikistan gibi Orta Asya ülkelerinin 2005-2012 dönemine ait yıllık verilerine panel veri analizi kullanılarak girişimcilik ve iktisadi büyüme arasında pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkinin bulunduğu tespit edilmiştir. Diğer bir deyişle söz konusu ülkelerde incelenen dönemde girişimcilikteki artışın iktisadi büyümeyi olumlu yönde etkilediği kanısına varılabilir. Bostan vd. (2016) Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan olmak üzere 6 Avrasya ülkesi örneğinde 1995-2015 dönemine ait ekonomik büyüme verileri ile doğrudan yabancı sermaye girişi verilerini kullanılarak, seçilen 6 Avrasya ülkesi kapsamında doğrudan yabancı sermaye girişi ile ekonomik büyüme arasında ekonomik büyümeden doğrudan yabancı sermaye değişkenine doğru tek yönlü bir nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir.

Ayrıca İş Yapma Kolaylığı açısından söz konusu ülkeleri ele alan literatür incelendiğinde Gül vd. tarafından (2018) 2006-2016 arası veriler üzerinde Dünya İş Yapma İndekslerinde karşılaştırmalı olarak Kırgızistan, Türkiye ve diğer Türki Cumhuriyetlerinin yeri her bir indeks üzerinden incelenmiştir. Türkiye örneğinde Koç vd. (2017) ve Özcan ve Kayalıdere (2017) tarafından, Azerbaycan örneğinde Samedova (2017) tarafından, Kazakistan örneğinde Bodaubayeva (2017) tarafından, Özbekistan örneğinde Aripov O.A. (2017) ve Курпаяниди К.И. (2017) ve Kırgızistan örneğinde Zhusupalieva ve Urazova (2014) tarafından araştırmalar yapılmıştır ve genel olarak ilgili ülkelerde yatırım ikliminin iyileştirilmesi, KOBİ'lerin karşılaştıkları sorunlar ve çözüm önerileri üzerinde durulmuştur.

2.1. İŞ YAPMA İNDEKSİ

Dünya Bankası tarafından düzenlenen ve bir ülkedeki iş yapma kolaylığını ölçmek için kullanılan İş yapma (Doing Business) İndeksi, dünya ekonomileri üzerinde indekste yer alan ülkelerin yatırım ortamını etkileyecek şirket kuruluşu, vergi politikaları, elektrik temini, istihdam, kredi temini, lisans alma süreci, yatırımcıların korunması gibi çeşitli göstergeleri temel alarak karşılaştırmalı bir değerlendirme sağlamaktadır. İlk rapor 2004 yılında yayınlanmış ve 2003 yılına ait olan veri setini kapsamıştır. 2019 yılında yayınlanan iş yapma indeksinde de benzer düzen ile hareket edilmiş ve 2018 veri setinin yer aldığı rapor kamuoyuna sunulmuştur. 2004'te birincisi yayınlanan indekste, 5 kriter ve 133 ülke incelenmiş ise, 2018 yılına gelindiğinde kriterler 11'e ve ülke sayısının da 190'a ulaştığı görülmektedir. Raporda yine 190 ülke 11 temel kriter olmak üzere düzenlenmiştir.

Dünya Bankası'nın her yıl yayınladığı bu indeks ile özel sektörün gelişmesine katkı sağlanarak kalkınmada uluslararası girişimleri arttırmak ve konu ile ilgili bilgi vererek gelişime destek vermek amaçlanmaktadır (Koç vd.,2017:19). Ayrıca indeksin oluşturulmasında 800'den fazla akademik makale ve çalışmadan yararlanılarak günümüzde İş Yapma İndeksi, akademisyenler, gazeteciler ve politikacılar için önemli bir kaynak haline gelmiştir (Besley, 2015: 100-102).

Tablo 1: 2008-2018 arası İş Yapma İndeksinde İlk 10 ülke

	2008	2013	2018
1	Singapur	Singapur	Yeni Zelanda
2	Yeni Zelanda	Hong Kong	Singapur
3	ABD	Yeni Zelanda	Danimarka
4	Hong Kong	ABD	Hong Kong
5	Danimarka	Danimarka	Kore
6	Birleşik Krallık	Kore	Gürcistan
7	İrlanda	Malezya	Norveç
8	Kanada	Gürcistan	ABD
9	Avustralya	Norveç	Birleşik Krallık
10	Norveç	Birleşik Krallık	Makedonya

Kaynak: International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank Doing Business Report

Tablo 1'de görüldüğü gibi, son 10 yıl aralığında İş Yapma sıralamasında önde gelen ülkeler listesinde liderlik konumlarını korumuş olan ülkeler (Singapur, Yeni Zelanda, Danimarka, Hong Kong), geri çekilmiş ülkeler (İrlanda, Kanada, Avustralya, Malezya) ve yeniden eklenen ülkeler (Gürcistan, Makedonya, Kore) söz konusudur. Son yayınlanan raporda Yeni Zelanda yine geçen seneki performansını sürdürmüş ve iş yapmanın en kolay olduğu ülke statüsünü koruyabilmiştir. Eski Sovyet Cumhuriyetlerinin birisi olan Gürcistan'ın söz konusu sıralamada önemli bir gelişme adımı kaydedip 15. Pozisyondan (2008) 6.pozisyona (2018) ilerlediğini görmek çok dikkat çekicidir. Gürcistan'ın söz konusu başarısının nedeni, iş yapma indeksinin 2000'lerden bu yana iş ve yatırım ortamını iyileştirmek için yaptığı 47 reform olarak açıklanabilir.

2.2. TÜRKİYE VE TÜRK CUMHURİYETLERİ ÜLKE PROFİLİ

Dünya çapında değerlendirildiğinde Türkiye ve Türk Cumhuriyetlerinde genel olarak 4,246,785 km2 alanda 147 milyondan fazla nüfus barınmaktadır ve sahip olduğu doğal zenginlikler ve coğrafik konumu açısından önemli bir piyasa oluşturmaktadır. Dünya GSYİH'sının %1,3'ü söz konusu ülkelerde üretilmektedir.

Tablo 2: 2008-2018 arası İş Yapma İndeksinde İlk 10 ülke

	Toprak	Nüfus(2018)	GSYİH (2017) Milyar ABD doları
Azerbaycan	86,600 km^2	9862429	40,747
Kazakistan	2,724,900 km^2	18037646	162,887
Kırgızistan	199,951 km	6201500	7,564
Özbekistan	448,978 km	32387200	49,677
Türkiye	783,356	80745020	815,490
Toplam	**4,246,785 km2**	**147233795**	**1 076 365 000**

Kaynak: The World Bank 2018

Azerbaycan, Güney Kafkasya'da yer alan, kuzeyinde Rusya, kuzey batısında Gürcistan, güney batısında Ermenistan, güneyinde İran ve güney batısında (Nahcivan Özerk Cumhuriyeti) Türkiye ile sınırı bulunmaktadır. Doğu sınırında da Hazar Denizi yer almaktadır. Azerbaycan'ın başkenti Bakü şehridir. Dili Azerbaycan Türkçesidir.

Yüzölçümü olarak dünyanın en büyük dokuzuncu ülkesi olan Kazakistan Cumhuriyeti, batısında Çin, kuzeyinde Rusya, doğusunda Moğolistan ve Doğu Türkistan, güneyinde Kırgızistan, Özbekistan ile sınırlı olan Orta Asya ülkesidir. Batısında ise Hazar Denizi yer almaktadır. Kazakistan'ın başkenti Nur-Sultan şehridir. Dili Kazak Türkçesidir.

Orta Asya'da yer alan diğer bir Türk devleti olan Özbekistan, Kuzeyinde ve batısında Kazakistan, doğusunda Kırgızistan ve Tacikistan, güneyinde Afganistan ve Türkmenistan ile komşudur. Kuzey ve kuzeybatısında Aral Denizi'ne kıyısı vardır. Başkenti –Taşkent şehri. Dili Özbek Türkçesidir.

Yüzölçümü ve nüfus sayısına göre ele alınan ülkeler açısından en küçük ülke olan Kırgızistan Cumhuriyeti, batısında Özbekistan, kuzeyinde Kazakistan, güneyinde Tacikistan, doğusunda ise Çin ile komşudur. Başkenti – Bişkek şehridir. Dili Kırgız Türkçesidir.

Coğrafik anlamda büyük bir kısmı Asya kıtasında, küçük bir kısmı da Avrupa kıtasında yer alan Türkiye Cumhuriyetinin kuzeybatısında Bulgaristan, batısında Yunanistan, kuzeydoğusunda Gürcistan, doğusunda Ermenistan, İran ve Nahçıvan, güneydoğusunda ise Irak ve Suriye ile komşudur. Güneyinde Akdeniz, batısında Ege Denizi, kuzeyinde ise Karadeniz bulunmaktadır. Başkenti Ankara şehri. Dili Türkiye Türkçesidir.

Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan, Sovyetler Birliği dağılması neticesinde 1991 yılı bağımsızlığını ilan etmişlerdir. Dünya Bankasının 2017 verilerine göre sözkonusu ülkelerin nüfus sayısı açısından Özbekistan ilk sırada olup, ikinci Kazakistan ve sonra sırasıyla Azerbaycan ve Kırgızistan gelmektedir (Tablo 2).

G20 ülkeleri kapsamına giren Türkiye'nin GSYİH 815,490 milyar ABD doları olarak, incelenen ülkeler içerisinde en yüksek GSYİH'ya sahiptir. Kazakistan'ın 2017 yılı GSYİH'sı 162,887 Milyar ABD dolar olarak sözkonusu ülkeler içerisinde ikinci

sırada yer almaktadır. Kalan ülkeler 49,677 milyar ABD doları, 40,747 ABD doları ve 7,564 ABD doları GSYİH ile sırasıyla Özbekistan, Azerbaycan ve Kırgızistan'a denk gelmektedir.

Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan, eski Sovyet Birliği üyesi ülkeleri olması açısından ortak Sovyet birikimine sahiptir. Planlı ekonomiden piyasa ekonomisine geçiş sürecinde benzer ekonomik, siyasi ve sosyal meydan okumalar ile karşı karşıya kalmışlardır ve her ülke kendi çapında ortaya çıkan sorunlar ile baş etmeye çalışmışlardır. Oysa Türkiye ile sosyal ve kültürel açıdan tarihi bağlantılar ve ortak kültürel değerler söz konusudur. Her ne kadar ortak geçmiş ve değerlere bakılmaksızın, ekonomik açıdan ele alındığında, Dünya Bankasının 2018 yılı verilerine göre sözkonusu ülkelerden Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye 'Üst-orta gelirli ülkeler' grubunda yer alırken, Kırgızistan ve Özbekistan ise, 'Alt-orta gelirli ülkeler' grubunda bulunmaktadır. Ülkelerin GSYİH'daki sektörlerin payı incelendiğinde alt orta gelirli ülkeler grubunda yer alan Kırgızistan ile Özbekistan'ın tarım sektörünün GSYİH'de payı daha yüksek olduğu görülmektedir.

Tablo 3: Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri'nin İş Yapma Sıralamasında Yeri, 2008-2018

Ülkeler	2008	2013	2018
Azerbaycan	33 (181)	70 (189)	25 (190)
Kazakistan	70 (181)	50 (189)	28 (190)
Kırgızistan	68 (181)	68 (189)	70 (190)
Özbekistan	138 (181)	146 (189)	76 (190)
Türkiye	59 (181)	69 (189)	43 (190)

Kaynak: International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank Doing Business Report

Araştırmaya söz konusu olan Türkiye ve Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan olmak üzere Bağımsız Türk Cumhuriyetleri İş Yapma İndeksi kapsamında yer almaktadır. Türkmenistan bu indeks kapsam dışında kaldığı sebebiyle araştırma dışı bulunmaktadır. Son 10 yıl aralığında bu ülkelerin durum analizi yapıldığında, ilk 20 ülke arasında söz konusu ülkelerden birisi bile yer almamıştır. Ancak son yıllarda ilk 30 ülke arasında Azerbaycan (25) ve Kazakistan'ı (28) görmek mümkündür. Tablo 2'de görüldüğü gibi, Kazakistan sürekli olarak ilerleme kaydetmiştir. Günümüzde 28. sırada yer alan Kazakistan ilerleyen yıllarda ilk 20'ye girmek niyetindedir (https://kapital.kz/business/73439/kazahstan-nameren-podnyatsya-v-rejtinge-doing-business.html). Özbekistan ise, 10 yıl önce 138.sırada iken, günümüzde 190 ülkenin arasında 76.sıraya ilerlemiştir. Oysa Kırgızistan, çok çarpıcı bir ilerleme gösterememiştir, tersine 2 pozisyon geriye kaymıştır. G20 ekonomilerinde yer alan Türkiye ise, son yıl içerisinde 59.sıradan 43.sıraya ilerlemiştir. Azerbaycan ise, son 10 yıl içerisinde dramatik değişimler yaşamıştır. 2008'de 33.sırada bulunan Azerbaycan 2013'te iki kat geriye atılmış iken, 5 sene sonra 25.sıraya ilerleyiş göstererek olağanüstü başarı ile açığı kapatmıştır.

2.3. İŞE BAŞLAMA ALT İNDEKSİ

Özcan ve Kayalıdere (2017) belirttiği gibi doğrudan yabancı sermaye yatırımı; bir firmanın başka ülkede yerli bir firmayı satın alarak, yeni kurulan bir firma için kuruluş sermayesi sağlayarak ya da varolan bir şirketin sermayesini arttırması ve yerli işletmelere yönetim bilgisi, lisans, know-how vb. gibi unsurları beraberinde getirme yollarıyla gerçekleşmektedir. İndekste genel olarak on bir bileşenden söz edilmekte ve bunlardan ilki işe başlama (starting a business) olarak yer almaktadır. Dolayısıyla, bir ekonomideki en büyük şehirde kurulan ve resmi faaliyete geçecek olan küçük ve orta büyüklükteki bir limited şirketin yapması gereken gerekli prosedürleri, zamanı, maliyeti ve ödenmesi gereken asgari sermaye şartı araştırılmaktadır. İşe Başlama İndeksi, 4 tane altbileşenden oluşmaktadır.

a) Önkayıt. Kayıt. Kayıt sonrası işlemler. Önkayıt işlemlerine işletmeye verilecek olan ismin uygunluğunu kontrol etme, Noterden taslak almak, İşletmenin hukuki yapısı noterden belgelendirme ve banka hesabında asgari sermaye yatırma. Kayıt prosedürlerine ise, ticari bir kayıt izni altında kaydı kapsar. Kayıt sonrası prosedürler vergi dairesinde kaydı, işletme lisansı almak, şirket katalogu satın almak ve yaşallaştırma, şirket mühürü almayı içerir. Bütün bu işlemler sadece resmi işlemleri (rüşvetsiz olan) içerir.
b) Prosedürler. Son belgeyi alıncaya kadar gereken prosedür sayısı.
c) Kayıt maliyeti ve giderleri. Resmi maliyetler dahil olacaktır. Kayıt prosedürleri sayısı kıyasla az olabilmesine rağmen maliyeti yüksek olabilir. Örneğin kayıt öncesi işlemlerin olmaması, iyi uygulamaya örnek teşkil edebilir. Farklı ülkelerde 'one-stop shops' uygulaması söz konusudur (Portekiz gibi)
d) Ödenecek asgari sermaye, bankaya veya kayıt için nötere ödenecek depozit parası.

Dünya çapında bakıldığında işe başlama açısından en uygun olan ülkeler 2008-2018 arası nasıl bir dinamik sergilediğini Tablo 3'te izlemek mümkündür.

Tablo 3: 2008-2018 arası İş Yapma İndeksinde İlk 10 ülke

İşe başlama açısından en kolay ülkeler	2008 181 ülke kapsamında	2018 190 ülke kapsamında
1	Yeni Zelanda	Yeni Zelanda
2	Kanada	Gürcistan
3	Avustralya	Singapur
4	Gürcistan	Kanada
5	İrlanda	Hong Kong
6	ABD	Jamaika
7	Mauritius	Avustralya
8	Birleşik Krallık	Ermenistan
9	Porto Riko	Azerbaycan
10	Singapur	İrlanda

İşe başlama konusunda ülkelere bakıldığında Yeni Zelanda en önde gelmektedir. Örneğin, Yeni Zelanda'da 1 tek prosedürler 0,5 günde 0 sermaye ile kişi başına düşen gelirin %0,2'si ile işe başlama süreci tamamlanmış olabilir. Son 10 senelik zaman

diliminde liderlik konumlarını Yeni Zelanda, Kanada, Avustralya, Singapur ve Gürcistan koruyabilmişlerdir. Oysa ABD, Birleşik Krallık ve Porto Riko'nun yerine Hong Kong, Jamaika ve Azerbaycan gibi ülkeler dahil olmuştur.

Araştırma konusunu oluşturan ülkeler ele alındığında 2008-2018 yıllar arası dinamiğe bakıldığında, toplam 181-190 ülke üzerinden gerçekleştirilen değerlendirmelerde işe başlama göstergesinde Kazakistan 57'den 36. sıraya, Kırgızistan 49'dan 35.sıraya, Özbekistan 54'ten 12.sıraya, Azerbaycan 64'ten 9.sıraya oldukça büyük atılımda bulunmuşlardır. Türkiye ise 43'ten 78.sıraya yerleşmiştir. Göründüğü gibi, geçen 10 yıllık zaman dilimi içerisinde diğer bir ifadeyle 2008-2018 yılları arasında Türkiye sözkonusu göstergeye göre geriye doğru gitmiştir. Buna karşın Özbekistan, Kırgızistan, Kazakistan ve özellikle Azerbaycan önemli gelişmeler sağlamışlardır (Tablo 4).

Tablo 4 2018 verilerine göre İşe Başlama Göstergeleri

Ülkeler	İşe Başlama İndeksi (sırası)	Prosedür sayısı	Süre (gün)	Kişi Başı Gelire Göre %)	Asgari Ödenmiş Sermaye (Kişi Başı Gelire Göre %)
Azerbaycan	9 (190)	3	3,5	1,3	0
Kazakistan	36 (190)	5	5	0,3	0
Kırgızistan	35 (190)	4	10	1,9	0
Özbekistan	12 (190)	3	4	3,1	0
Türkiye	78(190)	7	7	10,6	0
Dünya ortalaması		6,8	15,7 gün	En yüksek Venezuela -%391 Haiti - %200	En yüksek São Tomé ve Príncipe-%178 Eritre – %104 Süriye – %76,7

İşe başlama indeksi çerçevesinde dikkate alınan önemli göstergelerden biri, ülkelerin işletme kurulması ile ilgili *prosedür sayılarıdır.* Sözkonusu prosedürlerin sayısının az olması iş yapma kolaylığı açısından o kadar iyi olduğu anlamına gelmektedir (Gül vd. 2018). Türkiye'de 2008'de işe başlamak için 6 prosedürü yerine getirmek gerekirken Tablo 4'te görüldüğü üzere, bu sayı 2018'de 7'ye çıkmıştır. Özbekistan için aynı gösterge 2008'de 7 iken bu rakam giderek azalmış ve 2018'de 3 olmuştur. Kırgızistan için de bu göstergenin sürekli iyileştirildiği gözlenmektedir.

2008'de 8 iken, 2018'de 4'e düşmüştür. Kazakistan da bu konuda iyileştirme yapmış ve 2008'de 8 iken, on sene sonra 5 olmuştur. Bu göstergede en iyi başarıyı Azerbaycan göstermiştir. 2008'de Azerbaycan'da işe başlamak için gerekli prosedürlerin sayısı 13 iken, 2018'de 3'e kadar düşmüştür (Tablo 4). Dünya ortalamasına bakıldığında, prosedür sayısı, 6,8'dir. Demek ki, Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri dünya ortalamasının altında bir prosedür sayısını gerektirmektedir.

İşe başlama kriteri çerçevesinde gerekli prosedürleri yerine getirmek için *gerekli süre* veya gün sayısı da ayrı bir gösterge olarak ele alınmaktadır. Tablo 4'te görüldüğü üzere, Türkiye'de 2008'de prosedürleri yerine getirmek için gereken zaman 6 gün iken, 2018'de bu süre 7 güne çıkmıştır. Söz konusu süre Özbekistan'da 13 günden 4 güne; Kırgızistan'da 21 günden 10 güne; Kazakistan'da 21 günden 5 güne ve Azerbaycan'da ise 30 günden 3.5 güne düşmüştür (Tablo 4). Analiz kapsamındaki tüm ülkeler işe başlamak için gerekli süreyi kısaltma konusunda oldukça ciddi gayret göstermişlerdir. Özellikle Azerbaycan çok büyük bir başarı sergilemiş ve gerekli gün sayısında 115 (2006) günden 3,5 güne varan iyileştirme yapabilmiştir. Dünya ortalamasına bakıldığında, süre, 15,7 günü oluşturmaktadır. Demek ki, Türkiye ve Türk Cumhuriyetlerinde dünya ortalamasının altında bir süre içerisinde (daha az gün içerisinde) işletme kurmak mümkündür.

İşe başlama kriteri çerçevesinde bir diğer gösterge iş kurma *maliyetidir*. İş kurma maliyeti ülkedeki kişi başına düşen milli gelirin yüzdesi şeklinde verilmektedir. Bu alanda Türkiye'de iş kurma maliyeti, 2008'de kişi başına düşen milli gelirin %20,2'sine tekabül ederken, 2018'de bu rakam %10,6 civarındadır. Özbekistan'a ilgili dönemler açısından bakıldığında, %14,2'den %3,1'e kadar düşmüştür. Kırgızistan'da ise % 8,8'den %1,9'a kadar azalmış, Kazakistan'da %7,6'dan %0,3'e kadar düşmüştür. Son olarak, Azerbaycan'da ise %6,9'dan %1,3'e kadar azalmıştır (Tablo 4). Genel olarak değerlendirildiğinde analiz kapsamındaki tüm ülkelerin son 10 yıl içerisinde sürekli bir iyileştirme yaptıkları görülmektedir. Beş ülke içerisinde en yüksek iş kurma maliyeti Türkiye'dedir, en düşük maliyet ise Kazakistan'a aittir. Dünyada en yüksek maliyet Venezuela ve Haiti'dedir (%391 ve %200).

İşe başlama kriteri çerçevesinde bir diğer gösterge iş kurmak için istenilen *asgari sermayedir*. Asgari sermaye kişi başına gelirin yüzdesi şeklinde verilmektedir. Bu göstergede Türkiye 2008'de kişi başına düşen milli gelirin %16,2'sine tekabül ederken, 2018'de bu rakam %0'a kadar azalmıştır. Özbekistan'a ilgili dönemler açısından bakıldığında, %25,3'ten %0'a düşmüştür. Kırgızistan'da ise 2008'de %0,5'ten 2018'de %0 olduğu görülmektedir. Kazakistan'da ise %22,9'dan % 0'a kadar düşmüştür. Azerbaycan'da ise, iş kurmak için istenilen asgari sermaye %'si 0'dır (Tablo 4). Genel olarak değerlendirildiğinde analiz kapsamındaki tüm ülkeler son yıl içerisinde bu gösterge açısından sürekli bir iyileştirme yaptıkları görülmektedir. Beş ülke içerisinde istenilen asgari sermaye oranı açısından 2018 yılı itibariyle ülkelerin tümünde asgari ödenmiş sermaye tutarı 0'a eşittir. Dünyada en fazla sermaye gerektiren ülkeler, Sao Tome ve Principe, Eritre ve Süriye'dir (%178, %104, %76,7).

2.4. TÜRKİYE VE TÜRK CUMHURİYETLERİ YATIRIM UYGUNLUĞUNU YÜKSELTMEK İÇİN GERÇEKLEŞTİRDİĞİ FAALİYETLER

İş Yapma Kolaylığı İndeksinde ilerlemek üzere yapılan çalışmalar açısından ele alınacak olursa her ülke bu indekste ilerlemek için birtakım çalışmalar yürüttüklerini görmek mümkündür.

Kazakistan, iş yapma kolaylığını iyileştirmek ve İş Yapma Kolaylığı uluslararası sıralamasında ilerlemek üzere son yıllarda işe başlama prosedürlerini basitleştirme, inşaat izinlerini alma sürecini etkinleştirme, kolay kredi alma yöntemleri geliştirme, iflas prosedürü değiştirme gibi birçok alanda reformlar gerçekleştirmiştir. Bodaubayeva'ya göre (2017), Kazakistan'da iş yapmayı zorlaştıran faktörlerden en önemlileri, bu yolsuzluk ve devlet müdahalesinin etkinsizliğidir. Bu bağlamda, ülkede İş yapmayı zorlaştıran devletin bürokratik, hukuksal ve idari düzenlemelerini en aza indirmek üzere 22 Nisan 2015 tarihinde "Kazakistan Cumhuriyeti'nin Girişimcilik Faaliyetlerine Devletin Katılımını Sınırlama Yasalarına Değişiklik ve İlaveler Hakkında Kanunu" kabul edilmiştir. Kazakistan'da 10'dan fazla girişimciliği desteklemek ve geliştirmek amacıyla kurulan farklı kurumlar faaliyetlerini sürdürmektedir. Ayrıca, devlet tarafından girişimciliği geliştirmek adına birçok iş kuluçkaları, inovasyon merkezleri ve teknoparkların faaliyet sürdürdükleri dile getirilmektedir.

Azerbaycan iş yapma koşullarını ve ülkenin yatırım iklimini iyileştirme konusunda iyi ivme kaydetmiştir. Bunu sağlayan faktörler; siyasi istikrar ve güvenlik, ihracat teşviki, Azerbaycan'da üretilen ürünlerin vergiden muaf tutulması, kaliteli kamu hizmetleri, e-devlet uygulamaları olup, tüm bunlar iş ortamının iyileştirilmesine yardımcı olmuştur (Samedova, 2017: 1395). Azerbaycan'ın İş Yapma Kolaylığı sıralamasında 25.sıraya gelmesini sağlayan ana faktörler arasında vergilerin azalması gelmektedir. 2018'de ülke 8 tane reform uygulamış ve Bakü'de Bakü Şehir Yürütme Ofisi açarak, 'Tek pencere-tek merkez' şeklinde çalışmaktadır.

Özbekistan Hükümeti İş Yapma Kolaylığını iyileştirme konusunda planlı ve koordineli faaliyetler yapmaktadırlar. 2016 yılında Özbekistan Cumhurbaşkanı Mirziyoyev tarafından KOBİ ve özel girişimciliğe daha çok özgürlük sağlama ve devlet müdahalesini azaltma konusunda bir programa imza atılmıştır. Bu program kapsamında ülkenin İş Yapma Kolaylığı - 2018 sıralamasındaki göstergelerini iyileştirecek bir takım faaliyetler ve düzenlemeler yer almaktadır (Курпаяниди, 2017: 10). Bu çabalarının neticesinde Özbekistan, İş Yapma Kolaylığı - 2018 Raporunda beş sene öncesinden 146 pozisyondan 43. Pozisyona ilerlemiştir (Aripov, 2017: 4336).

Türkiye İş Yapma Kolaylığı Indeksinde ilk kez 2006 yılında yer almıştır ve o tarihten bu yana konumunu iyileştirmeye yönelik çalışmalar yürütmektedir. Türkiye'nin 10. Kalkınma Planında (2014-2018 yıllar) ülkede İş ve Yatırım Ortamının iyileştirilmesi öncelikli hedef olarak belirlenmiştir. Bu bağlamda yatırım ikliminin iyileştirilmesi ile ilgili eylem planı hazırlanmıştır. Eylem planı ülkenin indekste daha iyi seviyelere gelebilmesi için katkıda bulunmaktadır. Ayrıca devlet tarafından ülkenin indekste ilerlemesi adına gerekli calışmalar devam etmektedir. Örneğin ülkenin vergi ödeme alanında gerçekleştirdiği gelişmeler indeks sıralamasında yükselmesini

sağladığı belirtilmektedir. Çalışmanın konusu olan işe başlama indikatörünün yanısıra; kredi temini, inşaat izinlerinin alınması, sözleşmelerin uygulanması gibi alanlar Türkiye'nin İş Yapma Kolaylığı'ndaki başarılı indikatörlerinin başında gelmektedir (Kayalıdere, 2017: 823).

Kırgızistan'da yatırım iklimini iyileştirmek için Hükümetin altında 2007'de Yatırım Konseyi inşa edilmiştir. 2007-2008'de 'Tek Pencere-Tek merkez' ofisi çalışmaya başlamıştır. 31 ülke ile yatırımı teşvik etme, koruma ve destekleme hususunda iki taraflı sözleşmeler imzalanmıştır.

3. SONUÇ

İş yapma indeksi ve alt indeksler günümüzde ülkelerdeki yatırım ikliminin uygunluğunu, girişimcilik düzeyini ve neticede ülkelerin cazibiyetini gösteren bir araç ve göstergedir. Günümüzde 190 ülkeyi kapsayan bu indeks, mutlak ve tamamen objektif bir gösterge olduğunu ileri sürmemek de gerekir. Ancak ülkeler arası karşılaştırma yapma ve karar verme noktasında referans sağlayabilecek bir güçlü bir araçtır.

Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri açısından İş Yapma İndeksi ve özellikle İşe Başlama alt indeksi hususunda söz konusu ülkeler nerede yer aldığını görebilmek maksadıyla yapılan bu araştırma, planlı ekonomiden piyasa ekonomisine geçiş yapan ekonomiler olarak adlandırılan Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan'da dünya ekonomisine entegre olma çaba ve gayretleri daha aktif ve dinamik olduklarını göstermiştir. Piyasa ekonomisi çerçevesinde daha tecrübeli olan G20 ülkesi olan Türkiye tersine bazı kriterlerde diğer kardeş ülkelerden geri kalmaktadır.

KAYNAKÇA

Acs, Z., ve C. Armington (2006). Entrepreneurship, Agglomeration and US Regional Growth, Cambridge, Cambridge University Press.

Aripov O.A. (2017) Priorities for the development of small business and entrepreneurship in Uzbekistan, Russian Journal of Entrepreneurship, Number: 24, pp. 4329-4340

Besley, Timothy (2015), "Law, regulation, and the business climate: the nature and influence of the World Bank Doing Business project", Journal of Economic Perspectives, Volume, 29 (3), pp. 99-120.

Bodaubayeva G. A. (2017) Problems and Prospects of Development of Small and Medium Busıness in The Republic of Kazakhstan, Известия Национальной Академии Наук Республики Казахстан Volume:3, Number: 313, pp.46 – 52

Bostan Aziz, Kelleci Serap ve Yılmaz Alper (2016) Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki: Avrasya Ekonomileri Örneği, MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt:5, Sayı:5, ss.23-36

Casero Juan Carlos Díaz, González Manuel Almodóvar, Escobedo María de la Cruz Sánchez, Martínez Alicia Coduras, Mogollón Ricardo Hernández, (2013) Institutional variables, entrepreneurial activity and economic development", Management Decision, Vol. 51 Issue: 2, pp.281-305

Gül Hasan, Gölec Adem, Maksüdünov Azamat, Najimudinova Seyil, Yürekli Emin, Yamaltdinova Adilya ve Abdıldaev Muratali (2018) Dünya İş Yapma İndekslerinde Kırgızistan, Türkiye Ve Diğer Türki Cumhuriyetlerinin Yeri (2006-2016), Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi Yayınları, Bişkek

Iamsiraroj, Sasi., and Ulubaşoğlu, Mehmet Ali (2015). Foreign Direct Investment and Economic Growth: A Real Relationship or Wishful Thinking? Economic Modelling, Vol: 51, pp. 200-213.

Koç Erdem, Kaya Kadir ve Şenel Mahmut Can (2017) Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Göstergeler-İş Yapma/İş Kurma Kolaylığı Indeksi, Mühendis ve Makina, cilt:58, sayı:685, ss. 17-42.

Martin, M.-A. G., Picazo, M. T., ve Navarro, J. A. (2010). Entrepreneurship, Income Distribution and Economic Growth. International Entrepreneurship Management, 6(2), 131-141.

Öskönbaeva Zamira ve Najimudinova Seyil (2018) Girişimciliğin İktisadi Büyüme Üzerindeki Etkisi: Orta Asya Ülkeleri Üzerine Bir Uygulama, Uluslararası Orta Asya Sempozyumu Bildiriler Kitabı, KTMÜ, Bishkek, ss.628-38

Özcan Burcu ve Arı Ayşe, (2010) Doğrudan Yabancı Yatırımların Belirleyicileri Üzerine Bir Analiz: OECD Örneği, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Ekonometri ve İstatistik Dergisi, Ekonometri ve İstatistik Sayı:12, ss. 65–88

Özcan Pelin M. ve Kayalıdere Gül (2017) Türkiye'de İş ve Yatırım Ortamının Dünya İş Yapma Indeksine Göre Değerlendirilmesi, Journal of Social And Humanities Sciences Research, Vol:4 Issue:5 pp:819-825

Samedova E.R. (2017) Improvement of business environment in Azerbaijan, Russian Journal of Entrepreneurship, Number 8, April, pp. 1393-1400

Yaşar Ercan ve Yaşar Mine (2017) İş Yapma Kolaylıkları: Farklı Gelir Gruplarındaki Ülkeler Arasında Bir Karşılaştırma, Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, Sayı:4, ss.101-112

Zhang, Kevin Honglin, (2001) How does foreign direct investment affect economic growth in China? Econ. Transit. Vol:9, pp.679–693.

Zhusupalieva A.T. and Urazova E.A. (2015) KEY ISSUES OF BUSINESS IN THE KYRGYZ REPUBLIC, Journal of Osh Technical University, Number:2, pp. 223-228

Курпаяниди К.И. (2017) Doing Business 2017: Equal Opportunities For All» как инструмент оценки эффективности регулирования предпринимательской среды в Узбекистане, "Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар" илмий электрон журнали, № 3.pp.1-14

TÜRKİYE EKONOMİSİ İÇİN FELDSTEIN-HORIOKA HİPOTEZİ GEÇERLİLİĞİNİN SINANMASI: 1980-2016 DÖNEMİ KOENTEGRASYON ANALİZİ

Öğr. Gör. Soner KÜNÇ
Siirt Üniversitesi, Kurtalan Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret Bölümü
snr.knc@hotmail.com

Öğr. Gör. Süleyman ÇELİK
Siirt Üniversitesi, Kurtalan Meslek Yüksekokulu,
Finans-Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü
celik.slymn@gmail.com

Doç. Dr. Tayfur BAYAT
İnönü Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü
tayfur.bayat@inonu.edu.tr

Öz

Yatırımların tasarruflar ile finanse edilmesi, sürdürülebilir ekonomik büyüme ve kalkınmanın unsurları arasında yer almaktadır. Küreselleşen dünyada artan sermaye hareketliliği karşısında yatırım-tasarruf arasındaki bu güçlü ilişki giderek daha da önem kazanmaktadır. Yurtiçi yatırımların ne kadarının yurtiçi ne kadarının küresel tasarruflara bağlı olarak finanse edildiğinin bilinmesi doğru iktisadi politikaların belirlenmesi açısından çok önemlidir. Bu bağlamda çalışmanın amacı, Feldstein-Horioka Hipotezi çerçevesinde 1980-2016 dönemine ait yıllık veriler kullanılarak, Türkiye'de yurtiçi yatırımların yurtiçi tasarruflara bağımlılık oranını ölçmektir. Bu amaç doğrultusunda söz konusu ilişki koentegrasyon testleri ile incelenmiştir. Analiz sonuçlarına göre, Türkiye'de söz konusu dönemde Feldstein-Horioka Hipotezinin geçerli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Feldstein-Horioka Hipotezi, Tasarruf, Yatırım

EXAMINING THE VALIDITY OF THE HYPOTHESIS OF FELDSTEIN-HORIOKA FOR TURKEY ECONOMICS: 1980-1916 PERIOD COINTEGRATION ANALYSIS

Abstract

Funding investments with savings take part in among the elements of sustainable economic growth and development. This strong relationship between investment and savings is increasingly important in the face of increased capital mobility in the globalized world. To be known that domestic investments are financed by how much of domestic and global savings, is very important in terms of determining the correct economic policies. In this context, the aim of this study within the framework of the Feldstein-Horioka Hypothesis is to measure the rate of dependence on domestic investment and domestic savings in Turkey by using annual data for the period 1980-2016. In accordance with this purpose, the relationship was examined by cointegration tests. According to analysis results, it was concluded that Feldstein-Horioka Hypothesis is valid in Turkey in the period in question.

Keywords: Feldstein-Horioka Hypothesis, Savings, Investment

1.GİRİŞ

Makroekonomik göstergelerden olan tasarruf ve yatırımlar, iktisadi büyüme ve kalkınma açısından ele alınan en önemli değişkenlerdendir. Gelirin harcanmayan kısmı olarak tanımlanan yurtiçi tasarruf, yatırımlara kanalize edilmesiyle büyümenin baş finansmanı olarak kullanılmaktadır. Yatırım ve tasarruf arasındaki bu ilişki ulusal ve uluslararası öneme sahip bir konuyu da gündeme getirmektedir (Ay ve Özmen, 2017: 3).

Feldstein ve Horioka, yurtiçi tasarruflarla uluslararası sermaye hareketliliğini ilişkilendirerek, sermaye hareketliliğinin düşük olduğu ülkelerde yurtiçi tasarrufların artışı neticesinde yurtiçi yatırımların artacağını, sermaye hareketliliğinin yüksek olduğu ülkelerde ise tam tersi görüşün geçerli olduğunu yani yurtiçi tasarruflarla yurtiçi yatırımlar arasındaki kuvvetli bağın azalacağını ifade etmişlerdir. Kısacası yurtiçi tasarruflar ile yurtiçi yatırımlar arasındaki ilişki bağı zayıfladıkça, ilgili ekonomide uluslararası sermaye hareketliliğinde bir artışın meydana geldiği kabul edilmektedir (Arısoy, 2013: 70).

Feldstein ve Horioka (1980), bu ilişkiyi tespit etmek amacıyla yaptığı regresyon analizinde elde ettiği katsayı ile ilişkiyi ortaya koymaktadır. Netice itibariyle dışa açık ekonomilerde ilişkiyi gösteren katsayı büyüdüğünde sermaye hareketliliğinin olmadığı, aksi durumda yani katsayını küçüldüğü durumda ise uluslararası sermaye hareketliliğinin tam olduğu kabul edilmektedir (Göçer vd., 2013: 68).

Bu bağlamda çalışmanın amacı, Feldstein-Horioka Hipotezi çerçevesinde 1980-2016 dönemine ait yıllık veriler kullanılarak, Türkiye'de yurtiçi yatırımların yurtiçi tasarruflara bağımlılık oranını ölçmektir. Bu amaç doğrultusunda söz konusu ilişki koentegrasyon testi ve uzun dönem katsayı tahmincileri kullanılarak incelenmiştir.

Bu çalışma beş ana bölüme ayrılmaktadır. Bu giriş niteliğindeki birinci bölümün ardından çalışmanın ikinci bölümünde Feldstein-Horioka Hipotezinin teorik temellerinin nereye dayandığı açıklanmaktadır. Üçüncü bölümde ampirik literatür çalışmaları incelenmiş olup Feldstein-Horioka Hipotezinin literatürde destekler nitelikte olan çalışmalar ile elde edilen bulgular ışığında çeşitli yönleriyle farklı açıklamalar getirilen çalışmalardan bahsedilmektedir. Dördüncü bölüm olan ampirik analiz kısmında ise elde edilen bulgular, çeşitli tablolar yardımıyla yorumlanmaktadır. Son bölüm olan sonuç bölümünde, Türkiye'de söz konusu dönemde Feldstein-Horioka Hipotezinin analizine yönelik bulgular genel olarak değerlendirilmektedir.

2. FELDSTEIN-HORIOKA HİPOTEZİNİN TEORİK TEMELLERİ

Feldstein ve Horioka (1980), *"Yurtiçi Tasarruf ve Uluslararası Sermaye Akımı"* başlıklı makalede uluslararası sermaye hareketliliğinin derecesini yurtiçi tasarruf ve yatırımlar arasındaki ilişki ile açıklamışlardır (Vamvakidis ve Wacziarg, 1998, 15).

Feldstein ve Horioka, ekonomilerde tasarruf ve yatırım arasındaki güçlü bir ilişkinin olması sonucunda uluslararası sermayenin hareketsiz olduğunu ifade etmelerine karşın, Sachs (1981) ve Obstfeld (1985) ise bu güçlü ilişkinin varlığı ile birlikte uluslararası sermayenin yüksek düzeyde hareketli olabildiğini ifade etmişlerdir. Bu yüzden literatüre "Feldstein-Horioka Paradoksu ya da Bilmecesi" olarak geçmiştir (Örnek vd., 2014: 2).

Feldstein ve Horioka (1980), yaptıkları çalışmada 16 OECD ülkesinin 1960-1974 dönemine ait verilerini ele alarak hipotezi aşağıdaki denklem yardımıyla analiz etmişlerdir:

$$(I/Y)_i = \alpha + \beta\ (S/Y)_i\ +\ \mu_i \qquad (1)$$

1 nolu denklemde (S/Y) ve (I/Y) değişkenleri sırasıyla bir ülkenin yurtiçi tasarruflarının ve yurtiçi yatırımlarının GSYH içindeki paylarını gösterirken, β katsayısı ise ülkenin uluslararası sermaye hareketliliğinin derecesini ve şiddetini ifade etmektedir. Feldstein ve Horioka (1980), β katsayısı ile sermaye hareketliliği arasındaki ilişkiyi ters orantılı olarak yorumlamaktadırlar. Yani β katsayısı yüksek ise sermaye hareketliliği düşük, katsayı düşük ise sermaye hareketliliği yüksek olarak ifade edilmektedir. Bu durum yani katsayının düşük oluşu, açık bir ekonomide gerçekleştirilen yurtiçi yatırımların finansmanında hem yurtiçi hem de uluslararası tasarrufların kullanıldığını göstermektedir (Gomes vd., 2008).

Modele göre β katsayısının sıfır ($\beta = 0$) olması ise tasarruflarla yatırımlar arasında hiçbir ilişkinin olmadığını göstermektedir (Feldstein ve Horioka, 1979: 10-11).

Feldstein-Horioka Paradoksuna getirilen eleştirilerin başında ise finansal ve küresel serbestleşmeye bağlı olarak, sermaye sahiplerinin davranışlarındaki değişim, ekonomiye kamu müdahalelerinin azalması, dönem farklılıkları ve uygulanan faiz ve döviz kuru rejimleri gibi konular yer almaktadır (Erataş vd., 2013).

3.AMPİRİK LİTERATÜR

Feldstein-Horioka Hipotezini destekler nitelikte birçok çalışma literatürde mevcut olmasına karşın bazı çalışmalarda hipotez, farklı bakış açıları ile çeşitli yönlerden eleştirilmiştir. Bu çalışmalar, özellikle Feldstein-Horioka Hipotezini açıklayan β katsayısının uluslararası sermaye hareketliliğini açıklamada tek başına yeterli olmayacağı yönündedir. Bir başka eleştirel yaklaşım ise açık ekonomilerde sermaye hareketliliği yüksek düzeyde olmasının yanında aynı zamanda yurtiçi yatırımlar ile tasarruflar arasında güçlü bir bağın mevcut olabileceğine dair eleştirilerdir (Apergis ve Tsoumas, 2009: 64-76).

Örneğin Sachs (1981), Feldstein-Horioka Hipotezine sermaye hareketliliğinin belirleyicisi olarak cari işlemler dengesini modele almış ve bu açıdan hipotezi eleştirmektedir.

Summers (1988), çalışmasında gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeleri ele almış ve gelişmiş ülkelerde β katsayısının daha küçük olduğu sonucuna varmıştır. Ayrıca Summers (1988), eğer bir ekonomide sermaye hareketliliği istenmiyorsa bunu için bütçe açığı politikalarına başvurulması gerektiğini ifade etmektedir.

Harberger (1980) ve Tesar (1991), Feldstein-Horioka Hipotezinin geçerliliğini analizdeki ekonomilerin büyüklük ve küçüklüğüne göre farklılık gösterebildiğini açıklamışlardır. Misal olarak dünya üretiminde büyük paya sahip gelişmiş ülkelerin küçük paya sahip gelişmekte olan ülkelere nispeten daha yüksek tasarruf, yatırım oranlarına sahip olduklarını ve özellikle küçük ve fakir ülkelerde sermaye hareketliliğinin daha yüksek olacağından dolayı β katsayısının bu ülkelerde daha küçük olacağını ifade etmişlerdir. Ayrıca Murphy (1984), 17 OECD ülkesinin verilerini kullanarak yaptığı çalışmada yedi büyük ekonomide β katsayısının 0,98, on küçük ekonomide ise 0,59 bularak Harberger (1980) ve Tesar'ı (1991) desteklemektedir.

Özmen ve Parmaksız (2000), İngiltere ekonomisi için 1948-1998 yılları arasını ele alan çalışmasında tasarruf ve yatırımlar arasındaki ilişkinin 1979 yılında döviz kontrollerinin kaldırılması ile değiştiği ifade etmektedirler. 1948-1979 yılları arası için β katsayısını 0,86 olarak hesaplarken 80 sonrası dönem için 0,31 olarak hesaplamıştır.

Erden (2005), Türkiye ekonomisinin 1963-2002 dönemi için yaptığı eşbütünleşme analizinde, Özmen ve Parmaksız'ın (2000) İngiltere ekonomisinde elde ettikleri sonuca benzer bir sonuç elde etmişlerdir. 1980 sonrası dış ticaret ve finansal serbestleşmenin neticesinde β katsayısının 1980'e kadarki dönemde yüksek, 80 sonrası dönemde ise azalma eğilimine girdiğini ifade etmişlerdir.

Erataş vd. (2013) G7 ülke ekonomileri kapsamında 1990-2012 dönemi için; Ketenci (2013) 26 ülkenin (OECD, AB15, NAFTA ve G7 gruplandırması yaparak) 1970-2008 dönemi için; Mercan (2014), AB ülkeleri ve Türkiye'nin 1970-2011 dönemi için yaptıkları çalışmalarda Feldstein ve Horioka'nın (1980) yaptıkları çalışmaya paralel sonuçlar elde etmişlerdir.

4.AMPİRİK ANALİZ

4.1.Veri Seti ve Değişkenler

Bu çalışmada 1980-2016 yılları arasındaki veriler kullanılarak Türkiye ekonomisinde Feldstein-Horioka Hipotezinin geçerliliği sınanmıştır. Bu amaçla modelde yatırım ve tasarrufların GSYH'ya oranları değişken olarak kullanılmıştır. Analiz kapsamında öncelikle değişkenler arasındaki korelasyon ilişkisi ile tanımlayıcı istatistiklere değinilmiştir. Değişkenlerin iktisadi şoklara maruz kalıp kalmadıklarını anlamak içinse en popüler birim kök testlerinden olan Dickey-Fuller (1981) ve Philips-Perron (1988) birim kök testleri yapılmıştır. Daha sonra değişkenler arasındaki eşbütünleşme ilişkisinin varlığının tespiti için Johansen Eşbütünleşme analizi yapılmış olup akabinde uzun dönem katsayı tahmincileri olan OLS, FMOL, DOLS ve CCR testleri yapılmıştır. Tüm veriler, Dünya Bankası veri tabanından elde edilmiştir. Oluşturulan ampirik modelin tahmininde E-views 9.0 paket programından yararlanılmıştır. Çalışmada kullanılan veriler ve açıklayıcı bilgiler tablo 1'de gösterilmektedir.

Oluşturulan ampirik modelin fonksiyonel ifadesi aşağıdaki gibidir:

$$INV = f(SAV)$$

Model: $INV_t = C + \beta_1 SAV_t$

Oran şeklinde hesaplanan *INV* ve *SAV* doğal değeri ile analize tabi tutulmuştur.

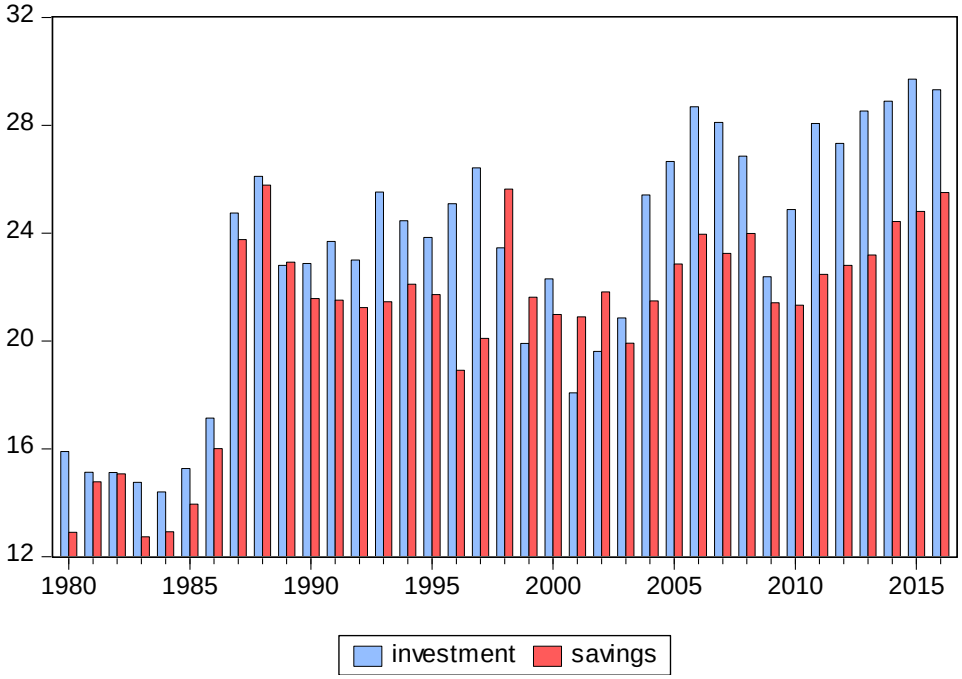
Tablo 1: Modelde Kullanılan Değişkenler

Değişken	***Açıklama***	***Dönem***	***Kaynak***
INV	Yatırım Harcamaları / GSYH	1980–2016	DB(WB)
SAV	Toplam İç Tasarruflar / GSYH	1980–2016	DB(WB)

4.2.Ampirik Bulgular

Grafik 1 incelendiğinde yatırım oranlarında, 24 Ocak kararlarının etkisinin ortaya çıkması belirli bir süre gerektirdiğinden 1981-1985 döneminde düşme eğilimi görülmektedir. 1986-1993 döneminde artma eğilimine giren yatırım oranları 5 Nisan krizinin etkisiyle tekrar daralma trendine girmiş ve Kasım 2000-Şubat 2001 kriziyle birlikte 2000'li yılların en düşük düzeyini görmüştür. 2002-2008 döneminde tekrar yükselme trendine giren yatırım oranları yine 2008 küresel krizin etkisiyle dönem içerisindeki en düşük değerine ulaşmıştır. Tasarruf oranları da genel olarak yatırım oranlarındaki değişime paralel bir gelişim izlemiştir. Söz konusu araştırma dönemi içerisinde kriz dönemleri hariç, bilindiği üzere hep tasarruf açığı verildiği, Türkiye'nin tasarruf yetersizliği yaşadığı ve yatırım harcamalarının finansmanında dış tasarruflara başvurmak zorunda olduğu grafikte görülmektedir.

Grafik 1 : Yıllar İtibariyle Tasarruf ve Yatırım Oranları



Ampirik çalışmada öncelikle değişkenler arasındaki ilişkiyi gösteren korelasyon katsayısı incelenmektedir. Korelasyon analizinde ele geçen bulgular oldukça sınırlıdır. Analizdeki değişkenler sırasıyla bağımlı ve bağımsız değişken olması durumunda ise değişkenler arasındaki ilişkinin pozitif ya da negatif yönde olmasına bakılmaktadır. Sonuçlar analiz edilirken korelasyon katsayısından faydalanılır. Söz konusu bu katsayı 0 ile 1 değerleri arasında değişmektedir. Oranın 1'e yakın olması değişkenler arasındaki ilişkinin güçlü olduğunu gösterir. Sonucun pozitif olması ise arada pozitif yönlü bir ilişkinin varlığını ifade eder.

Bu çalışmada yapılan değişkenler arası korelasyon analiz sonuçları ise tablo 2'de gösterilmektedir.

Tablo 2: Korelasyon Analizi Sonuçları

Değişkenler	*INV*	*SAV*
INV	1	0.86
SAV	0.86	1

Tablodaki sonuçlar analiz edildiğinde, 0,86 korelasyon katsayısı yatırımlar ile tasarruflar arasında pozitif ve güçlü korelasyon olduğunu gösterir. Dolayısıyla bu güçlü ilişki yatırımların finansmanında büyük ölçüde iç tasarrufların kullanıldığı sonucunu göstermektedir.

Tablo 3: Değişkenlere ait Tanımlayıcı İstatistikler

Değişkenler	*Standart Sapma*	*Değişim Katsayısı*	*Çarpıklık*	*Basıklık*	*Jarque Bera*
INV	4.684	0.202	-0.542	2.134	2.969 (0.226)
SAV	3.711	0.177	-1.008	3.012	6.269 (0.043)**

Not: Değişim katsayısı standart sapmanın ortalamaya oranlanması ile bulunmaktadır.***, ** ve * sırasıyla %1, %5 ve %10 anlam düzeylerinde değişkenlerin olasılık değerlerini göstermektedir.

Tanımlayıcı istatistikleri gösteren tablo 3'e bakıldığında standart sapma değeri en yüksek olan değişken yatırımlar, en düşük olan değişken ise tasarruflardır. Ayrıca her iki serinin olasılık dağılımındaki asimetriyi gösteren çarpıklık katsayısı dikkate alındığında her iki seride sola çarpık olarak bulunmuştur. Dağılım eğrisinin kuyruk dağılımını gösteren basıklık katsayısına göre yatırım serisi basık iken tasarruf serisi dik olarak bulunmuştur. Jarque-Bera değeri tasarruf değişkeni için % 5 anlam seviyesinde sıfır hipotezi red edilirken alternatif hipotez kabul edilir. Yatırım değişkeni içinse % 10 anlam seviyesinde normal dağılımın olduğu sıfır hipotezi kabul edilir.

Değişkenlerin birbirleri ile olan ilişkilerinin belirlenmesi için VAR (Vector Autoregressive) modelinin kurulması gerekmektedir. Bunun için de VAR modelinde değişkenlerin durağanlık seviyelerine bakılmalıdır. Bu amaç doğrultusunda ekonometri literatüründe Dickey-Fuller (1981) ve Phillips-Perron (1988) tarafından geliştirilen doğrusal birim kök testleri yapılacaktır.

4.2.1. Birim Kök Test Sonuçları

İlk olarak değişkenler arasındaki ilişki tahmini yapılmadan önce, analizde kullanılacak serilerin durağanlık durumunun sınanması gerekmektedir. Aksi takdirde yapılan tahminler sapmalı sonuçlara neden olabilecektir. Bundan dolayı analizde kullanılan serilerinin durağanlık seviyelerinin belirlenebilmesi için Dickey-Fuller (1981) tarafından geliştirilen ADF, Phillips-Perron (1988) tarafından geliştirilen PP birim kök testleri kullanılmıştır. Dickey-Fuller (1981) testinin Phillips-Perron (1988)'den farkı hata terimlerinin istatistiksel olarak bağımsız, homojen ve sabit varyansa sahip olduğu varsayılmaktadır. Phillips-Perron (1988) birim kök testinde ise ADF'ye göre hata terimlerine ilişkin daha esnek varsayımlara sahip genişletilmiş bir Dickey-Fuller süreci geliştirilmiştir.

ADF ve PP testinde, aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere sabit terimli ile sabit terimli ve trendli denklemler kullanılmıştır. Birim kök test sonuçları tablo 4'te verilmiştir.

Tablo 4: ADF (1981) ve PP (1988) Birim Kök Testi Sonuçları

		Değişkenler	**ADF**	**PP**		***Değişkenler***	**ADF**	**PP**
Düzey	***Sabit***	**INV**	-1.675 (0) [0.434]	-1.673 (3) [0.435]	***Birinci Farklar***	**INV**	-5.513 (0) [0.000] ***	-5.739 (6) [0.000] ***
		SAV	-2.324 (0) [0.170]	-2.128 (7) [0.235]		**SAV**	-5.196 (1) [0.000] ***	-6.266 (10) [0.000] ***
	Sabit + Trend	**INV**	-2.457 (0) [0.345]	-2.614 (2) [0.276]		**INV**	-5.436 (0) [0.000] ***	-5.772 (7) [0.00] ***
		SAV	-2.753 (0) [0.222]	-2.540 (5) [0.308]		**SAV**	-5.140 (1) [0.001] ***	-6.181 (11) [0.000] ***

Not: Parantez içindeki değerler optimal gecikme uzunluğu ve bant genişliğini, köşeli parantez içindeki değerler ise olasılık değerlerini göstermektedir. ***, ** ve * sırasıyla %1, 5 ve 10 anlam düzeylerinde durağanlığı göstermektedir.

Dickey-Fuller (1981) ve Phillips ve Perron (1988) test sonuçlarına göre serilerin tümünün düzeyde durağan olmadıkları görülmektedir. Böylece her iki serinin birinci farkları alındığında I(1) sabit ve sabit trendli modellerde her iki birim kök testi için durağan oldukları görülmektedir.

4.2.2. Johansen Test Sonuçları

Değişkenlerin zaman serisi özellikleri incelenmesinin ardından söz konusu değişkenler arasında uzun dönemli ilişkinin mevcut olup olmadığının incelenmesi gerekmektedir. Bu çalışmada değişkenler arasındaki uzun dönemli ilişkilerin varlığı Johansen eşbütünleşme yöntemi ile analiz edilmiştir. Değişkenler arasındaki uzun dönemli ilişki Johansen eş bütünleşme testiyle araştırılırken, VAR (Vector Autoregressive) modelinde önemli bir rolü olan optimum gecikme sayısının araştırılması gerekmektedir. Optimum gecikme uzunluğu ise önceden de açıklandığı üzere SC (Schwarz) bilgi kriteri kullanılarak belirlenmektedir. Birbirleriyle etkileşim içinde olduğu düşünülen değişkenlerin, birbirlerini nasıl etkilediğini gösteren zaman serisi denklemine ise VAR denilmektedir (Adıgüzel vd., 2016: 247).

Gecikme uzunluğunun olmaması ise normal dağılıma sahip otokorelasyon sorunu içermeyen optimum gecikme uzunluğunu vermektedir (Sinan, 2018: 688). Bu amaç doğrultusunda, değişkenler arasında VAR süreci trend değişkeni eklenip uygulanarak optimum gecikme uzunluğu 2 olarak tespit edilmiştir.

Optimum gecikme uzunluğu tespit edildikten sonra eşbütünleşme denkleminin tahmini için pantula prensibinden yararlanılıp model 3 seçilmiştir. Değişkenler arasında uzun dönemde eşbütünleşme ilişkisinin varlığı tablo 5'te tespit edilmiştir.

Tablo 5: Johansen Eş Bütünleşme Testi

Rank (r)	İz istatistiği	Olasılık	Max-Öz. İstatistiği	Olasılık
r = 0	16,351	0,037	12,127	0,105
En çok r = 1	4,223	0,039	4,223	0,039

Not: Hem iz istatistiği hem de maximum öz değer istatistiği %5 anlam düzeyinde eşbütünleşme ilişkisi göstermektedir.

4.2.3. OLS, FMOL, DOLS, ve CCR Test Sonuçları

Değişkenler arasında uzun dönemli bir ilişkinin tespiti koentegrasyon analizi ile gerçekleştikten sonra uzun dönem katsayılarının tahmin sorunu ortaya çıkmaktadır. Bundan dolayı çalışmanın bu bölümünde dört farklı yönteme göre değişkenler arasındaki uzun dönemli katsayıların tahmini yapılacaktır. Bu yöntemler; "Tam Düzeltilmiş En Küçük Kareler Yöntemi (FMOLS)", "Dinamik En Küçük Kareler Yöntemi (DOLS)", "Kanonik Koentegrasyon Regresyonu (CCR)" ve ''En Küçük Kareler Yöntemidir (OLS).'' Bu dört yönteme dair uzun dönemli katsayı tahmin sonuçları Tablo 6'da sunulmuştur.

Tablo 6: Uzun Dönem Katsayı Tahmin Sonuçları

Değişkenler	*OLS*		*FMOLS*		*DOLS*		*CCR*	
	Katsayı	*Olasılık*	*Katsayı*	*Olasılık*	*Katsayı*	*Olasılık*	*Katsayı*	*Olasılık*
SAV	**0.81**	0.000***	**0.89**	0.000***	**0.81**	0.000***	**0.88**	0.000***
C	3.70	0.121	2.067	0.554	3.707	0.251	2.139	0.525
@TREND	0.138	0.004***	0.132	0.042**	0.138	0.034**	0.132	0.049**

Not: ***, ** ve * sırasıyla %1, 5 ve 10 anlam düzeylerinde Katsayıların anlamlı olduğunu göstermektedir.

Tablo 6'daki sonuçlar değerlendirildiğinde 4 testten de elde edilen bulgulara göre *SAV ve TREND* değişkenlerinin katsayısının anlamlı olduğu ama sabit terimi ifade eden *C*'nin katsayılarının anlamsız olduğu görülmektedir. OLS, FMOLS, DOLS ve CCR yöntemine göre uzun dönemde tasarruflarda meydana gelen % 1'lik artış, yatırım harcamalarında yaklaşık olarak % 0,80-0,90 bandında artışa neden olmaktadır. Bu oranın 1'e yakın çıkması Feldstein-Horioka Hipotezinin geçerliği olduğu anlamına gelirken, elde edilen katsayılar Türkiye için bu hipotezin geçerli olduğu sonucunu vermektedir. Dolayısıyla uluslararası piyasaya entegre olma sürecini devam ettiren Türkiye'de yatırımların finansmanında ağırlıklı olarak iç tasarrufların kullanıldığı ve dış tasarruflara daha az başvurulduğu söylenebilir. Türkiye her ne kadar dışa açık bir ekonomi olsa da, ülkeye gelen yabancı sermayenin kısa vadeli araçlara yönelmesi dış tasarrufların yatırım harcamalarının finansmanında kullanımını güçleştirecektir.

5.SONUÇ

1980'li yıllara gelindiğinde tüm dünyada başlayan küreselleşme hareketini, uluslararası finans piyasalarında sıkı kontrollerin kaldırılması ve ülkelerin istikrar amaçlı yapısal uyum politikaları takip etmiştir. 90'lara gelindiğinde ise küreselleşme hareketine mal ve hizmet piyasalarının yanında sermaye piyasaları da dâhil edilmiştir. Böylece sermaye hareketlerini kısıtlayıcı kontrollerin kaldırılması ile dünyada tam sermaye hareketliliği baş göstermeye başlamıştır.

Feldstein ve Horioka, 1980 yılında yaptıkları çalışmada yurtiçi tasarruflar ve yatırımlar ile sermaye hareketliliği arasında güçlü bir ilişki olduğunu göstermişler ve bu durum literatüre Feldstein-Horioka Hipotezi olarak geçmiştir.

Türkiye'nin de içinde bulunduğu gelişmekte olan ülkelerin çoğunda yurtiçi tasarrufların yetersizliği, iktisadi problemlerin başında gelmektedir. Bu bağlamda Feldstein-Horioka Hipotezi çerçevesinde 1980-2016 dönemine ait yıllık veriler kullanılarak, Türkiye'de yurtiçi yatırımların yurtiçi tasarruflara bağımlılık oranı analiz edilmiştir. Bu amaç doğrultusunda Genişletilmiş Dickey-Fuller (1981) ile Phillips-Perron (1988) birim kök testleri uygulanmıştır. Her iki birim kök test sonucunda değişkenlerin düzey değerlerinde birim kökün varlığı ve birinci farkları alındığında ise durağan hale geldiği görülmüştür. Daha sonra değişkenler arasında uzun dönem eşbütünleşme ilişkisinin tespitine yönelik Johansen eşbütünleşme testi yapılmış ve eşbütünleşme ilişkisinin varlığı tespit edilmiştir. OLS, FMOLS, DOLS ve CCR yöntemine göre uzun dönemde yurtiçi tasarruflarda meydana gelen % 1'lik bir artış, yatırım harcamalarında yaklaşık olarak % 0,80-0,90 oranında artışa neden olmaktadır. Feldstein-Horioka Hipotezine göre bu oranın 1'e yakın çıkması hipotezin geçerliği olduğu anlamına gelirken, elde edilen katsayılar Türkiye için de bu hipotezin geçerli olduğu sonucunu vermektedir.

Bu bulgular neticesinde Feldstein-Horioka Paradoksuna getirilen eleştirilerin ve çözüm önerilerinin başında küreselleşme neticesinde finansal serbestleşmeye bağlı olarak, sermayedarların sergiledikleri davranışlardaki değişimler, ekonomiye kamu müdahalelerinin azalması, dönem farklılıkları, uygulanan faiz ve döviz kuru rejimleri gibi konuların yer aldığı görülmektedir.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, Uğur, Bayat, Tayfur ve Kayhan, Selim (2016), **"Petrol Fiyatları ve Döviz Kuru Arasındaki İlişkinin Ampirik Analizi: Asimetrik Nedensellik Analizi**", C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt. 17, Sayı: 2, ss. 241-252.

Apergis, Nicholas ve Tsoumas, Chris (2009), **"A Survey of The Feldstein-Horioka Puzzle: What Has Been Done and Where We Stand",** Research in Economics, No:63, pp. 64-76.

Arısoy, İbrahim (2013), **"Türkiye'de Yatırım, Tasarruf ve Sermaye Akışkanlığının Analizi",** Çukurova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt. 14, Sayı:1, ss. 69-80, http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423874998.pdf [Erişim Tarihi: 27.04.2019].

Ay, Ahmet ve Özmen, İbrahim (2017**), "Feldstein-Horioka Hipotezinin Yükselen Ekonomilerde Sınanması: Panel Veri Analiz**", Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi (The Journal of Social Economic Research) Cilt.17, 30.Yıl Özel Sayısı, ss. 1-18.

Dickey, David ve Fuller, Wayne (1981), **"Likelihood Ratio Statistics for Autoregressive Time Series with a Unit Root"**, Econometrica, 49, 1057–1072.

Erataş, Filiz, Başçı, N. Hayriye ve Özçalık, Melih (2013), "**Feldstein-Horioka Bilmecesinin Gelişmiş Ülke Ekonomileri Açısından Değerlendirilmesi: Panel Veri Analizi",** Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt 3, Sayı 2, ss.18-33.

Erden, Lütfi (2005), **"Structurel Adjustment and Domestic Private Saving and Investment Interaction in Turkey: A Cointegration**", Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Yönetim ve Ekonomi Dergisi, Cilt. 12, Sayı:1, ss. 95-105.

Feldstein, Martin ve Horioka, Charles (1979), **"Domestic Savings and International Capital Flows",** NBER Working Paper.

Gomes, F. A. Reis, Ferreira, A. H. Borges ve Filho, J. De Jesus, (2008), "**The Feldstein-Horioka Puzzle in South American Countries: A Time-Varying Approach",** Applied Economics Letters, 15, pp. 859-863.

Göçer, İsmail, Peker, Osman ve Alataş, Sedat (2013), "**Yatırım-Tasarruf İlişkisi: OECD Ülkeleri İçin Yeni Nesil Panel Eşbütünleşme Analizi",** Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Özel Sayısı, ss. 59-78.

Harberger, Arnold (1980), **"Vignettes on the World Capital Market**", The American Economic Review, Vol.70, No:2, pp. 331-337.

Mercan, Mehmet (2014), **"Feldstein-Horioka Hipotezinin AB-15 ve Türkiye Ekonomisi için Sınanması: Yatay Kesit Bağımlılığı Altında Yapısal Kırılmalı Dinamik Panel Veri Analizi",** Ege Akademik Bakış, Cilt:12, Sayı: 2, ss. 231-245.

Murphy, Robert (1984), **"Capital Mobility and the Relationship Between Saving and Investment in OECD Countries"**, Journal of International Money and Finance, Vol. 3, pp. 327-342.

Obstfeld, Maurice (1985), **"Capital Mobility in the World Economy: Theory and Measurement",** NBER Working Paper Series, Paper No. 4851.

Örnek, İbrahim, Utlu, Selen ve Baylan, Mustafa, (2014), "**Balkan Ülkelerinde Feldstein–Horioka Paradoksu: Bir Panel Eşbütünleşme Analizi",** International Conference on Eurasian Economies.

Özmen, Erdal ve Parmaksız, Kağan (2000), **"Policy Regime Change and the Feldstein-Horioka Puzzle: the UK Evidence",** METU-ERC Working Papers in Economics, No: 00/03.

Phillips, Peter C. B. ve Perron, Pierre (1988), **"Testing for Unit Roots in Time Series Regression",** Biometrika, Vol. 75, No:2, pp. 335-346.

Sachs, Jeffrey. D. (1981), **"The Current Account and Macroeconomic Adjustment in the 1970s",** Brooking Papers in Economic Activity, No:12, pp. 202-268.

Sinan, O. Bahadır (2018), **"Türkiye'de İşsizlik Oranları İle Uluslararası Petrol Fiyatları İlişkisi: 1980-2016**", Finans Ekonomi ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt.3, Sayı:4, ss. 681-695.

Summers, Lawrence (1988), **"Tax Policy and International Competitiveness",** (Ed: By Jacob Frenkel), International Aspects of Fiscal Policies, NBER Conference Report, Chicago University Press, 1988, pp. 135-152.

Tesar, Linda (1991), **"Savings, Investment and International Capital Flows",** Journal of International Economics, Vol. 31, No: 1, pp. 55-78.

Vamvakidis, Athanasios ve Romain, Wacziarg (1998), **"Devoloping Countries and the Feldstein-Horioka Puzzle",** Authorized by Peter Wickham, IMF Working Paper, 1-24.

TÜRKİYE'DE PARA POLİTİKASI, TALEP ve DÖVİZ KURU ŞOKLARININ EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNE ETKİLERİNİN ANALİZİ

Öğr. Gör. Süleyman ÇELİK
Siirt Üniversitesi, Kurtalan Meslek Yüksekokulu,
Finans-Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü
celik.slymn@gmail.com

Öğr. Gör. Soner KÜNÇ
Siirt Üniversitesi, Kurtalan Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret Bölümü
snr.knc@hotmail.com

Doç. Dr. Tayfur BAYAT
İnönü Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü
tayfur.bayat@inonu.edu.tr

Öz

Bu çalışmada Türkiye ekonomisine ait veriler kullanılarak para politikası, talep ve döviz kuru şoklarının ekonomik büyüme üzerine etkileri incelenmiştir. Dalgalı kur rejimi ve enflasyon hedeflemesi stratejisinin uygulandığı 2002:Q1-2018:Q3 döneminde çeyreklik veriler ele alınarak Yapısal VAR (Structural Vector Autoregressive) modeli ile ekonometrik analiz yapılmıştır. Analiz neticesinde para politikası, talep ve döviz kuru şoklarının ekonomik büyümeyi etkilediğini ve bu şoklar içinde etki katsayısı en fazla olan değişkenin para politikası şoku olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Para Politikası Şoku, Talep Şoku, Döviz Kuru Şoku

ANALYSIS THE EFFECT OF MONETARY POLICY, DEMAND AND EXCHANGE RATE SHOCKS ON ECONOMIC GROWTH IN TURKEY

Abstract

In this study, using data of Turkey's economy, effects of monetary policy, demand and exchange rate shocks on economic growth were examined. By handling quarterly data that are the period 2002:Q1-2018:Q3 that the floating exchange rate regime and inflation targeting strategy were implemented, econometric analysis was applied with Structural VAR model. As a result of the analysis, it was concluded that monetary policy, demand and exchange rate shocks affected economic growth. In these shocks, it is concluded that the variable having the maximum effect coefficient is monetary policy shock.

Keywords: Monetary Policy Shock, Demand Shock, Exchange Rate Shock

1.GİRİŞ

Türkiye ekonomisinde, diğer dünya ekonomilerinde olduğu gibi tartışılan konuların başında iktisadi büyüme ve büyümenin belirleyici unsurları yer almaktadır. Sağlıklı ve sürdürülebilir büyüme denildiğinde akla katma değeri yüksek bir ekonomi modeli gelse de makroekonomik istikrarın göstergeleri arasında iktisadi büyüme rakamları ilk sıralarda yer almaktadır (Bayat, vd., 2016: 24).

İktisadi büyümenin sağlıklı bir şekilde gerçekleşmesi içinse mal ve hizmet piyasası ile finansal piyasaların eşgüdümlü olarak uyum içinde hareket etmeleri beklenmektedir (Sever ve Mızrak, 2007: 266).

İktisadi büyümeyi destekler nitelikteki politikalar, ekonomide yapısal dönüşüme neden olduğu için iktisadi büyümenin belirleyicilerinin bilinmesi politika yapıcılar için önem arz etmektedir (Bayat, vd., 2016: 24).

Özellikle fiyat mekanizmalarının birinde meydana gelen dalgalanmanın bir diğer parametreyi etkileme şiddeti ve derecesinin bilinmesi, makroekonomik politika açısından istikrarın sağlanmasında önemli rol oynamaktadır. Tabi bu durum ülkelerin ekonomik yapısı ve fiyat mekanizmalarına olan hassasiyeti açısından farklılık göstermektedir (Sever ve Mızrak, 2007: 266).

Dünyadaki Merkez Bankalarının ana hedeflerine bakıldığında parasal hedefleme, enflasyon hedeflemesi ve döviz kuru hedeflemesi olmak üzere üç stratejik hedef göze çarpmaktadır (Büyükakın, vd., 2009: 172).

Çalışmada ilgili değişkenlerin etki derecesi ve şiddetinin belirlenmesi amacıyla uzun dönem yapısal VAR (structural vector autoregression - SVAR) yöntemi tercih edilmiştir (Bayat, vd., 2016: 24).

Bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Giriş mahiyetindeki bu bölümün ardından ikinci bölümde parasal şoklar ile ilgili literatür özetine yer verilmektedir. Üçüncü bölüm, ampirik analiz kısmı olup kullanılan yöntemler ve elde edilen bulgular üzerinde durulmaktadır. Son kısım olan sonuç bölümünde ise analiz neticesinde söz konusu şokların ekonomik büyümeyi etkilediği ve bu şoklar içinde etki katsayısı en fazla olan değişkenin para politikası şoku olduğu sonucu yer almaktadır.

2.LİTERATÜR ÖZETİ

Para politikasının büyüme üzerine etkilerini inceleyen çalışmalarda merkez bankası bağımsızlığı ve araçların çeşitliliği, para politikası şokları, öngörülen ve öngörülemeyen para politikasının etkileri üzerine yoğunlaşırken; enflasyonun iktisadi büyüme üzerine etkisini inceleyen birçok çalışmada ise enflasyon oranı ile ekonomik büyüme arasındaki ters yönlü ilişkiye dikkat çekilmiştir. Bu tür çalışmaların temel mantalitesi enflasyonun belirsiz yapısının fiyat istikrarını bozması nedeniyle büyümeyi olumsuz yönde etkilemesidir. Literatürde döviz kuru ile ilgili yapılan çalışmalara bakıldığında ise döviz kurunun enflasyon ve faiz üzerinde etkisi, ihracat ve ithalat üzerine etkileri ve portföy yatırımları üzerine etkileri yer almaktadır (Bayat, vd., 2016: 25).

Ancak bazı çalışmalarda fiyat mekanizmasındaki parasal değişkenlerin iktisadi büyümeye olan etkilerini reddeden çalışmalar da mevcuttur. Bu durum, ilgili çalışmalarda elde edilen bulguların, test edilen ekonominin, incelenen dönemin, kullanılan ekonometrik yöntemin ve değişkenlerin farklılığından kaynaklandığı görülmektedir (Yamak ve Tanrıöver, 2012: 339).

Çiçek (2005), çalışmasında parasal aktarım mekanizmalarından olan varlık fiyatları ve döviz kuru kanalının, para politikasının toplam hâsıla üzerindeki etkinliğini arttırdığı sonucuna ulaşmaktadır.

Aktaş v.d. (2009) ise bono faizlerinin politika faizlerinden etkilendiğini ancak hisse senedi fiyatlarına karşı tepkisiz kaldığını ifade etmekteyse de Demiralp ve Yılmaz'a (2010) göre hisse senedi piyasası tamamen tepkisiz olmayıp belli dönemlerde tepki verdiğini göstermektedir.

Peker (2007) para politikasının reel etkilerini incelediği çalışmasında hem öngörülen hem de öngörülemeyen reel etkilerin varlığını ifade etmektedir.

Yapraklı'ya (2007) göre döviz kuru ve enflasyonun para politikası kuralı üzerindeki etkileri incelendiğinde elde ettiği bulgular; para politikasının Merkez Bankası tarafından belirlenmesinde, enflasyonun önemli bir rol oynadığı, döviz kurunun ise küçük düzeyde kalıp önemli bir rol oynamadığı yönündedir.

Bruno ve Easterly (1996) yaptıkları çalışmada, enflasyon oranı ile ekonomik büyüme arasında uzun dönemde ilişkinin bulunmadığını, kısa dönemde ise yüksek enflasyon ile sonuçlanan krizlerin yaşandığı dönemlerde negatif ilişkinin oluştuğunu söylemektedirler.

Karras (1996) çalışmasında negatif parasal şokların üretim düzeyine istatistiksel olarak anlamlı etkilerinin olduğunu söylerken pozitif parasal şokların ise bir etkisinin olmadığına ulaşmaktadır.

Goldberg ve Kolstad (1995), döviz kuru şoklarının şirketlerin üretim için seçtikleri yerlerin belirlenmesinde ayrıca büyük önem arz ettiklerini söylemektedirler.

Barrell v.d (2003) ABD ve Avrupa ülkeleri için; Udomkerdmongkol v.d (2006) ise 16 gelişmekte olan ülke için yapılan her 2 çalışmada döviz kurunda meydana gelen artışın doğrudan yabancı yatırımları azalttığı, kurlardaki düşüşün ise doğrudan yabancı yatırımları arttırdığı yönünde bulgular elde etmektedirler.

3.AMPİRİK ANALİZ

3.1.Veri Seti ve Değişkenler

Çalışmada dönem başlangıcı olarak enflasyon hedeflemesi rejimine örtük olarak geçilen 2002 yılı baz alınmıştır. Dolayısıyla analizde 2002Q1-2018Q3 çeyrek dönemlik zaman serisi verileri kullanılmıştır. Tüm veriler, Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) ve Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından yayımlanan Uluslararası Finans İstatistiği (IFS) online veri tabanından elde edilmiştir. Oluşturulan ampirik modelin tahmininde E-views 9.0 paket programından yararlanılmıştır. Çalışmada kullanılan veriler ve açıklayıcı bilgiler tablo 1'de gösterilmektedir. Oluşturulan ampirik modelin fonksiyonel ifadesi ise aşağıdaki gibidir:

$$\boldsymbol{GDP} = \boldsymbol{f}(INT, CPI, REER)$$

Model: $\boldsymbol{GDP_t} = -\beta_1 INT_t - \beta_2 CPI_t + \beta_3 REER_t$

Oran şeklinde hesaplanan (Merkez Bankası para politikası aracı olarak) *INT* ve *CPI* doğal değeri ile reel döviz kurunu temsil eden *REER* ile toplam talebi temsil eden *GDP* ise logaritmik değerleriyle analize tabi tutulmuştur.

Model: $\boldsymbol{lnGDP_t} = -\beta_1 INT_t - \beta_2 CPI_t + \beta_3 lnREER_t$

Tablo 1: Modelde Kullanılan Değişkenler

Değişken	***Açıklama***	***Dönem***	***Kaynak***
lnGDP	Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla	2002–2018	TÜİK
INT	Kısa Vadeli Nominal Faiz Oranı	2002–2018	IFS
CPI	Tüketici Fiyat Endeksi	2002–2018	IFS
lnREER	Reel Efektif Döviz Kuru	2002–2018	IFS

3.2.Ampirik Bulgular

Ampirik çalışmada öncelikle değişkenler arasındaki ilişkiyi gösteren korelasyon katsayısı incelenmektedir. Korelasyon analizinde ele geçen bulgular oldukça sınırlıdır. Analizdeki değişkenler sırasıyla bağımlı ve bağımsız değişken olması durumunda ise değişkenler arasındaki ilişkinin pozitif ya da negatif yönde olmasına bakılmaktadır. Sonuçlar analiz edilirken korelasyon katsayısından faydalanılır. Söz konusu bu katsayı 0 ile 1 değerleri arasında değişmektedir. Oranın 1'e yakın olması değişkenler arasındaki ilişkinin güçlü olduğunu gösterir. Sonucun pozitif olması ise arada pozitif yönlü bir ilişkinin varlığını ifade eder.

Bu çalışmada ait değişkenler arası korelasyon analizi sonuçları ise tablo 2'de gösterilmektedir.

Tablo 2: Korelasyon Analizi Sonuçları

Değişkenler	***lnGDP***	***INT***	***CPI***	***lnREER***
lnGDP	1	-0.72	-0.23	-0.37
INT	-0.72	1	0.59	-0.21
CPI	-0.23	0.59	1	-0.37
lnREER	-0.37	-0.21	-0.37	1

Tablodaki sonuçlar analiz edildiğinde, -0,72 korelasyon katsayısı faiz ile milli gelir arasında negatif ve güçlü korelasyon olduğunu gösterir. Döviz kuru ve milli gelir arasındaki katsayı -0,37, enflasyon ile milli gelir arasındaki katsayının ise -0,23 olduğu görülmekte ve değişkenler arasında negatif yönlü fakat nispeten zayıf sayılabilecek bir korelasyonun varlığını göstermektedir. Ayrıca tablodaki katsayıların gösterdiği üzere faiz ile enflasyon arasında nispeten güçlü ve pozitif, faiz ile döviz kuru ve enflasyon ile döviz kuru değişkenleri arasında zayıf ve negatif bir ilişki söz konusudur.

Tablo 3: Değişkenlere ait Tanımlayıcı İstatistikler

Değişkenler	***Standart Sapma***	***Değişim Katsayısı***	***Çarpıklık***	***Basıklık***	***Jarque Bera***
lnGDP	0.660	0.033	-0.118	2.157	2.136 (0.343)
INT	11.946	0.857	1.762	5.650	54.303 (0.000)***
CPI	1.995	0.775	1.624	7.041	75.061 (0.000)***
lnREER	0.119	0.025	-1.373	6.798	61.335 (0.000)***

Not: Değişim katsayısı standart sapmanın ortalamaya oranlanması ile bulunmaktadır. ***, ** ve * sırasıyla %1, %5 ve %10 anlam düzeylerinde değişkenlerin olasılık değerlerini göstermektedir.

Tanımlayıcı istatistikleri gösteren tablo 3'e bakıldığında standart sapma değeri en yüksek olan değişken faiz, en düşük olan değişken ise döviz kurudur. Ayrıca her dört serinin olasılık dağılımındaki asimetriyi gösteren çarpıklık katsayısı dikkate alındığında milli gelir ile döviz kuru serisi sola çarpık iken faiz ve enflasyon serisi sağa çarpık olarak bulunmuştur. Basıklık katsayısına göre analiz edildiğinde faiz, enflasyon ve döviz kuru serileri dik iken milli gelir serisi basık olarak bulunmuştur. Jarque-Bera değeri faiz, enflasyon ve döviz kuru değişkenleri için % 1 anlam seviyesinde sıfır hipotezi red edilirken alternatif hipotez kabul edilir. Milli gelir içinse % 10 anlam seviyesinde normal dağılımın olduğu sıfır hipotezi kabul edilir.

Değişkenlerin birbirleri ile olan ilişkilerinin belirlenmesi için VAR (Vector Autoregressive) modelinin kurulması gerekmektedir. Bunun için de VAR modelinde değişkenlerin durağanlık seviyelerine bakılmalıdır. Bu amaç doğrultusunda ekonometri literatüründe Dickey-Fuller (1981) ve Phillips-Perron (1988) tarafından geliştirilen doğrusal birim kök testleri yapılacaktır.

3.2.1. Birim Kök Test Sonuçları

İlk olarak değişkenler arasındaki ilişki tahmini yapılmadan önce, analizde kullanılacak serilerin durağanlık durumunun sınanması gerekmektedir. Aksi takdirde yapılan tahminler sapmalı sonuçlara neden olabilecektir. Analizde serilerinin durağanlık seviyelerinin belirlenebilmesi için Dickey-Fuller (1981) tarafından geliştirilen ADF, Phillips-Perron (1988) tarafından geliştirilen PP birim kök testleri kullanılmıştır. Dickey-Fuller (1981) testinin Phillips-Perron (1988)'den farkı hata terimlerinin istatistiksel olarak bağımsız, homojen ve sabit varyansa sahip olduğu varsayımıdır. PP birim kök testinde ise ADF'ye göre hata terimlerine ilişkin varsayımlar daha esnek kabul edilmektedir.

Tablo 4: ADF (1981) ve PP (1988) Birim Kök testi Sonuçları

		Değişkenler	*ADF*	*PP*		*Değişkenler*	*ADF*	*PP*
Düzey	*Sabit*	*lnGDP*	0.546 (4) [0.987]	-1.330 (13) [0.610]	*Birinci Farklar*	*lnGDP*	-3.287 (3) [0.019]**	-12.191 (12) [0.00] ***
		INT	-2.480 (1) [0.124]	-4.883 (0) [0.00]***		*INT*	-4.256 (0) [0.001] ***	-4.210 (4) [0.001] ***
		CPI	-7.173 (0) [0.00]***	-7.181 (7) [0.00]***		*CPI*	-9.557 (2) [0.00] ***	-19.904 (21) [0.00] ***
		lnREER	-0.113 (0) [0.943]	0.056 (2) [0.959]		*lnREER*	-7.802 (0) [0.00] ***	-7.793 (2) [0.00] ***
	Sabit+ Trend	*lnGDP*	-2.351 (4) [0.400]	-6.271 (19) [0.00]***		*lnGDP*	-2.964 (3) [0.150]	-12.122 (12) [0.00] ***
		INT	-0.955 (1) [0.942]	-1.857 (1) [0.665]		*INT*	-5.186 (0) [0.00] ***	-5.110 (5) [0.00] ***
		CPI	-6.958 (0) [0.00]***	-6.953 (7) [0.00]***		*CPI*	-10.561 (2) [0.00] ***	-24.546 (17) [0.00] ***
		lnREER	-0.720 (0) [0.967]	-0.618 (1) [0.974]		*lnREER*	-8.327 (0) [0.00] ***	-8.346 (2) [0.00] ***

Not: Parantez içindeki değerler optimal gecikme uzunluğu ve bant genişliğini, köşeli parantez içindeki değerler ise olasılık değerlerini göstermektedir. ***, ** ve * sırasıyla %1, 5 ve 10 anlam düzeylerinde durağanlığı göstermektedir.

ADF ve PP testinde, yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere sabit terimli ile sabit terimli ve trendli denklemler kullanılmıştır. Birim kök test sonuçları tablo 4'te verilmiştir.

ADF ve PP test sonuçlarına göre değişkenlerde *CPI* hariç hepsi düzey değerinde durağan değillerdir. Bundan dolayı *lnGDP, INT* ve *lnREER* serilerinin birinci farkları alındığında hem ADF hem de PP testi için durağan oldukları görülmektedir. Böylece analiz için kurulacak olan SVAR modelinde değişkenlerin birinci farkı alınarak analize devam edilecektir.

3.2.2. SVAR Test Sonuçları

VAR modeli içsel veya dışsal değişken ayrımı yapmaksızın bütün değişkenlerin içsel kabul edildiği bir modeldir. Özellikle iktisadi açıdan makroekonomik modeller yardımıyla kurulan eşanlı (kısa dönem) denklem sistemlerinin tahmininde uygulanmaktadır. Bu yüzden ekonomik ve finansal zaman serileri analizleri için basit, kolay ve esnek bir model olarak kabul edilmektedir. Fakat VAR modeli, değişkenlerin sıralamasına bağlı olarak analiz sonuçlarını değiştirdiği için eleştirilmiştir (Güneş, vd., 2013: 6-7).

VAR modeli tahmin sonuçlarından ortaya çıkan bazı olumsuzlukların giderilmesi amacıyla Bernanke (1986), Sims (1986), Shapiro ve Watson (1988) "Yapısal VAR" modelini (SVAR) geliştirmişlerdir.

SVAR modeli, hem dışsal şokların hata terimlerinin ayırt edilmesinde kullanılması hem de modele uygulanan bazı kısıtların iktisat teorisine dayandırılmasıyla VAR modelinden ayrılmıştır. Son olarak SVAR modelindeki değişkenler uzun dönemli kısıtlar olarak ele alınmaktadır. Yani her bir şokun en azından bir değişken üzerinde sürekli (uzun dönemde) bir etkiye sahip olması gerekmektedir (Gartner ve Wehinger, 1998: 10).

Tablo 5: Uzun Dönem Yapısal VAR sonuçları (SVAR)

	GDP	***INT***	***CPI***	***REER***
Arz Şoku	C(1) 0.038195 (0.000)***	0	0	0
Para Politikası Şoku	C(2) -2.443669 (0.000)***	C(5) 3.328095 (0.000)***	0	0
Talep Şoku	C(3) -0.474068 (0.000)***	C(6) 0.386860 (0.000)***	C(8) 0.311308 (0.000)***	0
Döviz Kuru Şoku	C(4) 0.004845 (0.023)**	C(7) 0.002252 (0.579)	C(9) -0.008020 (0.044)**	C(10) 0.030952 (0.000)***

Not: Parantez içindeki değerler olasılık değerlerini göstermektedir.

Çalışmada uzun dönem SVAR modeli tasarlanırken, daha güçlü (robust) sonuçlar elde etmek amacıyla mevsim kuklaları ile trend değişkeni eklenmiştir. Yapılan analiz neticesinde SVAR modeli için optimal gecikme uzunluğu (4) olarak tercih edilmiştir.

C(1)=0.038195 katsayısı arz şoklarını, C(2)=-2.443669 para politikası şoklarını, C(3)=-0.474068 talep şoklarını, C(4)=0.004845 ise döviz kuru şoklarını göstermektedir. Para politikası ve talep şoklarının ekonomik büyüme üzerinde negatif etkisi, döviz kuru şokunun ise pozitif etkisi olduğu görülmektedir. Ekonomik büyüme üzerinde en büyük etkinin para politikası şoklarının, en küçük etkinin ise döviz kuru şoklarının olduğu görülmektedir. Para politikası şoklarının ekonomik büyüme üzerinde negatif etkisi olduğu görülmektedir. Bu durum Merkez bankasının ana hedefi olan fiyat istikrarı ve enflasyon hedeflemesi stratejisi olması nedeniyle ekonomik büyüme hedefinin ikincil plana atıldığının göstergesi olabilir.

Para politikası şokları ile ekonomik büyüme arasındaki bu ters yönlü ilişki, faizlerdeki azalış ile kısa vadeli sermaye çıkışına neden olmaktadır. Dolayısıyla kurların artmasına ve ihracat artışıyla ekonomik büyümenin artmasına neden olacaktır. Döviz şoklarının pozitif etkisi de yine bu bağlamda açıklanabilir.

Talep şokları ise fiyatlardaki artışın toplam talep üzerinde daraltıcı etki göstermesiyle ekonomik büyüme üzerinde negatif etki gösterdiği şeklinde açıklanabilir. Fiyat istikrarı ile şekillenen para politikalarının enflasyon üzerindeki etkisi ise ortaya çıkan bir başka sonuçtur. Para politikası şoklarının tüketici fiyat endeksi üzerindeki etkisini gösteren C(6)=0.386860 katsayısı bu ilişkiyi göstermektedir.

4.SONUÇ

Ekonomik istikrarın gerçekleşmesi için faiz oranı, döviz kuru ve enflasyon oranlarının dengeli ve istikrarlı hareket etmesi gerekmektedir. Bu üçlü dengenin artış ya da azalış yönündeki bozulmaları ekonominin iç ve dış dengesini olumsuz yönde etkilemektedir. Misal olarak düşük oranlarda gerçekleşen bu üçlü denge, ülkelerin makroekonomik açıdan daha yüksek bir performans sergilemesine neden olurken, yüksek tutulması büyüme ve kaynak dağılımını olumsuz yönde etkilemektedir. Bunun yanında faiz oranı, döviz kuru ve enflasyon oranlarının yüksek değerlerde olması bizzat bir ekonomik krizin habercisi olmamakla birlikte ülkenin refah düzeyinde azalma ve gelir dağılımında bozulmalara neden olabilmektedir.

Uzun yıllardan beri kronik enflasyon ve iktisadi büyüme sorunu yaşayan Türkiye ekonomisi, 2006 yılından itibaren açık enflasyon hedeflemesi stratejisine geçmiş bulunmaktadır. Bu çalışmada dalgalı kur rejimi ve enflasyon hedeflemesi stratejisinin uygulandığı dönemden günümüze kadar geçen sürede talep, döviz kuru ve para politikası şoklarının iktisadi büyüme üzerindeki etkisi incelenmiştir. Bu amaçla doğrultusunda Genişletilmiş Dickey-Fuller (1981) ile Phillips-Perron (1988) birim kök testleri ve uzun dönem yapısal VAR (structural vector autoregression-SVAR) yöntemi uygulanmıştır. Her iki birim kök test sonucunda değişkenlerin düzey değerlerinde birim kök taşıdığı görülmüştür. Bu yüzden analiz için kurulan SVAR modelinde değişkenlerin birinci farkı alınarak analize devam edilmiştir.

SVAR yöntemi neticesinde değişkenlerin birbirini etkileme dereceleri ve şokların kaynağı elde edilmiştir. Ekonomik büyümeyi sırasıyla para politikası, talep şokları ve daha sonra döviz kuru şoklarının etkilediği sonucuna varılmıştır.

Türkiye ekonomisinde sürdürülebilir büyümenin gerçekleşmesi için para politikasının ekonomiyi olumlu yönde etkileyecek şeklide uygulanması önem arz etmektedir. Bunun yanında parasal otorite, istikrarlı bir iktisat politikası hedeflerken faiz-kur ilişkisinin makroekonomik performans üzerindeki etkilerini minimize edecek şeklide güvenilir tedbirler ve politikalar üretmesi de gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Aktaş, Zelal, Alp, Harun, Gürkaynak, Refet, Kesriyeli, Mehtap ve Orak, Musa (2009), **"Türkiye'de Para Politikasının Aktarımı: Para Politikasının Mali Piyasalara Etkisi"**, İktisat İşletme ve Finans, Cilt. 24, Sayı:278

Barrell, R., Stephen, H. and Sylvia, Gottschalk (2003), **"Foreign Direct Investment and Exchange Rate Uncertainty in Imperfectly Competitive Industries",** National Institute of Economic and Social Research, NIESR Discussion Papers Vol. 220, pp. 1-23.

Bayat, Tayfur, Açcı, Yunus ve Taşar, İzzet (2016), **"Assessing the Effect of Demand, Monetary Policy and Exchange Rate Shocks on Economic Growth in Turkey",** Journal of Asian Development Studies, Vol. 5 No:2, pp. 23-31.

Bruno, Michael and Easterly, William, (1996), **"Inflation and Growth: in Search of a Stable Relationship",** Federal Reserve Bank of St. Louis Review, Vol. 78, No:3, pp. 139-146.

Büyükakın, Figen, Cengiz, Vedat ve Türk, Armağan (2009), **"Parasal Aktarım Mekanizması: Türkiye'de Döviz Kuru Kanalının VAR Analizi"**, Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt. 24, Sayı:1, ss. 171-198.

Çiçek, Macide (2005), **"Türkiye''de Parasal Aktarım Mekanizmasi: VAR Yaklaşımıyla Bir Analiz"**, İktisat İşletme ve Finans, Cilt. 20, Sayı:233, ss. 82-105.

Demiralp, Selva ve Yılmaz, Kamil (2010), **"Para Politikası Beklentilerinin Sermaye Piyasaları Üzerindeki Etkisi",** İktisat İşletme ve Finans, Cilt.25, Sayı:296, ss. 9-31.

Dickey, David and Fuller, Wayne (1981), **"Likelihood Ratio Statistics for Autoregressive Time Series with a Unit Root"** Econometrica, 49, 1057–1072.

Gartner, Christine and Wehinger, Gert D. (1998), **''Core Inflation in Selected European Union Countries. Topics in Monetary Policy Modelling''**, BIS Conference Papers, Vol.6, pp. 1-44.

Goldberg Linda, S. and Kolstad Charles, D. (1995), **"Foreign Direct Investment, Exchange Rate Variability and Demand Uncertainty"**, International Economic Review, Department of Economics, University of Pennsylvania, Vol. 36, No:4, pp. 855-873.

Güneş, Sevcan, Gürel, Sinem Pınar ve Cambazoğlu, Birgül (2013), **"Dış Ticaret Hadleri, Dünya Petrol Fiyatları Ve Döviz Kuru İlişkisi, Yapısal Var Analizi: Türkiye Örneği",** Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi, Cilt. 9, Sayı: 20, ss. 1-17.

Karras, Georgios (1996), **"Are The Output Effects of Monetary Policy Asymmetric? Evidence from A Sample of European Countries",** Oxford Bulletin of Economics and Statistics, Vol. 58, No:2, pp. 267-278.

Peker, Osman, Arslan, Ramazan ve Hotamışlı, Mustafa (2007), **"Para Politikası Etkilerinin Ölçümü: Türkiye Örneği".** Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Cilt. 14, ss. 181-194.

Phillips, Peter C. B. and Perron, Pierre (1988), **"Testing for Unit Roots in Time Series Regression",** Biometrika, Vol. 75, No:2, pp. 335-346.

Sever, Erşan ve Mızrak, Zekeriya (2007), **"'Döviz Kuru, Enflasyon ve Faiz Oranı Arasındaki İlişkiler: Türkiye Uygulaması",** Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Cilt. 7, Sayı:13, ss. 264-283.

Udomkerdmongkol, Manop, Holger Görg and Oliver Morrissey (2006), **"Foreign Direct Investment and Exchange Rates: A Case Study of US FDI in Emerging Market Countries",** University of Nottingham, School of Economics , Discussion Papers, Vol. 6, No:5: pp. 1-32

Yamak, Nebiye ve Tanrıöver, Banu (2012), **''Parasal Şokların Asimetrik Etkileri: Teori Ve Türkiye Uygulaması''**, Ege Akademik Bakış Dergisi, Cilt. 12, Sayı:3, ss. 339-350.

Yapraklı, Sevda (2007), **"Türkiye'de Enflasyon ve Döviz Kurunun Para Politikası Kuralı Üzerindeki Etkisi",** İktisat İşletme ve Finans, Cilt. 22, Sayı:258, ss. 122-138.

Türkiye'nin Ticari Ekonomik ve Diplomatik Hedefleri Doğrultusunda Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Analizi

Doç. Dr. A. Özgür KARAGÜLLE
İstanbul Üniversitesi
ozgurk@istanbul.edu.tr

Öğr. Gör. Erdal KILIÇ
Beykent Üniversitesi
erdalkilic@beykent.edu.tr

Özet

Havayolu taşımacılığı ile birlikte artık ticaret hızlı bir şekilde küresel olarak yapılmaya başlanmış, üretilen malların hızlı bir şekilde üretildikleri yerden nihai tüketicilere hızlı ve güvenilir bir şekilde ulaştırılabilmesi için havacılık sektörü büyük önem kazanmıştır.. Çalışmanın temel amacı, Türkiye'nin bulunduğu coğrafyada orta ve kısa menzilinde yer alan ülkelerle olan mevcut havayolu ağının, Türkiye'nin ekonomik ve diplomatik hedeflerine olan etkilerini ortaya koyabilmektir. Küreselleşme hareketleriyle birlikte havayolu taşımacılığının önemi artmış, Türkiye doğal aktarma merkezi olma özelliği ile yüzyıllardır sahip olduğu dünyanın önemli ticari güzergahlarından biri olmaya devam etmiş, enerji kaynakları ile enerjinin tüketim merkezleri arasında bir koridor olmuştur. Çalışmada Türkiye'nin dış ticaret ve sivil havacılık politikaları irdelendikten sonra bu ilişkilerin Türk ekonomisine ve dış ticaretine olan etkilerini incelenerek havacılık, ulaştırma ve dış ticaret eksenli stratejik öneriler geliştirme amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Havayolu, Dış Ticaret, Diplomasi*

Abstract

Air transport, which is an important part of the transportation sector and industry, which has a considerable economic and social contribution to a country, has become a transport system that is becoming more and more important every day thanks to the economic and social changes experienced in the world and in The air transport sector is one of the important instruments in the development of countries' commercial, economic and diplomatic relations with other countries. By applying the developed research model in this study; Turkey's trade, economic and cultural relations with the countries located on the Turkey with medium and short range countries, the effects on the foreign trade and foreign policy of the country and the commercial and economic cooperations to be made with these countries, Proposals have been made on the transport sector

Key Words: *Air Transportation, Foreign Trade, Diplomacy*

Giriş

Dünya'da yaşanan hızlı küreselleşme hareketlerinin bir sonucu olarak sınırların ortadan kalkması, dünya ticaret hacminin sürekli artış göstermesi gibi gelişmelere bağlı olarak, insanların hıza ve konfora daha fazla ihtiyaç duymaları, havayolu taşımacılığı sektörünün de hızla gelişmesine neden olmuştur. Günümüzde

havacılık sektöründe adeta baş döndürücü gelişmeler yaşanmaktadır. Sahip olduğu hız ve konfor faktörü ile çok kısa süreler içerisinde uzak menzilli taşımaları gerçekleştirebilme özelliği sayesinde rekabet avantajı elde etmede bir rol oynamaktadır.

Havayolu taşımacılığı sektörünün geliştirilmesi; ülkelerin dış ticaret hacminin artmasına, bireylerin diğer taşıma sistemlerine kıyasla daha konforlu ve daha hızlı olarak seyahat etmesine, dolaylı olarak da turizm ve seyahat imkânlarını geliştirici, ticareti canlandırıcı ve istihdam yaratıcı etkisiyle dünyanın önemli hizmet sektörlerinden biridir. Diğer ulaştırma sistemleriyle karşılaştırıldığında, havayolu taşımacılığı, çevreye ve doğaya daha az zarar vermesiyle birlikte, hız, güvenlik, konfor gibi özellikleriyle de yadsınamaz üstünlüğe sahiptir. Türkiye, sahip olduğu stratejik coğrafi konumuna da uygun olarak düzenlediği dış hat seferleriyle, atıl olan havaalanlarını tarifeli seferlerin yapılabileceği hale dönüştürülmesi Türk sivil havacılığını hızla büyüyen bir sektör haline getirmiştir.

Bu çalışmada yakın ve uzak coğrafyamızda yer alan ülkeler ile Türkiye arasında, ekonomik, ticari, kültürel ve diplomatik ilişkilerin gelişebilmesinde oldukça önemli role sahip olan, söz konusu ülkeler ile Türkiye arasında ulaşım imkânlarının, özellikle de havayolu taşımacılığı faaliyetlerinin karşılıklı olarak geliştirilmesi ve iyileştirilmesinin önemi ortaya konulmaya çalışılmış, komşu ülkelerle yürütülecek iyi ilişkilerin Türkiye için ne denli öneme sahip olduğunun, Türkiye'nin ulaştırma imkân ve altyapılarını daha da geliştirilmesi, Türkiye'nin 2023 hedeflerinde gösterdiği bölgenin, hatta dünyanın havacılık ve lojistik üssü olabilmesi için birtakım değerlendirmelerde ve önerilerde bulunulmuştur.

1. Ulaştırma

Çalışmanın birinci bölümünde ülke ekonomilerinin ve sanayilerinin büyüyebilmesinde ve gelişmesinde doğrudan etkisi olan ulaştırma sektörünün bir ülke ve toplum için sahip olduğu, ekonomik, sosyal, politik ve çevresel önemine değinilmiş, tarihsel gelişimi anlatılmış, ulaşım sistemleri detaylı bir şekilde ele alınarak, ulaştırmanın ve ulaştırma sektörüne dair literatürde yer alan bazı tanımlamalara yer verilmiştir.

1.1 Ulaştırma Kavramı

Ulaştırma canlı veya cansız varlıkların bulunduğu yerden bir başka yere taşınabilmesini sağlayan faaliyetler bütünüdür (Cavcar,2012: 3). Türk Dil Kurumu ise ulaştırma kavramını "malların, insanların, haberlerin taşınabilmesini sağlayan, işlerin ve araçların tümü, münakalat" olarak tanımlamıştır.(www.tdk.gov.tr, 2019 erişildi) Ulaştırma, her türlü ürün, mal veya hizmetin; çeşitli iletim, taşıma, nakliye vasıtalarıyla üretildikleri ilk noktadan gereksinim duyulan son yere kadar taşınması faaliyetidir.(Çancı, 2003: 3) İnsanoğlunun bir yerden başka bir yere taşınması, tarihin ilk çağlarından beri görülen bir olgudur. Adam Smith ulaştırma kavramını: "*iş bölümü piyasasının genişliğini ifade eden bir fonksiyondur*" diye tanımlamıştır..

Ulaştırma kültürel ve ekonomik rekabet çerçevesinde, yüzyıllarca insanlığın zaman ve çaba sarf ettiği hayati bir faktördür (Donald,1982:4). Fayda ve ihtiyaçlarına, yaşantısını idame ettirebilmek adına ulaşmak isteyen insan, bu hedeflerine ancak

ulaştırma yol ve araçlarını kullanarak ulaşabilmiştir. Doğal kaynakların yeryüzü üstünde homojen bir dağılım göstermemesi, insanların farklı ülke ve şehirleri görme isteği ve günlük rutin yaşantımızda iş, okul, hastane ve saire yerlere gitme çabası ulaştırma kavramını ortaya çıkarmıştır. Milletler, dinler, şehirler, endüstriler ve firmalar uygun ulaştırma imkânlarının mevcudiyetine bağlı olarak gelişim ve değişim göstermiş ya da yok olmuştur. (Çevik, 1996: 3).

1.1.1. Ulaştırmanın Önemi

İnsanoğlunun günlük yaşantısının vazgeçilmez bir unsuru olan ulaştırma kavramı; Ulaşım sistem ve imkânları, bir yerleşim merkezini veya ülkenin gerek genel gerekse günlük yaşantısını etkilemekle kalmayıp, aynı zamanda o yerleşim merkezinin veya ülkenin sosyo - ekonomik ve kültürel dinamikleri de etkilemektedir. İlkel dönemlerde insanlar için ulaşım anlayışı yürüyüş ve yüzmeden ibaretti. İnsanlık yaşamının kilometre taşlarından biri olan tekerleğin icadı ile insanlar; omuzlarında ve hayvanlar vasıtasıyla taşıdığı yükü ilk olarak kaldıraçlar vasıtasıyla daha sonra da bu yük ve eşyaları bir araca yüklemeyi başarmış. Böylece bir mobilite sağlanmış insanların daha uzak mesafeler kat etmesine olanak sağlanmıştır. Ulaştırma, başlı başına ekonomik bir aktivite olduğu gibi aynı zamanda başka sektörlerle de etkileşim içinde olan ve bu diğer sektörlere pozitif katkı sağlayan bir hizmet sektörüdür. Ülke ekonomilerinin ve sanayilerinin büyüyebilmesine doğrudan tesir eden ulaştırma sektörünün sahip olduğu önem göz ardı edilemez bir gerçektir. Ülkelerin sahip olduğu ulaşım ağlarının genişliği ve yeterliliği, diğer ülkelerle ekonomi, ticaret, sanayi, tarım, turizm ve kültür alanında rekabet edebilir düzeyde olabilmesini sağlamaktadır. Ulaştırma faaliyetlerinin temel amacı; ülkenin ekonomik ve sosyal hayatının gereksinimlerine cevap verebilen, taşıma sistemleri arasındaki dengenin sağlanmış, uluslararası ve teknolojik kıstaslara uygun, çevreye ve doğaya saygılı, taşımacılığın güvenli ve ekonomik olarak yapılabilmesiyle birlikte, ulaştırma alt sektörlerinin ve altyapısının birbirlerini tamamlayıcı türde faaliyet gösterebilmesidir.

1.1.1.1. Ulaştırmanın Ekonomik Önemi

M. Kemal Atatürk'ün; 'Ekonomik hayatın faaliyet ve canlılığı, ancak ve ancak ulaştırma araçlarının, yolların, trenlerin, limanların vaziyeti ve derecesiyle orantılıdır.'' sözü, aslında ulaştırmanın ekonomik önemini özetlemektedir. Dünya Ticaret Örgütü'nün hizmet sınıflamasından biri de ulaştırma hizmetleridir. Ülke ekonomisinin gelişmesine doğrudan etki eden ulaştırma faaliyetleri, ülke sanayisinin, tarımının, turizminin, ticaretinin hatta kültürünün diğer ülkelerle rekabet edebilmesi, ulaştırma sistemlerinin bu rekabeti sürdürebilecek düzeyde olmasıyla sağlanabilir.

Ekonomik büyüme toplumsal refahın sağlanabilmesinin ilk şartıdır. Yani üretimi arttırarak faydayı arttırmak gerekir. Piyasada arz - talep dengesinin1 mevcut olduğunu, üretiminde denge üretim miktarında gerçekleştirildiğini farz edelim. Piyasa denge noktasındayken2 ulaştırma ya da enerji alanında meydana gelecek bir teknolojik yenilik piyasanın uzun vadede gelişmesini sağlayacaktır (Sarı, 2010: 3). Dünya ekonomileri incelendiğinde ulaştırma sistemlerinin gelişmesi ve ulaştırma faaliyetlerinin artışıyla doğru orantılı olarak ekonomik büyümelerin ve üretimde ki

artışların yaşandığı göze çarpmaktadır. Bir ülkede ulaştırma altyapısı oluşturulmadan ekonomik faaliyetlerin geliştirilmesi pek mümkün değildir. Üretildikleri yerlerden, gereksinim duyulan talep sahiplerine ulaştırılamayan dolayısıyla satılamayan ürün ve hizmetlerin ekonomik değeri yoktur.

2. Havayolu Taşımacılığı, Diplomasi ve Ticaret İlişkisi

Çalışmanın ikinci bölümünde dünyada yaşanan hızlı küreselleşme hareketlerinin etkisiyle diplomasi, ticaret ve ekonomi terimlerinin artık birbirleriyle iç içe bir hal aldığının, devletler birbirlerine artık üstünlük kurabilmek için askeri gücü sadece caydırıcı bir güç, blöf aracı kullandığını, devletlerin diplomatik ilişkilerini ve yapacakları hamleleri ülkelerin ticari ve ekonomik ilişkilerini nasıl şekillendirdiğinin üzerinde durulmuştur. Ayrıca Ülkelerin ekonomik refahının yükselmesinde oldukça önemli bir yere sahip olan ulaşım sistem ve imkânları, bir yerleşim merkezini veya ülkenin gerek genel gerekse günlük yaşantısına olan sosyo ekonomik ve kültürel dinamikleri üzerindeki etkilerinden ve günümüzde her geçen gün önemi giderek artan ulaştırma türlerinden havayolu taşımacılığının, ekonomik, sosyal ve politik önemi açıklanmaya çalışılmış, ekonomik, ticari, kültürel ve diplomatik ilişkilerin gelişebilmesinde havayolu taşımacılığı faaliyetlerinin yeri ve önemi ortaya konulmaya çalışılmıştır.

2.1. Diplomasi Ticaret ve Ekonomi İlişkisi

Diplomasi, askeri güç kullanımına başvurmadan barışçıl ve karışlıklı müzakere yöntemleriyle ülkeler arasında yapılabilecek en iyi iletişim yoludur. Diplomasi, güçler dengesinin sağlanabilmesi açısından uluslararası örgütlerin kullandığı en temel uzlaşma, iletişim ve sorun çözme aracı olmuştur. Diplomasi ülkeler arasındaki ortak ya da ortak olmayan çıkarlar ve ekonomik ilişkiler diplomasiye yön veren unsurlar olup, özellikle de devletlerarası ekonomik ilişkilerin gelişmesi diplomatik faaliyetlerin etkinliği ile doğru orantılıdır.. Her ne kadar diplomasi faaliyetleriyle, askeri müdahalelerin savaşların önlenmesi amaçlansa da ülkelerin sahip olduğu teknolojik güç ve özellikle de askeri kabiliyetleri, diplomasinin uygulanmasında masada kullanılan en önemli caydırıcı kozdur. Ülkeler diplomasi faaliyetlerini uygularken, aynı zamanda başka ülkelere de sahip oldukları askeri güç aracılığı ile güç gösterisi yapmak bu gücünü sergileme ihtiyacı duyarlar. Güçlü ve etkin bir askeri unsura sahip olmadan uygulanan diplomasi, enstrümanı olmayan bir orkestra gibidir.

Günümüzde artık ülkeler arası ekonomik ilişkilerin, siyasi ilişkilerden daha öncelikli olduğu gerçeği göz önünde bulundurularak Dışişleri Bakanlığımız bu doğrultuda önemli bir hamle yaparak ‘’Dış Ekonomik İlişikler Büyükelçiliği’’ adı altında dış pazarlarda yeni iş sahalarının bulunup, bunların eşgüdümünün sağlanabilmesi için yeni bir diplomatik birim kurmuştur. Bu bağlamda özellikle günümüzde küreselleşmeyle birlikte, diplomasi, ticaret ve ekonomi terimlerinin birbirleriyle iç içe olduğunu, devletler birbirlerine artık üstünlük kurabilmek için askeri gücü sadece caydırıcı bir güç, blöf aracı kullandığını, devletlerin diplomatik ilişkilerini ve yapacakları hamleleri ülkelerin ticari ve ekonomik ilişkilerinin şekillendirdiğini görmekteyiz.

2.2. Ekonomi, Politika ve Ulaştırma İlişkisi Çerçevesinde Havayolu Taşımacılığının Yeri ve Önemi

Ülkelerin ekonomik refahının yükselmesinde ulaştırma sektörü önemli bir yere sahiptir. Ulaşım sistem ve imkânları, bir yerleşim merkezini veya ülkenin gerek genel gerekse günlük yaşantısını etkilemekle kalmayıp, aynı zamanda o yerleşim merkezinin veya ülkenin sosyo ekonomik ve kültürel dinamikleri de etkilemektedir. Bu bağlamda ülke ekonomilerinin önemli bir dişlisi olan ulaştırma türlerinden havayolu taşımacılığı, günümüzde mesafeleri ve mesafeler arası geçirilen yolculuk sürelerini en aza indirerek dünyada hemen hemen her yere ticaret yapılabilmesine olanak sağlamaktadır. Küreselleşmeyle beraber ticaretin artık kıtalararası, okyanuslar ötesine hızla ve güvenilir olarak yapılmasına imkân sağlayan havayolu taşımacılığı, dünya ekonomisi ve ticaretinin en önemli oyuncularındandır. Havayolu ile yolcu ve yük taşımasının özelliklede uzun mesafelerde diğer taşıma türlerine kıyasla daha hızlı daha emniyetli ve daha konforlu bir şekilde yapılabilmesi dünyada ticaret hacimlerinin artmasına başta, turizm sektörü olmak üzere birçok sektörün gelişim göstermesine yardımcı olması, havayolu taşımacılığına küresel anlamda büyük bir önem kazandırmıştır. (Zeybek, 2007: 386).

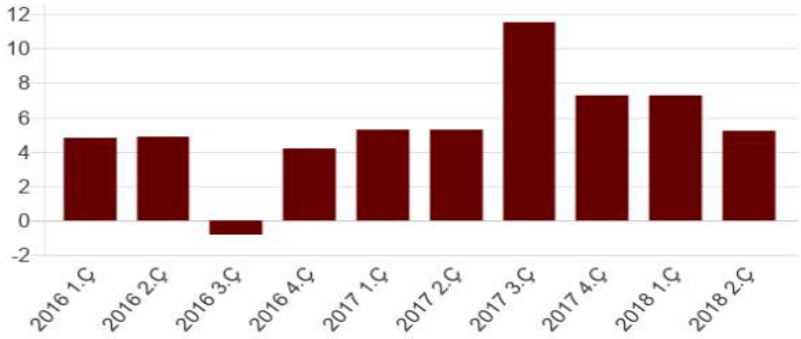
Ticaret ve ulaştırma, birbirinden ayrılması mümkün olmayan ekonominin iç içe geçmiş iki ünitesidir. (Gerçek, ty) ticaret, havayolu ulaştırma faaliyetlerine olan talebinin artmasına hatta havacılığın gelişmesinde oldukça büyük katkısı vardır. Havayolu taşımacılığının gelişim göstermesinde elbette ticaretin yanı sıra, gerek ulusal gerekse uluslararası ekonomik, sosyal, politik ve teknolojik faktörlerinde havayolu taşımacılığının gelişmesinde söz sahibi olduğunu söylemek mümkündür. Nitekim tarihsel açıdan olaya yaklaştığımızda, mevcut tüm ulaşım türlerinin, Sanayi Devrimi'nin ardından, kapitalist sistemin, daha çok mal ve ürünü pazarlara ulaştırabilme çabalarına paralel olarak ulaştırma sistemlerin gelişme kaydettiği görülmüştür.

2.3. Ekonomik Açıdan Havayolu Taşımacılığının Önemi

Havayolu sektörü dış çevre faktörlerine; dünya ticareti, dünyanın mevcut ekonomik, sosyal ve politik durumuna, hatta toplumlardaki bireylerin satın alma gücüne karşı oldukça hassas olan bir sektördür. Havayolu taşımacılığı sektörü, Uluslararası Para Fonu'nun tahminlerine göre; Dünyada 2019 da gerçekleşecek ekonomik büyüme oranın % 2,8 civarında olacağını beklenmektedir, bu da sektör için 2019 beklentilerinin de artmasına neden olmaktadır.

Bir ülkedeki ekonomik faaliyetlerin büyüklüğünü ve toplam mevcut üretim miktarını ölçmeye olanak sağlayan Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla (GSYİH) değişkenleri ile tespit edilmeye çalışılır. Havayolu üretim ve tüketim miktarı ile GSYİH arasında Dünya genelinde, olukça güçlü bir korelasyon bulunmaktadır (Doğaniş, 2002:194).

Tablo 1: Türkiye'nin GSYHS Büyümesi



Kaynak: TUİK

Başka bir söylemle bir ülke, bölge ve dünyanın genelinde imal edilen toplam mamul ve hizmetlerin miktarında artış yaşandıkça ilgili pazarlarda havayolu taşımacılığına olan talebin artış göstermesi söz konusudur. GSYH'nin kişi başı değeri, iş maksatlı pazarlardaki elastikiyetin ölçülmesinde daha realist ve rasyonel değerler vermektedir. Burada gözden kaçırılmaması gereken husus, talebin sahip olduğu gelir elastikiyeti, pazarların hepsinde ve tüm pazar bölümlerinde benzer olmadığıdır (Hollovay, 2008: 88). Buna örnek olarak, kişi başı GSYİH değeri eğlence maksadıyla seyahat eden yolcular için bir sağlıklı bir fikir vermeyebilir. Bunun nedeni ise; baz alınan değerin ortalama bir değer olmasıdır (Gerede, 2015: 35). Bireylerin harcanabilir gelirlerinde artış oldukça maliyeti daha yüksek olan uzak mesafeli uçuş rotalarına olan talep de artış olduğu görülmektedir. Bireyler gelir düzeyleri azaldıkça lüks tüketim sayılan bu tip gereksinimlerden vazgeçmektedir. Yani uzun mesafeli hatlarda gelir elastikiyeti kısa mesafeli hatlara göre daha fazladır.

''Talebin gelir elastikiyeti, iş amaçlı yolcularda eğlence amaçlı yolculara göre daha düşüktür'' (Doğaniş, 2002: 197). Bu sonuçlardan şöyle bir çıkarım yapmak uygun olacaktır: Bir pazarda fiyat ne kadar düşürülürse düşürülsün eğer bireylerin gelir düzeyi yeterince artmaz ise fiyatı belli bir noktadan sonra indirmek talebi artırmaya kafi gelmeyecektir. Havayolu taşımacılığına olan talebi artırmanın formülü bireylerin gelir düzeylerini artırmaktır. Harcanabilir gelir seviyesi artan bireylerin seyahat etme ihtiyacının da artacağı varsayılmaktadır.

2.4. Politik Açıdan Havayolu Taşımacılığının Önemi

Havayolu işletmeleri faaliyet gösterdikleri ülkelerin tarihi, kültürel ve turistik zenginliklerinin tanıtımını yapan unsurlardır. Havayolu işletmeleri, ülkelerin tanıtımında rol sahibi olan gerek resmi gerekse özel kurum ve kuruluşlar ile ülkeye olan turizm talebinin artması için işbirliği yaparak tanıtım faaliyetlerini yürütürler. Havayolu işletmelerinin ülkelerin tanıtımını yapıp, ülke ekonomisine pozitif katkılar sağlayabilmeleri için, sektördeki oyuncuların bu amaç için iyi bir şekilde organize edilip, ülke tanıtımı için izlenecek yol ve yöntemlerin belirlenmesi ancak ve ancak etkin ve disiplinli bir ulaştırma, turizm hatta ekonomi politikalarıyla mümkün olacaktır.

Havayolu işletmelerinin yabancı ülkelerde bulunan temsilcilikleri vasıtasıyla zaman zaman ülkeleri aleyhinde oluşan kötü algıları kırmak, olumsuz intibaının

önüne geçebilmek ülkeler arasındaki ilişkileri düzeltebilmek amacıyla düzenlediği faaliyetler ile iki ülke arasında arabuluculuk misyonunu üstlenir. Bu faaliyetlerin yanında uçuş esnasında yolcularına dağıttıkları broşür, dergi ve kataloglar aracılığı ile ülke tanıtımını yapmaya çalışırlar. Ayrıca havayolu işletmeleri yolcularına sunduğu kaliteli hizmeti ile yabancı ülke yolcularının zihinlerinde ülke ile ilgili olumlu intiba bırakma amaçlanır. Havayolu taşımacılığı sektörünün bir diğer politik önemi ise, diplomasi faaliyetlerinde koz olarak kullanılan önemli bir unsur olmasıdır. Her ne kadar diplomaside askeri müdahalelerin savaşların önlenmesi amaçlansa da ülkelerin sahip olduğu teknolojik güç ve özellikle de askeri kabiliyetleri, diplomasinin uygulanmasında masada kullanılan en önemli caydırıcı kozdur. Ülkeler diplomasi faaliyetlerini uygularken, aynı zamanda başka ülkelere de sahip oldukları askeri güç aracılığı ile güç gösterisi yapmak bu gücünü sergileme ihtiyacı duyarlar. Özellikle gelişmiş ülkelerin askeri gücüne baktığımızda güçlü bir askeri hava kuvvetine sahip olduklarını görmekteyiz.

Gelişmiş ulaşım sistemlerine sahip ülkelerde siyasi birliğin ve merkezileşmenin sağlanmasında, devlet kurumlarının teşkilatlanmasında ulaştırma sistemlerinin rolünün büyük olduğu bir gerçektir (Doğaniş, 2002:200). Ulaşım sistemlerinin ülke çapında kurulmasında amaç yalnızca ticari ve ekonomik olmayıp, politik birliğinde tahsis edilmesi amaçlanır. Üretim ve tüketim merkezlerini birbirine bölgeler arasındaki ticari ve ekonomik farklılıkları giderip bölgelerin refah düzeylerinin artırılması, siyasi ve ekonomik bütünlüğün sağlanması ulaştırma sistemlerinin kurulmasıyla gerçekleşmektedir. Ulaştırma faaliyetlerinin, politik fonksiyonundan bir diğeri ise, milli savunma ve güvenliktir. Pegrum ulaştırma sistemlerinin; “, ulaşım imkân ve olanakları milli savunmayı gerektiren zamanlarda savunma faaliyetlerinin ihtiyaç duyduğu askeri sevkiyatın ve tüm unsurların hızlı bir şekilde bir araya getirilmesini sağlayabilir yapıda olmasını gerektiğini belirtmiştir.

Tüm bu fonksiyonları göz önünde bulundurduğumuzda; ulaştırma politikalarının ulaştırma planları ile somutlaşması, ülkelerin sahip oldukları kıt kaynaklar ile ulaştırma ihtiyaçlarını sahip olduğu imkânları dâhilinde etkin olarak kullanarak giderebilme amacına yönelik temel eylemler bütünü olan ulaştırma faaliyetleri, ülkelerin var olması ve özelliklede küreselleşmeyle birlikte kapitalizmin etkisini her geçen gün etkisini artırdığı günümüzde havayolu taşımacılığı sektörü ön plana çıkmış ve ülkelerin ticari sosyal ve ekonomik olarak dünyadan ve dünyada ki gelişmelerden kopmaması adına hayati bir öneme sahip olan ulaştırma sektörünün önemli bir oyuncusu olmuştur.

3. TÜRKİYE’NİN TİCARİ, EKONOMİK VE DİPLOMATİK HEDEFLERİ DOĞRULTUSUNDA HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNE İLİŞKİN ÖNERİLER

Ülkeler gelecek yıllarda da varlıklarını sürdürebilmek, gerek ekonomide gerekse siyasi alanda koyduğu hedeflere ulaşabilmek, ülkede sürdürülebilir bir refah seviyesini yakalayabilmek adına; siyasi, askeri, ekonomik, eğitim, ulaştırma, teknoloji, gibi kısaca ülkenin geleceği ve milletinin bekasına etki edecek her alanda kısa, orta ve uzun vadeli stratejik planlara sahip olmaları gerekir. Küreselleşme ile dünyada her geçen gün büyüyen uluslararası ticaret hacminin etkisiyle, dünyada malların ve yükün bir yerden bir yere taşınması ihtiyacı gün geçtikçe artmaktadır.

Türkiye’nin sahip olduğu coğrafi konumu, dünya ticaretine konu olan yüklerin taşındığı güzergâhlarının Türkiye’nin üzerinden geçmesi gibi nedenlerle,

Türkiye bölgede gerçekleştirilen ticarette söz sahibi ülke konumunda olması bir zorunluluktur. Ülkemizin tarihsel geçmişine de bakıldığında hep dünyanın önemli ticari geçiş koridorlarının üzerinde bulunmuş olan Türkiye için ulaştırma bu denli öneme sahipken, konuya Türkiye açısından yaklaşıldığında, ülkenin etkin uygulanabilir bir ulaştırma politikasına gereksinim duyduğunu görmekteyiz.

Çalışmanın üçüncü bölümünde Türkiye'nin ulaştırma politikalarında izlemesi gereken yol ve yöntemler ile dış ticaret ve ulaştırma sorunlarını çözüm getirebilecek çözüm önerilerinde bulunulmuştur.

3.1. Türkiye Ekonomisinin Genel Görünümü

Türkiye Cumhuriyeti, ekonomide özel sektörün öncü ve egemen olduğu, rekabet kurallarının etkin bir şekilde uygulandığı, kamunun düzenleyici bir işleve sahip olduğu, dış ticarette liberal politikaların benimsendiği, piyasada bireyler ile kurumlar, mallar ile hizmetlerin herhangi bir engel olmaksızın karşılaşabildiği ve el değiştirildiği serbest bir pazara ve ekonomiye sahiptir. Türkiye'de özellikle de 1980'lerden sonra ki yıllardan günümüze değin, ekonomide yapısal reformlara oldukça büyük önem verildiğini görmekteyiz. 2000'li yıllara gelindiğinde özelleştirme faaliyetlerinin daha da hızlandığını, kamu maliyesinin disipline edildiğini ve enerji, tarım ve iletişim sektörlerinde, sosyal güvenlik alanlarında oldukça önemli reformların hayata geçirildiğini görmekteyiz. Yapılan bu reformlarla birlikte başta bankacılık olmak üzere finans kurumlarının ve ülke ekonomisinin altyapısı güçlendirilmiş, finans piyasalarında gereksiz bürokratik engeller kaldırılarak mali piyasanın modernizasyonu sağlanmış, özerk ekonomik kurumların da kurulmasıyla birlikte ülke ekonomisini olası uluslararası ekonomik dalgalanma ve krizlere karşı ayakta tutacak tedbirlerin alındığını görmekteyiz.

Türkiye, aynı zamanda dünyanın gelişmiş ve büyük ekonomilerine sahip ülkelerin yer aldığı G-20 örgütünün de aktif bir üyesidir. Türkiye 2008 krizini hasarsız bir şekilde atlatmış, fakat yaşanan küresel siyasi ve ekonomik gelişmeler ve yurt içi faktörler nedeniyle, 2011 yılı sonrasında Türkiye'nin büyüme hızında daralmaların meydana gelmesine neden olmuştur. Bu olumsuzlukların altında yatan en önemli etken; mali disiplinin son on dört yıldır istikrarlı bir şekilde sürdürülüyor olmasıdır. Günümüz küresel belirsizlik ortamında, ulusal mali disiplinimizi kalıcı hale getirip, mevcut tasarruf açığını en aza indirmek için atılacak her türlü adım ekonomik istikrarı sağlayacak, böylece toplumsal refahta en üst seviyelere ulaşılacaktır. (http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/d979a8ce-5298)

3.2. Hedef 2023 Politikaları Doğrultusunda Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Üs Olma Hedefi

Ülkeler gelecek yıllarda da varlıklarını sürdürebilmek, gerek ekonomide gerekse siyasi alanda koyduğu hedeflere ulaşabilmek, ülkede sürdürülebilir bir refah seviyesini yakalayabilmek adına; siyasi, askeri, ekonomik, eğitim, ulaştırma, teknoloji, kısaca ülkenin geleceği ve milletinin bekasına etki edecek her alanda kısa, orta ve uzun vadeli stratejik plan ve programları hayata geçirirler. Bu bağlamda Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu M. Kemal Atatürk'ün muasır medeniyetler seviyesine ülkeyi çıkarabilmek ve milli menfaatlerimiz adına Türkiye Cumhuriyeti'nin siyasi otoriteleri tarafından ''Hedef 2023 Projesi'' adıyla bir stratejik program

oluşturuldu. Bu projenin amacı; Türkiye Cumhuriyeti'ni, kuruluşunun 100. yılında, gerek siyasi gerekse ekonomik anlamda muasır medeniyetler seviyesine ulaştırmaktır. 2023 hedeflerimiz doğrultusunda, ekonomide Türkiye'deki kamu ve özel sektörlerin de gelişimine bağlı olarak, dünyanın 10 büyük ekonomisi içine ülkemizi dâhil etmek, ekonomik alandaki hedeflerimizin başında yer almaktadır. Siyasi alanda 2023 hedeflerimize baktığımızda ise, Türkiye'yi insan hakları ve demokrasinin hâkim olduğu, modern, demokratik ve çağdaş ulus devleti konumuna getirebilmek en temel hedefimizdir (TASAM, 2010).

Türkiye'nin son 20 yıllık periyodunu incelediğimizde, özellikle de 1980'lerin sonundan 1990'lı yılların sonuna kadar geçen dönemde, ekonomisi baskı altında olan, cari açıktaki makasında fark edilir bir daralma yaşanmamış, dış ticaret hacmi oldukça dar olan, sürekli yüksek enflasyon ve faiz oranlarıyla boğuşmuş bir ekonomi görmekteyiz. 100 yıllık Cumhuriyetimiz'in neredeyse dörtte birlik geçmişi, siyasi ve ekonomik istikrarın yakalanması için mücadele içinde geçmiş, bilimde, sanayide ve teknolojide yeterli mesafeler kat edilmemiştir. 2023 hedeflerimiz bu bağlamda, ülkemizin sürekli ekonomik ve siyasi mücadelelerden kaynaklı istikrarsızlığın neden olduğu, yerinde sayan ülke olmayı bir kenara bırakıp, uygar medeniyetler seviyesine ulaşabilmek adına oldukça büyük öneme sahiptir. Dış ticaret rakamlarında ihracatta yıllık 500 milyar Amerikan Doları, ithalatta ise yıllık 600 milyar dolarlık hedefler her ne kadar ulaşılması zor hedefler gibi görünse de, ülkenin sahip olduğu potansiyel göz önünde bulundurulduğunda ulaşılmaz hedefler olmadığı piyasalarca ön görülmektedir.

Türkiye, Ortadoğu ve Avrasya Bölgesinin gerek siyasi gerekse ekonomik olarak aktör devleti konumdadır. Bulunduğu bu coğrafyanın önemli aktör ülkelerden olan Türkiye, yaratacağı politik, sosyal, ekonomik ve kültürel etkileşim ile bölgede huzur, istikrar barışın sağlanması ve korunmasına önemli katkılar sağlayacaktır. Türkiye'nin enerji koridorlarının merkezinde olmasının verdiği avantaj ile bölgede bulunan enerji ve fosil kaynaklarının ulaştırılmasını sağlayan önemli bir enerji dağıtım merkezi konumundadır. Bunların yanında yoğun rekabetin yaşandığı açık piyasa ekonomisi ve disiplinli bankacılık ve finans sektörü ile sahip olduğu doğal kaynakları, genç nüfusu, tarihi turistik değerleri ve ulaştırma ağları sayesinde, 2023 vizyonuyla beraber, Türkiye 100. yılında kendine hedef belirlediği muasır medeniyetler seviyesine çıkması işten bile değildir.

3.2.1. Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Üs Olma Hedefi ve İzlediği Strateji

3.2.1.1. Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları

Küreselleşme ile dünyada her geçen gün büyüyen uluslararası ticaret hacminin etkisiyle, dünyada malların ve yükün bir yerden bir yere taşınması ihtiyacı gün geçtikçe artmaktadır. Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi konumu, dünya ticaretine konu olan yüklerin taşındığı güzergâhlarının Türkiye'nin üzerinden geçmesi gibi nedenlerle, Türkiye bölgede gerçekleştirilen ticarette söz sahibi ülke konumundadır.

Ülkemizin tarihsel geçmişine de bakıldığında hep dünyanın önemli ticari geçiş koridorlarının üzerinde bulunmuş olan Türkiye için ulaştırma bu denli öneme sahipken, konuya Türkiye açısından yaklaşıldığında, ülkenin etkin uygulanabilir bir ulaştırma politikasına gereksinim duyduğunu görmekteyiz. Ulaştırma sektöründe son yıllara kadar bakış hep mühendislik ve teknik düzeyde olmuştur. Sektöre sadece mühendislik açısından yaklaşılması milli çıkarlar açısından yetersiz olacaktır. Hangi

altyapı ve teknolojiyle hangi ulaştırma sistemlerinin kurulacağı, ne zaman, nereye ne kadarlık bir ulaştırma altyapısı yatırımı yapılacağı, sosyal bilimciler ve mühendislik bilimcilerin ortak görüş ve kanaatleri doğrultusunda karar verilmesi gereken bir konudur. Günümüzde, taşıma sistemlerinin dağılımında homojenlik göstermediğini, entegre ve kombine taşımacılığın ülkemizde gerek yurtiçi gerekse yurtdışı yolcu ve eşya taşımasında yaygınlaşmamış olması, dünyada ticari faaliyetlerin ve ulaştırma araçlarının artış etkisi ile ulaşım giderek karmaşık bir hal almaya ve ulaştırma sorunlarını da beraberinde getirmesi etkin, uygulanabilir ulaştırma düzenlemelerine ve politikalarına olan gereksinimi artırmaktadır.

Ulaştırma sistemlerinin her birinin birbirlerine kıyasla üstünlükleri ve handikapları vardır. Bu sebepten dolayı, ülke genelinde büyük ulaştırma yatırımlarının ve politikalarının ileriye dönük ve geniş kapsamlı olmaları gerekmektedir. Ülkenin sahip olduğu kıt kaynakların ulaştırma sistemleri arasında dengeli ve etkin olarak dağıtılmasını ve koordineli çalışmasını sağlamak ancak ve ancak etkin bir ulaştırma politikasıyla mümkündür. Bu politikaların başarıya ulaşabilmesi, tek bir ulaştırma sistemine odaklanmak yerine kombine ve entegre ulaştırma sistemlerine yönelmekle mümkündür. Üç tarafı denizlerle çevrili adeta bir yarım ada konumunda olan ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığının % 95'i karayolu ile yapılırken diğer taşıma türleri ile ülkede yapılan toplam yolcu ve eşya taşımasının %5'nin gerçekleştirilmesi ülkemizdeki ulaştırma sistemlerinin dengesiz dağılımının ve politikalarının gözden geçirilmesi gerektiğini göstermektedir. Dünyanın önemli ticaret güzergâhlarının merkezinde bulunan Türkiye'nin, özellikle de AB'ye tam üyelik sürecinde, sahip olduğu ulaşım sistemlerini, komşusu olan ülkelerin ulaşım sistemleri ile uyumlu hale getirmesi bir gereksinimden öte zorunluluktur. Tüm bu nedenler göz önünde bulundurulduğunda Türkiye ulaşım politikalarını şekillendirirken, AB ülkeleri ve bölgedeki ülkelerin ulaşım sistemlerini detaylı bir şekilde analiz etmesi gerekmektedir.

Özellikle son on yıllık döneme baktığımızda Türkiye'nin, oluşturduğu ulaştırma politikalarında ekonomik rekabet gücün korunduğu, çevreye ve doğaya saygılı, taşımacılıktaki sabit gelişme ile ekonomik gelişme arasındaki koralasyonu aşama aşama ortadan kaldıran bir yol çizmiştir. Bu bağlamda Türkiye'nin, farklı taşımacılık türleri arasındaki rekabetin, rekabet kurallarına uygun bir şekilde ülkenin ulaşım ihtiyaç ve taleplerini dikkate alan bir ulaştırma politika ve stratejilerini izlediğini görmekteyiz.

3.2.1.2. Merkez Türkiye (MT) Lojistik Üs Olma Stratejisi

Dünyada taşıma ve ulaştırma hareketlerini incelediğimizde, merkezleri gelişmiş ülkelerin oluşturduğunu, az gelişmiş ülkelerin oluşturduğunun saptanmasıyla, merkez ülkeler yani gelişmiş ülkeler, sermayesi, teknolojisi olan, kalkınmasını tamamlamış, sanayi devrimini gerçekleştirmiş ve post-modern dönemi yaşamaktadırlar. Az gelişmiş ülkeler ise sermaye birikimini sağlayamamış, emek ve yoğun üretim yapan, dış kaynaklardan sermaye malları ithal eden, teknoloji transferi yapan ve gelişme yollarını arayan ülkeler durumundadır.

Zaman akısı içerisinde merkezin kendini devam ettirdiği, gelişmişliğini ve modernliğini sürdürdüğü, çevrenin ise az gelişmişliğinin kendi kendini yeniden ürettiği, dolayısıyla merkez-çevre sürecinin bir parçası olmaya devam etmektedir. Bu da göstermektedir ki, merkezde sağlanan sermaye birikimi uluslararası bağlantıları

kuvvetli olan büyük sermaye sahipleri ve sermaye şirketleri aracılığı ile olmakta, sürmüştür. Lojistik merkezleri ekonominin ve ticaretin kalbinin attığı yerlerdir. Ülkeye kazandırılan yabancı sermayenin ve dış ticaret hacminin artmasında büyük öneme sahiplerdir. Bu bağlamda Türkiye'nin 2023 hedeflerine ulaşabilmesi ve bu hedeflere ulaştıktan sonra da sürdürülebilir bir büyüme ve kalkınmaya sahip olabilmesi için Türkiye'nin merkez devlet konumunda olması ve lojistik merkezi olması bir zaruriyettir.

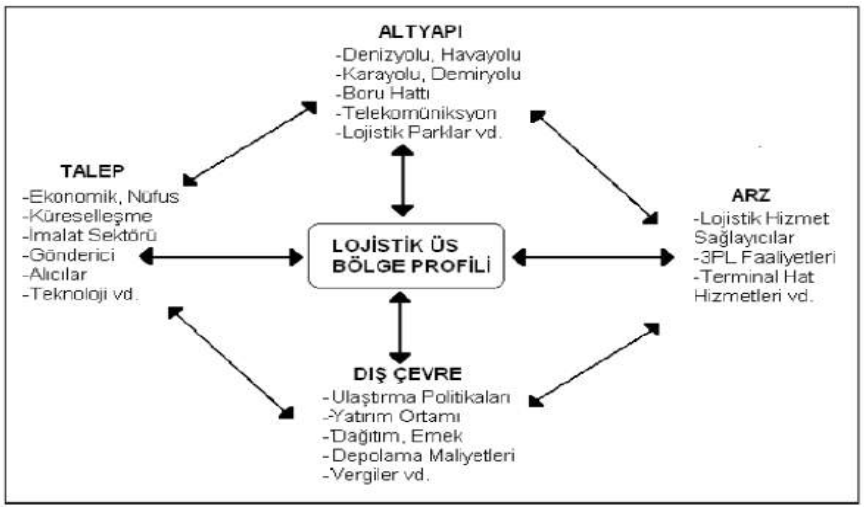
Türkiye benzersiz bir coğrafi avantaja sahiptir. Sadece dört buçuk saatlik uçuş mesafesinde 58 ülke, 1,5 milyarlık nüfus yoğunluğu ve 21,6 trilyon dolarlık ekonomi bulmaktadır. Türkiye'nin bu potansiyeli değerlendirip bölgenin lojistik merkezi ülkesi olması ile sadece yollar birbirine bağlanmakla kalmayıp, ülkelerin ekonomilerini, pazarlarını ve kültürlerini de birbirine bağlayacak, sahip olduğu genç ve üretken nüfusuyla birlikte Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. yılında M. Kemal Atatürk'ün gösterdiği muasır medeniyetler seviyesine ulaştırabilecek bir stratejidir.

3.2.3. Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Potansiyeli

Günümüzde her alanda etkisini hızla gösteren küreselleşme hareketlerinin neticesinde dünyada artan ticaret faaliyetleri ile dünya pazarları birbiriyle entegre bir hal almışlardır. Farklı yer ve pazarlarda uzak yakın mesafe fark etmeksizin yer alan tüm ülke pazarları arasında ürün ve hizmet miktarının akışı ve hızı oldukça büyük boyutlara ulaşmış, bu akışın neden olduğu mal ve hizmetlerin talep merkezlerine ulaştırabilme gereksinimi, lojistiğe olan talebin artmasına ve lojistik sektörünün dünya ticaretinde büyük önem kazanmasına neden olmuştur. Küresel mal akışının sağlanabilmesi için lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü, ulaştırma hatları arasında geçişlerin yapılacağı yerlere yani lojistik üslere olan gereksinim hızla artmaya başlamıştır.

Kıtalararası yük ve eşya taşımacılığında ana bağlantı noktaları olma özelliğine sahip olan ve kombine taşımacılığa imkân veren küresel lojistik üsler, sağladığı katma değer ve istihdam ile bulunduğu bölgelerin ekonomik ve sosyal olarak kalkınmasına büyük katkı sağlarlar.

Şekil 1'den de anlaşılacağı üzere, bir merkezin lojistik üs niteliğine sahip olabilmesi için dış çevre, altyapı, arz ve talep bileşenlerinin bir bütün ve uyumlu olması gerekmektedir.



Şekil 1: Bir merkezin lojistik üs niteliğine sahip olabilmesi için dış çevre, altyapı, arz ve talep bileşenleri.
Kaynak: Murat Erdal, Küresel Lojistik, İstanbul, UTİKAD Yayınları, 2005, s. 15.

Türkiye coğrafi açıdan bulunduğu kıtanın en stratejik bölgesinde yer almaktadır. Gerek tüm ulaştırma türlerinin ülkede kolaylıkla uygulanabilmesi gerekse birçok ülkeye olan coğrafi yakınlığı enerji kaynaklarına sahip olan Ortadoğu ve bu kaynaklara ulaşmak isteyen Avrupa arasında en kısa yol olma özelliğine sahip olduğunu düşündüğümüzde Türkiye'nin lojistik üs olma potansiyeli oldukça yüksektir. Fakat sahip olunan coğrafi avantaj Türkiye'nin lojistik üs olabilmesi için tek başına yeterli bir faktör değildir .(Kara vd.,2009)

Türkiye'de ulaştırma sektörüne baktığımızda ciddi altyapı problemlerinin bulunduğunu görmekteyiz. Altyapı problemlerine ek olarak ülkenin ulaştırma ve lojistik ile ilgili karar alıcı mekanizmalarında siyasi istikrarın tam olarak sağlanamamasının neden olduğu, kısa aralıklarla görevdeki hükümetlerin değişmesi nedeniyle ulaştırma politikalarının da sürekli değişmesi, planlanan yatırımların yapılamaması ve görevdeki hükümet değiştikçe kadroların da değişmesi sonucu ülkenin taşıma sektörünün karar alıcı kurumlarında personel kalitesizliğine ve hantal bir yapıya sahip olmalarına neden olmuştur (Erdal, 2009).

Yaşanan tüm bu olumsuzluklar nedeniyle Türkiye, küreselleşmenin neden olduğu dünya ticaretinde yaşanan gelişimlere adapte olamamış, ulaştırma ve lojistik sektörünün ihtiyacı olan altyapıyı tam anlamıyla kuramamıştır. Tüm bunlara rağmen özellikle son on yıldır ulaştırma ve taşımacılık sektöründe 2023 hedeflerimize ulaşabilmek adına oluşturulan politikalar başarılı bir şekilde hayata geçirilirse Türkiye'nin bulunduğu coğrafyada lojistik üs olması zor olmayacaktır.

4. **Sonuç ve Öneriler**

Ülkelerin ekonomik refahının yükselmesinde ulaştırma sektörü önemli bir yere sahiptir. Ulaşım sistem ve imkânları, bir yerleşim merkezini veya ülkenin gerek genel gerekse günlük yaşantısını etkilemekle kalmayıp, aynı zamanda o yerleşim

merkezinin veya ülkenin sosyo ekonomik ve kültürel dinamikleri de etkilemektedir. Bu bağlamda ülke ekonomilerinin önemli bir dişlisi olan ulaştırma türlerinden havayolu taşımacılığı, günümüzde mesafeleri ve mesafeler arası geçirilen yolculuk sürelerini en aza indirerek dünyada hemen hemen her yere ticaret yapılabilmesine olanak sağlamaktadır.

Ülkelerin ekonomik refahının yükselmesinde ulaştırma sektörü önemli bir yere sahiptir. Ulaşım sistem ve imkânları, bir yerleşim merkezini veya ülkenin gerek genel gerekse günlük yaşantısını etkilemekle kalmayıp, aynı zamanda o yerleşim merkezinin veya ülkenin sosyo ekonomik ve kültürel dinamikleri de etkilemektedir. Bu bağlamda ülke ekonomilerinin önemli bir dişlisi olan ulaştırma türlerinden havayolu taşımacılığı, günümüzde mesafeleri ve mesafeler arası geçirilen yolculuk sürelerini en aza indirerek dünyada hemen hemen her yere ticaret yapılabilmesine olanak sağlamaktadır. Başta, turizm sektörü olmak üzere birçok sektörün gelişim göstermesine yardımcı olması, havayolu taşımacılığına küresel anlamda büyük bir önem kazandırmıştır. Ticaret ve ulaştırma, birbirinden ayrılması mümkün olmayan ekonominin iç içe geçmiş iki ünitesidir. Ticaret, havayolu ulaştırma faaliyetlerine olan talebinin artmasına hatta havacılığın gelişmesinde oldukça büyük katkısı vardır. Havayolu taşımacılığının gelişim göstermesinde elbette ticaretin yanı sıra, gerek ulusal gerekse uluslararası ekonomik, sosyal, politik ve teknolojik faktörlerinde havayolu taşımacılığının gelişmesinde söz sahibi olduğunu söylemek mümkündür. Nitekim tarihsel açıdan olaya yaklaştığımızda, mevcut tüm ulaşım türlerinin, Sanayi Devrimi'nin ardından, kapitalist sistemin, daha çok mal ve ürünü pazarlara ulaştırabilme çabalarına paralel olarak ulaştırma sistemlerinde gelişme kaydettiği görülmüştür.

Dünyada yaşanan bu hızlı değişim ve gelişmeler, uçakları sadece askeri bir güç unsuru olmaktan çıkarmış, günümüzde sınırların hızla kalkmasıyla beraber dünya ticaretindeki mal ve hizmet akışının sağlanabilmesinde sivil amaçlı kullanılmasına da zemin hazırlamıştır. Dünya ticaret hacminin her geçen zaman diliminde artması, mal ve hizmetlerin hızlı ve güvenilir ulaştırma gereksinimini artırmış bu gereksinimde, günümüzde ülkelerin havacılık sektörüne daha fazla yatırım yapmasını mecbur kılmıştır. Diğer taşıma ve ulaştırma sistemleriyle mukayese edildiğinde havayolu taşımacılığı başta hız, konfor ve emniyet gibi oldukça önemli avantajlara sahiptir.

Türkiye açısından havayolu taşımacılığı sektörünün değerlendirilmesi yapıldığında; dünyada yaşanan olumsuz ekonomik şartların ve siyasi olayların neden olduğu dezavantajlı durumlar ülkemiz sivil havacılık sektörünü de olumsuz etkilemiş bunun yanında, havacılık sektörü uzun yıllar ülkenin ulaştırma politikalarında hep arka planda kalmıştır. Sektöre yapılan yatırımların azlığı ve yasal düzenlemelerin yetersizliği sektörde özel havayolu şirketlerinin piyasaya girmesini güçleştirmiş ve bu nedenle rekabet ortamı yaratılamamıştır. Sektörde rekabet ortamının oluşturulamaması ve yatırımların azlığı bilet fiyatlarına da yansımıştır.. 2002 yılında Ak Parti iktidarının başladığı dönemlerde, havayolu halkın yolu ve her ile bir havalimanı mottosuyla sektöre yapılan yatırımlar artmış, özel havayolu şirketlerinin de pazara girmesinin önü açılarak rekabet ortamı oluşturulmuştur. Oluşan bu rekabet ortamı bilet fiyatlarına yansımış ve ülke insanının satın alabileceği düzeylere inmiştir. 14 yıl önce uçak ile seyahat edenlerin sayısı yılda 8,5 milyon iken, yaklaşık150 milyon yolcu sayısına ulaşmıştır.

Türkiye'nin sahip olduğu eşsiz coğrafi konumu her türlü ulaşım sisteminin kolaylıkla yapılabilmesine olanak sağlamaktadır. Özellikle kıtaların kesişim

noktasında yer alması ve enerji rezervleri ile bölgesel güçlerin odağındaki konumu, Türkiye'nin ulaştırma sektörüne bilhassa havayolu taşımacılığı sektörüne yapılan yatırımların artırılmasını zorunlu kılmaktadır. Finansal zenginlik açısından Avrupa'dan Asya'ya bir eksen kaymasının yaşandığı günümüzde batılı ülkelerin Asya'ya olan ilgisini her geçen gün artmaktadır. Bu noktada, tüm ulaşım sistemlerinin koridorunda olan Türkiye, bölgesinde lider ülke olabilmesi Avrupa – Asya arasında ki ticaret trafiğini kontrolü altına alabilmesiyle mümkündür. Marmaray, Avrasya Tüneli, Orhan Gazi ve Yavuz Sultan Selim Köprüleri ile İstanbul Havalimanı ve yapılması planlanan Kanal İstanbul gibi projelerin ülkeye kazandırılması bu nedenle oldukça önemlidir.
2023 hedefleri doğrultusunda, Türkiye'nin benimsediği ihracata dayalı büyüme stratejisi sonucunda, Rusya ile yaşanan uçak krizi ve küresel ekonomik kriz dönemleri haricinde, son on yılda dış ticaret hacminde bir büyüme eğilimi yakalamıştır. Yakalanan bu eğilim, Türkiye'nin ulaştırma, özelliklede hava ulaştırma alanında önemli adımlar atılmasına neden olmuştur. Yer aldığı bölgede mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet sunabilecek düzeye erişmesine imkân vermiştir. Yüksek GSYH büyümesinin yaşandığı dönemlerde lojistik sektörü, GSYH'den daha fazla büyüdüğü, daralmaların yaşandığı dönemlerde ise GSYH'den daha fazla daraldığı görülmüştür. Bu da lojistik sektörü büyümesi ile yurtiçi ve dışı ticaret hacimlerinin büyümeleri arasında oldukça kuvvetli bir korelasyonun olduğunu göstermektedir. Ulaştırma ve lojistik sektöründe elde edilecek başarı, Türkiye'nin dış ticaret karnesini de etkileyecektir. Çin ve Hindistan gibi sürekli büyüyen ve yükselen ekonomiler çok düşük maliyetlerle üretim yapabilme kabiliyetine sahiptirler. Bu ülkelere karşı rekabet avantajı ancak ve ancak taşıma faaliyetlerinin kalitesinin arttırılması ile mümkün olabilecektir. Kasım 2015' te yaşanan Rusya ile olan uçak krizi ise yakın geçmişimizde buna verilebilecek en iyi örnektir. Ankara – Moskova hattında uçak krizi nedeniyle yaşanan gerginliğin Antalya Ticaret Odası'nın hazırladığı rapora göre Türkiye'ye faturası yılda yaklaşık 11 milyar dolar olmuştur. Türkiye'ye çıkan bu 11 milyar dolarlık faturanın büyük kısmı Rusya'nın Türkiye'ye uyguladığı yaptırımlarından, karşılıklı vize muafiyetinin kaldırılması ve beraberinde tur ve charter uçuşlarının iptal edilmesiyle en çok yara alan sektörlerin başında havacılık ve turizm sektörü olmuştur. İhracat ve turizmde 8 bin mil çapımızda yer alan Rusya'dan elde edilen gelirlerin tamamının kaybolması durumunda meydana gelen kaybın telafisini, bu stratejik çapın dâhilinde yer alan ülkelerle telafi etme şansı olmazsa bu durum dış ticaret açığımızda ki makası git gide artıracaktır.

Türkiye'ye 4 saatlik uçuş mesafesinde tam 56 ülke bulunmaktadır ve bu 56 ülkede yaşayan insan sayısı yaklaşık 1,5 milyardır. 8bin mil çapımızda ki ülkelerin sahip olduğu gelir dünya gelirinin 3'te 1'ini, toplam dünya ithalatının ise% 46'sını oluşturmaktadır. 8 bin mil çapımızda Dünya ticaretinin neredeyse yarısının gerçekleştiği görülmektedir.

On saatlik uçuş ile batıda Amerika kıtasına, doğuda Çin'e, kuzeyde Rusya'ya ve İskandinav ülkelerine güneyde Afrika kıtasına ulaşılabilmenin mümkün olduğu, 4 saatlik uçuş mesafesinde nüfusu 1 milyarı bulan 35 ülkeye ulaşmanın mümkün olduğu bu coğrafyada, Türkiye'nin dünyanın bu stratejik noktalarına yolcu ve yük taşıyabilecek hat yapısına sahip havayolu taşımacılığı sistemine ve bu taşımacılığı gerçekleştirilebilecek kapasitede havalimanlarına sahip olması bir zorunluluktur. Zenginliğin doğuya kayması havacılık faaliyetlerine olan gereksinimin de doğuya kaymasına neden olmuş, bu da. Türkiye'nin öncülüğünde yakın coğrafyasında

oluşturacağı karşılıklı çıkarlara dayalı işbirliği ortamı Türkiye ile birlikte bölgenin tamamının kalkınmasına yardımcı olacak ve Türkiye'yi 2023 hedeflerine taşıyacaktır.

KAYNAKÇA

Air Transport Action Group The Economic and Social Benefits of Air Transport 2008. http://www.atag.org (12 Şubat 2019).

Cavcar, Mustafa (Ed.), Turizm Ulaştırması, 1. Baskı, Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2763, 2012, s.3.

Çancı, Metin. (2003) Lojistik Yönetimi, Freight Forwarder El Kitabı 1, UTİKAD, Ağustos İstanbul

Çevik, Ufuk. Türkiye de Sivil Havacılık Sektörü ve Sivil Havacılık Sektörüne Sağlanan Devlet Desteği, T.C Anadolu üniversitesi SBE Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1996

Doganis, Rigas. (2002). Flying off course: The economics of international airlines. (3. Baskı). London: Routledge.

Donald, Horn, Transportation in America, Prentice hall, USA,2nd edition, 2002.

Erdal, Murat., Güvenler, Aydın, Sandalcı, Kosta.: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşımacılığı, İstanbul, Mataş, 2009.

Erdal, Murat. "Dünya Ticaretinin Kalbi Lojistik Üsler." Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Dünya Gazetesi Eki, Sayı: 7338, 2004

Erdal, Murat. "Küresel Lojistik Kavramı ve Lojistik Üsler." www.tedarikzinciri.org/UserFiles/File/Lojistik%20Yonetimi/Lojistik.doc,2005

Fidan, Hakan. "A Work in Progress: The New Turkish Foreign Policy‖, Middle East Policy, Cilt 20, Sayı 1, 2013.

Holloway, Stephen. Straight and Level Practical Airline Economics. Ashgate, (Cornwall,Great Britain) 2008

Kara, Mehmet. Tayfur, Lütfü. Basık, Hamit. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 2009

Kılınç, Burcu. Özel, Hasan Alp. Kılıç, Cüneyt (2013). Osmanlı'nın Son Döneminden Günümüze Türkiye'de Dış Ticaretin Gelişimi . Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi , 55-79.

Sarı, Yasar. "Bilgi Ekonomisi, Enflasyon ve Büyüme Üzerine Bir Analiz", (Çevrimiçi) http://ab.org. tr/ab07/bildiri/40.pdf, 21 Ocak 2016.

TASAM,2010.(Çevrimiçi)www.tasam.org/trTR/Icerik/60/basbakan_erdogandan_2023_hedefleri (Erişim Tarihi: 25.03.2019)

TUİK Ulaşım İstatistikleri 2010-2018, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası. Ankara, Haziran 2018.

ZEYBEK, Hülya. (2007). Ulaşım Sektöründe İntermodalite ve Lojistik Alanındaki Gelişmeler ve Türkiye'ye Yansımaları. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara.

ÇİN KENDİ HALKINI "DANG'AN" MODELİ VE DİĞER HALKLARI "BİR KUŞAK BİR YOL" PROJESİ İLE NEREYE GÖTÜRÜYOR?

Mehmet GÜNEŞ

Doçent Doktor, Ufuk Üniversitesi, mehmet.gunes@ufuk.edu.tr

ÖZET

Doğu Türkistan'daki Uygur Türkleri dahil kendi halkına karşı baskıcı yönetim uygulayan Çin devleti, onlarca yıl boyunca, şehirlerde yaşayan milyonlarca insanın iş ve okuldaki performansları hakkında bilgi toplayarak bunları "dang'an" adı verilen dosyalara kaydetmiştir. Kişilerin fiziksel özellikleri, okuduğu kitaplar, politik görüşleri, eğitim bilgileri, sosyal ve kültürel ilgi ve üyelikleri dahil olmak üzere tüm bilgilerine hâkim olan hükümet, bu şekilde işe başvuran, eğitim almak isteyen, hatta seyahat etmek için tren bileti almak ve iş kurmak isteyenleri dahi derecelendirerek halkını "sosyal kredi" notu adı altında sosyal sınıflara ayırmış, toplam 1.4 milyar insanını izlemek üzere ülkeye yaklaşık 600 milyon kamera yerleştirmiştir.

Ülkesi içerisinde eğitim, ekonomi ve ticareti devlete ve ideolojiye her şartta bağlı vatandaş perspektifi üzerinden kuran Çin devleti, aynı zamanda uluslararası ekonomiyi kökünden değiştirebilecek bir proje olarak 70'e yakın devleti içine alan, en az 3 trilyon dolarlık bütçeye sahip ve kapsadığı ülkeleri altyapı yatırımları ile kendisine bağlayan dünyanın en önemli ticari hamlesi olarak "Bir Kuşak Bir Yol" projesini hayata geçirmektedir. Bu çalışmada Çin'in kendi ülkesinde ticaretin ve ekonomik faaliyetlerin serbestliğine karşı dururken nasıl oluyor da uluslararası serbest ticaretin öncüsü olarak proje geliştirebildiği ve Çin'in kendi halkına vadettikleri ile projeye katmak istediği ülkelere neler vaat ettiği karşılaştırmalı olarak açıklanmakta ve ticaretin serbestliği ile ticaretin tek taraflı tutsaklığının nelere yol açabileceğinin altı çizilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Çin, Dang'an, Bir Kuşak Bir Yol

WHERE DOES CHINA TAKE AWAY OWN PEOPLE WITH THE MODEL OF "DANG'AN" AND OTHER PEOPLE WITH THE PROJECT OF "ONE BELT ONE ROAD"?

ABSTRACT

The Chinese state, which implements oppressive rule against own people including Uighur Turks in East Turkestan, gathered information about the performances of millions of people living in cities in work and school for decades and recorded them in the so-called "dang'an"files. The China government has full knowledge of all persons, including their physical characteristics, books, political views, educational information, social and cultural interests and membership. And olsa the government has divided its people into social classes under the name of "social credit", who applied for jobs, wanted to get education, and even took train tickets to travel and even those who wanted to start a business. The state has installed approximately 600 million cameras in the country to monitor a total of 1.4 billion people in China.

The state of China, which establishes education, economy and trade within the country on all aspects from affiliated the perspective of the citizen, he realizes at the same time as the name of “One Belt One Road Project” which inside about 70 countries and has a budget of at least 3 trillion dollars, that can fundamentally change the international economy and as the most important commercial move of the world that connects itself with infrastructure investments. In this study, it is explained how China is able to develop projects as a pioneer of international free trade as standing against free trade and economic activity in its own country. And also what the China promised to their own people and what he promised to the countries which wants to include in the project is explained comparatively. it is underlined that what may lead the freedom of trade and unilateral confinement of trade in the World.
Key Words: China, Dang’an, One Belt One Road

GİRİŞ

Çin, kesinlikle 21nci yüzyılın adından en çok bahsedilen ülkesi olacaktır. Çünkü bu yüzyıl dünya üzerinde birçok ülke için devasa ülke olan Çin’in neler yaptığı veya neler yapmak isteyeceğini düşünmeden artık hareket etmenin zorlaşacağı bir döneme denk gelmektedir. Çin ülkesini çoğu zaman tek başına dünyanın geri kalan ülkeleri ile birlikte değerlendirmek ve Çin ve diğerleri şeklinde karşılaştırma yapmak gerekmektedir. Dolayısıyla ortaya çıkan bu durum sebebiyle gün geçtikçe bu ülkenin rakipsizliğinin doğuracağı fayda ve sorunlar daha çok incelenmeyi ve daha çok değerlendirilmeyi hak etmektedir. Dünyayı her geçen gün kuşatan bu ülkenin birbirleri ile tezatlık oluşturan birçok verisi Çin’i anlamak için daha çok gayret sarf etmeyi gerektirecektir. Örneğin Çin; bir milyar 420 milyon insanı barındıran ve Dünya nüfusunun %18,41’ine sahipken küresel enerjinin %22’sini kullanan, toplam nüfusunun %60’ı şehirlerde yaşayan, nüfusunun ortalama yaşı 39 olan ve Ulusal bir ekonomide bir yıl içerisinde üretilen toplam nihai mal ve hizmetlerin parasal değerini o dönemin fiyatlarıyla ölçen gayri safi yurt içi hasıla rakamı itibarıyla dünya ikincisi olarak yaklaşık 12,5 trilyon dolarlık hacme sahip, dünyada içilen her üç sigaranın birinin tüketildiği, dünyanın en büyük on akıllı telefonu üreticisinin yedisine sahip, dünyada her yıl otomobillerin yaklaşık %27’sinin üretildiği, her yıl yaklaşık 1,6 milyon kişinin aşırı hava kirliliğinin neden olduğu kalp ve akciğer hastalıkları yüzünden yaşamını yitirdiği, her yıl yaklaşık 650 bin öğrencinin diğer ülkelere eğitim için gittiği ve eğitim sonrasında %79’nun geri döndüğü, en çok idam cezasının uygulandığı, yer altı sularının %80’nin kirli olduğu, basın özgürlüğünün olmadığı, yıllarca tek çocuk politikasının uygulandığı hasılı dünya içinde sanki ayrı bir küçük dünya ölçeğini ifade eden bir ülkedir.

Bu ülke sadece rakamlara yansıyan görüntüsü itibarıyla değil asıl rakamlara dökülemeyen etkisi ve zorlukları ile anlaşılmayı gerektirmektedir. Çünkü Çin devasa niteliği yanında demokrasi, insan Hakları, serbest ticaret ve ekonomi, adil yönetim, barış ve güvenlik açısından gerçekte nereye oturmaktadır? Dünyaya acaba neler vadetmektedir? Kendisinden önceki dönemlerde hegemonik güçler olan İngiltere,

ABD gibi devletlerin ortaya koyduğu güce dayalı, tek taraflı ve çıkarcı yönelimli uluslararası ilişkileri ne yönde ve ne şekilde değiştirmek istemektedir? Çin bölgesinden ayrılarak dünyadaki yeni bölge ve ittifakları nasıl bir amaç için inşa etmek istemektedir? Kısaca Çin hem kendi halkı ve hem de geriye kalan dünya halkları için geleceği nasıl tasavvur etmekte ve nasıl bir düzenin inşası için çalışmaktadır? Bu sorular Çin gerçeğinin anlaşılması için kısa vadede cevaplanamasa da üzerinde düşünmeyi ve çeşitli değerlendirmeler yapmayı gerektirmektedir. İşte bu çalışmada özellikle Çin'in son yıllardaki ülke içi uygulamaları ile ülke dışındaki uygulamalarındaki benzerlik ve tezatlığı ortaya koymak için izlediği ekonomik politikaların karşılaştırılması amaçlanmıştır. Çin devletinin dünyaya yaymaya çalıştığı ekonomik kalkınma modelinin sürdürülebilirliği ve hukuk, demokrasi ve insan haklarına ne şekilde yansıyabileceğinin anlaşılması hedeflenmektedir.

1. ÇİN DEVLETİNİN KENDİ VATANDAŞLARINA UYGULADIĞI DANG'AN MODELİ

1921'de Şangay'da kurulan Çin Komünist partisinin uzun mücadeleler sonrası, 1949'da Komünist Çin'i inşa ettiğinden bu yana yaklaşık yetmiş yıl geride kaldı. Özellikle 1979 yılından itibaren Çin'de Deng Xiaoping tarafından başlatılan reform ve dışa açılma politikası uzun süre başarı ile yönetildi ve 2011 yılında Japonya ekonomik savaşta geride bırakılarak dünyanın ikinci en büyük ekonomisi sıfatı kazanıldı. Halen on bin dolar civarındaki kişi başı milli geliri ile Çin ekonomisi çok yüksek seviyelerde büyümeler gösterdi. Ancak 1990'dan bu yana ilk defa 2018'de yüzde 6,6 büyüdü. Bu rakam son otuz yılda kaydedilen en düşük büyüme oranı olarak gözükmektedir. Özellikle önümüzdeki yıllarda da Çin'deki büyüme rakamlarının gittikçe düşeceği tahmin edilmektedir. Çin'de tıpkı Japonya örneğinde olduğu gibi belirli bir süre sonra mucizelerinin sona ereceği ileri sürülebilir. Ancak ekonomik gelişmelerin kalıcı nitelik kazanabilmesi için bir ülkenin açık ve şeffaf biçimde yapısal birçok sorununu çözmüş olması, başta kendi halkı olmak üzere ekonomik ve sosyal kalkınma modelini adil ve uygulanabilir bir zemine oturtmuş olması gerekir. Oysa Çin'de bahsedilen bu beklentilerin tersine gelişmelere şahit olunmaktadır. Özellikle Çin'de başlatılan ve adına "dang'an" denilen sosyal modelin içeriği incelendiğinde devletin kendi vatandaşlarına nasıl bir ekonomik gelecek önerdiği de ortaya çıkmaktadır.

Çin'de yaklaşık olarak sekiz yıldır pilot bölge olarak belirlenen ve ülkenin elektronik ve konfeksiyon üretimi alanlarında önde gelen eyaletlerinden olan 80 milyonun üzerinde insanın yaşadığı "Jiangsu" isimli eyaletinde test edilen ve 2020 yılı itibarıyla tüm ülkede yürürlüğe koymayı planladığı, vatandaşları belirli kriterlere göre sınıflandırarak, kamu ve özel sektörün sunacağı hizmetleri hak edip etmediğini belirleyen bir sosyal kredi sistemi olarak "dang'an" modelinden bahsedilmektedir. Çince kayıt veya arşiv anlamına gelen "dang'an" modelinde, Çin devleti onlarca yıl boyunca, şehirlerde yaşayan milyonlarca insanın iş ve okuldaki performansları, alışveriş alışkanlıkları, suç kayıtları hakkında bilgi toplayarak bunları "dang'an" adı verilen dosyalara kaydetmiştir (eurozine.com, 2018).

Çin'de 2014 yılında "Sosyal Kredi Sistemi" (Çince: Shehui xinyong tixi) adı ile bir nevi dijital ekonomi devrimi olarak başlatılan ve amacı Çin ekonomisinde faaliyet gösteren

tüm unsurların (kuruluşlar, kurumlar ve bireyler) davranış verilerini dijital bir bilgi havuzunda toplamak ve bunları denetlemek, değerlendirmek ve kontrol etmek olan "dang'an" modelinde; tüm şirket ve vatandaşlar ülke içinde serbest düşünce ve serbest ekonomik faaliyetlerinde bir girişimci değil kontrollü ve müdahale edilebilir bir ekonomik sistemde edilgen, pasif bir köleye dönüştürülmek istenmektedir. Çünkü toplanan veriler arasında: piyasa kurum, kuruluş, çalışan, işveren ve genel olarak tüketicilerin sicil kayıtları, kilit nitelikteki endüstri projelerindeki yatırım proje faaliyetleri, vergi ödeme kayıtları, devlet ve özel sektördeki işveren-işçi ilişkileri (örneğin işyeri güvenliği), çevre koruma uygulamaları (doğa tahribatı, geri dönüşüm uygulamaları vs.), internet kullanıcılarının faaliyetleri (faaliyet süresi, girilen siteler, alışveriş alışkanlıkları vd) yer almaktadır. Ayrıca Çin halkının bu dosyalarda yalnızca performansları değil aynı zamanda siyasi düşünce ve görüşleri de yer almaktadır. Buna göre ''yabancı arkadaşlara'' sahip olan veya ''belli bir kesimin'' kitaplarını okuyan kişiler hükümet tarafından belirlenmiştir. Ayrıca ülkede bir işveren birini işe almak veya birine yardım etmek istediğinde onun dosyasına Çin Ulusal Kredi Kurumu'nun resmî sitesinden doğrudan erişebiliyorken vatandaşlar genellikle devletin oluşturduğu kendi dosyalarına erişememektedirler (scmp.com, 2019). Tüm vatandaşlarını adeta fişleyerek ve onları rejim yanlısı veya rejim düşmanı şeklinde kategorize eden Çin devletinin başlattığı bu sistemde puanı düşük olan kurum ve bireylerin kayıtlarının kamuya açıklanması ve herkesin bu kişi veya kurumların kimler olduğunu öğrenebilmektedir. Çin Yüksek Halk Mahkemesi'ne göre kişilerin sosyal kredi notu, herhangi bir yasanın çiğnenmesinde veya kamu düzenini bozma, sigara yasağını ihlal etme, sahte bilet satma vb. durumlarında düşürülmektedir. Düşük kredi notu kişiye toplumda çeşitli hizmetlere erişmede bir kullanım hakkı sınırlamasına yol açmaktadır. Bunlar arasında çeşitli otellerde kalamama, şehirler arası toplu taşımadan yararlanamama, çocuklarını özel okullara gönderememe, yüksek oranda varlık sigortası hakkından men gibi uygulamaları kapsamaktadır (Mahir, 2018). Dolayısıyla Çin'de bir kişi bir işe başvurmak istediğinde işveren bu kişinin dosyasındaki "kredi" adı verilen puanını görebilmekte, bir kişi yolculuk için bilet almak istediğinde düşük olan kredi puanı buna engel olabilmektedir. Örnek olarak 2017 yılının mayıs ayı itibariyle Çin'de 11,14 milyon kişinin uçak, 4,25 milyon kişinin ise hızlı-tren bileti talebine rağmen bu kişilerin düşük kredi puanları nedeniyle bunları alabilmesi yasaklanmıştır. Ayrıca üç milyon kişinin de kayıtlarına göre üst sınıf (business class) bilet alması mümkün değildir. Bu modelde uysal vatandaş olarak faturalarını zamanında ödemek, hayır kurumlarına bağışta bulunmak, geri dönüşüme destek vermek ve trafik kurallarına uymak gibi pozitif davranışlar, bireylerin puanlarını yükseltirken bu şekilde puanları yüksek olan vatandaşlar, toplu taşımaya daha az ücret ödeme veya hastanede daha az sıra bekleme gibi önceliklere sahip olabileceklerdir. Öte yandan Çin'de rejimin istediği gibi davranmayan bireylerin ise zaman içerisinde para cezası ödemesi, eğitim hakkından men edilmesi, internet erişiminin kesilmesi ile karşılaşması ve herhangi bir iş bulabilme fırsatlarının da olamayacağı öne sürülmektedir. Neticede bu modelle rejimin sahibi olan Komünist Parti'nin güvenilir bulmadığı kurum veya kişilerin önce ıslahı, gerekirse iflas etmesi ve sonuçta silinip gitmesini istediği kolayca anlaşılmaktadır (Chan, 2018).

Çin'de rejimin tek sahibi olan Komünist Partinin bahsedilen bu sistem sayesinde hükümete bağlı "tek tip" bir halk yetiştirmeye çalıştığı ileri sürülmektedir. Bu modelin ilerleyebilmesi için sürekli vatandaşlar hakkında data toplanması gerektiğinden Asya Haber Kanalı'na göre 600 milyon yüksek teknolojili güvenlik kamerası, Çin'in 1,4 milyar vatandaşını sürekli izlemek için insanların yaşadıkları mekanlara yerleştirilmiştir. Sosyal Puanlama Sistemi (Social Credit Score, SCS) adı verilen bu uygulamaya China Rapid Finance (Tencent'ın ortağı) ve Sesame Credit gibi şirketlerin elinde bulunan "AliPay" ve "WeChat" gibi servislerden gelen önemli miktardaki kullanıcı verilerinin kullanılacağı ve Tencent'ın SCS sisteminin, "QQ" isimli bir sohbet uygulamasıyla bu şekilde bilgi toplayacağı ileri sürülmektedir. Elde edilen puanların A, B, C ve D şeklinde dört farklı kademede derecelendirileceği, örneğin A grubunu, 1050 puan ve üzerinde notu olan dürüst ve örnek vatandaşların oluşturacağı, son grup olan D kategorisinde ise notu 599 puandan düşük, diğer bir ifadeyle ahlaksız ve güvenilmez vatandaşların yer alacağı ifade edilmektedir. Örneğin üniversitede kopya çeken veya faturalarını zamanında ödemeyen kişiler güvenilir olmadıkları için ileride ucuz kredi alamayacakları gibi kendilerine eş bulmakta da zorluk yaşayacakları açıklanmaktadır. Bahsedilen sistemin gereği olarak halen internet üzerinde 3,2 milyar terabayt seviyesinde olan veri miktarının 2020'de 40 milyar terabayta ulaşması beklenmektedir (haberturk.com, 2017).

George Orwell'un Çin'de Komünist rejimin kurulduğu yıl olan 1949'da yazdığı "1984" romanında ütopik olarak resmedilenleri günümüzde gerçekleştirilmek istercesine hem internet trafiği hem de kameralar aracılığıyla tüm hareketleri izlenen Çin halkının ayrıca ülkede saklanacak yeri bulunmamaktadır. Çin devleti işi daha da ilerleterek yeni üretilen kuş şeklindeki drone'lar ile vatandaşlarını gözetlemek için hazırladığı projenin Çin'in beş ayrı bölgesinde uygulandığı ileri sürülmektedir. Proje kapsamında kullanılan kuş şeklindeki drone'lar "Spy Birds" yani "Casus Kuşlar" olarak adlandırılmaktadır. Sabit kanatlı veya rotor kanatlı insansız hava araçlarının aksine casus kuşlar, aynı zamanda gerçek kuşların kanat çırpma hareketlerini taklit edebilmekte ve böylelikle gerçek olmadıklarının Çinliler tarafından anlaşılması güçleşmektedir (scmp.com). Çin'de vatandaşları gözetlemek için kullanılan bu programa "Güvercin" adı verilmekte ve program Kuzeybatı Çin'in Shaanxi eyaletinin başkenti Xian'daki Northwestern Polytechnical University'de uçak tasarımı uzmanı olarak görev yapan aynı zamanda dekan görevindeki Profesör Song Bifeng tarafından yönetilmektedir. Bifeng'in daha önceki çalışma projeleri arasında Chengdu J-20 adındaki beşinci nesil olarak adlandırılan tek kişilik çift motorlu çeşitli üstün özellikleri ile dünyada F-22 ve F-35'den sonra yetenekleri ile bilinen savaş uçağı da bulunmaktadır (mytechdecisions.com).

Çin'de hisse senetlerinin yaklaşık yüzde 60'ı devlete, yüzde 30'u bireylere, yüzde 10'u da yabancılar aittir. Bu ülke sosyalist olmasına rağmen zamanda içerisinde gelir adaletinde bozulmalar gözükmektedir. Buna göre Çin'deki alt nüfusun yüzde 50'si ancak toplam gelirin yüzde 15'ini kazanabilirken bu oran Fransa'da yüzde 22, ABD'de ise yüzde 12'dir. Çin'de nüfusun en üst yüzde biri ise ulusal gelirin yaklaşık yüzde 15'ini alırken bu oran ABD'de yüzde 20, Fransa'da ise yüzde 10'dur (voxeu.org). Aynı

zamanda Çin'de ekonomik atılımın temel özelliği devlet mülkiyetli şirketleri birer modern girişime dönüştürme hedefi taşımasıdır. 2013 sonunda Çin'de toplam varlık değeri 17 trilyon dolar olan, 156.000 devlet mülkiyetli şirket bulunurken ve bunların 52 bini SASAC (2003 yılında kurulan Çin Devlet Varlıklarını Yönetim ve Denetleme Komisyonu) tarafından kontrol edilen 112 merkezi devlet şirketinin uzantısıdır. Geriye kalanlar ise yerel yönetimlerin kontrolündeki şirketler olup, hepsi toplamda 37 milyon kişiyi istihdam etmektedir. İstihdam miktarında merkezi devlet şirketlerinin payı yüzde 48,6'dır (Wang vd, 2015).

2. ÇİN'DE DEMOKRASİNİN DURUMU, HALKLARIN VE EKONOMİNİN ÖZGÜRLÜĞÜ

Bir ülkede halk kendi geleceğinin kararını özgürce veremiyor ve ekonomik faaliyetlerini serbestçe gerçekleştiremiyorsa o ülkede kapalı ve güdümlü bir düzen sergileniyor demektir. Bu şekildeki siyasal ve ekonomik yapıların sürdürülemeyeceği eski Sovyetler Birliği tecrübesinde sabittir. Bu konuda yani insanı ilgilendiren özgürlüğün gerçekleşmesi için siyasal hakların yanında ekonomik özgürlüğün göz ardı edilmeden ele alınmasına ilişkin 20'nci yüzyılın önemli politik iktisatçılarından sayılan Ludwig von Mises'in, ekonomik özgürlük ile siyasal özgürlüğün iç içe geçtiğini, biri olmadan ötekinin eksik kalacağına ilişkin vurguladığı; "özgürlüğü yaratan kanunlar, anayasalar değil; piyasa ekonomisidir. Bu sayılanlar sadece rekabetçi ekonomik sistemin insanlara sağladığı özgürlüğü polis gücüne karşı korurlar." (Mises, 1956: 99) sözü hatırlanmalıdır. Halen dünyadaki tüm ülkeler incelendiğinde ekonomik bakımdan diğerlerine göre daha özgür olan ülkelerin kişi başına gelir düzeyleri daha yüksek, büyümesi daha hızlı, işsizlik oranı daha düşük, siyasi ve sivil özgürlükler daha fazla ve yolsuzluk düzeyi daha düşüktür (Acar, 2010: 23).

Demokrasi seviyesinin yüksekliğinin ülkelerin ekonomilerini ve finansal piyasalarını olumlu veya olumsuz yönde etkilediğini gösteren birçok çalışma bulunmaktadır. Demokrasi kalitesi büyüme, yatırım, tüketim ve istihdam sağlaması nedeniyle ekonomik gelişmeyi etkilemektedir. Demokrasi kalitesinin ölçülmesinde üç önemli endeks kullanılmaktadır. Birincisi, İngiltere'de yayınlanan "The Economist" dergisi tarafından hazırlanan "Demokrasi Endeksi"dir. İkincisi Avusturya'da Demokrasi Dereceleme Kurumu (Democrasy Ranking Association)'nun hazırlandığı "Demokrasi Dereceleme Endeksi"dir. Diğer endeks ise İsviçre'de Zürih Üniversitesi tarafından hazırlanan "Demokrasi Barometresi"dir. İngiliz The Economist'in hazırladığı 2018 Demokrasi Endeksi Raporu'na göre 167 ülkenin değerlendirildiği raporda Türkiye geçen yıla oranla on basamak daha gerileyerek 110. sırada yer alırken, Çin 130ncu sırada almaktadır. Son sırada ise Kuzey Kore yer almaktadır. Çin'deki özerk bölge olan Hong Kong 71nci sıradadır. Avusturyalı kurumun yaptığı "Demokrasi Dereceleme Endeksi"nde ilk sırada Norveç'in yer aldığı sıralamada Çin 107nci sırada, Türkiye 75nci sıradadır. Hong Kong ise 29ncu sıradadır (democracyranking.org., 2016). Diğer endeksler arasında "Polity Demokrasi Endeksi", "Freedom House Demokrasi Endeksi" de kullanılmaktadır. Genelde endekslerde ülkeler "Tam Demokrasiler", "Kusurlu Demokrasiler", "Karma Rejimler" ve "Otoriter Rejimler" olarak dört grupta incelenmektedir. Tam Demokrasiler kategorisine giren ülkelerde kuvvetler ayrılığı ilkesi geçerli ve etkin, basın ve yargı bağımsız, temel hak ve özgürlükler ise garanti

altındadır. Bu ülkelerde demokrasinin gelişmesine olanak veren devamlı bir siyasal kültür vardır. Bahsedilen ana ölçüte göre Çin ülkesinde tam demokrasinin olmadığı açık bir şekilde kabul edilmektedir. Çin'de uygulanan rejimin üstelik kusurlu denilebilecek türden eksik bir demokrasi dahi olduğu ileri sürülemez. Çünkü kusurlu demokrasiler kategorisinde bulunan ülkelerde tam demokrasi kategorisinde bulunan ülkelerin aksine demokrasinin gelişmesine imkân veren bir siyasal kültürün varlığından bahsedilemese de düşük düzeyli bir siyasal katılımın varlığından söz edilebilir. Ancak kusurlu demokrasiler kategorisinde bulunan ülkelerde demokrasinin temel unsurlarından olan belli zamanlarda tekrarlanan, muhalefetin iktidar olma şansını olduğu özgür ve adil seçimler yapılmaktadır. Oysa Çin'de böyle bir durum da söz konusu değildir. Özellikle otoriter rejimler içerisinde yer alan Çin gibi ülkelerde siyasal çoğulculuğun ciddi şekilde sınırlandırıldığı hatta kimi zaman da olmadığı ileri sürülebilir. Eğer bazı ülkelerde seçimler yapılıyorsa da bu seçimlerin adil ve özgür olunduğunun iddia edilmesi son derece imkansızdır. Demokrasinin gelişimini destekleyen bir siyasal kültürden bahsedilemeyeceği gibi temel hak ve özgürlüklerin kısıtlanması ya da ortadan kaldırılması durumlarında da toplumda bir umursamazlığın var olduğu söylenebilir. Bu ülkelerde muhalefet edebilme olanağı ya yoktur ya da oldukça sınırlıdır. Basın genelde devlete aittir ve iktidardaki gruplar tarafından kontrol edilmektedir. Sivil toplum olmadığı gibi yargı da kesinlikle parti veya rejim ideolojisinden bağımsız değildir.

Demokrasilerin seviyesi gibi 1990'lı yıllardan itibaren farklı endeksler yardımıyla, ekonomik özgürlüklerin seviyesi de Heritage Vakfı (Heritage Foundation) ve Fraser Enstitüsü gibi dünyadaki bazı kurumlar tarafından ölçülmesi sonucunda, bir ülkedeki ekonomik özgürlüklerdeki gelişmelerin o ülkenin ekonomideki performansı nasıl etkilediğine ilişkin çeşitli tahminler yapılabilmektedir. Berggren (2003)'e göre bir ülkede ekonomik özgürlük; ülke ekonomisindeki devlet payının küçük olması, özel mülkiyetin korunması, piyasada serbest rekabetin olması ve az sayıda regülasyonun olmasını ifade etmektedir (Yalçın, 2006: 24). Gwartney ve Lawson (2003) ekonomik özgürlüklerin temel bileşenlerini; "bireysel seçim, rekabet etme özgürlüğü ile kişilik ve mülkiyet haklarının korunması" olarak ifade etmiştir (Justesen, 2008: 643). Bir başka tanıma göre ise ekonomik özgürlük, insanların serbestçe ekonomik faaliyetlerde bulunabilmesi, kendi kaynaklarına serbestçe yön verebilmesi imkanıdır (Acar, 2010: 2). Yani ekonomik özgürlük, toplumda yaşayan bireylerin ekonomik aktivitelerini devletin ve diğer bireylerin müdahale ve baskılarına maruz kalmadan gerçekleştirmesi ve bunun yanında bireylere mülkiyet haklarının tanındığı hak ve özgürlüklerdir.

Ekonomik özgürlüklerin ölçümünde kullanılan ilk endeks, Amerika Birleşik Devletleri'nde faaliyet gösteren Heritage Vakfı (Heritage Foundation) ve Wall Street Journal tarafından ortaklaşa hazırlanan Ekonomik Özgürlükler Endeksi (IEF), diğeri ise Kanada'da faaliyet gösteren Fraser Enstitüsü tarafından hazırlanan Dünya Ekonomik Özgürlüğü Endeksi (EFW)'dir. Heritage Vakfı tarafından yayınlanan ekonomik özgürlükler, 10 alt kategoriden oluşmaktadır. Bu endekste ekonomik özgürlüklerden bazıları ekonominin yatırım ve ticaret saydamlığını ölçerken; bazıları bireysel

düzeyde ekonomik özgürlük ve işgücü ve finansal kaynakların kullanımında bireysel özgürlüklerin ölçümü ile ilgilenmektedir. Ekonomik özgürlükler; iş ve yatırım yapma, ticari, mali, parasal, yatırım, finansal özgürlük, kamu harcamaları, mülkiyet hakları, yolsuzlukta muaflık ve işgücü özgürlüğünden oluşmaktadır (Beheshtitabar ve Irgaliyev, 2008: 6). Heritage Foundation'un 180 ülke arasında yaptığı ekonomik özgürlük sıralamasına göre Türkiye 68nci sırada yer alırken, Çin 100ncü sırada yer almaktadır. Fraser Enstitüsü'nün hazırladığı Dünya Ekonomik Özgürlük Endeksi, ekonomik özgürlük endeksini, beş kategoride üretmektedir. Bu kategoriler: 1) Kamu ekonomisinin büyüklüğü, 2) Hukuk sistemi ve mülkiyet haklarının güvenliği, 3) güçlü ve sağlam para, 4) Dış ticaret serbestliği, 5) İş ve krediler yönelik düzenlemeler (Regülasyonlar) şeklindedir. Bu endeksin 2018 Yılı Raporuna göre, Türkiye, ekonomik özgürlük sıralamasında 162 ülke içinde 86'ncı sırada yer almaktadır. 2015 yılında 81. sırada yer alan Türkiye, 2016 yılında özgürlük endeksinde beş basamak gerilemiştir. Son sırada Venezüella'nın yer aldığı listede Çin, 107nci sırada yer almaktadır (fraserinstitute.org). Ancak her iki indekste de 7,4 milyon nüfusu ve kişi başına 61 bin dolar geliri olan ve işsizliğin %3,1 olarak Hong Kong dünyadaki ekonomik açıdan en özgür ülke olarak ilk sırada sıralanmaktadır (heritage.org).

Yukarıdaki sıralamalara göre demokrasiden ve ekonomik özgürlükten bahsedilemeyen Çin'de özellikle Ekim 2017'de "Tüm Dinlerin ve İnançların Çinlileştirilmesi" siyasetinin ilan edilmesi ile resmi rakamlara göre 12 milyon olduğu söylenen ancak 23 milyon Müslümanın yaşadığı başta Doğu Türkistanlılar ve bölgedeki diğer Müslüman toplulukların etnik, dini ve kültürel kimliklerinin tasfiye edilmesi hedefi doğrultusunda bir milyondan fazla Türkün toplama kamplarında ve hapishanelerde işkence ve siyasi beyin yıkamaya maruz bırakıldıklarına ilişkin haberlerin yayılması üzerine Birleşmiş Milletler, Türklerin 'terörizmle mücadele' gerekçesiyle zorla kamplarda tutulduğu yönündeki haberlerin 'son derece endişe verici' olduğunu belirterek bu kişilerin serbest bırakılmasını istemişti. Türk Dışişleri Bakanlığı ise yaptığı açıklamada; "Çin makamlarının Uygur Türklerine yönelik sistematik asimilasyon politikası, insanlık adına büyük bir utanç kaynağıdır. Çin makamlarını toplama kamplarını kapatmaya davet ediyoruz." demişti. Çin'de tartışmaların merkezinde yer alan ve 1955'ten bu yana kendileri için "Doğu Türkistan" olarak adlandırdıkları vatanlarında yaşayan Uygur Türkleri Çin devletince "Sincan Uygur Özerk Bölgesi" diye tanıdığı özerk bölgede yaşıyorlar.

Çin yönetimi tarafından "radikal İslam"la mücadele etmek ve Doğu Türkistanlılara Komünist Parti'ye "sadakati aşılamak" için, mesleki eğitim merkezleri adı altında oluşturulan toplama kamplarında kontrol eden Çin, Doğu Türkistan'da 2017 yılında 1 milyon 120 bin kamu memurunun, çoğunluğu Müslüman Uygurlardan oluşan bölgedeki 1 milyon 690 bin evde zorla misafir edildiği öğrenilmiştir. Hiçbir ülkede örneği görülmeyecek cinsteki bu garip uygulamaya göre; Çinli memurların her ay beş gün boyunca istedikleri Uygur aileye misafir olma ve bir nevi zorla girdiği Uygur ailesini gözlemleyerek, onların Çin kültürüne sempati duyup duymadığını, Çin kültürünü benimseyip benimsemediğini ve bu aileyle ilgili tavsiyelerini devlete rapor etme yetkisinin kanunla tanınması üzerine bu duruma karşı çıkanların ağır cezalara

ve işkenceye tabi tutulduğu ve toplama kamplarına gönderildiği insan hakları raporlarına yansımıştır. Diğer yandan benzeri şekilde küçük yaşta Müslüman kız çocuklarının Çinli erkeklerle evlenmeye zorlanması 11 Aralık 1948 tarihinde imzaya açılan "Soykırım Suçunun Önlenmesi ve Cezalandırılması Sözleşmesi'ni 20 Temmuz 1949'da imzalayan ve 18 Nisan 1983'de onaylayan Çin devletinin adı geçen Sözleşmedeki "bir dini veya etnik gurubun çocuklarının başka yerlere aktarılması" anlamına gelmekte ve birçok insan hakları hukukçusuna göre Çinli memurların Uygur ailelerin evine yerleşmeleri de Uygur halkının neslini bozmayı amaçlayan ayrı bir soykırım suçuna sebebiyet vermektedir. Karşılaştırılan eski ve yeni uydu görüntülerinde, Doğu Türkistan çölleri dahil olmak üzere birçok noktada inşa edilen ve içinde yüz binlerce Uygur Türkü'nün tutulduğu toplama kamplarının son bir yılda tam üç katı büyüdüğü tespit edilmiştir (tr.euronews.com).

Çin'de en çok doğalgaz ve petrolün bulunduğu Çin devletinin birçok insan hakları ihlali yaşattığı Doğu Türkistan bölgesi İpek Yolu'nun en önemli geçiş noktası niteliğindedir. Çin'in 2012'de devlet başkanı olan Şi Cinping ilk olarak, 2013 yılı Eylül ayında Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmada, kadim ipek yolu ülkeleri arasında "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" oluşturulmasından bahsetmiş, daha sonra, Kasım ayında Endonezya parlamentosunda yaptığı konuşmada Güney Asya ülkeleri ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu yeniden oluşturmanın gerektiğini belirtmiştir. Bir Kuşak, Bir Yol (One Belt One Road-OBOR) adı verilen bu projeyi Çin, 2013 yılında gündeme getirse de daha önce hazırlıklara başlamıştır. ASEAN (1967), Şangay İş birliği Örgütü (2001), BRICS (2006) örgütlerinin kuruluşu hazırlıklardan bazılarıdır. OBOR'un içeriğinde; üye devletler arasında demir kara ve dijital bağlantılar, köprüler, petrol ve doğal gaz boru hatları, lojistik üsler, enerji santralleri, hava alanları ve limanlar gibi büyük tesisler yer almaktadır. Kendi ülkesinde ekonomik özgürlükleri ve demokrasiyi askıya alarak halkının kaynaklarını ve refahını rejime bağlılıkla ölçen Çin, diğer yandan dünya halklarına nasıl bir ekonomik kalkınma modeli önerdiğinin ve neleri amaçladığının yakından incelenmesi gerekmektedir.

3. ÇİN DEVLETİNİN "BİR KUŞAK BİR YOL" PROJESİ VE GELECEĞİ

Bir Çin atasözünde ifade edildiği gibi "Zengin olmak istiyorsan önce bir yol inşa et" (Başer ve Ünal, 2018). Bu sözü hayat geçirmek isteyen Çin'in ülkesindeki doğu Türkistan'ın kalbi olan Sincar şehrinden başlayacak "Modern İpek Yolu"nun kara bağlantısının Moğolistan ve Kazakistan'dan geçirerek Rusya ve İran kollarından ayrılıp Avrupa'ya ulaşması öngörülmektedir. Projenin deniz bağlantıları Güney Çin Denizi'nden Endonezya'ya ve Hint Okyanusu'na, oradan Kenya'ya; Kızıldeniz'i geçerek Akdeniz'e ve dolayısıyla Avrupa'ya ulaşması planlanmaktadır. Çin'den, Kazakistan ve Moğolistan'dan başlayarak Rusya ve İran üzerinden Avrupa'ya ulaşacak şekilde demiryolu bağlantıları sayesinde bölge ülkeleri ile ticareti artırıcı ve kolaylaştırıcı önlemlerin hayata geçirilmesi hedefiyle Çin'in az gelişmiş iç bölgelerinin kalkınmasına katkı sağlayacağı ileri sürülmektedir. Çin'in öncülük edeceği altyapı ve ulaştırma yatırımlarına gümrük kolaylığı ve vergi indirimi politikalarının eşlik edeceği, bu şekilde Çin'den Avrupa'ya uzanan hatta ticaretin canlandırılacağına dayalı "Modern İpek Yolu" konsepti olarak bilinen bu devasa proje, İkinci dünya savaşından

sonra Avrupa'da uygulanan Marshall Planından sonra en büyük ikinci ekonomik altyapı projesi olarak adlandırılmaktadır. Sadece ticaret için bir rota olmakla kalmayan, pek çok ülke ile kargo, altyapı, enerji, iletişim, gümrük, yazılım, ekonomi ve ticaret, endüstriyel üretim, e-ticaret, denizcilik anlamında da gelişme ve büyüme vaad eden projede, Çin devleti para birimi olan Yuan'ın işlem hacmini genişletmek ve daha geniş bir coğrafyaya yayılmasını sağlamak hedeflemektedir.

Çin bu projede tarihi İpek Yoluna atıflar yaparak, dünya toplumları hafızasındaki olumlu imaja yatırım yapmaktadır. Hedeflenen iletişim ve ulaşım projeleri "ipek yolu" adlarıyla anılmaktadır: "demir ipek yolu", "kara ipek yolu", "deniz ipek yolu", "hava ipek yolu" ve "dijital ipek yolu" gibi. Çin böylece dünya toplumlarının projeyi kolay anlamaları ve güven oluşmasını sağlamaya çalışmaktadır. Girişimin deniz ayağını oluşturan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nda ise Çin'in, Pakistan ve Bangladeş üzerinden oluşturacağı demir yolları ve boru hatları ile Umman Denizi'ne ve Bengal Körfezi'ne açılan limanlara bağlantı kurması öngörülmektedir. Bu şekilde Çin, Malaka Boğazı'na alternatif yaratarak arz ve tedarik güvenliğini kendi lehine artırması beklenmektedir. Zamanla 69 ülkeyi kapsayacak olan "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinde ulaşım ağları, enerji ağları ve telekomünikasyon yoluyla uluslararası entegrasyon hedeflenmektedir. Dünya GSMH'nın %42'si, dünya nüfusunun %64'i, karaların %40'ı, bilinen enerjinin %75'ini kapsayan bu projenin Çin tarafından 30-35 yılda tamamlanarak kendi devletinin kuruluşunun 100. Yılı olan 2049 tarihine yetiştirilmek istenmektedir.

Dünyanın birçok bölgesini içine alan yatırımlar ve projenin finansmanı için Türkiye'nin de içinde yer aldığı kurucu üye devletlerle kurulan "Asya Altyapı ve Yatırım Bankası (AIIB)" ilgilenmektedir. Çin'in öncü olduğu bu proje birçok açıdan Türkiye'yi de ilgilendirmektedir. Türkiye'de inşa edilen ilk yatırım Ankara-İstanbul hızlı tren hattıdır. Bu proje Çin devletinin Türkiye'ye sunduğu kredi ile Çinli firmalar ve Türk firmaların ortak yapımıyla tamamlanmıştır. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren projesi TCDD'nin açıklamasına göre %25 Çinli şirketlerin, %75 Türk şirketlerin payıyla tamamlanmıştır. Aynı zamanda "Modern İpek Yolu" projesi kapsamında Bakü – Tiflis – Kars demir yolu projesi de Türkiye'yi ilgilendiren başka bir projedir. Bu demiryolunun Türkiye'de yer alan kısmı 2017 yılında tamamlanmıştır. Bu yatırımlar sayesinde Türkiye bazı finans kaynaklarına ulaşırken, Çin devletinin desteklediği Çinli şirketler ise Türkiye pazarını daha çok kullanacaklardır. Bunun sonucu olarak 2016 yılının sonunda Çinli akıllı telefon şirketi olan ZTE, Türk şirketi olan Netaş'ın %48'ini satın almıştır.

Çin'in yukarıda açıklanan devasa projesinin tam olarak gerçekleştiğinde gerçek kazananın kim olacağı sürekli tartışılmaktadır. Tüm dünyanın bu işten tümden kazançlı çıkacağının öne sürülmesi, Uluslararası politik ekonominin bilinen kuralları ile uyumlu değildir. Ülkesinde kişi başı milli gelirin 10 bin dolar civarında olan ve 2008'de 1,2 trilyon düzeyinde olan kamu borç miktarının, 2018 sonunda 7,2 trilyon çıkacağı tahmin edilen Çin'de bu düşük seviyedeki kişisel gelirin gerektirdiği refah seviyesini bile halkına sunamadan ve onları bu şekilde faydalandırmadan gittikçe artan borcunun tek taraflı kamu ekonomisinin zorlaması ve dayatması ile biriktirdiği

ABD tahvillerini diğer ülkelerin alt yapı yatırımlarına harcaması ve bunu borca bağlı yatırım şeklinde sunmasının anlamı kısa vadede sorun çıkarmaya adaydır. Örneğin 2005-2017 arasında Hindistan'a yaklaşık 31 km uzakta bulunan stratejik Sri Lanka'ya 15 milyar dolar borç veren Çin'in alacağını tahsil edememesi üzerine bu ülkenin Hambantota Limanı'nı devlet kontrolündeki China Merchants Port Holding'e 99 yıllığına devralması gösterilebilir. Benzeri şekilde Pakistan'daki Gvadar Limanı örneğinde de olduğu üzere kullandığı limanları kendi askeri personeli ile güvenliği sağlamak istemesi de kayda değer gözükmektedir.

SONUÇ

Çin önümüzdeki dönemlerde dünyayı doğrudan şekillendirecek yegâne ülkedir. Yaptıkları ve yapamadıkları dünyayı sürekli etkileyecektir. Bu ülkenin uluslararası politik ekonomideki ağırlığı gün geçtikçe artmaktadır. Özellikle ülke içerisindeki uygulamaları ile uluslararası uygulamaları mutlaka paralellikle içerecektir. Bu çalışmada Çin'in kendi ülkesinde oluşturduğu ekonomik düzenin uluslararası ekonomik düzene etkili olup olmayacağı sorunu üzerinden çeşitli değerlendirilmeler yapılmış ve bazı sonuçlara ulaşılmıştır. Buna göre Çin'in demokrasi ve insan Hakları bağlamında yeni dünya düzeninde karşılığı olmayan bir ekonomik düzen tasavvur etmektedir. Ticari ve ekonomik ilişkilerinde hiçbir zaman demokrasi vurgusu yoktur. Sürekli genişleme ve büyüme odaklıdır. Kaynaklara erişme ve kaynaklara ortak olma ihtiyacındadır.

Çin'i önceki hegemonik devlet düzenlerinden ayıran husus komünist ideolojiyi serbest ekonomik anlayışın içerinde karşısındaki devletlere kabul ettirebilmesidir. Hür ve demokratik devletlerin İkinci Dünya savaşı sonrası ortak bir ekonomik düzen kuramaması, kapitalizmin sömürüye yönelik tedbir alamaması, enerjinin üretilmesi ve erişimine yönelik uluslararası bir otoritenin söz sahibi olamaması gibi sebepler yan yana geldiğinde Çin'in 21nci yüzyılda hem kendi halkına ve hem de dünya halklarına adil bir paylaşımla ekonomik yeni bir model önereceğini düşünmek yanıltıcı olacaktır. Çin, dünyanın en büyük ekonomisi olduğunda ve birçok kaynağa yakınlaşarak onları kontrol etmeye başladığında Dünya'nın geri kalan halklarını nelerin beklediğini birlikte göreceğiz.

KAYNAKÇA

Acar, Mustafa (2010), "Serbest Ticaret, Ekonomik Özgürlükler ve Refah", Bilig Dergisi, Sayı. 53, ss.1-28.

Beheshtıtabar, Elham., IRGALIYEV, Asset. (2008). "The Impact of Economic Freedom on FDI Inflows to Developing Countries: The Case of the Middle East." Jönköpinginternational Business School Jönköping University

Chan, Tara Francis, "China's social credit system has blocked people from taking 11 million flights and 4 million train trips", https://www.businessinsider.com/china-social-credit-system-blocked-people-taking-flights-train-trips-2018-5, (21.12.2018).

Gwartney, James D., Robert A. Lawson and Randall G. Holcombe (1999), "Economic Freedom and The Environment for Economic Growth", Journal of Institutional and Theoretical Economics (JITE), 155(4), 643-663.

http://democracyranking.org/wordpress/rank/democracy-ranking-2016/ (22.04. 2019).

https://mytechdecisions.com/physical-security/chinese-step-up-surveillance-with-bird-drones/ (23.05.2019).

https://tr.euronews.com/2018/12/18/cin-uygur-turklerini-toplama-kamplarindan-sonra-kole-gibi-fabrikalarda-calistiriyor (17.05.2019).

https://voxeu.org/article/capital-accumulation-private-property-and-inequality-china-1978-2015 (21.03.2019).

https://www.eurozine.com/social-control-4-0-chinas-social-credit_systems_/#_footnote-20 (20.03.2019).

https://www.fraserinstitute.org/economicfreedom/map?geozone=world&page=map&year=2016&countries=CHN#ranking (13.04.2019).

https://www.haberturk.com/ekonomi/is-yasam/haber/1512582-cin-vatandaslarina-sosyal-skor-uygulayacak, (25.04.2019).

https://www.heritage.org/index/ (20.05.2019).

https://www.scmp.com/news/china/policies-politics/article/1882533/big-brother-watching-how-china-compiling-computer, South China Morning Post, 24.11.2015, (20.12.2018).

https://www.scmp.com/news/china/society/article/2152027/china-takes-surveillance-new-heights-flock-robotic-doves-do-they, (14.05.2019).

Justesen, Mogens K. (2008), "The Effect of Economic Freedom on Growth Revisited: New Evidence on Causality From A Panel of Countries 1970-1999", European Journal of Political Economy, 24, 642-660.

Mahir, Cengiz (2018), Çin'de dijital ekonomi ve sosyal kredi sistemi", https://www.evrensel.net/haber/363506/cinde-dijital-ekonomi-ve-sosyal-kredi-sistemi, (14.10.2018).

Mehmet Enes Beşer ve Rukiye Ünal "Çin'in Dünyaya Açılma Girişimi: Bir Kuşak Bir Yol", Ortadoğu'dan Bakış, http://ortadogudan.com/pdf/postconvertpdf/106/, (10.04.2019).

Moses, Ludwing Von, (1956), Anti-Capitalistic Mentality, Nosrand Company, London.

Wang, M., Qi, Z., and Zhang, J. (2015), "China Becomes a Capital Exporter", in China's Domestic Transformation in a Global Context, Eds. L. Song, R. Garnaut, C. Fang and L. Johnston et al. Australia: ANU Press: 315-338.

Yalçın, Sinem (2006), Ekonomik Özgürlükler ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Açısından Bir İnceleme, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı, Ankara.

ENERJİ TÜKETİMİ-KARBONDİOKSİT EMİSYONU İLİŞKİSİNİN EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNDEKİ ETKİSİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ İÇİN ANALİZİ

Esma GÜLTEKİN
Arş. Gör. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü, egultekin@firat.edu.tr

İzzet TAŞAR
Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü, itasar@firat.edu.tr

Tayfur BAYAT
Doç. Dr., İnönü Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü, tayfur.bayat@inonu.edu.tr

Öz

Enerji tüketiminin artışı sonucu oluşan sera gazlarının, başlıca sağlayıcısı olan karbondioksit (CO_2) emisyonların ülkelerin büyüme dinamiklerine etkisi tartışılır bir konu durumundadır. Çalışmada Türkiye ekonomisine ait 1960-2015 dönemleri aralığında enerji tüketimi ve CO_2 emisyonlarının, ekonomik büyüme üzerine etkileri Breitung ve Candelon (2006) frekans dağılımı nedensellik analizi ile araştırılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre, hem CO_2 emisyonlarından hem de enerji tüketiminden ekonomik büyümeye kısa ve orta dönemde nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir. Ekonomik büyümeden CO_2 emisyonuna nedensellik ilişkisi ise uzun dönemde tespit edilmiştir. Bunun yanında enerji tüketimi ve CO_2 emisyonunu hem uzun hem de kısa dönemde birbirini karşılıklı etkilemektedir. Orta dönemde enerji tüketiminden CO_2 emisyonuna doğru ilişki vardır.

***Anahtar Kelimeler**: Karbondioksit Emisyon, Enerji Tüketimi, Nedensellik*

ENERGY CONSUMPTION-CARBON DIOXIDE EMISSIONS RELATIONSHIP IMPACT ON ECONOMIC GROWTH FOR TURKEY ECONOMY

Abstract

The impact of carbon dioxide (CO_2) emissions, which are the main suppliers of greenhouse gases resulting from the increase in energy consumption, on the growth dynamics of the countries is a questionable issue. The effect of this situation on the growth dynamics of the countries is a questionable issue. Worked in the period from 1960 to 2015, energy consumption and CO_2 emissions of Turkey's economy the impact on economic growth investigated with causality of Breitung and Candelon (2006) frequency domain analysis. According to the results, causality relationship between both CO_2 emissions and energy consumption to economic growth was determined in the short and mid term. The causality relation between from economic growth to CO_2 emission has been determined in the long term. In addition, energy consumption and CO_2 emissions are bilateral effect in both long and short terms. In the medium term, there is a relationship towards from energy consumption to CO_2 emissions.

***Keywords:** Carbon Dioxide Emissions, Energy Consumption, Causality*

1. Giriş

Küresel ısınma ve iklim değişikliği tehdidi, son yirmi yılda dünyanın en büyük sorunlarından biri haline gelmiştir. Küresel ısınmanın dünya ekonomisi üzerindeki etkileri, 1990'lardan bu yana araştırmacılar tarafından yoğun bir şekilde değerlendirilmeye başlanmıştır. Özellikle küresel ısınmasının etkilerini hafifletmek için sera gazı emisyonlarını azaltma girişimlerinde bulunulmaktadır (Halıcıoğlu, 2009: 1156; Zhang ve Cheng, 2009: 2706). Araştırmacıların ilgilendiği en önemli sorulardan biri iklim değişikliği ve sera gazı emisyonlarının olumsuz etkilerinin nasıl ortadan kaldırılacağı şeklinde olmaktadır (Farhani ve Rejeb, 2012: 71). IEA (2011) dünyada mevcut birçok emisyon kaynağı bulunmasına rağmen neredeyse tüm sera gazı hakimiyetinin karbon dioksit (CO_2) emisyonunda olduğunu ifade etmektedir.

Bu bağlamda enerji tüketimi ve buna bağlı olarak ortaya çıkan CO_2 emisyonu son dönemde özellikle iklim değişikliği konularının hız kazanmaya başlaması ile oldukça tartışılan konulardan biri haline gelmiştir. Emisyonların özellikle enerji tüketimi sonucunda oluşması dolayısıyla bu etkilerden kurtulmanın en temel yolunun enerji tüketiminin azaltılması yolu olduğu ifade edilmektedir. Fakat enerji kavramının günümüz koşullarında neredeyse her alanda kullanılabiliyor olması enerji tüketimi kavramının iktisadi açıdan incelenmesi gerekliliğini de ortaya koymaktadır. Bu durumun ekonomik büyüme üzerinde oluşturacağı olumsuz etkiler dolayısıyla enerji tüketiminin hızlı bir şekilde azaltılması yolu tercih edilen bir yol olarak görülmemektedir (Soytaş ve Sarı, 2009: 1667).

Enerji tüketiminin yoğunlaşması ve buna bağlı olarak ortaya çıkan sera gazı emisyonlarının içerisinde tehlikeli boyutlara ulaşan CO_2 emisyonunun iktisadi açıdan ekonomik büyüme üzerindeki etkilerinin iyi araştırılması gerekmektedir. Bu bağlamda çalışmada ilk olarak ilgili literatür incelenecek ardından ampirik analiz ile Türkiye ekonomisi için analiz yapılacak. Son olarak ise bulgular değerlendirilerek sonuç tartışılacaktır.

1.1. Literatür Özeti

İlgili literatür iki açıdan incelenen konumdadır ilki enerji tüketimi ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin incelendiği, ikincisi ise çevresel bozunum ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin araştırıldığı literatür olarak oluşmaktadır. Fakat son dönemde özellikle enerji tüketiminin temel sorunlarından biri haline gelen CO_2 emisyonunun birlikte incelenmesi gerekliliği üzerinde durulmaktadır bu bağlamda incelenen çalışmalar kısaca özetlenecek olursa eğer,

İlk olarak Türkiye ekonomisi için enerji tüketimi ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi Soytaş vd. (2001) çalışmalarında 1960-1995 dönemlerini araştırmıştır. Elde edilen sonuçlara göre enerji tüketiminin ekonomik büyümeyi etkilediği görülmüştür. Bunun yanında Altınay ve Karagöl (2005) çalışmalarında benzer bir sonucu Türkiye ekonomisi için 1950-2000 dönemleri için bulmuştur.

Halıcıoğlu (2009) çalışmasında, CO_2 emisyonu, enerji tüketimi, gelir ve dış ticaret arasındaki ilişkiyi 1960-2005 dönemleri için Türkiye ekonomisi açısından incelemiştir. Elde edilen sonuçlara göre, CO_2 emisyonu ile gelir arasında çift yönlü bir ilişki bulurken, dış ticaretten CO_2 emisyonuna ve enerji tüketiminden gelire herhangi bir ilişki tespit etmemiştir.

Öztürk ve Acaravcı (2010) çalışmalarında 1968-2004 dönemleri için Türkiye ekonomisine ait ekonomik büyüme, CO_2 emisyonu, enerji tüketimi ve istihdam oranı arasındaki ilişkiyi ARDL sınır testi ile araştırmıştır. Ampirik sonuçlara göre ne CO_2 emisyonu ne de enerji tüketimi ekonomik büyümeye neden olmamakta iken istihdam oranı kısa dönemde ekonomik büyümeye neden olmaktadır.

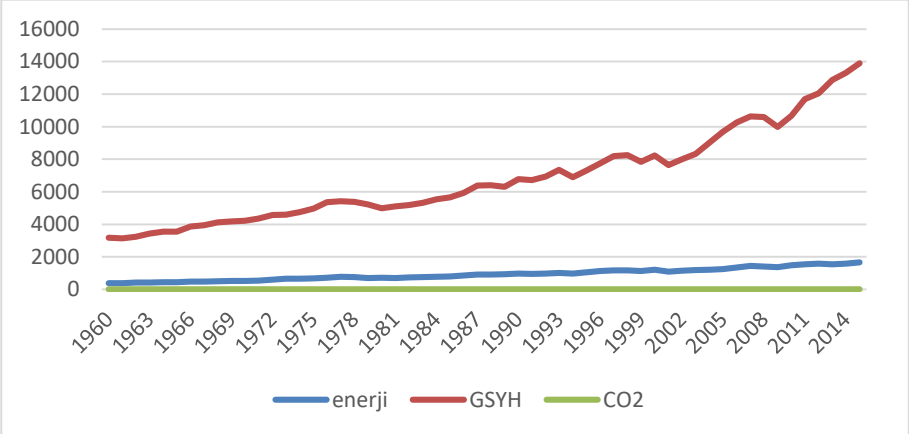
Yavuz (2014) çalışmasında Türkiye ekonomisi için 1960-2007 dönemleri aralığında kişi başına düşen gelir, kişi başına düşen enerji tüketimi ve CO_2 emisyonu arasındaki ilişki çevresel Kuznets eğrisi[173] bağlamında araştırmıştır. Yapısal kırışmaları içeren eşbütünleşme analizi sonucunda serilerin 1979 yılında kırılma düzeyine ulaştığını görmektedir. Çalışmanın devam eden kısmında iki rejim olarak inceleme yapılmıştır. Her iki rejimde de enerji tüketiminin CO_2 emisyonunu etkilediği görülmüştür.

Alper ve Alper (2017) çalışmalarında ise, 1985-2015 tarihleri aralığında Türkiye ekonomisi için CO2 emisyonu, ham petrol tüketimi ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi ARDL sınır testi ile araştırmıştır. Ampirik analiz sonuçlarına göre, ekonomik büyümenin ve enerji tüketiminin bir sonucu olarak çevre kirliliğinin arttığı fakat çevre kirliliğinde ekonomik büyümenin etkisinin enerji tüketiminden fazla olduğu tespit edilmiştir.

1.2. Veri seti ve Ampirik Analiz

Çalışmada Türkiye ekonomisine ait 1960-2015 yılları aralığında kişi başına düşen enerji tüketimi (energy), kişi başına düşen karbon dioksit emisyonu (CO_2) ve kişi başına düşen gayrisafi yurtiçi hasıla değişkeni (gdp) arasındaki ilişki sınanmıştır. Değişkenler Dünya Bankası veri tabanından elde edilmiştir. Değişkenler doğal logaritmaları alınarak modele dahil edilmiştir. Çalışmada ilk olarak değişkenlere ait durağanlık düzeyinin sınanması için Dicek-Fuller (1981) tarafından geliştirilmiş genişletilmiş Dickey-Fuller (ADF) birim kök analizi uygulanacaktır.

Şekil 1: Değişkenlerin Yıllar İçerisindeki Değişimleri



[173] Çevresel bozunum ile gelir arasındaki ilişkinin anlatıldığı eğriye denilmektedir.

Değişkenlere ait yıllar içerisindeki değişim Şekil 1'de verilmiştir. Çalışmanın devamı açısından değişkenlerin durağanlık seviyelerinin araştırılması gerekmektedir.

Tablo 1: ADF (1981) Birim Kök Testi Sonuçları

		Değişkenler	ADF		ADF
Düzey	***Sabit***	**ENERGY**	-1.064678 (0.7234)	***Birinci Farklar***	-7.211687*** (0.0000)
		CO_2	-2.971980** (0.0439)		-7.316722*** (0.0000)
		GDP	0.317401 (0.9772)		-7.257957*** (0.0000)
	Sabit+Trend	**ENERGY**	-2.521269 (0.3172)		-7.259867*** (0.0000)
		CO_2	-2.590587 (0.2861)		-8.219847*** (0.0000)
		GDP	-2.142635 (0.5111)		-7.207347*** (0.0000)

Not: ***,** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde serilerin durağanlıklarını göstermektedir. Parantez içindeki değerler olasılık değerlerini göstermektedir. ADF testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve10 % olasılık değerleri için sırasıyla -3.483. -2.884. -2.579

Tablo 1'de değişkenlere ait birim kök sınaması yapısal kırılmaları içermeyen birim kök analizi ADF (1981) ile yapılmıştır. Değişkenlerden Enerji ve GDP'nin hem sabit hem de sabitli ve trendli modelde birim kök taşıdığı farkı alındığında durağanlaştığı görülmektedir. CO_2 değişkeninin ise düzey değerinde sabitli modelde durağan olduğu ama sabit ve trendli modelde birim kök içerdiği görülmektedir. Serinin uzun hafızaya sahip olduğu ve maruz kalınan şokun etkisinin kısa dönemde geçeceği varsayılmadığından serinin durağanlık seviyesinin belirlenmesi için birinci dereceden farkı alınmıştır. Bu durumda durağan olması dolayısıyla CO_2 değişkeninin de düzey değerinde birim kök taşıdığı ve farkında durağan olduğu görülmektedir. Bu yüzden çalışmanın devam eden kısmında değişkenler farkları alınarak analize dahil edilecektir.

Tablo 2: Johansen (1988) Eşbütünleşme Test Sonuçları

	Model 2	***Model 3***	***Model 4***
r=0	0.341249 (0.0033)	0.270280 (0.0213)	0.510361 (0.0001)
r=1	0.258074 (0.0143)	0.252479 (0.0280)	0.253057 (0.0255)

r=2	0.167047 (0.0506)	0.050624*** (0.1070)	0.237682 (0.0332)

Not: *** %1 anlam düzeyinde eş bütünleşme ilişkisinin kurulduğu modeli göstermektedir.

Seriler arasında uzun dönemli ilişki varlığının sınanmasını sağlayan eşbütünleşme ilişkisi sonuçlarına göre, boş hipotezin eşbütünleşme olmadığı, alternatif hipotezin ise eş bütünleşme vardır olduğu r=0 için tüm modellerde alternatif hipotez kabul edilmiştir. Eşbütünleşme varlığı tespit edildiğinde, kaç eşbütünleşme olduğunun belirlenmesi için r=1 modülü ve r=2 modülünde tekrardan hipotezler kurulmaktadır. Boş hipotezin bir eşbütünleşme vardır. Alternatif hipotezin birden fazla eşbütünleşme vardır olduğu analizde model 3'de en az iki eşbütünleşme vardır boş hipotezi kabul edilmektedir.

Tablo 3: Breitung ve Candelon (2006) Frekans Dağılımı Nedensellik Testi

	Uzun Dönem		**Orta Dönem**		**Kısa Dönem**	
ω_i	**0.01**	**0.05**	**1.00**	**1.50**	**2.0**	**2.50**
GDP≠>Energy	0.338	0.337	1.303	2.063	2.373	0.298
Energy≠>GDP	0.485	0.484	0.449	3.039*	4.078**	0.592
CO_2 **≠>GDP**	0.275	0.272	0.613	2.706*	3.211*	2.990*
GDP≠>CO_2	3.359**	3.364**	0.668	0.134	0.217	2.185
Energy≠>CO_2	11.267***	1.430	1.430	3.584**	0.395	3.147*
CO_2**≠>Energy**	3.412**	1.639	1.639	2.058	0.936	4.346**

Not: ***.** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde değişkenler arasında nedensellik ilişkisini göstermektedir. VAR modeline göre gecikme uzunluğu 6'dır. (2.T-2p) serbestlik derecesi ile F tablo değeri yaklaşık olarak %1. %5 ve %10 için sırasıyla 5.13, 3.21 ve 2.43'tür. 0 ve π.ω ∈ (0,π) arasında yer alan her frekans alanı (ω_i) için.

Son olarak değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisi Breitung ve Candelon (2006) frekans dağılımı nedensellik analizi ile sınanmıştır. Elde edilen sonuçlara göre, hem enerji tüketimi hem de CO_2emisyonunun ekonomik büyümeyi kısa ve orta vadede etkilediği görülmektedir. Sonucun uzun vadede uygulanan enerji politikalarının işlevini yerine getirmesi ile açıklanması mümkün görülmektedir.

Ekonomik büyümenin CO_2 emisyonuna uzun dönemde neden olduğu görülmektedir. Fakat ekonomik büyümeden enerji tüketimine herhangi bir nedensellik ilişkisi bulunmamıştır. Türkiye gibi gelişmekte olan bir ülke için sonucun ilgi çekici olduğu düşünülmektedir. Özellikle teknolojiye dayalı bir büyüme gerçekleşmesi durumu söz konusu olsaydı enerji tüketiminin artacağı göz önüne alınırsa ekonomik büyüme dinamiklerinin incelenmesi gerekmektedir. Bunun yanında enerji tüketimi ve CO_2 emisyonunun literatüre paralellik arz ederek birbirini karşılıklı olarak etkilediği görülmektedir.

2. Sonuç ve Değerlendirme

Enerji kavramı artan teknolojik ilerleme, nüfus gibi temel faktörler ile son dönemde tartışmalı bir konu haline gelmiştir. Enerji tüketimi kavramının yol açtığı sorunların başında gelen ve insani kullanım sonucu oluşan sera gazı etmeninin temel bileşenlerinden biri CO_2 emisyonu olarak karşımıza çıkmaktadır. Enerji tüketimi ve buna bağlı oluşan emisyon miktarları mühendislik bilimi yanında ekonomi biliminin de yakın ilgisini çekmektedir. Özellikle ekonomik büyüme içerisinde edindiği pay önem arz etmektedir. Çalışmada bu bağlamda 1960-2015 yılları aralığında Türkiye ekonomisi için enerji tüketimi ve CO_2 emisyonunun ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin varlığı zaman serisi analizi ile sınanmıştır.

İlk olarak değişkenler arasında durağanlık seviyesinin tespiti için gerekli olan birim kök analizi test yapılmıştır. her iki değişkenin seviye değerinde birim kök taşıdığı farkında ise durağan olduğu tespit edilmiştir. Çalışmanın devamında uygulanacak olan nedensellik analizi için önem arz eden değişkenler arasında uzun dönem ilişki varlığını sınanmasına olanak sağlayan Johansen (1988) eşbütünleşme testi uygulanmıştır. Elde edilen sonuçlara göre değişkenler uzun dönemde birbirini etkileyebilecek eşbütünleşme varlığına sahiptir.

Son olarak ise frekans dağılımı nedensellik testi ile değişkenler arasında ilişkinin varlığı ve yönü araştırılmıştır. Bulgular, ekonomik büyüme artışının enerji tüketimine Türkiye ekonomisi için herhangi bir dönemde etkisi olmadığını göstermektedir. Bu durumun gelişmekte olan bir ülke ekonomisi için şaşırtıcı bir sonuç olduğu düşünülmektedir. Özellikle ekonomik büyümenin teknoloji bazlı gerçekleşmediğinin kanıtı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bunun yanında enerji tüketimi ve CO_2 emisyonunun ekonomik büyümeyi kısa ve orta vadede etkilediği görülmektedir. Bunun enerji politikalarında etken bir rol izlemeyen gelişmekte olan ülkelerde karşılaşılacak bir durum olması muhtemeldir. Özellikle fosil bazlı enerji kullanımı sonucu oluşacak etkinin boyutunun daha çok negatif olması beklenmektedir. Elde edilen test sonuçları bize pozitif ve negatif şokları ayrıştırmadığı için değerlendirmenin ilgili literatür kapsamında yapılmasına olanak sağlamaktadır. En son bulgusal değerlendirme ise enerji tüketimi ve CO_2 emisyonu arasındaki karşılıklı nedensel ilişkinin varlığıdır. Bu sonucunda daha çok fosil yakıt kullanımına bağlı olarak ile açıklamak mümkündür. Fosil yakıt sonucu ortaya çıkan emisyonların enerji tüketime neden olması literatür ile paralellik arz etmektedir.

Elde edilen sonuçlar ışığında Türkiye ekonomisi için özellikle fosil enerji kullanımında azalmaya gidilmesi ve yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelmesi gerekliliği ifade edilebilir. Özellikle politika uygulayıcılarının çevre politikalarının

etkinliğini arttırarak kısa ve orta vadede de daha kalıcı ve etkin politikalar uygulaması gerektiği ifade edilebilir.

KAYNAKÇA

Alper, Findik Özlem, ve Ali Eren Alper (2017), "Karbondioksit Emisyonu, Ekonomik Büyüme, Enerji Tüketimi Iliskisi: Türkiye Için Bir ARDL Sinir Testi Yaklasimi." Sosyoekonomi, Cilt 25, Sayı 33, ss. 145-156

Altinay, Galip, ve Erdal Karagol (2005), "Electricity consumption and economic growth: evidence from Turkey." Energy economics, Cilt 27, Sayı 6, ss. 849-856.

Breitung, Jörg, ve Bertrand Candelon (2006), "Testing for short-and long-run causality: A frequency-domain approach." Journal of Econometrics, Cilt 132, Sayı 2, ss. 363-378.

Dickey, David ve Fuller, Wayne (1981), "Likelihood Ratio Statistics For Autoregressive Time Series With A Unit Root" Econometrica, 49, ss:1057-72.

Farhani, Sahbi, ve Jaleleddine Ben Rejeb (2012), "Energy consumption, economic growth and CO2 emissions: Evidence from panel data for MENA region." International Journal of Energy Economics and Policy (IJEEP) Cilt 2, Sayı 2, ss. 71-81.

Halicioglu, Ferda (2009), An econometric study of CO2 emissions, energy consumption, income and foreign trade in Turkey. Energy Policy 2009;37, ss. 1156–1164.

IEA (2011), International Energy Agency. http://www.iea.org/index_info.asp?id=1959

Johansen, Søren (1988), "Statistical analysis of cointegration vectors." Journal of economic dynamics and control, Cilt 12 Sayı 2-3, ss. 231-254.

MacKinnon, James (1996), Numerical Distribution Functions For Unit Root and Cointegration Tests. Journal of Applied Econometrics, Cilt 11, ss. 601–618.

N. Çil Yavuz (2014), "CO2 Emission, Energy Consumption, and Economic Growth for Turkey: Evidence from a Cointegration Test With a Structural Break", Energy Sources, Part B: Economics, Planning, and Policy, Cilt 9, Sayı 3, ss. 229-235, DOI:10.1080/15567249.2011.567222

Ozturk, Ilhan, ve Ali Acaravci (2010), "CO2 emissions, energy consumption and economic growth in Turkey." Renewable and Sustainable Energy Reviews, Cilt 14, Sayı 9, ss. 3220-3225.

Soytas, Ugur, Ramazan Sari, ve Ozlem Ozdemir (2001), "Energy consumption and GDP relation in Turkey: a cointegration and vector error correction analysis." Economies and business in transition: facilitating competitiveness and change in the global environment proceedings, Cilt 1, ss. 838-844.

Soytas, Ugur ve Ramazan Sarı (2009), "Energy consumption, economic growth, and carbon emissions: challenges faced by an EU candidate member." Ecological economics, Cilt 68 Sayı, 6, ss. 1667-1675.

Zhang, Xing-Ping, ve Xiao-Mei Cheng (2009), "Energy consumption, carbon emissions, and economic growth in China." Ecological Economics, Cilt 68, Sayı 10, ss. 2706-2712.

KARBON EMİSYONU YAKINSAMA ANALİZİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

Esma GÜLTEKİN
Arş. Gör. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü, egultekin@firat.edu.tr

İzzet TAŞAR
Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü, itasar@firat.edu.tr

Tayfur BAYAT
Doç. Dr., İnönü Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü, tayfur.bayat@inonu.edu.tr

Öz

Sera gazının en önemli etkeni olarak karbondioksit (CO_2) emisyonu gösterilmektedir. Bu yüzden ülkeler CO_2 emisyonlarının etkilerini belirlemek ve meydana gelen şokların kalıcılığını sınamak durumundadır. Zaman içerisinde emisyonun azalması beklenmeli midir sorusu bağlamında küresel ısınma ile mücadelede uygulanacak politikalara yön vermesini sağlamak istenmektedir. Çalışmada da 1970-2015 dönemleri arasında Türkiye ekonomisi için kişi başına düşen CO_2 emisyonunun yakınsama analizi yapılarak, etkilerin kalıcılığının belirlenmesi sağlanmıştır. Hem geleneksel hem de yapısal kırılmalı birim kök analizi sonuçları Türkiye ekonomisi için yakınsama analizinin geçerli olmadığını, serilerin birim kök süreç içerisinde olduğunu göstermektedir. Bu durumda CO_2 emisyonu sonucu oluşacak çevresel kirliliğin kalıcı olabileceği ve ilgili önlemlerin alınması gerekliliğini kanıtlamaktadır.

***Anahtar Kelimeler**: Karbondioksit Emisyonu, Yakınsama, Birim Kök*

CARBON EMISSIONS CONVERGENCE ANALYSIS: THE TURKISH CASE

Abstract

The most important factor of greenhouse gas is the emission of carbon dioxide. Therefore, countries have to determine the effects of carbon dioxide emissions and to test the permanence of the resulting shocks. In the context of the question of whether the emission should be expected to decrease over time, it is desired to provide direction to the policies to be applied in the fight against global warming. In this study, from 1970 to 2015 period between falling per person carbon dioxide emissions for the convergence analysis of Turkey's economy, determining the permanence of the effects is provided. Both traditional and structural break unit root analysis of the results of the convergence analysis is valid for Turkey's economy, in the series of shows that unit root process. At that, environmental pollution as a result of carbon dioxide emission can be permanent and proves the necessity of taking necessary measures.

***Keywords**: Carbon Dioxide Emissions, Convergence, Unit Root*

1. Giriş

Karbon dioksit (CO_2) emisyonlarının küresel iklim değişikliği üzerindeki etkileriyle ilgili artan endişeyle birlikte, birçok araştırmacı bir ülkedeki veya bölgedeki toplam CO_2 emisyonlarındaki değişiklikleri etkileyen temel itici güçleri belirlemeye ve ölçmeye çalışmaktadır (Zhou ve Ang, 2008: 1054). Bu bağlamda Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin (UNFCCC) nihai hedefi, küresel iklim değişikliği ve aşırı yüksek atmosferik karbon konsantrasyonunun neden olduğu sera gazı etkisi ile mücadelenin bir yolu olarak CO_2 emisyonlarını dengelemek ve azaltmak olarak belirlenmiştir. Bu amaca ulaşmada, kişi başına emisyonların yakınsamasının sürdürülebilirliği sağlayan belirli bir hedefe ulaşılması gerekmektedir. Gelişmiş ülkelerde kişi başına emisyonda yakınlaşma sağlanmışsa, bu gelişmekte olan ülkeleri kendi emisyonlarında bir sınır kabul etmeye teşvik edecektir (Romero-Avila, 2008: 2265-2266).

Bu çerçeve içerisinde bakıldığında iklim değişikliği problemi özellikle politika yapıcıları için oldukça karmaşık bir durumdur. Bu durumda ekonomik analiz de bu tartışmalar içerisinde önemli bir rol oynar konuma gelmektedir. Özellikle politika yapıcıların uygun çevre politikaları oluşturup uygulaması için ekonomik ayağının oldukça iyi anlaşılması önem arz etmektedir. Kişi başına düşen emisyon yakınsamasının varlığı yani CO_2 emisyonlarının kademeli olarak eşitlenmesi durumunu ifade eden yakınsamanın varlığı kişi başına düşen emisyon miktarlarının azaltılmasının mümkün olacağı sonucuna ulaşılmasını sağlamaktadır. Bu durum politika yapıcılar için istenilen bir olgudur (Romero-Avila, 2008: 2266; Stegman, 2005: 2).

Çalışmada Solow'un (1956) büyüme modelinin önemli bir öngörüsü olan tasarruf oranlarını, nüfus artış oranlarını, teknolojik ilerleme oranlarını ve diğer ekonomi özelliklerini kontrol etmenin, ülkeler arasında kişi başına düşen gelirlerin birbirine yaklaşması gerekliliği kavramından yola çıkılmıştır. (Strazicich ve List, 2003: 263). Bu bağlamdan yola çıkarak yakınsamanın varlığını ülkesel bazda ve kişi başına düşen CO_2 emisyonu kavramı altında tartışmak mümkündür. Çalışmanın devamında ilgili litratüre yer verilerek çalışmanın çerçevesi belirlenmeye çalışılacaktır. Bir sonraki kısımda ise ekonometrik analiz yöntemi ile Türkiye Ekonomisi için yakınsamanın varlığı araştırılacaktır.

1.1. Literatür Özeti

Gelir yakınsaması analizi kadar çalışılan bir diğer alan olan çevresel yakınsama analizine ait literatür oldukça geniştir. Yakınsama türü olarak beta (β), sigma (σ) ve stokatik süreç olarak üç farklı yakınsama türünden bahsetmek mümkündür. İlgili literatür incelenirken her biri ayrı aşlık altında olmadan bir arada sunulacaktı;

Strazicich ve List (2003) çalışmalarında yirmi bir OECD ülkesi için 1960-1997 dönemleri aralığında panel veri analizi yöntemi ile incelemiştir. Elde edilen sonuçlara göre ülkelerin, benzin fiyatları ve ortalama kış sıcaklığına bağlı olarak yakınsadığını göstermektedir. Van Nguyen (2005) çalışmasında yirmi altı yükselen ekonomi için

panel veri analizi ile analiz gerçekleştirmiştir. Yüksek emisyonlu ülkeler yakınsama varlığını gösterse de bu durum tüm panel için geçerli değildir.

Panopoulou ve Pantelidis (2009) yüz yirmi sekiz küresel örnekli çalışmalarında 1960-2003 dönemleri aralığında yakınsama varlığını CO_2emisyonunu ortak faktör ile modelleyerek araştırmıştır. Elde esilen sonuçlara göre tam küresel örneklem için yakınsama varlığına rastlanmazken belirli ülke grupları (EOCD, düşük gelirli ülke grupları gibi) için yakınsama varlığına ulaşılmıştır. Jobert vd. (2010) 1971-2006 dönemleri aralığında yirmi iki Avrupa ülkesi için yakınsama varlığı sınanmıştır. Hem mutlak hem de koşullu yakınsamaya rastlanmıştır.

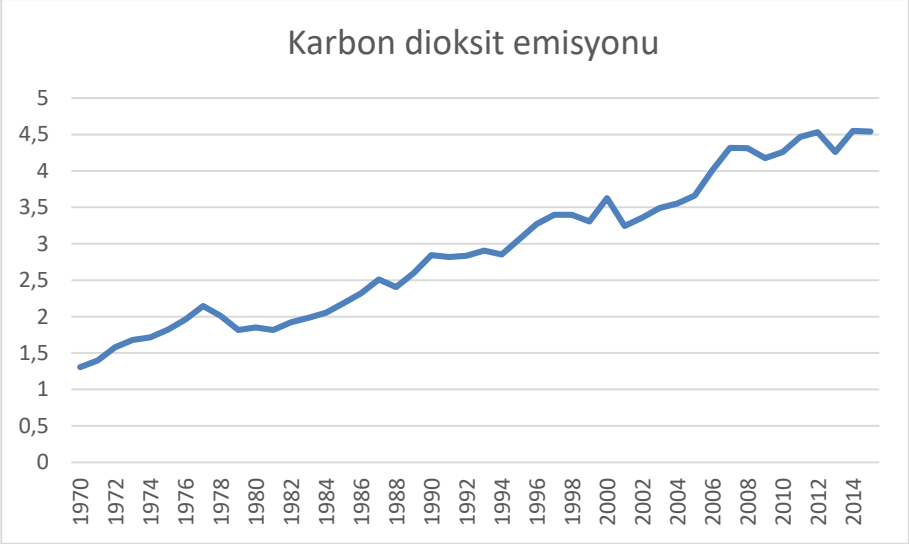
Herrerias (2011) 1920-2007 dönemleri aralığında Avrupa Birliği ülkelerini parametrik olmayan yaklaşımlar kullanarak incelemiştir. Elde edilen sonuçlara göre, 1970 sonrası dönemde ülkeler arasında yakınsamanın varlığının arttığını göstermektedir. Yavuz ve Yılancı (2013) ise G7 ülkeleri için 1960-2005 dönemlerini doğrusal olmayan panel veri analizi yöntemi ile incelemiştir. Örneği iki rejime ayırarak incelenmiştir. İncelenen ilk grubun %83'ü gibi bir kısmında yakınsama varlığına rastlamıştır.

Tiwari vd. (2016) otuz beş sahra altı Afrika ülkesi için non-lineer birim kök testleri, fourier panel birim kök testleri ve fourier olmayan panel birim kök testtleri ile yakınsama analizi yapmıştır. Ampirik analiz sonuçlarına göre, doğrusal olmayan birim kök testleri ve Fourier fonksiyonlarını içeren panel birim kök testleri sonuçları yirmi yedi ülke içinde yakınsama varlığını desteklemektedir. Fourier fonksiyonları içermeyen birim kök analizi sınaması ise on beş ülke için yakınsama varlığını tespit ederken, diğer ülkeler için yakınsama olmadığı durumu tespit etmiştir. Son olarak ise Kounetas (2018) çalışmasında, 1970-2010 dönemleri aralığında yirmi üç Avrupa Birliği (AB) ülkesini dinamik yatay kesit bağımlılığı analizi bağlamında incelemiştir. Sonuçlara göre incelenen tüm AB ülkelerinde yakınsama analizinin geçerli olmadığını tespit etmiştir. Bunun yanında AB ülkelerini gruplara ayırarak da sonuçlar elde edilmeye çalışılmıştır. Bu durumda elde edilen sonuçlar ise iklim değişikliğine göre farklılaşmaktadır.

1.2. Veri Seti ve Ampirik Analiz

Çalışmada Türkiye ekonomisine ait 1970-2015 yılları arasında kişi başına düşen CO_2emisyonu yakınsama analizi için değişkenlerin durağanlık seviyelerinin tespiti zaman serisi birim kök analizi ile sınanmıştır. Değişkene ait veriler dünya bankası veri tabanından yıllık olarak elde edilmiştir. Çalışmada değişkenin doğal logaritması alınarak birim kök analiz süreci gerçekleştirilmiştir. Yukarıda değinilen teorik çerçeve gereğince yakınsama sürecinin takibinin Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin politikalarının belirlenmesi için önem arz ettiği görülmektedir. Bu durumun belirlenmesi için ilk olarak geleneksel birim kök analizi genişletilmiş Dickey-Fullar (ADF, 1981) ve Phillip-Perron (PP,1988) testleri uygulanmıştır. Sonuçların teyidi için yapısal kırılmaları içeren Zivot-Andrews (1992) birim kök analizi de uygulanmıştır. Ampirik analize yönelik uygulama sonuçları ve bulguların değerlendirilmesi bu bölümde yapılacaktır. İlk olarak değişkenin yıllar içerisindeki değişimi ifade edilecek olursa;

Tablo 1: CO_2Emisyonu Değişkeninin Yıllar İtibarı İle Değişimi



Tablo 2: Yapısal Kırılmaları İçermeyen ADF (1981) ve PP (1988) Birim Kök Testi Sonuçları

		Değişken	ADF	PP		ADF	PP
Düzey	***Sabit***	CO_2	-1.7672	-1.7657	***Birinci Farklar***	-6.3204***	-6.3140***
			(0.3912)	(0.392)		(0.000)	(0.000)
	Sabit+Trend	CO_2	-3.1403	-3.2124*		-6.4044***	-6.4020***
			(0.109)	(0.095)		(0.000)	(0.000)

Not: ***,** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde serilerin durağanlıklarını göstermektedir. Parantez içindeki değerler olasılık değerlerini göstermektedir. ADF testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve10 % olasılık değerleri için sırasıyla -3.483. -2.884. -2.579. PP testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve 10 % olasılık değerleri için sırasıyla -4.033. -3.446 ve -3.148.

İlk olarak uygulanan birim kök testi sonuçlarına göre CO_2 emisyonu değişkeninin ADF (1981) testinde hem sabit hem de sabit+trend modelinde düzey değerinde birim kök içerdiği görülmektedir. Bunun yanında PP (1988) testi için sabitli model birim kök içerirken sabit+trend model durağan olarak görülmektedir. Durağanlık analizi sınaması yapıldığında birim kök varlığı herhangi bir modelde rastlanması durumunda serinin uzun hafıza taşıdığı bilinmekte ve şoklara geçici tepki vermesinin zor olduğu bilinmektedir. Bu durumda her iki test için serimizin düzey değerinde birim kök taşıdı ama farkında durağan olduğu görülmektedir. Bu durumda Türkiye için kişi başına düşen Co_2 emisyonu değişkeninin uygulanan geleneksel, yapısal kırılma içermeyen ADF (1981) ve PP (1988) testlerinde yakınsamaya sahip olmadığı görülmektedir. Sonuçların desteklenmesi için uygulanan bir diğer analiz Zivot-Andrews (1992) tek yapısal kırılmayı dikkate alan test sonuçları Tablo 3'de rapor edilmiştir.

Tablo 3: Tek İçsel Yapısal Kırılmayı Dikkate Alan Zivot-Andrews (1992) Birim Kök Testi Sonuçları

	Değişken	t istatistiği	Kırılma Tarihi
Düzey			
Sabit (Model A)	CO_2	-3.965	1987
Sabit+Trend (Model C)	CO_2	-4.763	1987
Birinci Farklar			
Sabit (Model A)	CO_2	-6.840***	1979
Sabit+Trend (Model C)	CO_2	-7.218***	1978

Notlar: * Değerleri değişkenlerin durağan oldukları seviyeyi göstermektedir. *,**,*** sırasıyla %1, %5, %10 anlamlılık düzeyini ifade etmektedir.

Tek içsel yapısal kırılmayı dikkate alan Zivot-Andrews (1992) testi sonuçları da geleneksel birim kök testi sonuçları ile paralellik arz etmektedir. Serimiz düzey değerinde birim kök süreç içerisinde iken birinci farkında durağan olmaktadır. Bu durum Türkiye ekonomisi için iklim değişikliğinin temel etmenlerinden olan CO_2 emisyonu için yakınsama hipotezinin geçerli olmadığı görülmektedir. Bu durumda çevresel şoklara maruz kalındığında etkisinin kısa bir sürede ortadan kalkmadığı görülmektedir. Ayrıca kırılma tarihlerinin (1978, 1979) büyük petrol krizine denk gelmesinin fosil yakıtlara bağımlılık seviyemizin yüksekliğini göstermektedir. Özellikle fosil yakıtlarda meydana gelecek herhangi bir şokun etkisinin varlığını kırılma ile gösterdiği elde edilmiştir. Bu durum yakınsama hipotezinin varlığının oluşmamasının temel etmeni olarak ifade edilebilir.

2. Sonuç

Enerji kavramı günümüz dünyasının en önemli konularından biri haline gelmiştir. Artan teknolojik gelişmelere paralel durmadan büyüyen bir hıza kavuşan dünya nüfusunun harcadığı enerji miktarında da son dönemde büyük ölçülerde artış yaşanmıştır. İnsan kaynaklı enerji tüketiminin en büyük sonuçlarından biri olarak karşımıza çıkan sera gazı etkisi 1992 Rio konferansı ile küresel boyutta tartışılır bir hale gelmiştir. Sera gazı etkisinin en büyük zararlı etkiye sahip bileşeninin CO_2 emisyonu olduğu bilinmektedir. Bu durumun bir sonucu olarak küresel bazda CO_2 emisyonunun azaltılmasına yönelik birçok çalışma ve bireysel ülkeler bazında politikalar uygulanmaya çalışılmıştır.

Özellikle gelişmekte olan ülkelerde yoğun olarak ortaya çıkan emisyonların azaltılması için ciddi politikalar uygulanmaya çalışılmaktadır. Bunun bir sonucu olarak uygulana politikaların etkinliğinin sınanması önem arz etmeye başlamıştır. Bu durumun tespitinin yapılması için yakınsama analizinin kullanımı literatürde yerini almıştır. Yakınsama analizinin sınaması birim kök analizi yöntemi ile yapılmaktadır. Birim kök analizi ile serinin durağanlık seviyesi araştırılarak şoklara verdiği tepkinin kalıcılık durumu incelenmeye çalışılmaktadır. Bu durumda uygulanacak politikalar için öncülük arz edeceği ifade edilmektedir. yakınsama analizi ile CO_2 emisyonunun kişi başına eşitlenip yakınsayıp yakınsamadığı araştırılmaktadır.

Bu bağlamda çalışmada ilk olarak geleneksel birim kök analizlerinden ADF (1981) ve PP (1988) birim kök analizleri Türkiye ekonomisi için kişi başına düşen CO_2 emisyonu değişkeni kullanılarak araştırılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre değişkenin düzey değerinde ADF (1981) birim kök testinde hem sabit hem de sabit+trend modelinde birim kök varlığına rastlanmıştır. PP (1988) testi sonuçlarına göre ise, sabitli modelde birim kök varlığı, sabit+trendli modelde durağanlığa rastlanmıştır. Bu durumda serinin düzey değerinde birim kök içerdiği görülmektedir. Serinin birinci farkında ise hem sabit hem de sabit+trendli modelde durağan olduğu görülmektedir.

Bu durumun sınanması için değişkenimize tek içsel yapısal kırılmaya izin veren Zivot-Andrews (1992) tarafından geliştirilen birim kök analizi uygulanmıştır. Elde edilen bulgular geleneksel birim kök analizi sonuçlarına paralellik arz etmektedir. Değişken düzey değerinde birim kök içerirken, seviye değerinde durağandır. Tek içsel yapısal kırılma tarihine izin veren bu test ile elde edilen yapısal kırılma tarihleri ise 1978, 1979 olarak gerçekleşmiştir. Bu tarihlerin dünya petrol kirlerine denk gelmesi Türkiye gibi enerjide dışa bağımlı bir ülke için beklenen bir sonuç olarak ifade edilebilir. Bu dönemde fosil yakıtlardan petrolün İran'dan Amerika Birleşik Devletine akışının durması ve OPEC fiyatlarının iki katına çıkarması sonucunda enerji dinamiklerini etkileyen önemli bir tarih olarak bilinmektedir. Bu durumun dış şoklara karşı ne kadar savunmasız olduğumuz gerçeğini belirttiği ifade edilebilir.

Serilerin birim kök süreç içerisinde olması durumunda uygulanacak politikaların etkinliğinin olmaması dolayısıyla yakınsama analizi önem arz etmektedir. Yukarıda belirtilen sonuçlara göre Türkiye ekonomisi için 1970-2015 dönemleri aralığında kişi başına düşen CO_2 emisyonunun yakınsamadığı görülmektedir. Bu sonuçlar ışığında emisyonu etkileyecek bir şoka maruz kalınması halinde bu sürecin etkisini sürdüreceği ve azaltılması için gerekli olan politikaların

etkinliği tartışılır bir konumdadır. Türkiye ekonomisi için ifade edilebilecek en iyi önerinin ise fosil yakıt bağımlılığının azaltılarak hem emisyona neden olan yakıtların kullanımın azaltılması hem de kendi iç dinamiklerine bağımlı olan yenilenebilir enerji potansiyelinin arttırılmasına önem vermesi gerekliliği olarak ifade edilebilir. Bu durumda uygulanacak en önemli etken ise yenilenebilir enerji teşviklerinin arttırılmasıdır.

KAYNAKÇA

Dickey, David ve Fuller, Wayne (1981), "Likelihood Ratio Statistics For Autoregressive Time Series With A Unit Root" Econometrica, Cilt 49, ss:1057-72.

Herrerias, Maria Jesus (2012), "CO2 weighted convergence across the EU-25 countries (1920–2007)." Applied energy, Cilt 92, ss. 9-16.

Jobert, Thomas, Fatih Karanfil, ve Anna Tykhonenko (2010), "Convergence of per capita carbon dioxide emissions in the EU: legend or reality?." Energy Economics, Cilt 32, Sayı 6, ss. 1364-1373.

Kounetas, Konstantinos Elias (2018), "Energy consumption and CO2 emissions convergence in European Union member countries. A tonneau des Danaides?." Energy Economics, Cilt 69, ss. 111-127.

MacKinnon, James. (1996), Numerical Distribution Functions For Unit Root and Cointegration Tests. Journal of Applied Econometrics, Cilt 11, ss. 601–618.

Panopoulou, Ekaterini, ve Theologos Pantelidis (2009), "Club convergence in carbon dioxide emissions." Environmental and Resource Economics, Cilt 44, Sayı 1, ss. 47-70.

Phillips, Peter ve Pierre Perron (1988), Testing For A Unit Root in Time Series Regressions, Biometrica, Cilt 75, Sayı 2, ss. 335-346.

Romero-Ávila, Diego (2008), "Convergence in carbon dioxide emissions among industrialised countries revisited." Energy Economics, Cilt 30, Sayı 5, ss. 2265-2282.

Solow, Robert M. (1956), "A contribution to the theory of economic growth." The quarterly journal of economics, Cilt 70, sayı 1, ss. 65-94.

Stegman, Alison (2005), Convergence in carbon emissions per capita. Macquarie: Department of Economics, Macquarie University.

Strazicich, Mark C., ve John A. List (2003), "Are CO2 emission levels converging among industrial countries?." Environmental and Resource Economics, Cilt 24, Sayı 3, ss. 263-271.

Tiwari, Aviral Kumar, Phouphet Kyophilavong, ve Claudiu Tiberiu Albulescu (2016), "Testing the stationarity of CO2 emissions series in Sub-Saharan African countries by incorporating nonlinearity and smooth breaks." Research in International Business and Finance, Cilt 37, ss. 527-540.

Van, Phu Nguyen (2005), "Distribution dynamics of CO2 emissions." Environmental and Resource Economics, Cilt 32, Sayı 4, ss. 495-508.

Yavuz, Nilgun Cil, ve Veli Yilanci (2013), "Convergence in per capita carbon dioxide emissions among G7 countries: a TAR panel unit root approach." Environmental and Resource Economics, Cilt 54, Sayı 2, ss. 283-291.

Zhou, Peng, ve B. W. Ang (2008), "Decomposition of aggregate CO2 emissions: a production-theoretical approach." Energy Economics, Cilt 30, Sayı 3, ss. 1054-1067.

Zivot, Eric, ve Donald W. K. Andrews (1992), Further evidence of the great crash, the oil-price shock and the unit-root hypothesis. Journal of Business and Economic Statistics, 10, ss. 251–70.

TÜRKİYE FİNANSAL GELİŞME VE EKONOMİK BÜYÜME ARASINDAKİ İLİŞKİNİN NEDENSELLİK TESTLERİ İLE ANALİZİ

Esma GÜLTEKİN
Arş. Gör. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
egultekin@firat.edu.tr

İzzet TAŞAR
Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
itasar@firat.edu.tr

Tayfur BAYAT
Doç. Dr., İnönü Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
tayfur.bayat@inonu.edu.tr

Öz

Tasarrufların yatırımlara kanalize edilmesi konusunda finansal gelişmişlik önem kazanmaktadır. Bu nedenle çalışmada Türkiye ekonomisinde 1980-2016 dönemine ait finansal gelişme endeksi ve kişi başı gayrisafi yurtiçi hasıla arasındaki ilişki araştırılmıştır. Simetrik nedensellik testinde finansal gelişme ile ekonomik gelişme arasında ilişki olmadığı, asimetrik nedensellik testinde tüm periyot boyunca ekonomik büyümenin finansal gelişmeyi tetiklediğini öne süren talep itişli yaklaşımın, kayan pencere nedensellik testinde ise 2014 ve 2016 yıllarında arz çekişli yaklaşımın, 2001,2002 ve 2008 yıllarında talep itişli yaklaşımın geçerli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

***Anahtar Kelimeler**: Finansal Gelişme, Ekonomik Büyüme, Nedensellik*

THE RELATIONSHIP BETWEEN FINANCIAL DEVELOPMENT AND ECONOMIC GROWTH AND ANALYSIS OF CAUSALITY TESTS IN TURKEY

Abstract

Financial development is important in channeling savings to investments. Therefore, the 1980-2016 period relationship between financial development index and per capita gross domestic product in Turkey's economy study was to investigated. There is no relationship between financial development and economic development in symmetric causality test, In the asymmetric causality test, the demand-driven approach, which suggests that economic growth triggered financial development over the whole period, was adopted. In the rolling window causality test, the supply-driven approach in 2014 and 2016 and in 2001, 2002 and 2008, it was concluded that demand driven approach was valid.

***Keywords:** Financial Development, Economic Growth, Causality*

1.Giriş

Gelişmekte olan ülkelerde hem hane halkının hem de yabancı tasarrufların ekonomik büyümeye destek olmasını sağlayan en önemli unsurlar finansal piyasaların derinliği ve finansal araç çeşitliliğidir. Ekonomik büyümenin determinantlarını inceleyen birçok çalışma finansal gelişmenin ekonomik büyümeyi hangi yollarla ve nasıl etkilediğini araştırmıştır. Bu çalışmalar 4 ana başlıkta toplanmaktadır. İlk olarak Schumpeter (1912, 1934) tarafından ortaya konulan finansal piyasalardaki gelişmenin ekonomik büyümeye katkı sağladığını öne süren arz çekişli yaklaşımdır. İkinci olarak ise Robinson (1952) tarafından öne sürülen ekonomik büyümenin finansal gelişmeye olanak sağladığı talep itişli yaklaşımdır. Üçüncü olarak Demetriades ve Hussein (1996) tarafından öne sürülen finansal gelişme ile ekonomik büyüme arasındaki çift yönlü nedensellik ilişkisidir. Son olarak Lucas (1988) tarafından içsel büyüme modelleri bağlamında ele alınan finansal gelişme ile ekonomik büyüme arasında herhangi bir ilişki olmadığını öne süren yaklaşımdır.

Tablo 1: Türkiye Ekonomisinde Finansal Gelişmişlik ve Ekonomik Büyüme İlişkisini İnceleyen Seçilmiş Çalışmalar

Yazar	Periyot	Yöntem	Sonuç
Danışoğlu (2004)	1987-2003	Nedensellik	Arz Çekişli Yaklaşım
Öztürk (2008)	1975-2005	Eşbütünleşme ve Nedensellik	Talep Çekişli Yaklaşım
Özcan ve Arı (2011)	1998-2009	VAR ve Nedensellik	Talep Çekişli Yaklaşım
Güneş (2013)	1988-2009	Eşbütünleşme	Nedensellik Yok
Manga vd. (2016)	1960-2013	Eşbütünleşme ve Nedensellik	Talep Çekişli Yaklaşım
Çeştepe ve Yıldırım (2016)	1986:1-2015:3	Eşbütünleşme ve Nedensellik	Arz Çekişli Yaklaşım
Ak vd. (2016)	1989-2011	Nedensellik	Talep Çekişli Yaklaşım
Işık ve Bilgin (2016)	2003Q1-2015Q4	Nedensellik	Arz Çekişli Yaklaşım
Tunalı ve Onuk (2017)	2003-2015	Nedensellik	Talep Çekişli Yaklaşım

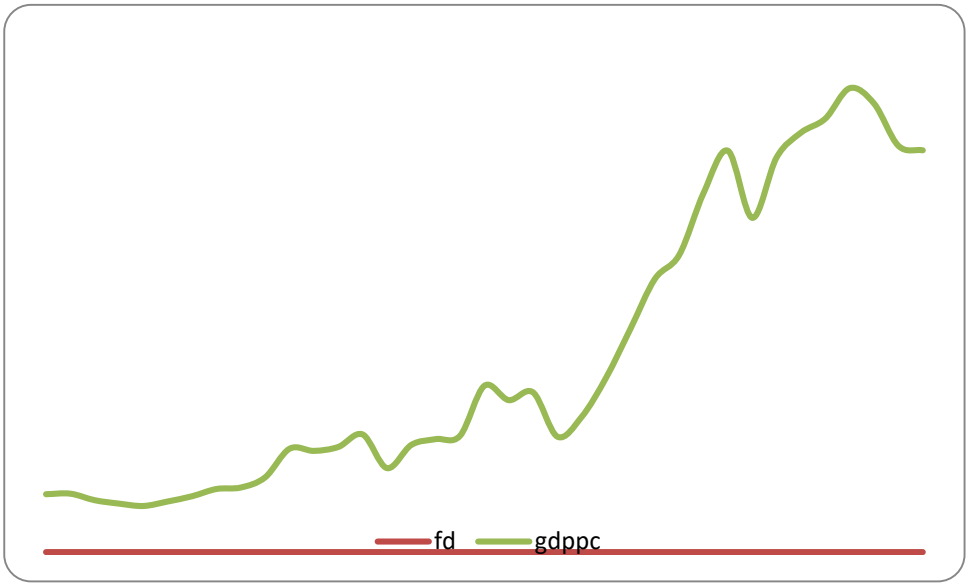
Türkiye ekonomisinde yapılan çalışmalar talep itişli ve arz çekişli olmak üzere iki ana başlıkta toplanmaktadır. Bu çalışmaların bir çoğu tüm periyot boyunca ve bileşenler dikkate alınmadan yapılan çalışmalardır. Bu çalışmanın ekonomi

literatürüne katkısı Hatemi J ve Roca (2014) tarafından geliştirilen asimetrik nedensellik testi ile finansal gelişme ve ekonomik büyümenin bileşenleri arasındaki nedensellik ilişkisi ve Balcılar vd. (2010) tarafından geliştirilen kayan pencere nedensellik testi ile her bir dönem için nedensellik ilişkisinin test edilmesi şeklinde olacaktır.

1.2. Ampirik Sonuçlar

Bu çalışmada Türkiye ekonomisinde 1980-2016 dönemine ait Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından hesaplanan finansal gelişme endeksi[174] (FD) ve Dünya Bankası veri tabanından elde edilen Amerikan doları cinsinden kişi başı gayrisafi yurtiçi hasıla (GDPPC) değişkenleri kullanılmıştır.

Grafik 1. Finansal Gelime ve Kişi başı Gayrisafi Yurtiçi Hasılanın Yıllar İtibariyle Gelişimi



Grafik 1 bütün halinde değerlendirildiğin 1980-2016 döneminde hem finansal gelişmenin hem ekonomik büyümenin yıllar itibariyle artan bir trende sahip olduğu görülmektedir. Artış hızları karşılaştırıldığında finansal gelişmenin ekonomik büyümeden daha hızlı gerçekleştiği görülmektedir. Finansal gelişme endeksinde 32 sayılı kanun hükmünde kararname ile Türk Parasının Kıymeti Kanununda yapılan değişiklik ile 1989 yılından itibaren önemli artışlar yaşandığı görülmektedir. Kişi başı

[174] Finansal gelişme endeksi IMF tarafından hesaplanan Finansal Kurumsal endeks ile Finansal Piyasa endeksinin toplamına eşittir. Detaylı bilgi için http://data.imf.org/?sk=F8032E80-B36C-43B1-AC26-493C5B1CD33B&sId=1480712464593 bakılabilir.

gayrisafi yurtiçi hasıla ise 1994, 2001-2002 ve 2008 ulusal ve küresel ekonomik krizlerin etkisi ile azaldığı görülmektedir.

Tablo 2. ADF (1981) Birim Kök Testi Sonuçları

	Değişkenler		ADF		ADF
Düzey	*Sabit*	FD	-1.001 (0)	*Birinci Farklar*	-7.086 (0)
			[0.742]		[0.00]***
		GDPPC	-0.082 (0)		-5.694 (0)
			[0.943]		[0.00]***
	Sabit+Trend	FD	-2.316 (0)		-6.987 (0)
			[0.275]		[0.00]***
		GDPPC	-2.033 (0)		-5.676 (0)
			[0.563]		[0.00]***

Not: ***.** ve * değerleri sırasıyla %1 (0.01), %5 (0.05) ve %10 (0.1) anlam seviyelerinde serilerin durağanlıklarını göstermektedir. Parantez içindeki değerler Schwarz bilgi kriterine gore optimal gecikme uzunluğunu göstermektedir. Köşeli parantez içindeki değerler olasılık değerlerini göstermektedir.ADF testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve10 % olasılık değerleri için sırasıyla -3.483. -2.884. -2.579. PP testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve 10 % olasılık değerleri için sırasıyla -4.033. -3.446 ve -3.148.

Dickey-Fuller (1981, ADF) birim kök test sonuçları Tablo 2'de yer almaktadır. Dickey-Fuller (1981) test sonuçlarına göre her iki değişkende düzey değerinde birim kök taşımamakta ve birinci farkı alındığında durağan olmaktadır.

Tablo 3. Toda-Yamamoto (1995) ve Boostrapa Dayalı Hacker-Hatemi J (2005, 2006) Granger Nedensellik Test Sonuçları

Hipotez	Gecikme uzunluğu $k+d_{\max}$	MWALD	%1 Boostrap Kritik Değeri	%5 Boostrap Kritik Değeri	%10 Boostrap Kritik Değeri
FD≠>GDPPC	4	1.880 (0.597)	15.153	9.668	7.419
GDPPC≠>FD	4	1.955 (0.581)	14.311	9.245	7.170

Not: ***.** ve * değerleri sırasıyla %1, %5 ve %10 anlam seviyelerinde değişkenler arasında nedensellik ilişkisini göstermektedir. $k+d_{\max}$ Değerleri AIC

kriterlerine göre seçilen gecikme uzunlukları ile serilerin durağanlık seviyeleri toplamını göstermektedir. Parantez içindeki değerler asimptotik olarak dağılan olasılık değerlerini göstermektedir.

Karar aşamasında; parantez içinde verilen asimptotik olasılık değerlerinin %1 (0.01), %5 (0.05) ve %10 (0.1) anlam seviyelerinden küçük olması durumunda ve MWALD test istatistiğinin yine %1, %5 ve %10 bootstrap kritik değerlerinden büyük olması durumunda nedenselliğin olduğu şeklindeki alternatif hipotez kabul edilmektedir. Eğer parantez içinde verilen asimptotik olasılık değerleri %1 (0.01), %5 (0.05) ve %10 (0.1) anlam seviyelerinden büyük ise ve MWALD test istatistiği %1, %5 ve %10 bootstrap kritik değerlerinden küçük ise nedenselliğin olmadığı şeklindeki alternatif hipotez kabul edilmektedir.

Hem asimptotik dağılıma göre elde Toda Yamamoto (1995) nedensellik testinde hem de Hacker ve Hatemi J (2005, 2006) bootstrap dağılımıyla elde edilen kritik değerlere göre finansal gelişme endeksi ile kişi başı gayrisafi yurtiçi hasıla arasında nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır. Geleneksel nedensellik testi ile ortaya çıkan sonuç Lucas (1988) tarafından öne sürüldüğü gibi içsel büyüme modellerinde kişi başına çıktının temel belirleyicisi olarak ortaya konulan beşeri sermaye birikimi içerisinde finansal gelişmenin olmaması nedeniyle ekonomik büyüme üzerinde etkisi bulunmamaktadır.

Tablo 4. Hatemi J-Roca (2014)Asimetrik Nedensellik Test Sonuçları

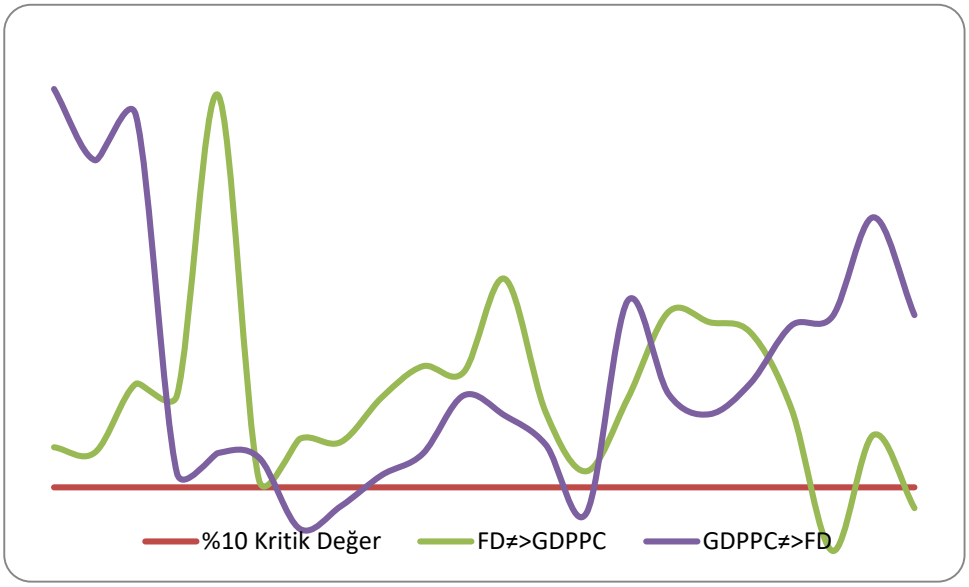
Nedenselliğin Yönü	MWALD	%1	%5	%10	Nedenselliğin Yönü	MWALD	%1	%5	%10
$(FD)^{+}\neq>(GDPPC)^{+}$	0.393 (0.531)	13.852	6.448	4.198	$(GDPPC)^{+}\neq>(FD)^{+}$	1.678 (0.195)	14.529	5.345	3.372
$(FD)^{+}\neq>(GDPPC)^{-}$	0.013 (0.99)	15.173	6.092	3.783	$(GDPPC)^{+}\neq>(FD)^{-}$	4.223 (0.04)**	9.030	4.204**	2.715*
$(FD)^{-}\neq>(GDPPC)^{-}$	0.076 (0.783)	11.317	4.720	2.882	$(GDPPC)^{-}\neq>(FD)^{-}$	0.019 (0.99)	17.543	5.703	3.475
$(FD)\neq>(GDPPC)^{+}$	0.566 (0.452)	10.729	5.066	3.222	$(GDPPC)^{-}\neq>(FD)^{+}$	26.3 (0.00)***	10.23***	4.660**	3.344*

Not: ≠> notasyonu nedenselliğin olmadığı sıfır hipotezini göstermektedir. Parantez içindeki değerler asimptotik olarak olasılık değerlerini göstermektedir. ***.** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde değişkenler arasında nedensellik ilişkisini göstermektedir. Bootstrap sayısı 10.000'dir.

Tablo 4'te finansal gelişme endeksi ile kişi başı gayrisafi yurtiçi hasıla değişkenlerine ait pozitif ve negatif bileşenler arasındaki nedensellik ilişkisi yer almaktadır. Hatemi J ve Roca (2014) asimetrik nedensellik testinde de Toda ve Yamamoto (1995) ve Hacker ve Hatemi J (2005, 2006) tarafından geliştirilen

nedensellik testinde karar aşamasında uygulanan prosedür geçerlidir. Tabloda yer alan sonuçlara göre finansal gelişme endeksindeki pozitif veya negatif bileşenlerden kişi başı gayrisafi yurt içi hasılanın pozitif veya negatif bileşenlerine doğru nedensellik bulunmamaktadır. Ancak kişi başı gayrisafi yurt içi hasılanın pozitif bileşeninden finansal gelişme endeksinin negatif bileşenine doğru asimptotik olarak %5 ve bootstrap olarak %5 ve %10 anlam seviyelerinde nedensellik bulunmaktadır. Ayrıca kişi başı gayrisafi yurt içi hasılanın negatif bileşeninden finansal gelişme endeksinin pozitif bileşenine doğru asimptotik olarak %1 ve bootstrap olarak %1, %5 ve %10 anlam seviyelerinde nedensellik bulunmaktadır. Finansal gelişmeden ekonomik büyümeye doğru nedenselliğin olması reel sektörde yaşanan ekonomik büyümenin getirdiği finansman ihtiyacının yeni finansal araçların ve finans piyasasında derinlik yarattığını ifade eden talep itişli hipotezin geçerli olduğunu göstermektedir. Kişi başı gelirdeki artışların finansal gelişmeyi azaltmasının temel nedeni hanehalkının ekonominin genişleme devresinde olduğu dönemlerde harcama eğiliminin arttığına işaret etmektedir. Aynı husus ekonomik daralmanın yaşadığı dönemlerde tasarrufların artması yoluyla finansal gelişmeyi artırmasında görülmektedir. Böylece yerli ve yabancı tasarruf sahiplerinin ekonomik büyüme konusuna duyarlı ve çok hızlı bir şekilde adapte olduğunu göstermektedir.

Grafik 2. Balcılar vd. (2010) Kayan Pencere Nedensellik Analizi



Balcılar vd. (2010) tarafından geliştirilen kayan pencere nedensellik testinde test istatistiğine ait olasılık değerinin %10 (0.1) kritik değerden küçük olması durumunda nedensellik ilişkisinin olduğunu gösteren alternatif hipotez kabul edilmektedir. Grafik 2'ye göre finansal gelişme endeksinden kişi başı gayrisafi yurtiçi hasılaya doğru 2014 ve 2016 yıllarında, kişi başı gayrisafi yurtiçi hasıladan finansal gelişme endeksine doğru 2001,2002 ve 2008 yıllarında nedensellik bulunmaktadır.

Kriz dönemlerinde talep itişli yaklaşımın geçerli olmasının nedeni La Porta vd. (1997) öne sürdüğü gibi finansal piyasalarda yasal mevzuatın ve kurumsal yapının gelişmemiş olması nedeniyle ekonomik kriz dönemlerinde finansal gelişme ekonomik büyümeye negatif katkı sağlamaktadır.

2.Sonuç ve Değerlendirme

Bu çalışmada Türkiye ekonomisinde 1980-2016 dönemine ait finansal gelişmenin ekonomik büyümeye katkısının olup olmadığı araştırılmıştır. Araştırma kapsamında her iki değişken 24 Ocak Kararları, 5 Nisan 1994, Kasım 2000, Şubat 2001, 2008 Küresel Ekonomik krizler neticesinde düzey değerinde birim kök taşıdığı ve birinci farkı alındığında durağan olduğu tespit edilmiştir. Asimptotik dağılıma sahip Toda Yamamoto (1995) ve bootstrap dağılıma sahip Hacker ve Hatemi J (2005, 2006) nedensellik testlerinde finansal gelişme endeksi ile kişi başı gayrisafi yurtiçi hasıla arasında nedensellik ilişkisi bulunmamaktadır. Her iki değişkenin bileşenleri arasındaki nedensellik ilişkisi araştırıldığında finansal gelişme endeksindeki pozitif veya negatif bileşenlerden kişi başı gayrisafi yurt içi hasılanın pozitif veya negatif bileşenlerine doğru nedensellik bulunmamakta ve kişi başı gayrisafi yurt içi hasılanın pozitif bileşeninden finansal gelişme endeksinin negatif bileşenine ve kişi başı gayrisafi yurt içi hasılanın negatif bileşeninden finansal gelişme endeksinin pozitif bileşenine doğru nedensellik bulunmaktadır. Kayan pencere nedensellik testinde ise 2014 ve 2016 yıllarında arz çekişli yaklaşımın, 2001,2002 ve 2008 yıllarında talep itişli yaklaşımın geçerli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Böylece ekonominin genişleme rejiminde olduğu dönemlerde finansal gelişmeden ekonomik büyümeye doğru, ekonominin daralma rejiminde olduğu dönemlerde ise ekonomik büyümeden finansal gelişmeye doğru nedensellik olduğu görülmektedir.

KAYNAKÇA

Ak, Mehmet Zeki, Nurullah Altıntaş, ve Ahmet Salih Şimşek (2016), "Türkiye'de finansal gelişme ve ekonomik büyüme ilişkisinin nedensellik analizi." Doğuş Üniversitesi Dergisi, Cilt 17, Sayı 2, ss. 151-160.

Balcilar, Mehmet, Zeynel Abidin Ozdemir, ve Yalcin Arslanturk (2010), "Economic growth and energy consumption causal nexus viewed through a bootstrap rolling window." Energy Economics, Cilt 32, Sayı 6, ss. 1398-1410.

Çeştepe, Hamza ve Ertuğrul Yıldırım (2016), Türkiye'de Finansal Gelişme ve Ekonomik Büyüme İlişkisi, Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi, ICAFR 16 Özel Sayısı, ss. 12-26.

Danışoğlu, Ayşe Çelikel (2004), Finansal Gelişme ve İktisadi Büyüme İlişkisi: Türkiye Örneği, Yönetim Dergisi, Cilt 15, Sayı, 49, 19-29.

Demetriades, Panicos O., ve Khaled A. Hussein (1996), "Does financial development cause economic growth? Time-series evidence from 16 countries." Journal of development Economics, Cilt 51, Sayı 2, ss. 387-411.

Dickey, David ve Wayne Fuller (1979), Distribution Of The Estimators For Autoregressive Time Series With A Unit Root, Journal of The American Statistical Association, Cilt 74, ss. 427- 431.

Dickey, David ve Wayne Fuller (1981), "Likelihood Ratio Statistics For Autoregressive Time Series With A Unit Root" Econometrica, Cilt 49, ss. 1057-72.

Güneş, Sevcan (2013), Finansal Gelişmişlik ve Büyüme Arasındaki Nedensellik Testi: Türkiye Örneği, Doğuş Üniversitesi Dergisi, Cilt 14, Sayı 1, ss. 73-85.

Hacker, Scott ve Abdulnasser Hatemi-J. (2005), " A test for multivariate ARCH effects" Applied Economics Letters, Cilt 12, Sayı 7, ss. 411-417.

Hacker, Scott ve Abdulnasser Hatemi-J. (2006), "Tests for Causality Between Integrated Variables Based on Asymptotic and Bootstrap Distributions: Theory and Application" Applied Economics, Cilt 38, Sayı 13, 1489-1500.

Hatemi-J, Abdulnessar, ve Roca, Eduardo (2014), "BRICs and PIGS in the presence of Uncle Sam and big brothers: Who drive who? Evidence based on asymmetric causality tests". Griffith University, Department of Accounting, Finance and Economics.

Işık, Hacı Bayram ve Onur Bilgin (2016), "Finansal Gelişme ve Ekonomik Büyüme İlişkisi Türkiye Örneği", İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, Cilt 5, Sayı 7, ss. 1757-1765.

La Porta, Rafael, Lopez-De-Sılanes, Florencio ve Shleıfer, Andrei ve Robert W. Vishny (1997), "Legal Determinants Of External Finance", The Journal Of Finance, Cilt 52, Sayı 3, ss. 1131-1150.

Lucas Jr, Robert E. (1988), "On the mechanics of economic development." Journal of monetary economics, Cilt 22, Sayı 1, ss. 3-42.

MacKinnon, James. 1996. Numerical Distribution Functions For Unit Root and Cointegration Tests, Journal of Applied Econometrics, 11, ss:601–618.

Manga, Müge, Mehmet Akif Destek, Muammer Tekeoğlu ve Erkut Düzakın (2016), "Ekonomik Büyüme ve Finansal Gelişme İlişkisi: Türkiye Örneği", International Conference on EurasianEconomies, ss. 814-820.

Robinson, Joan (1979), "The rate of interest." The Generalisation of the General Theory and other Essays. Palgrave Macmillan, London, ss. 135-164.

Schumpeter, Joseph A., (1912), The Theory Of Economic Development, Cambridge: Harvard University Press.

Schumpeter, Joseph A., (1934), The Theory Of Economic Development; An Inquiry İnto Profits, Capital, Credit, Interest, And The Business Cycle, Çev. Opie, R. Cambridge: Harvard University Press.

Toda, Hiro Y. ve Yamamoto, Taku (1995), "Statistical inference in vector autoregressions with possibly integrated processes", Journal of econometrics, Cilt 66, Sayı 1-2,ss. 225-250.

Tunalı, Halil ve Parla Onuk (2017), "Finansal Gelişme ve Ekonomik Büyüme Arasındaki Nedensellik İlişkisi: Türkiye Örneği", İktisat Politikası Araştırmaları Dergisi, Cilt 4, Sayı 1, ss. 1-15.

Öztürk, İlhan (2008), "Financial Development and Economic Growth: Evidence from Turkey", Applied Econometrics and International Development, Cilt 8,Sayı 1,ss. 85-98.

Özcan, Burcu ve Ayşe Arı (2011), "Finansal Gelişme ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin Ampirik Bir Analizi: Türkiye Örneği", Business and Economic Research Journal, Cilt 2, Sayı 1, ss. 121-142.

TÜRKİYE'DE AR-GE HARCAMALARININ EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNDEKİ ETKİSİNİN NEDENSELLİK ANALİZİ İLE İNCELENMESİ

Esma GÜLTEKİN
Arş. Gör. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü egultekin@firat.edu.tr

İzzet TAŞAR
Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü itasar@firat.edu.tr

Tayfur BAYAT
Doç. Dr., İnönü Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü tayfur.bayat@inonu.edu.tr

Öz

Yenilikçi bir çalışma temeli ile bilginin araştırılması ve bu bilginin geliştirme faaliyetleri içerisinde kullanılmasını ifade eden araştırma ve geliştirme (AR-GE) tanımı özetlenebilir. Bilgi birikiminin önem kazandığı günümüz koşulları göz önüne alındığında AR-GE'ye yapılan harcamaların ekonomik büyüme üzerindeki etkisi önem arz etmektedir. Çalışmada 1990-2017 dönemleri aralığında Türkiye ekonomisi için AR-GE harcamaları ve Gayri safi yurtiçi hasıla (GSYH) arasındaki ilişki araştırılmıştır. Breitung ve Candelon (2006) tarafından geliştirilen frekans dağılımı nedensellik test sonuçlarına göre, AR-GE harcamaları ekonomik büyümeyi kısa ve uzun dönemde etkilemezken, orta dönemde nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir. Bunun yanında ekonomik büyümeden AR-GE harcamalarına herhangi bir dönemde nedensellik ilişkisi tespit edilmemiştir.

***Anahtar Kelimeler**: AR-GE, Ekonomik Büyüme, Frekans Dağılımı Nedensellik*

INVESTIGATION OF CAUSALITY ANALYSIS OF IMPACT ON ECONOMIC GROWTH OF R & D EXPENDITURES IN TURKEY

Abstract

Research and development (R & D) can be summarized by researching the knowledge with the basis of an innovative study and expressing the use of this information in development activities. Considering today's conditions where knowledge accumulates importance, the impact of R & D expenditures on economic growth is important. In this study the 1990-2017 period in the range of R & D expenditure for Turkey's economy and gross domestic product (GDP) has investigated the relationship between. According to the frequency domain causality test results developed by Breitung and Candelon (2006), the R & D expenditures did not affect the economic growth in the short and long term but the causality relationship in the mid term was determined. Besides, causality relationship has not been determined in any period from economic growth to R & D expenditures.

***Keywords:** R & D, Economic Growth, Frequency Domain Causality*

1. Giriş

Neoklasik büyüme modelleri, verimlilik artışının dışsal bir fenomen olduğunu kabul etse de, bu inanç 1980'lerin başında değişti. Yeni kalkınma teorisi, uzun vadeli büyümenin insan faaliyetlerinden ve planlanan ekonomik davranışlardan etkilendiğini göstermektedir. Ekonomistler, kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasıla (GSYH) içinde uzun vadeli büyüme potansiyelinin, verimlilikteki ilerlemelerle belirlendiğine karar verdiler. Üretim, faktör girdilerine yapılan yatırımlar ve istihdam artışı yoluyla geniş ölçüde genişletilebilir, ancak uzun vadede verimlilikte yoğun iyileştirmeler yapılması gerekmektedir. Daha verimli çalışarak, verilen faktör girdileriyle daha fazlası üretilebilir. Bu durumda verimlilik artışının ana belirleyicileri eğitime ve dolayısıyla insan sermayesine ve böylece Araştırma ve Geliştirme (AR-GE) harcamalarına dayanmaktadır. AR-GE harcamaları ise bilim ve teknolojideki gelişmelerin teşvik edici bir faktörü olarak kabul edilmektedir (Bozkurt, 2015: 189; Verbic vd., 2011: 67).

Bu olgudan yola çıkarak AR-GE harcamaları ile ekonomik büyüme üzerindeki ilişkinin incelenmesi ve iyi anlaşılması gerekmektedir. Çalışmanın devamında ilgili literatür irdelenerek teorik altyapı oluşturulacak, ardından ampirik analiz sonuçları ve yorumlarına yer verilecektir.

1.1. Literatür Özeti

AR-GE harcamaları ve ekonomik büyüme arasındaki ilişki literatürde oldukça tartışılır bir konu durumundadır. İlgili literatür kısaca incelenecek olursa; Guellec ve Potterie (2001) çalışmalarında 1980-1998 yılları aralığında on altı OECD ülkesi için araştırma ve geliştirme kollarının (iş, yabancı, kamu ve üniversite gibi) ekonomik büyüme ile ilişkisini incelemiştir. Elde edilen sonuçlara göre, ticari AR-GE ekonomik büyüme üzerinde olumlu etkisi olduğu görülmektedir. Yabancı AR-GE'nin ise üretkenlik üzerinde yüksek ve önemli bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanında hükümet ve üniversitelerin araştırmalarının da üretkenlik üzerinde önemli etkisi olduğu tespit edilmiştir.

Yaylalı vd. (2010) çalışmalarında Türkiye ekonomisine ait1990-2009 yılları aralığını kapsayan süreçte AR-GE harcamaları ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki vektör otoregresyon modeline dayalı Granger nedensellik ile test etmişlerdir. Elde edilen sonuçlara göre AR-GE harcamalarından ekonomik büyümeye doğru Granger nedensellik tespit etmişlerdir. Gülmez ve Yardımcıoğlu (2012) çalışmalarında 21 OECD ülkesine ait 1990-2010 dönemi verileri yardımıyla AR-GE harcamaları ve ekonomik büyüme arasındaki uzun dönemli ilişki araştırılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre AR-GE harcamalarındaki %1'lik artışın genel olarak 21 OECD ülkesinin ekonomik büyümesi üzerinde %0,76'lık bir artış meydana getirdiği, Türkiye'de ise %0,63'lük bir artışa yol açtığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca AR-GE harcamaları ve büyüme arasında çift yönlü nedensellik tespit edilmiştir. Meçik (2014) çalışmasında AR-GE harcamalarının ekonomik büyüme üzerindeki etkisini OECD ülkeleri için incelemiştir. Elde edilen bulgulara göre AR-GE harcamalarının ekonomik büyümeyi destekleyen bir unsur olduğu ifade edilmektedir.

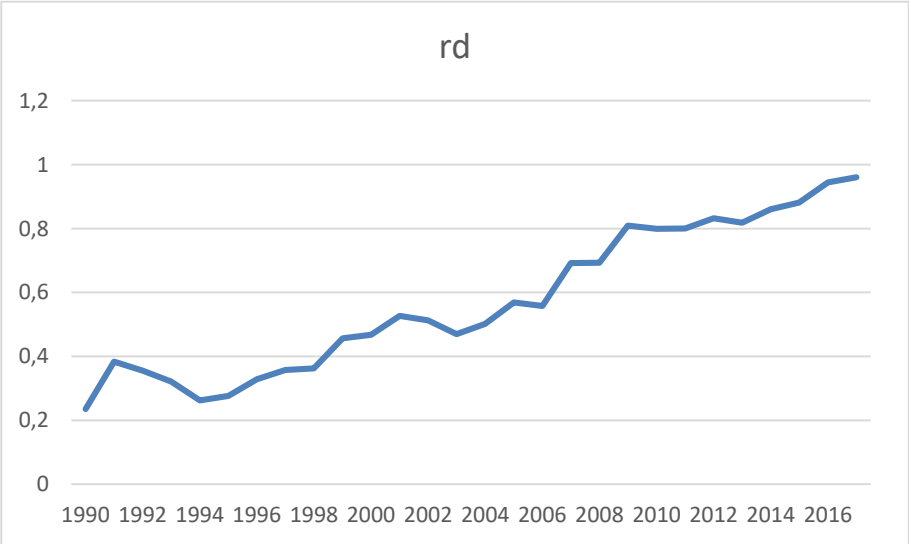
Sungur vd. (2016) Türkiye ekonomisine ait 1990-2013 dönemleri için AR-GE harcamaları, AR-GE araştırmacı sayısı, patent ve inovasyon faaliyetlerini ihracat ve büyüme üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Ampirik analiz sonuçlarına göre, patent

sayısından büyümeye doğru tek yönlü, ihracattan AR-GE harcamalarının milli gelir içindeki payına, patent sayısından ihracata ve AR-GE'de çalışan işgücü sayısından ihracata doğru tek yönlü tek yönlü nedensellik tespit edilmiştir. Ayrıca Hatemi-J asimetrik nedensellik analizine göre, patentten büyümeye doğru pozitif bileşenler, büyümeden patente doğru negatif bileşenler ve AR-GE'den büyümeye doğru negatif bileşenler arasında tek yönlü ilişki tespit edilmiştir. Ayrıca AR-GE işgücü ile ihracat değişkenlerinin pozitif bileşenleri arasında çift yönlü, AR-GE işgücünden ihracata ve ihracattan da AR-GE'ye doğru negatif bileşenler arasında ilişkinin var olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Taş vd. (2017) çalışmalarında Türkiye ekonomisine ait 2005-2015 dönemine ait sanayi üretim endeksi ve AR-GE harcamalarının ekonomik büyüme üzerindeki etkisini incelemiştir. Elde edilen sonuçlara göre AR-GE harcamalarından ekonomik büyümeye doğru nedensellik tespit edilmiştir.

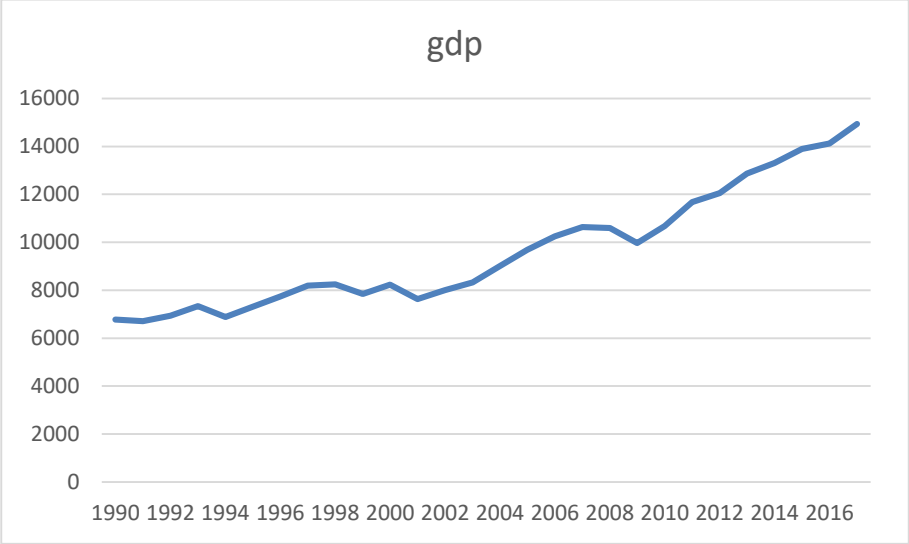
1.2. Veri Seti ve Ampirik Analiz

Çalışmada Türkiye Ekonomisine ait 1990-2017 dönemleri aralığında OECD veri tabanı ve Dünya bankası veri tabanından elde edilen AR-GE (rd) verisi ve kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasıla değişkenleri (gdp) kullanılarak sınanmıştır. Değişkenlerin doğal logaritması alınarak modele dahil edilmiştir. Çalışmada ilk olarak değişkenler arasındaki durağanlık ilişkisinin sınanması gerekmektedir. Seriye gelen şokların geçici ya da kalıcı olduğunun belirlenmesi açısından birim kök analizleri önem arz etmektedir. Çalışmada geleneksel, yapısal kırılmaları içermeyen genişletilmiş Dickey-Fuller (ADF,1981) ve Phillip-Perron (PP,1988) birim kök testleri uygulanacaktır. Değişkenlerin durağan oldukları seviye belirlendikten sonra ise Phillips-Ouliaris (1990) tarafından geliştirilen ve değişkenler arasındaki uzun dönemli ilişkinin varlığını sınamamızı sağlayan eşbütünleşme analizi uygulanacaktır. Son olarak ise Breitung ve Candelon (2006) frekans dağılımı nedensellik analizi ile AR-GE ve GSYH değişkeni arasındaki ilişkiyi kısa, orta ve uzun vadede ölçmemizi sağlayan ekonometrik analiz yapılacaktır. İlk olarak değişkenlerin yıllar itibarıyla değişimi Tablo 1 ve Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 1: Ar-Ge Değişkeninin Yıllar İtibari ile Değişimi



Tablo 2: Kişi Başına Düşen Gayri Safi Milli Hasıla Değişkeninin Yıllar İtibarı İle Değişimi



Tablo 3: Yapısal Kırılmaları İçermeyen ADF (1981) ve PP (1988) Birim Kök Testi Sonuçları

		Değişkenler	**ADF**	**PP**
Düzey	***Sabit***	**RD**	-1.346565	-1.346565
			(0.5928)	(0.5928)
		GDP	0.595072	0.662791
			(0.9869)	(0.9889)
	Sabit+Trend	**RD**	-3.320635	-3.480210
			(0.0843)*	(0.0619)*
		GDP	-2.071883	-2.112378
			(0.5375)	(0.5162)
Birinci Farklar		***Değişkenler***	**ADF**	**PP**
	Sabit	**RD**	-5.353282	-6.975181
			(0.0004)***	(0.0000)***
		GDP	-5.194619	-5.194619
			(0.0003)***	(0.0003)***

	Sabit+Trend	**RD**	-5.926061 (0.0006)***	-6.849081 (0.0000)***
		GDP	-4.329582 (0.0132)**	-5.255699 (0.0013)***

Not: ***,** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde serilerin durağanlıklarını göstermektedir. Parantez içindeki değerler Schwarz bilgi kriterine göre optimal gecikme uzunluğunu göstermektedir. Köşeli parantez içindeki değerler olasılık değerlerini göstermektedir. ADF testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve10 % olasılık değerleri için sırasıyla -3.483. -2.884. -2.579. PP testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve 10 % olasılık değerleri için sırasıyla -4.033. -3.446 ve -3.148.

Çalışmada serilerin durağanlık düzeyi geleneksel, yapısal kırılmaları içermeyen ADF (1981) ve PP (1988) birim kök testleri ile sınanmıştır. Elde edilen sonuçlara göre AR-GE değişkeni düzey değerinde hem ADF, hem de PP testlerinde sabitli modelde birim kök süreç içerisinde bulunmaktadır. Bunun yanında sabit+trendli modelde %10 anlamlılık düzeyinde durağan olduğu görülmektedir. Serilerin durağanlık seviyesi araştırılırken birim kök süreç içerisinde herhangi bir modelde bulunmaması önem arz etmektedir. Değişkenlerin long memory (uzun hafıza) sahip olduğu bilindiği için sabitli modelde meydana gelen birim kök süreç dolaysıyla farkı alınarak gerçekten durağan olduğu seviyenin belirlenmesi gerekmektedir. Bu yüzden serinin fakı alınarak uygulanan test prosedüründe AR-GE değişkeninin hem sabitli hem de sabit+trendli modelde durağanlaştığı görülmektedir. Bu yüzden değişkenin düzey değerinde birim kök süreç taşıdığı fakında ise durağanlaştığı kabul edilecektir. bunun yanında kişi başına düşen GSYH değişkeni düzey değerinde hem ADF hem de PP testlerinde birim kök süreç içerisinde iken farkı alınan seriye uygulanan test sonucunda durağanlaştığı görülmektedir. Çalışmanın devamında uygulanacak eşbütünleşme analizi için değişkenlerin durağan oldukları seviye önem arz etmektedir. Bu yüzden çalışmanın devamında her iki değişken birinci farkında I[1] durağan kabul edilecektir.

Tablo 4: Phillips-Ouliaris (1990) Eşbütünleşme Testi Sonuçları

	Test İstatistiği	**Olasılık Değeri**
PO_Zt	-3.402635	0.0694*
PO_Za	-16.63042	0.0508*

Not: Test istatistikleri sabitli model sonuçlarını gösterir. ***.** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisini göstermektedir.

Eşbütünleşme analizi değişkenler arasında uzun dönemli ilişkinin varlığının sınanması için önemlidir. Bir sonraki aşamada uygulanacak nedensellik analizi için değişkenlerin uzun dönemde birlikte hareket ettiğinin ifade edilmesi gerekmektedir. Bu sınamanın yapılması için Phillips-Ouliaris (1990) eşbütünleşme testi uygulanmıştır. Boş hipotezinin eşbütünleşme olmadığı alternatif hipotezin ise eşbütünleşme varlığı olan teste ilişkin bulgular Tablo 4'de sunulmuştur. Ampirik analiz sonuçlarına göre %10 anlamlılık düzeyinde değişkenler arasında uzun dönemli ilişki varlığını ifade eden alternatif hipotez kabul edilmektedir.

Tablo 5: Breitung ve Candelon (2006) frekans dağılımı nedensellik testi

	Uzun Dönem		**Orta Dönem**		**Kısa Dönem**	
ω_i	**0.01**	**0.05**	**1.00**	**1.50**	**2.00**	**2.50**
RD≠>GDP	1.068	1.073	4.865**	4.036**	2.518	2.177
GDP≠>RD	2.212	2.212	1.712	0.942	0.507	0.147

Not: ***.** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde değişkenler arasında nedensellik ilişkisini göstermektedir. VAR modeline göre gecikme uzunluğu 4'dür. (2.T-2p) serbestlik derecesi ile F tablo değeri yaklaşık olarak %1. %5 ve %10 için sırasıyla 5.92, 3.52 ve 2.605'tür. 0 ve $\pi.\omega \in (0,\pi)$ arasında yer alan her frekans alanı (ω_i) için.

Çalışmada değişkenler arasındaki nedensellik analizinin sınanmasını Breitung-Candelon (2006) frekans dağılımı nedensellik testi ile yapılmıştır. sonuçlar Tablo 5'de rapor edilmiştir. uygulanan ampirik analiz sonuçlarına göre, AR-GE değişkeni kısa ve uzun dönemde kişi başına düşen GSYH'yi etkilemezken orta dönemde nedensellik ilişkisine sahip olduğu görülmektedir. Özellikle teknolojik altyapısı çok gelişmemiş ve yatırımlar bazında daha minimal düzeyde bulunan gelişmekte olan bir ekonomiye sahip Türkiye için sonuçlar şaşırtıcı değildir. AR-GE harcamalarının kısa vadede ekonomik büyümeyi etkilemesi beklenmezken, yatırımların güçlü ve daha dinamik olması durumunda uzun vadede etkilemesi beklenebilir bir olgu olarak düşünülmektedir. Bu durumda Türkiye için AR-GE harcamalarının istenilen boyutlarda ekonomik büyüme ilişkisine sahip olmadığı ifade edilebilir. Bunun yanı sıra ekonomik büyümeden yani kişi başına düşen GSYH'den AR-GE harcamalarına herhangi bir dönemde nedensel ilişki bulunmaması Türkiye için düşündürücüdür.

2. Sonuç

Çalışmada Türkiye ekonomisine ait 1990-2017 yılları aralığında AR-GE harcamaları ile ekonomik büyüme arasındaki nedensel ilişki araştırılmıştır. İlk olarak uygulanan ampirik analiz sonuçlarına göre değişkenlerin durağanlık seviyesi belirlenmiştir. Uygulanan ADF (1981) ve PP (1988) geleneksel birim kök testleri sonucunda her iki değişkenin de düzey değerinde birim kök içerdiği tespit edilirken, seviye değerinde durağan oldukları görülmüştür. İlerleyen aşamada uygulanacak eşbütünleşme analizi için değişkenler birinci farkında durağan olarak alınmıştır. Uzun dönemli ilişkinin varlığının sınanması için uygulanması gerekli olan eşbütünleşme testinden ise Phillips-Ouliaris (1990) testi uygulanmıştır. Seriler arasında eşbütünleşik ilişkinin varlığı uzun dönemde birlikte hareket ettiklerinin bir

göstergesidir. Bu durumda son olarak nedensellik analizi ile ilişkinin varlığı sınanmıştır. Çalışmada Breitung-Candelon (2006) frekans dağılımı nedensellik testi kullanılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre AR-GE harcamalarından ekonomik büyümeye tek yönlü ve sadece orta dönemde bir ilişki tespit edilirken, kısa ve uzun dönemde ilişki tespit edilmemiştir. Türkiye gibi gelişmekte olan ve AR-GE harcamalarını arttırmak zorunluluğu olan bir ülke için uzun dönemde ilişkinin varlığının tespit edilmemesi sürecin tam olarak işlemediğinin bir göstergesi olarak ifade edilebilir. Bunun yanında ekonomik büyümeden AR-GE harcamalarına herhangi bir nedensellik ilişkisi tespit edilmemiştir.

KAYNAKÇA

Breitung, Jörg, and Bertrand Candelon. "Testing for short-and long-run causality: A frequency-domain approach." Journal of Econometrics 132.2 (2006): 363-378.

Dickey, David ve Fuller, Wayne (1981), "Likelihood Ratio Statistics For Autoregressive Time Series With A Unit Root" Econometrica, 49, Ss:1057-72.

Phillips, Peter And Pierre Perron. 1988. Testing For A Unit Root İn Time Series Regressions, Biometrica, 75(2), Ss:335-346.

Phillips, Peter CB, and Sam Ouliaris. "Asymptotic properties of residual based tests for cointegration." Econometrica 58.1 (1990): 165-193.

MacKinnon, James. (1996). Numerical Distribution Functions For Unit Root and Cointegration Tests. Journal of Applied Econometrics, 11, ss:601–618.

Guellec, Dominique ve Potterie, Bruno van Pottelsberghe de la (2001), "R&D and Productivity Growth: Panel Data Analysis of 16 OECD Countries". OECD Economic Studies, 33, ss. 103-126.

Taş, Şebnem, Taşar, İzzet ve Açcı, Yunus (2017), "Ar-Ge Harcamaları Ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki: Türkiye Örneği", Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt 10, Sayı 2, ss: 197-206.

Sungur, Onur, Aydın, Halil İbrahim ve Eren, Mehmet Vahit (2016), "Türkiye'de Ar-Ge, İnovasyon, İhracat Ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki: Asimetrik Nedensellik Analizi", Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt 21, Sayı 1, ss.173-192.

Meçik, Oytun (2014), "AR-GE Harcamalarının Ekonomik Gelişmişlik Üzerindeki Etkileri", Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt 7, Sayı 32, ss. 669-674.

Yaylalı, Muammer, Akan, Yusuf ve Işık, Cem (2010), "Türkiye de Ar&Ge Yatırım Harcamaları Ve Ekonomik Büyüme Arasındaki Eş-Bütünleşme Ve Nedensellik İlişkisi: 1990–2009." Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi, Cilt5, Sayı 2, ss. 13-26.

Gülmez, Ahmet ve Fatih Yardımcıoğlu (2012) "OECD Ülkelerinde Ar-Ge Harcamaları ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Panel Eşbütünleşme ve Panel Nedensellik Analizi (1990-2010)." Maliye Dergisi, Cilt 163, Sayı 1, ss. 335-353.

Bozkurt, Cuma. (2015), "R&D expenditures and economic growth relationship in Turkey." International Journal of Economics and Financial Issues, Cilt 5, Sayı 1,ss. 188-198.

Verbič, Miroslav, Majlen, Boris, Ivanova, Olga ve Cok Mitja (2011), "R&D and economic growth in Slovenia: A dynamic general equilibrium approach with endogenous growth." Panoeconomicus, Cilt 58, Sayı 1, ss. 67-89.

TÜRKİYE'DE DÖVİZ KURU GEÇİŞ ETKİSİNİN GEÇERLİLİĞİ

Esma GÜLTEKİN
Arş. Gör. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
egultekin@firat.edu.tr

İzzet TAŞAR
Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
itasar@firat.edu.tr

Tayfur BAYAT
Doç. Dr., İnönü Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
tayfur.bayat@inonu.edu.tr

Öz

Bu çalışmada Türkiye ekonomisinde Ocak 2011- Ekim 2018 döneminde tüketici fiyat endeksinde yıllık yüzde değişim ve nominal dolar satış kuru değişkenleri arasındaki ilişki döviz kuru geçiş etkisi bağlamında araştırılmıştır. Ampirik analizler sonucunda doğrusal parametre tahmin yöntemlerinde tüm periyot boyunca döviz kuru geçiş etkisinin geçerli olduğu, kayan pencere regresyonlarında ise Mart 2015-Aralık 2015, Mart, Nisan, Ekim, Kasım ve Aralık 2016, Şubat, Mart, Nisan ve Mayıs 2018'de döviz kurunun enflasyon oranı üzerinde negatif etkisi olduğu ve diğer dönemlerde döviz kuru geçiş etkisinin geçerli olduğu bulgusuna ulaşılmıştır.

***Anahtar Kelimeler**: Döviz Kuru Geçiş Etkisi, Eşbütünleşme, Kayan Pencere*

EXCHANGE RATE PASS THROUGH EFFECT VALIDITY IN TURKEY

Abstract

This study was conducted in the period January 2011- October 2018 consumer price index annual percentage change in dollar sales and nominal exchange rate relationships between variables in the context of Turkey's economy pass through effect. As a result of empirical analysis, the exchange rate pass through effect is valid for the whole period in linear parameter estimation methods. In rolling window regressions in March, 2015-December 2015, March, April, October, November and December 2016, February, March, April and May 2018, the exchange rate had a negative effect on the inflation rate and in other periods, the effect of exchange rate pass through was found to be valid.

***Keywords:** Exchange Rate Pass Through Effect, Cointegration, Rolling Window*

1. Giriş

Gelişmekte olan ülkelerde ekonomik aktörlerin geleceğe yönelik beklentilerini şekillendiren en önemli makro ekonomik değişken nominal döviz kurudur. Dışa açık ekonomilerde merkez bankalarının fiyat istikrarını sağlamada en önemli para politikası hedeflerinden biriside nominal döviz kurudan stabiliteyi sağlamaktır. Enflasyon oranı ile nominal döviz kuru arasındaki ilişkinin derecesinin ve yönünün belirlenmesi hem hanehalkının ekonomik beklentilerini şekillendirmede merkez bankalarına önemli avantajlar sağlayacaktır. Bu çalışmanın amacı Türkiye ekonomisinde enflasyon oranı ile döviz kuru arasındaki ilişkiyi döviz kuru geçiş etkisi bağlamında araştırmaktadır. Döviz kuru geçiş etkisi derecesinin belirlenmesiyle merkez bankaları döviz kurlarında ortaya çıkan dışsal şokların üretici ve tüketici fiyatlarında yarattığı değişmenin etkisini, süresini ve derecesini belirleyebilir. Böylece enflasyon hedeflemesi stratejisi uygulayan merkez bankalarının hedef enflasyon oranı için proaktif para politikası uygulamasına olanak sağlanır. Dolaysıyla döviz kuru geçiş etkisi geçerli ise ekonomik aktörlerin makro ekonomiye yönelik beklentilerini yönetmede nominal döviz kuru önemli bir araç haline gelecektir. Çalışmanın ilk bölümünde döviz kuru geçiş etkisinin teorik çerçevesi ve iktisat literatüründe döviz kuru geçiş etkisini test eden seçilmiş çalışmalara yer verilecektir. Son bölümde ise döviz kuru geçiş etkisinin test edilmesine yönelik olarak ampirik bulgular değerlendirilecektir.

1.1. Teorik Altyapı ve Literatür İncelemesi

Döviz kuru geçiş etkisi, ihracatçı ve ithalatçı sektörlerin aralarındaki döviz kurundaki yüzde bir değişimin ithalat fiyatlarında meydana getirdiği yüzde değişimdir (Froot ve Klemperer, 1988, Goldberg ve Knetter, 1996). Tüketici fiyat endeksinde yıllık yüzde değişimde ortaya çıkan değişme; nominal döviz kurunun değişmesi neticesinde ülkeye ithal edilen nihai mal ve hizmetlerin yurtiçindeki fiyatlarının değişmesiyle gerçekleşmektedir. INF tüketici fiyat endeksinde yıllık yüzde değişimde ortaya çıkan değişme ve NEER nominal dolar satış kuru olmak üzere döviz kuru geçiş etkisinin regrese edilmiş hali;

$$INF_t = \beta_0 + \beta_1 NEER_t + \varepsilon_t \quad (2)$$

şeklindedir. Bu regresyona göre sıfır hipotezi $\beta_1 = 1$ ise şeklinde olup nominal döviz kurundaki bir değişimin bire bir olarak enflasyon oranını etkilediğini öne sürmektedir. Eğer INF_t ve $NEER_t$ uzun dönemde birlikte hareket ediyorsa ve $\beta_1 < 1$ ise zayıf döviz kuru geçiş etkisi ve $\beta_1 = 1$ ise tam döviz kuru geçiş etkisi geçerlidir. Diğer alternatif durum ise tüketici fiyat endeksinde yıllık yüzde değişim ile nominal dolar satış kuru arasında uzun dönemli ilişkinin olmaması durumunda bu değişkenlerin temel bileşenlerinin farklı olduğunu göstermektedir. İktisat teorisinde hem gelişmiş ülkelerde hem de gelişmekte olan ülkelerde döviz kuru geçiş etkisini araştıran birçok teorik ve ampirik çalışma bulunmaktadır. Tablo 1'de Türkiye ekonomisinde döviz kuru geçiş etkisini test eden ampirik çalışmalara yönelik literatür incelemesi yer almaktadır.

Tablo 1: Türkiye Ekonomisinde Döviz Kuru Geçiş Etkisini Test Eden Çalışmalar

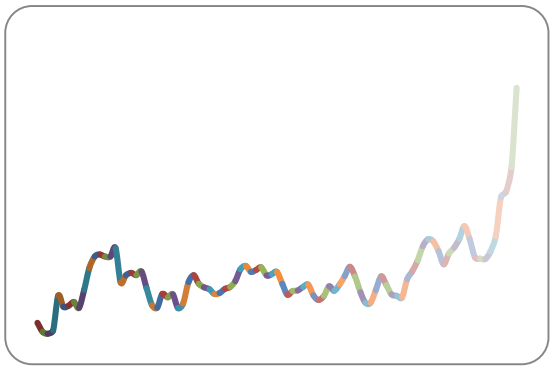
Yazar(lar)	Yöntem	Dönem	Sonuç
Leigh ve Rossi (2002)	VAR	1994-2002	Geçiş etkisi ilk dört ay daha fazla hissedilmekte ve bir yıl sonra sona ermektedir.
Berument (2002)	VAR	1983-2001	TÜFE TEFE'ye göre reel döviz kurundan daha fazla etkilenmektedir. Reel döviz kurunun en fazla imalat sanayi ve en az da tarım sektörünü etkilemektedir.
Arat (2003)	VAR	1994-2002	Ticarete konu olmayan mallarda geçiş etkisi daha düşüktür. Döviz kuru geçiş etkisi düşük bulunmuştur. Dalgalı kur rejimi ile geçiş etkisi azalmıştır.
Kara ve Öğünç (2005)	VAR	1994-2001 ve 2001-2004	Döviz kuru şoklarının kalıcı olmaması nedeniyle dalgalı kurda geçiş etkisi yavaşlamaktadır.
Volkan vd. (2007)	VAR	1994-2006	Nominal döviz kurunda ortaya çıkan şoklar önce imalat sanayi fiyatlarına sonra diğer sektörlerdeki fiyatları etkilemektedir.
Peker ve Görmüş (2008)	VAR	1987-2006	İthalat ve yurtiçi talepten ziyade, nominal döviz kurundaki şoklar Türkiye'deki enflasyonun en önemli determinantıdır.
Şen (2009)	TVEC	2002-2009	Döviz kuru geçiş etkisi toplam talebe göre değişmektedir. Ekonomik büyüme hızının arttığı dönemlerde geçiş etkisi daha yüksek olmaktadır. Ekonominin daralma rejimine girdiği dönemlerde döviz kuru geçiş etkisi azalmaktadır.
Dinççağ (2009)	VEC	1994-2009	Kasım 2000 ve Şubat 2001 krizlerinden sonra makro ekonomik koşullarda görülen düzelme ile birlikte döviz kuru geçiş etkisi azalmıştır.
Özçiçek (2010)	ARCH	1994-2007	TÜFE' de geçiş etkisi oldukça zayıf ve karşılaştırma yapıldığında ticarete konu olmayan sektörlerde bu etki daha da zayıftır. Kuramsal olarak kur oynaklığı geçiş etkisi üzerinde arttırıcı ve ya azaltıcı bir etkiye sahip olmakla birlikte, kur oynaklığının yansıma üzerinde bir etkisinin olduğuna dair önemli bir kanıt elde edilememiştir.
Damar (2010)	VEC	1995-2000 ve	Türkiye ekonomisinin üretim yapısının ithalata bağlı olması nedeniyle her dönem döviz kuru geçiş etkisi olacaktır.

		2002-2009	
Kara ve Öğünç (2011)	VAR	2002-2011	Artan rekabet ortamı, dalgalı döviz kuru rejimi ve düşük enflasyon sürecinin yaşanması nedeniyle döviz kuru geçiş etkisi her geçen dönem azalmaktadır.
Gündoğdu (2013)	VEC	2003-2012	Nominal döviz kurundaki şokların sanayi sektörünün üretim maliyetleri üzerindeki etkisi, tüketici fiyat endeksine kıyasla daha güçlü ve hızlıdır.
Azgün (2013)	VAR	1987-2010	Nominal döviz kuruda ve arz şokları tüketici fiyat endeksi üzerine etkisi diğer makro ekonomik değişkenlerden daha yüksektir.
Ergin (2015)	VAR	2005-2014	Döviz kuru hareketlerinin tüketici fiyatları üzerindeki geçişkenliğinin başlarda güçlü olmakla beraber sonrasında zayıflamaktadır.
Alptekin vd. (2016)	VAR ve VEC	2005-2015	Döviz kurundan tüketici fiyatlarına geçiş etkisinin azalma eğiliminde olduğu, döviz kurundaki bir birimlik şoka tüketici fiyatlarının verdiği tepkinin üretici fiyatlarına verdiği tepkiye göre daha düşük olmaktadır.
Akdemir ve Özçelik (2018)	SVAR	2003-2017	Türkiye'de tamamlanmamış geçiş etkisinin bulunmakta ve imalat sanayi fiyatları TÜFE'ye göre döviz kurundan daha çok etkilenmektedir.

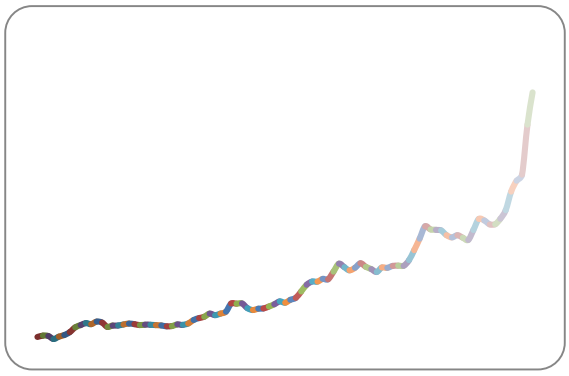
1.2. Ampirik Sonuçlar

Bu çalışmada Türkiye ekonomisinde Ocak 2011- Ekim 2018 döneminde döviz kuru geçiş etkisini incelemek amacıyla tüketici fiyat endeksinde yıllık yüzde değişim (INF) ve nominal dolar satış kuru (NEER) değişkenleri kullanılmıştır. Veriler Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası veri dağıtım sisteminden elde edilmiş ve Moving Average yöntemine göre mevsimsellikten arındırılmıştır. Ampirik analizlerde ilk olarak değişkenler üzerindeki iktisadi şokların etkisini tespit etmek amacıyla Dickey-Fuller (1981) ve Phillips-Perron (1988) tarafından geliştirilen birim kök testleri yapılmıştır. Parametre tahminlerinde ise Peseran vd. (2001) tarafından geliştirilen gecikmesi dağıtılmış regresyon (ARDL), Phillips ve Hansen (1990) tarafından geliştirilen Tam Düzeltilmiş En Küçük Kareler Yöntemini (FMOLS), Saikkonen (1992) ile Stock ve Watson (1993) tarafından geliştirilen Dinamik En Küçük Kareler Yöntemini (DOLS) ve Park (1992) tarafından geliştirilen Kanonik Koentegrasyon Regresyonunu (CCR) modelleri kullanılmıştır. Bu parametre tahmin yöntemleri tüm periyot için bir tane katsayı vermektedir. Balcılar vd. (2010) tarafından geliştirilen bootstrap yöntemine dayalı kayan pencere regresyonlarında ise her bir frekans için katsayı elde edilmeye çalışılmıştır.

Grafik 1. Enflasyon Oranının Yıllar İtibariyle Değişimi



Grafik 2. Nominal Döviz Kurunun Yıllar İtibariyle Değişimi



Ocak 2011-Ocak 2017 döneminde %5-%10 bandında seyreden enflasyon oranı, Şubat 2017 döneminden itibaren %10-%12 bandına geçmektedir. Ampirik analiz periyodu boyunca enflasyon oranı en yüksek değere Eylül 2018 ve en düşük değere Mart 2011 döneminde ulaşmıştır. Enflasyon hedeflemesi stratejisinin uygulandığı bu dönemde enflasyon oranında kalıcı düşüşlerin sağlanamaması direnç etkisine işaret etmektedir. Nominal dolar satış kuru ise Ocak 2011-Ocak 2014 dönemi arasında 1.5-2.06 aralığında yaklaşık üç yıl boyunca nispeten yatay bir seyir izlemiştir. Ocak 2014-Ekim 2016 yılında ise bir üst bandan taşınarak 2.22-3.07 arasında yaklaşık yine üç yıl yatay seyir izlemiştir. Ekim 2016-Nisan 2018 tarihi aralığında yine bir kademe daha yükselmiş ve 3.27-4.06 bandına yerleşmiştir.

Tablo 2. ADF (1981) ve PP (1988) Birim Kök testi Sonuçları

	Değişkenler		ADF	PP		ADF	PP
Düzey	*Sabit*	**INF**	-3.515 (4)	-7.772 (8)	*Birinci Farklar*	-9.990 (4)	-21.894 (42)
			[0.00]***	[0.00]***		[0.00]***	[0.00]***
		NEER	1.858 (1)	2.126 (3)		-5.921 (0)	-5.964 (1)
			[0.991]	[0.998]		[0.00]***	[0.00]***
	Sabit+ Trend	**INF**	-3.855 (4)	-7.820 (9)		-10.083 (4)	-23.156 (40)
			[0.016]**	[0.00]***		[0.00]***	[0.00]***
		NEER	-0.438 (1)	0.209 (3)		-6.328 (0)	-6.326 (0)
			[0.984]	[0.997]		[0.00]***	[0.00]***

Not: ***.** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde serilerin durağanlıklarını göstermektedir. Parantez içindeki değerler Schwarz bilgi kriterine göre optimal gecikme uzunluğunu göstermektedir. Gecikme uzunluğunun sıfır olması durumunda Dickey-Fuller (1981) birim kök testini göstermektedir. Köşeli parantez içindeki değerler olasılık değerlerini göstermektedir. ADF testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve10 % olasılık değerleri için sırasıyla -3.483. -2.884. -2.579. PP testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve 10 % olasılık değerleri için sırasıyla -4.033. -3.446 ve -3.148.

Tüketici fiyat endeksinde yıllık yüzde değişimde hem ADF (1981) hem de PP (1988) düzey değerinde sabit terimli ve sabit terim-trendin eklendiği modelde durağan çıkmaktadır. Nominal dolar satış kuru ise hem ADF (1981) hem de PP (1988) düzey değerinde sabit terimli ve sabit terim-trendin eklendiği modelde birim kök taşımaktadır. Bu değişkenin birinci farkı alındığında durağan olduğu görülmektedir.

Tablo 3. Tüm Dönemi Kapsayan Regresyon Katsayıları

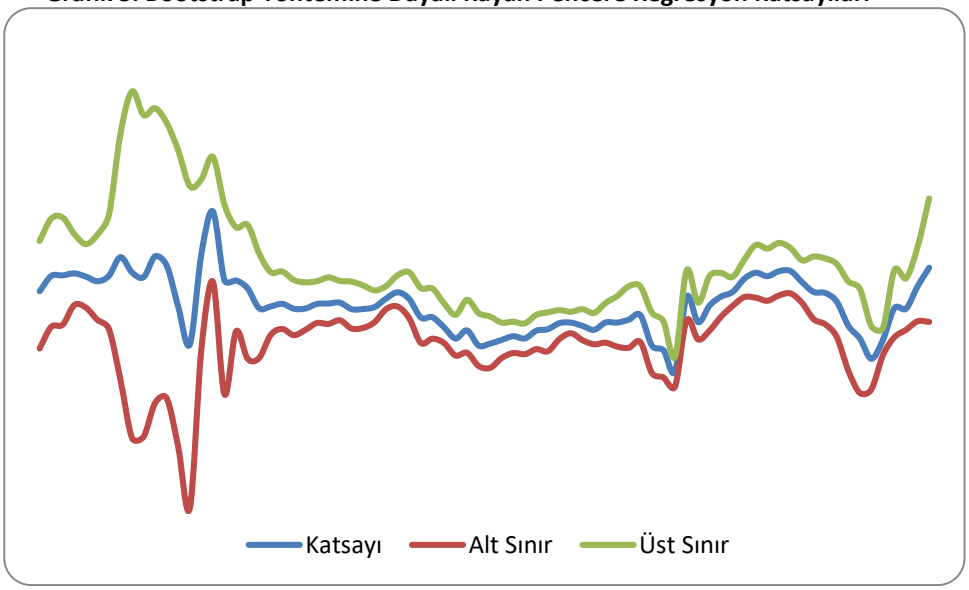
	OLS		FMOLS		DOLS		CCR		ARDL	
	Katsayı	Olasılık	Katsayı	Olasılık	Katsayı	Olasılık	Katsayı	Olasılık	Katsayı	Olasılık
NEER	5.841	0.00***	5.461	0.00***	4.438	0.021**	5.406	0.00***	4.428	0.00***
C	3.568	0.00***	3.842	0.00***	4.723	0.00***	3.882	0.00***	3.802	0.00***

Not: ***.** ve * değerleri sırasıyla %1, %5 ve %10 anlam seviyelerinde değişkenlerin istatistiksel olarak anlamlı oldukları seviyeleri göstermektedir. FMOLS ve CCR uzun dönem kovaryans matrisi Bartlett kernel, ve Newey-West bant aralığı ile elde edilmiştir. DOLS'ta ise gecikme ve öncüller Akaike bilgi kriterine göre seçilmiş ve

max 5 kullanılmıştır. ARDL(4,1) modeli için sınır testi, kısa dönem sonuçlar, ve Akaike bilgi kriteri tarafından seçilen optimal gecikme uzunluklarına ilişkin sonuçlar yazarlardan talep edilebilir.

Tablo 3'te yer alan parametre tahmin sonuçlarına göre dinamik en küçük kareler yönteminde nominal döviz kurunun enflasyonu etkileme derecesini gösteren katsayı %5 anlam seviyesinde ve diğer katsayılar ise %1 anlam seviyesinde istatistiksel olarak anlamlıdır. Otonom enflasyon oranı yaklaşık olarak %3.5 ile %4.7 arasında çıkmaktadır. Nominal döviz kuruna ait katsayılar dikkate alındığında döviz kuru geçiş etkisinin geçerli olduğu görülmektedir. Döviz kuru geçiş etkisinin yüksek olması nedeniyle dışsal şoklardan kaynaklanan döviz kuru şokları merkez bankasının enflasyon hedefine ulaşmayı zorlaştırmaktadır. Ayrıca parametrelerin çok yüksek olması nominal döviz kuru şoklarının kalıcı olduğunu işaret etmektedir.

Grafik 3. Bootstrap Yöntemine Dayalı Kayan Pencere Regresyon Katsayıları



Mayıs 2013 hariç Nisan 2012-Şubat 2015 döneminde, Ocak, Şubat, Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos ve Aralık 2016, 2017 yılının tamamında, Ocak, Haziran, Temmuz, Ağustos ve Eylül 2018 dönemlerinde döviz kurunun enflasyon oranı üzerinde pozitif etkisi olduğu ve dolaysıyla döviz kuru geçiş etkisinin gerçekleştiği görülmektedir. Mart 2015-Aralık 2015 döneminde, Mart, Nisan, Ekim, Kasım ve Aralık 2016, Şubat, Mart, Nisan ve Mayıs 2018 döneminde döviz kurunun enflasyon oranı üzerinde negatif etkisi olduğu görülmektedir. Dolaysıyla bu dönemlerde döviz kuru geçiş etkisinin geçerli olmadığı görülmektedir.

2. Sonuç

Dışa açık ve enflasyon hedeflemesi stratejisi uygulayan ülkelerde geçiş etkisinin derecesinin bilinmesi para politikası yapıcıları için önemli avantajlar sağlamaktadır. Bu çalışmada Türkiye ekonomisinde Ocak 2011- Ekim 2018 döneminde tüketici fiyat endeksinde yıllık yüzde değişim ve nominal dolar satış kuru değişkenleri arasındaki ilişki döviz kuru geçiş etkisi bağlamında araştırılmıştır. Ampirik analizler sonucunda doğrusal parametre tahmin yöntemlerinde tüm periyot boyunca döviz kuru geçiş etkisinin geçerli olduğu, kayan pencere regresyonlarında ise Mart 2015-Aralık 2015, Mart, Nisan, Ekim, Kasım ve Aralık 2016, Şubat, Mart, Nisan ve Mayıs 2018'de döviz kurunun enflasyon oranı üzerinde negatif etkisi olduğu ve diğer dönemlerde döviz kuru geçiş etkisinin geçerli olduğu bulgusuna ulaşılmıştır. Gelişmekte olan ülkelerde ekonomik aktörlerin ekonomiye yönelik beklentilerini şekillendiren en önemli makro ekonomik değişken nominal döviz kurudur. Merkez bankalarının enflasyon hedeflemesi stratejisinde temel hedef olan fiyat istikrarının sağlamanın yanında nominal döviz kurlarında stabiliteyi de gözetmesi gerekmektedir. Çünkü kur şokları aracılığıyla ekonomik yapıda para ikamesinin yaşanması para politikalarının etkinliğini azaltmaktadır. Böylece yapılan ampirik çalışmalarda ortaya çıkan dalgalı kur rejiminde döviz kuru geçiş etkisinin zayıfladığı yönündeki önermeler şüphe uyandırmaktadır. Otonom enflasyon oranının %3.5 ile %4.7 arasında olduğu bulgusuna ulaşılmasıyla bundan sonraki çalışmalarda eşik değerli vektör otoregresyon modelleri (TAR,STAR) enflasyon direncinin ortaya konulması önerilebilir.

KAYNAKÇA

Akdemir, Sevim ve Özçelik, Murat (2018), "Döviz Kurlarının Yurtiçi Fiyatlara Geçiş Etkisi: Türkiye Ekonomisi 2003-2017 Dönemi Uygulaması". International Journal Of Economic & Social Research, Cilt 14, Sayı 1.

Alptekin, Volkan, Kubilay Çagri Yilmaz, ve Taner Tas (2016), "Döviz Kurundan Fiyatlara Geçis Etkisi: Türkiye Örnegi/Exchange Rate Pass Through On Prices: The Case Of Turkey." Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 35, ss.1-9.

Arat, Kürşad (2003), ''Türkiye'de Optimum Döviz Kuru Rejimi Seçimi Ve Döviz Kurlarından Fiyatlara Geçiş Etkisinin İncelenmesi'', Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, Uzmanlık Yeterlilik Tezi, Ankara

Azgün, Sabri (2013), ''Türkiye'de Döviz Kuru Hareketlerinin İç Fiyatlara (İthalat Fiyatları, Üfe Ve Tüfe) Geçişi'', Hacettepe Üniversitesi Sosyoekonomi Dergisi, Sayı: 2013-2, ss. 94-106

Balcilar, Mehmet, Zeynel Abidin Ozdemir, ve Yalcin Arslanturk (2010), "Economic growth and energy consumption causal nexus viewed through a bootstrap rolling window." Energy Economics, Cilt 32, Sayı 6, ss. 1398-1410.

Berument, Hakan (2002), ''Döviz Kuru Hareketleri Ve Enflasyon Dinamiği: Türkiye Örneği'', Bilkent Üniversitesi Ekonomi Bölümü, Çalışma Tebliği, No:0203

Damar, Armağan Onur (2010), ''Türkiye'de Döviz Kurundan Fiyatlara Geçiş Etkisinin İncelenmesi'', Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, Uzmanlık Yeterlilik Tezi, Ankara

Dickey, David ve Wayne Fuller (1979), Distribution Of The Estimators For Autoregressive Time Series With A Unit Root, Journal of The American Statistical Association, Cilt 74, ss. 427- 431.

Dickey, David ve Wayne Fuller (1981), "Likelihood Ratio Statistics For Autoregressive Time Series With A Unit Root" Econometrica, Cilt 49, ss. 1057-72.

Dinççağ, Ayşegül (2009), ''Exchange Rate Pass-Through İn Turkey: Asymmetric Cointegration Analysis'', Bilkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Aralık 2009

Ergin, Ayşe (2015), "Döviz Kuru Ve Enflasyon Arasındaki Geçiş Etkisi: Türkiye Örneği", Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt 8, Sayı 3, ss. 13-29.

Froot, Keneth A. ve Klemperer, Paul (1988), ''Exchange Rate Pass-Through When Market Share Matters'' , National Bureau Of Economic Research, Working Paper, No:2542

Goldberg, Pinelopi K. Ve Knetter, Micheal M. (1996), ''Good Prices And Exchange Rates:What Have We Learned?'' National Bureau Of Economic Research, Working Paper, No:5862

Gündoğdu, Mustafa Kemal (2013), ''Döviz Kurunun Fiyatlara Geçiş Etkisi: Türkiye Çalışması'', Türkiye İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Bölümü Raporu, İstanbul

Hacker, Scott ve Abdulnasser Hatemi-J. (2005), " A test for multivariate ARCH effects" Applied Economics Letters, Cilt 12, Sayı 7, ss. 411-417.

Hacker, Scott ve Abdulnasser Hatemi-J. (2006), "Tests for Causality Between Integrated Variables Based on Asymptotic and Bootstrap Distributions: Theory and Application" Applied Economics, Cilt 38, Sayı 13, 1489-1500.

Leıgh, Daniel ve Rossı, Marco (2002), ''Exchange Rate Pass Through In Turkey'', International Monetary Found, Working Paper, No:02/204

Kara, Hakan ve Öğünç, Fethi (2011), ''Döviz Kuru Ve İthalat Fiyatlarının Enflasyona Etkisi'', Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, Ekonomi Notları, Sayı:2011-14

Mackinnon, James (1996), "Numerical Distribution Functions For Unit Root And Cointegration Tests", Journal Of Applied Econometrics, Cilt 11, ss:601–618.

Park, Joon Y. (1992). Canonical Cointegrating Regressions. Econometrica: Journal Of The Econometric Society, ss. 119-143.

Pesaran, M. Hashem, Yongcheol Shın ve Richard Smıth; (2001), "Bounds Testing Approaches To The Analysis Of Level Relationships", Journal Of Applied Econometrics, Cilt 16, ss. 289–326.

Peker, Osman ve Görmüş, Şakir (2008), ''Türkiye'de Döviz Kurunun Enflasyonist Etkileri'', Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt:13, Sayı:2, ss. 187-202

Phillips, Peter C. ve Hansen, Bruce E. (1990), "Statistical Inference İn Instrumental Variables Regression With I (1) Processes", The Review Of Economic Studies, 57, 99-125.

Phillips, Peter ve Pierre Perron (1988), "Testing For A Unit Root İn Time Series Regressions", Biometrica, Cilt 75, Sayı 2, ss:335-346.

Saikkonen, Pentti (1992), "Estimation And Testing Of Cointegrated Systems By An Autoregressive Approximation", Econometric Theory, Cilt 8, Sayı 1, ss. 1-27.

Stock, James H. ve Watson, Mark W. (1993), "A Simple Estimator Of Cointegrating Vectors İn Higher Order Integrated Systems", Econometrica: Journal Of The Econometric Society, ss. 783-820.

Şen, Bahar (2009), ''Asymmetric Behavior Of Exchansge Rate Pass Through İn Turkey'', Bilkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Eylül 2009

Özçiçek, Ömer (2010), ''Döviz Kuru Hareketlerinin Enflasyon Üzerindeki Etkisi: Sektörel Analiz'', Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:19, Sayı:2, ss. 313-327

Volkan, Ara, Saatçioğlu, Cem Ve Korap, Levent (2007) ''Impact Exchange Rate Changes On Domestic Inflation: The Turkish Experience'' Turkish Economic Association, Discussion Paper, No:2007/6

TÜRKİYE'DE FİSHER ETKİSİNİN GEÇERLİLİĞİNİN TEST EDİLMESİ: SİMETRİK VE ASİMETRİK REGRESYONLARDAN KANITLAR

Esma GÜLTEKİN
Arş. Gör. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
egultekin@firat.edu.tr

İzzet TAŞAR
Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
itasar@firat.edu.tr

Tayfur BAYAT
Doç. Dr., İnönü Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
tayfur.bayat@inonu.edu.tr

Öz

Bu çalışmada Türkiye ekonomisinde Ocak 2011- Ekim 2018 döneminde Fisher etkisi bağlamında tüketici fiyat endeksinde yıllık yüzde değişim ve merkez bankası ağırlıklı ortalama fonlama maliyeti değişkenleri arasındaki ilişki araştırılmıştır. Ampirik analizler sonucunda Fisher etkisinin derecesinin belirlenmesi konusunda ise statik simetrik regresyonda güçlü Fisher etkisinin olduğu, statik asimetrik regresyonda ise enflasyon oranındaki pozitif bileşenlerin negatif bileşenlerden daha fazla etkili olduğu görülmüştür.

***Anahtar Kelimeler**: Fisher Etkisi, Enflasyon, Faiz Oranı, Eşbütünleşme*

TESTING THE VALIDITY OF FISHER EFFECT IN TURKEY: EVIDENCE REGRESSION OF SYMMETRICAL AND ASYMMETRICAL

Abstract

In this study, Turkey's economy in the period January 2011- October 2018 in the context of Fisher effect the relationship between the annual percentage change in the consumer price index and the weighted average cost of the central bank were investigated. As a result of the empirical analysis, it was observed that there was a strong Fisher effect on the static symmetrical regression in determining the degree of the Fisher effect, whereas in the static asymmetric regression the positive components in the inflation rate were more effective than the negative components.

***Keywords:** Fisher Effect, Inflation, Interest Rate, Cointegration*

1. Giriş

Gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyüme sürecine destek veren merkez bankalarının fiyat istikrarını sağlamada en önemli para politikası araçlarından biriside faiz politikasıdır. Enflasyon oranı ile faiz oranı arasındaki ilişkinin derecesinin ve yönünün belirlenmesi hem hanehalkının ekonomik beklentilerini şekillendirmede merkez bankalarına önemli avantajlar sağlayacaktır. Bu çalışmanın amacı Türkiye ekonomisinde enflasyon oranı ile faiz oranları arasındaki ilişkiyi Fisher etkisi bağlamında araştırmaktadır. Eğer Fisher etkisi geçerli ise gelecek dönem enflasyon oranlarını tahmin etmede nominal faizler önemli bir araç olacaktır. Çalışmanın ilk bölümünde Fisher etkisinin teorik çerçevesi ve iktisat literatüründe Fisher etkisini test eden çalışmalara yer verilecektir. Son bölümde ise Fisher hipotezinin test edilmesine yönelik olarak ampirik bulgular değerlendirilecektir.

1.1. Teorik Altyapı ve Literatür İncelemesi

Fisher etkisi; nominal faiz oranları ile beklenen enflasyonun, reel faiz oranını etkilemeden birlikte hareket ettiğini ifade etmektedir. Konuya iktisat teorisinde ilk değinen Fisher (1930) 1820-1924 arasında İngiltere ve 1890-1927 arasında Amerika ekonomilerinde kısa vadeli nominal faiz ve enflasyon arasındaki ilişkiyi araştırmıştır. Fisher (1930) uzun dönemli faiz oranı ile enflasyon oranı arasındaki korelasyonu Amerika için 0.86 ve İngiltere için 0.98 olarak tespit etmiştir. Fisher (1930) hipotezine göre nominal faiz oranı i_t, reel faiz oranı r_t ile enflasyon beklentilerinin π_t^e toplamına eşit olmaktadır.

$$i_t = r_t + \pi_t^e \tag{1}$$

Daha sonra Fama (1975) tarafından ampirik olarak test edilen Fisher hipotezinin ekonomik aktörlerin fiyat beklentileri rasyonel beklentiler hipotezi bağlamında şekillendiğini öne sürmektedir.Böylece Fisher hipotezinin regrese edilmiş hali;

$$i_t = \beta_0 + \beta_1 \pi_t + \varepsilon_t \tag{2}$$

şeklindedir. Bu regresyona göre sıfır hipotezi $\beta_1 = 1$ ise şeklinde olup enflasyon oranlarındaki bir değişimin bire bir olarak nominal faizleri değiştirdiğini öne sürmektedir. Eğer i_t ve π_t uzun dönemde birlikte hareket ediyorsa ve $\beta_1 < 1$ ise zayıf Fisher etkisi ve $\beta_1 = 1$ ise tam Fisher etkisi geçerlidir. Diğer olası durum ise enflasyon oranı ile faiz oranı arasında uzun dönemli ilişkinin olmaması durumunda bu değişkenlerin temel bileşenlerinin farklı olduğunu göstermektedir. İktisat teorisinde hem gelişmiş ülkelerde hem de gelişmekte olan üleklerde Fisher etkisinin

geçerliliğini araştıran birçok teorik ve ampirik çalışma bulunmaktadır. Tablo 1'de Türkiye ekonomisinde Fisher etkisinin geçerliliğini test eden ampirik çalışmalara yönelik literatür incelemesi yer almaktadır.

Tablo 1: Türkiye Ekonomisinde Fisher Hipotezini Test Eden Çalışmalar

Panel A. Fisher Hipotezinin Geçerliliğini Elde Eden Çalışmalar			
Yazar(lar)	**Yöntem**	**Dönem**	**Sonuç**
Kutan & Aksoy (2003)	GARCH	1986:12 2001:03	Enflasyon oranının faiz oranı üzerinde pozitif etkisi vardır.
Turgutlu (2004)	ARFIMA	1978:Q4 2003:Q4	Enflasyon oranı ile faiz oranı arasında uzun dönemli ilişki bulunmaktadır
Şimşek & Kadılar (2006)	ARDL Sınır Testi Analizi	1987:Q1 2004:Q4	Enflasyon oranının faiz oranı üzerinde pozitif etkisi vardır.
Atgür & Altay (2015)	Lütkepohl - Saikkonen, DOLS	2004-2013	Enflasyon oranının faiz oranı üzerinde uzun dönemde pozitif etkisi vardır.
Lebe & Özalp, (2016)	ARDL	1970-2014	Reeskont faiz oranı, mevduat faiz oranı ve para politikası faiz oranı ile enflasyon oranı arasında uzun dönemli ilişki bulunmaktadır.
Panel B. Fisher Hipotezinin Geçerli Olmadığı Sonucunu Elde Eden Çalışmalar			
Yazar(lar)	**Yöntem**	**Dönem**	**Sonuç**
Çakmak vd. (2002)	VAR	1989:01 2001:07	Fisher etkisi geçerli değildir. Faizlerin enflasyon üzerinde zayıf bir etkisi bulunmaktadır.
Gül & Açıkalın (2008)	Johansen Eşbütünleşme Analizi	1990:01 2003:12	Enflasyon oranı ile faiz oranı arasında uzun dönemli ilişki bulunmamaktadır
Yılancı (2009)	Engle- Granger Eşbütünleşme Modeli	1989:Q1 2008:Q1	Enflasyon oranı ile faiz oranı arasında uzun dönemli ilişki bulunmamaktadır
Bayat (2012)	Seo Testi - Eşbütünleşme Testi	2002:01 2011:05	Para politikasında rejim değişikliği bulunmadığından Fisher etkisi görülmemiştir.

1.2. Ampirik Sonuçlar

Bu çalışmada Türkiye ekonomisinde Ocak 2011- Ekim 2018 döneminde Fisher etkisini incelemek amacıyla tüketici fiyat endeksinde yıllık yüzde değişim (INF) ve merkez bankası ağırlıklı ortalama fonlama maliyeti (INT) değişkenleri kullanılmıştır. Veriler Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası veri dağıtım sisteminden elde edilmiştir. Ampirik analizlerde sırasıyla tanımlayıcı istatistikler, korelasyon, birim kök testi ve gecikmesi dağıtılmış regresyon (ARDL) modelleri kullanılmıştır.

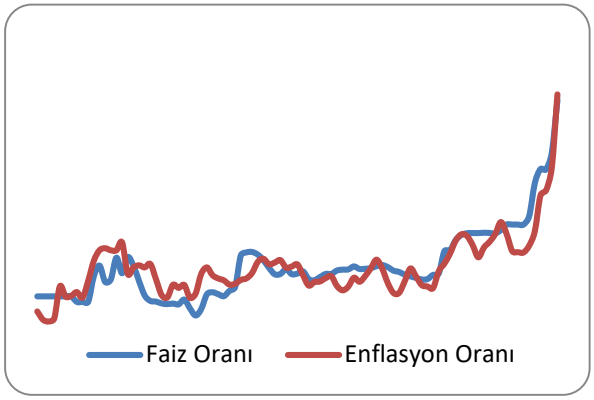
Tablo 2. Tanımlayıcı İstatistikler

	INT	INF
Ortalama	9.002	8.895
Medyan	8.310	8.300
Maksimum	24.01	24.52
Minimum	4.52	3.99
Standart Sapma	3.262	2.826
Varyasyon Katsayısı	0.362	0.318
Çarpılık	1.864	2.324
Basıklık	7.883	12.659
Jarque-Bera	146.33	445.30
Probability	0.00	0.00

Not: ***.** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde katsayıların istatistiksel olarak anlamlı olup olmadığını göstermektedir.

Tanımlayıcı istatistikler Tablo 1'de yer almaktadır. Standart sapma katsayısının faiz oranlarında daha yüksek olduğu görülmektedir. Varyasyon katsayısı ise içinde aynı durum geçerlidir. Her iki değişkeninde yaklaşık olarak aynı derecede belirsizlik ve dalgalanma yaşadığını göstermektedir. Çarpıklık katsayısına göre her iki değişkende sağa çarpıktır. Basıklık katsayısına göre her iki değişken diktir. Jarque-Bera normallik testi için olasılık değerleri dikkate alındığında her iki değişken için normal dağılımın geçerli olmadığı alternatif hipotez kabul edilmektedir.

Grafik 1. Yılları İtibariyle Faiz ve Enflasyon Oranlarının Gelişimi



Tablo 3. Korelâsyon Analizi

	INT	INF
INT	1	
INF	0.8807	1

Enflasyon oranı Ocak 2011 tarihinden Nisan 2012 tarihine kadar aylık bazda artış göstermiş ve daha sonra Nisan 2017 yılına kadar azalmıştır. Nisan 2017 yılından Ekim 2018 yılına kadar tekrar artış eğilimine girmiştir. Faiz oranı ise enflasyon oranına paralel bir şekilde gelişimini sürdürmüştür. Grafik 1'den görüldüğü üzere her iki değişkende zaman patikasında birlikte hareket etmektedir. Korelasyon katsayısına göre enflasyon ve faiz oranı arasında pozitif ve güçlü korelasyon bulunmaktadır.

Tablo 4. ADF (1979, 1981) ve Birim Kök Testi Sonuçları

		Değişkenler	ADF		*Değişkenler*	ADF
Düzey	*Sabit*	**INF**	-3.515 (4) [0.00]***	*Birinci Farklar*	**INF**	-9.990 (4) [0.00]***
		INT	-0.601 (1) [0.865]		**INT**	-8.563 (0) [0.00]***
	Sabit+Trend	**INF**	-3.855 (4) [0.016]**		**INF**	-10.083 (4) [0.00]***
		INT	-2.223 (0) [0.99]		**INT**	-8.786 (0) [0.00]***

Not: ***.** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde serilerin durağanlıklarını göstermektedir. Parantez içindeki değerler Schwarz bilgi kriterine göre optimal gecikme uzunluğunu göstermektedir. Gecikme uzunluğunun sıfır olması durumunda Dickey-Fuller (1981) birim kök testini göstermektedir. Köşeli parantez içindeki değerler olasılık değerlerini göstermektedir. ADF testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve10 % olasılık değerleri için sırasıyla -

3.483. -2.884. -2.579. PP testi için: Mac Kinnon (1996) kritik değerleri sabitte 1 %. 5 % ve 10 % değerleri için sırasıyla 3.485. -2.885. -2.579 ve sabit + trend için 1 %. 5 % ve 10 % olasılık değerleri için sırasıyla -4.033. -3.446 ve -3.148.

Makro ekonomik değişkenler zaman içerisinde iktisadi şokların etkisinde kalmaktadır. Ampirik analizlerde ilk olarak bu şokların makro ekonomik değişkenler üzerinde etkisinin olup olmadığının tespit edilmesi ve varsa bu etkinin kaldırılması gerekmektedir. bu nedenle Dickey-Fuller (1979,1981) tarafından geliştirilen birim kök testi uygulanmıştır. Parantez içinde verilen olasılık değerleri dikkate alındığında enflasyon oranı değişkenin düzey değerinde sabitli terimli modelde %1 anlam seviyesinde, sabit terimin ve trend değişkeninin yer aldığı modelde ise %5 anlam seviyesinde durağan olduğu görülmektedir. Faiz oranı değişkeni ise düzey değerinde birim kök taşımakta ve birinci farkı alındığında durağan olmaktadır. Enflasyon oranı değişkeninin I(0) ve faiz oranı değişkeni I(1) olması nedeniyle değişkenler arasındaki uzun dönemli ilişkiyi incelemek amacıyla gecikmesi dağıtılmış regresyon modeli uygulanacaktır.

Balke ve Fomby (1997) tarafından geliştirilen eşik değerli hata düzeltme modeli (TVEC), Psaradakis vd.(2004) tarafından geliştirilen Markov zincirine bağlı rejim değişimini dikkate alan hata düzeltme modeli (MSVEC), Kapetanios vd. (2006) tarafından geliştirilen yumuşak geçişe dayanan eşik değerli hata düzeltme modeli (STVEC) gibi doğrusal olmayan eşbütünleşme yapısına ilişkin çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışmada ise Shin vd. (2014) Granger ve Yoon (2002) tarafından geliştirilen saklı eşbütünleşme modeli üzerine gecikmesi dağıtılmış regresyon modeli uygulanmıştır un dönemli ilişki doğrusal ve doğrusal olmayan gecikmesi dağıtılmış regresyon (ARDL) modelleri ile incelenecektir.

Tablo 5. Simetrik ve Asimetrik Parametre Tahmin Sonuçları

Statik Simetrik Regresyon		Statik Asimetrik Regresyon	
Sabit Terim	8.904 (0.195)	Sabit Terim	11.695 (0.454)
INF	2.185 (0.013)**	INF^+	1.044 (0.00)***
R^2	0.71	INF^-	0.842 (0.00)***
χ^2_{SC}	0.033 (0.967)	R^2	0.854
χ^2_{H}	1.760 (0.160)	χ^2_{SC}	0.198 (0.820)
χ^2_{FF}	5.726 (0.018)**	χ^2_{H}	0.857 (0.513)
χ^2_{N}	39.828 (0.00)***	χ^2_{FF}	2.794 (0.098)*
		χ^2_{N}	72.869 (0.00)***
		$W_{inf+=inf-}$	3.283 (0.00)***

Not: ***.** ve * değerleri sırasıyla %1. %5 ve %10 anlam seviyelerinde katsayıların istatistiksel olarak anlamlı olup olmadığını göstermektedir. Parantez içindeki değerler olasılık değerlerini göstermektedir. χ^2_{SC}, χ^2_{H}, χ^2_{FF} ve χ^2_{N} değerleri sırasıyla seri korelasyonu, (Breusch-Pagan-Godfrey) değişen varyans testini, Ramsey

RESET testi ve normallik testlerini göstermektedir. Sınır testi, kısa dönem sonuçlar, hata terimi tabanlı ADF testinin Engle-Granger maksimum değeri ve Akaike bilgi kriteri tarafından seçilen optimal gecikme uzunluklarına ilişkin sonuçlar yazarlardan talep edilebilir.

Statik simetrik regresyon sonuçlarına göre enflasyon oranlarındaki %1'lik artış faiz oranlarını %2.18 artırmaktadır. Ayrıca enflasyon oranı dışında faiz oranını etkileyen makro faktörlerin oranı yaklaşık %8.9'dur. Statik asimetrik regresyon sonuçlarında ise bu oranın %11.6 ile daha yüksek olduğu görülmektedir. Enflasyon oranının pozitif bileşeninden faiz oranına doğru tam Fisher etkisinin, negatif bileşeninden ise nispeten güçlü Fisher etkisinin geçerli olduğu bulgusuna ulaşılmıştır.

2. Sonuç ve Politika Önerileri

Merkez bankalarının ekonomik aktörlerin beklentilerini yönetmedeki en önemli araçlarından biriside faiz politikasıdır. Fisher (1930) hipotezinde faiz oranlarının en önemli determinantın fiyat beklentileri olduğu öne sürülmektedir. Bu çalışmada Türkiye ekonomisinde Ocak 2011- Ekim 2018 döneminde Fisher etkisinin geçerliliği güncel zaman serisi analizleri ile test edilmiştir. Değişkenler üzerinde iktisadi şokların etkisini görmek ve eğer varsa ortadan kaldırmak amacıyla Augmented Dickey-Fuller (1981) tarafından geliştirilen doğrusal birim kök testi yapılmıştır. Enflasyon oranı değişkenin düzey değerinde durağan olduğu ve faiz oranı değişkeninin ise birinci farkında durağan olduğu tespit edilmiştir. Hem doğrusal hem de doğrusal olmayan gecikmesi dağıtılmış regresyon modellerinde eşbütünleşme ilişkisi olduğu tespit edilerek Fisher etkisinin geçerli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Fisher etkisinin derecesinin belirlenmesi konusunda ise statik simetrik regresyonda güçlü Fisher etkisinin olduğu, statik asimetrik regresyonda ise enflasyon oranındaki pozitif bileşenlerin negatif bileşenlerden daha fazla etkili olduğu görülmüştür. Böylece statik simetrik regresyon sonucuna göre merkez bankalarının temel amacı olan fiyat beklentilerinde stabiliteyi sağlamada politika faizlerini önemli bir araçtır. Statik asimetrik regresyon sonucuna göre enflasyon oranını hızlı artış yaşadığı dönemlerde tam Fisher etkisinin geçerli olduğu, enflasyon oranının artış hızının yavaşladığı dönemlerde ise Fisher etkisinin gücünün azaldığı görülmektedir.

KAYNAKÇA

Atgür, Musa ve Altay, N. Oğuzhan (2014), "Enflasyon ve Nominal Faiz Oranı İlişkisi: Türkiye Örneği (2004-2013)", Yönetim ve Ekonomi Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F. Manisa, Cilt 22, Sayı 2, ss. 521-533.

Balke, Nathan S., ve Thomas B. Fomby (1997), "Threshold cointegration." International economic review, ss. 627-645.

Bayat, Tayfur (2012), "Türkiye'de Fisher Etkisinin Geçerliliği: Doğrusal Olmayan Eşbütünleşme Yaklaşımı", Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Haziran-Aralık, Cilt 38, Sayı 0, ss. 47-60.

Çakmak, Erol, Aksu, Hayatı ve Başar, Selim (2002), "Fisher Hipotezinin Türkiye Açısından Değerlendirilmesi: 1989-2001", Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 16, Sayı 4, ss. 31-40.

Dickey, David ve Wayne Fuller (1979), Distribution Of The Estimators For Autoregressive Time Series With A Unit Root, Journal of The American Statistical Association, Cilt 74, ss. 427- 431.

Dickey, David ve Wayne Fuller (1981), "Likelihood Ratio Statistics For Autoregressive Time Series With A Unit Root" Econometrica, Cilt 49, ss. 1057-72.

Fisher, Irving (1930), The Theory Of Interest. New York: Macmillan.

Gül, Ekrem ve Açıkalın, Sezgin (2008), "An Examination of the Fisher Hypothesis: The Case of Turkey", Applied Economics, Cilt 40, Sayı 24, ss. 3227-3231.

Kapetanios, George, Yongcheol Shin, ve Andy Snell (2006), "Testing for cointegration in nonlinear smooth transition error correction models." Econometric Theory, Cilt 22, Sayı 2, ss. 279-303.

Kutan, Ali M. ve Aksoy, Tansu (2003), "Public Information Arrival and the Fisher Effect in Emerging Markets: Evidence from Stock and Bond Markets in Turkey", Journal of Financial Services Research, Cilt 23, Sayı 3, ss. 225-239.

Lebe, Fuat ve Özalp, Leyla Firuze Arda (2016), "Fisher Hipotezinin Alternatif Faiz Oranları İle Türkiye Ekonomisi Acısından Analizi", Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt 31, Sayı 1, ss. 95-122

Psaradakis, Zacharias, Martin Sola, ve Fabio Spagnolo (2004), "On Markov error-correction models, with an application to stock prices and dividends." Journal of Applied Econometrics, Cilt 19, Sayı 1, ss. 69-88.

Shin, Yongcheol, Byungchul Yu, ve Matthew Greenwood-Nimmo (2014), "Modelling asymmetric cointegration and dynamic multipliers in a nonlinear ARDL framework." Festschrift in honor of Peter Schmidt. Springer, New York, NY, ss. 281-314..

Şimşek, Muammer ve Kadılar Cem (2006), "Fisher Etkisinin Türkiye Verileri ile Testi", Doğuş Üniversitesi Dergisi, Cilt 7, Sayı 1, ss. 99-111.

Turgutlu, Evrim (2004), "Fisher Hipotezinin Tutarlılığının Testi: Parçalı Durağanlık ve Parçalı Koentegrasyon Analizi", Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt 19, Sayı 2, ss. 55-74.

Yılancı, Veli (2009), "Fisher Hipotezinin Türkiye İçin Sınanması: Doğrusal Olmayan Eşbütünleşme Analizi", Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt 23, Sayı 4, ss. 205-213.

TÜRKİYE'NİN D8 ÜLKELERİ İLE DIŞ TİCARETİ

Tuba İSPİR
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, Doktora Öğrencisi
tubakara0203@gmail.com
Cansu ÖZTÜRK
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi
cansu5394@hotmail.com
Yunus BALI
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi ,
yunus5571@gmail.com

Öz

Kapsadığı coğrafi alan itibariyle bölgesel olmaktan çok küresel bir oluşum özelliğine sahip olan D8 (Gelişen 8 ülke) Türkiye öncülüğünde 1997'de kurulan ve üyelerini; Türkiye, Mısır, İran, Pakistan, Bangladeş, Nijerya, Malezya ve Endonezya'nın oluşturduğu uluslararası bir kuruluştur. D8 teşkilatı üye ülkeler arasında ekonomik ve ticari işbirliğinin geliştirilmesine yönelik bir oluşumdur. D8 in amacı, kalkınma yolundaki ülkelerin dünya ekonomisi içindeki konumlarını iyileştirmek, çeşitlendirmek ve ticaret alanında üye ülkelere yeni imkanlar sunmak, uluslararası seviyede karar verme mekanizmalarına güçlü biçimde katılmalarını sağlamak ve üye ülke vatandaşlarının yaşam standartlarını yükseltmektir. Bu çalışmada Türkiye'nin kurucu üyesi D8 üye ülkeleri ile yapmış olduğu ticari ilişkiler üzerinde durulacaktır.

Anahtar Kelimeler: *D-8, Dış Ticaret, Türkiye*

TURKEY'S FOREIGN TRADE WITH COUNTRIES D-8

Abstract

Covered with a very characteristic of the formation of a global than regional geographical area as D8 (Developing 8 countries) was founded in 1997 and member of the leadership of Turkey; Turkey, Egypt, Iran, Pakistan, Bangladesh, Nigeria, Malaysia and Indonesia is an international organization formed. The D8 organization is a formation for the development of economic and commercial cooperation among the member countries. The aim of the D8 is to improve and diversify the positions of the countries in the development path in the world economy and to offer new opportunities to the member countries in the field of trade, to ensure their strong participation in the decision-making mechanisms at the international level and to raise the living standards of their citizens. In this study, a founding member of Turkey will focus on trade relations with D8 member countries had done.

Keywords: *D-8, Turkey , Foreign Trade*

1. GİRİŞ

Gelişen sekiz ülke (Developing Eigth Countries)'nin kurulmasına yönelik ilk adımı Türkiye atmıştır. 22 Ekim 1996 tarihinde İstanbul'da düzenlenen "Kalkınmada İşbirliği Konferansı" Türkiye'nin davetiyle Pakistan, Bangladeş, Malezya, İran, Endonezya, Mısır ve Nijerya'nın da katılımlarıyla gerçekleşmiştir. Bu konferansın ardında gerçekleştirilen hazırlık çalışmaları mahiyetindeki üç Komisyon ve iki Dışişleri Bakanları Konseyi toplantısını müteakip 15 Haziran 1997 tarihinde İstanbul'da yapılan Hükümet Başkanları Zirvesi ile D8 resmen kurulmuştur.

D-8 kapsadığı coğrafi alan itibariyle bölgesel bir organizasyon olmaktan çok küresel bir organizasyon niteliği taşımaktadır. D-8 teşkilatı dostluk esasına dayalı, üye ülkeler arasında ekonomik ve ticari işbirliğin geliştirilmesine yönelik bir kuruluş olarak faaliyet göstermektedir. Bu sekiz ülke doğal kaynaklar ve turizm için coğrafi güzellikler bakımından zengin ve nüfus bakımından kalabalık ayrıca tarihi ve kültürel bağlar ve dini inanış yönünden birbirlerine yakındırlar. D-8 ülkeleri gelişmesi için muazzam bir potansiyele, geniş bir coğrafi alana bol ve pahalı olmayan emek faktörüne, zengin doğal kaynaklara ve yaklaşık bir milyar kişilik büyük bir pazara sahip bir teşkilattır.

Ülkelerin toplam nüfusu 1,1 milyar insan sayısıyla dünya nüfusunun yaklaşık %15'lik kısmını oluşturmaktadır, Gayri Safi Yurt İçi Hasılası 3,7 trilyon doların üzerinde, ihracat hacmi 693 milyar doların üzerinde ve dünya ticaretinde %4'lük paya sahiptir. Organizasyon içindeki ticaret 100 milyar doların üzerinde ve yıllık ekonomik büyüme oranı %6'dır. 1997'de kişi başına düşen milli gelir 2,207 dolar iken D-8'den sonra 2016 yılında kişi başına düşen milli gelir 4,645 dolarla iki katına çıkmıştır. Bu üye devletlerin insanlarının yaşam standartlarının iyileşmesinin güçlü bir göstergesidir.

D-8 çerçevesinde işbirliği esas itibariyle sektörel bazda yürütülmektedir;

Türkiye; sanayi, sağlık ve çevre

Bangladeş; kırsal kalkınma

Endonezya; yoksullukla mücadele ve insan kaynakları

İran; bilim ve teknoloji

Malezya; finans, bankacılık ve özelleştirme

Mısır; ticaret

Nijerya; enerji

Pakistan; tarım ve balıkçılık alanında işbirliğini koordine etmektedir.

Çalışmanın ilk bölümünde D-8'in kuruluşu, amacı, organları ve 2012-2030 yılları vizyonu anlatılmaktadır. İkinci bölümde iseD-8 ülkelerinin Türkiye'nin dış ticaretinde nasıl bir yer işgal ettiğini ve D-8 ülkeleriyle ülke bazında dış ticaretinin iki bin dokuz yılından günümüze nasıl bir gelişim gösterdiği incelenmektedir.

2.GELİŞEN SEKİZ ÜLKENİN TANIMI, AMACI VE ORGANLARI

2.1. D- 8 in Tanımı

Türkiye öncülüğünde İran, Pakistan, Mısır, Bangladeş, Malezya, Nijerya ve Endonezya'dan oluşan uluslararası bir kuruluştur. 22 Ekim 1996 tarihinde İstanbul'da düzenlenen "Kalkınmada İşbirliği Konferansı" na Türkiye'nin daveti üzerine; İran, Pakistan, Mısır, Bangladeş, Nijerya, Malezya ve Endonezya'nın katılımıyla D-8'in kurulmasına yönelik olarak ilk adım atılmıştır. Bu konferansın ardından gerçekleştirilen hazırlık çalışmaları mahiyetindeki üç Komisyon ve iki Dış İşleri Bakanları konseyi toplantısını müteakip, 15 Haziran 1997 tarihinde İstanbul'da yapılan Devlet/Hükümet Başkanları Zirvesi ile D-8 resmen faaliyete başlamıştır (http://www.mfa.gov.tr/gelisen-sekiz-ulke-_d-8_.tr.mfa).

2.2. D- 8 in Kuruluş amacı

D-8 organizasyonunun amacı; kalkınma yolunda olan, geniş bir nüfus ve coğrafi alanı temsil eden sekiz İslam ülkesi arasında ticari ilişkilerde yeni imkan yaratmak, üye ülkeler arasında ekonomik ve ticari işbirliğini geliştirmek, uluslararası düzeyde karar alma sürecine katılı artırmak ve üye ülke vatandaşlarının yaşam standartlarını iyileştirmektir. (http://www.mfa.gov.tr/gelisen-sekiz-ulke-_d-8_.tr.mfa)

İlkeleri ve kapsadığı coğrafi alan itibariyle, bölgesel olmaktan çok küresel bir oluşum özelliğine sahip D-8'in temel ilkeleri; anlaşmazlık yerine huzur, çatışma yerine diyalog, sömürme yerine işbirliği, sömürme yerine adalet, ayrımcılık yerine eşitlik ve baskı yerine demokrasidir. (http://www.mfa.gov.tr/gelisen-sekiz-ulke-_d-8_.tr.mfa)

2.3. D- 8 in Organları

1997 yılında yapılan İstanbul Zirve'sinde, D-8'in yapısına ve çalışma yöntemine ilişkin olarak Bakanlar Konseyine sunulan Konsey Belgesine göre, D-8; Zirve, Konsey ve Komisyon'dan oluşmaktadır.

2.3.1. Zirve

D-8 teşkilatına üye ülkelerin Devlet ya da Hükümet Başkanlarının iki yılda bir gerçekleştirdikleri toplantılardır. D-8'in en üst düzey karar alma organıdır. D-8 dönem başkanlığı iki yıl süre ile Zirveye başkanlık yapan ülkenin Devlet ya da Hükümet Başkanı tarafından yürütülür.

2.3.2. Konsey

D-8 işbirliğine üye ülkelerin Dışişleri Bakanları düzeyinde gerçekleştirilen toplantılarıdır. D-8'in siyasi karar alma organıdır ve işbirliği konularının kapsamlı olarak görüşüldüğü bir forum gibi çalışmaktadır. Dışişleri Bakanları toplantısı yılda bir defa yapılmaktadır.

2.3.3. Komisyon

D-8 işbirliğine üye ülkelerin kıdemli uzmanlarından oluşmaktadır. D 8'in çeşitli alanlardaki faaliyetlerinin koordinasyon çalışmalarını yürütmekte ve yılda iki

kere toplanmaktadır. Her bir Komisyon üyesi, kendi ülkesindeki D-8 faaliyetlerinin ulusal koordinasyonundan sorumludur**.**

2.3.3. Genel Sekreterlik

İstanbul Zirvesinden sonra D-8'in faaliyetlerinde, üye ülkeler arasında gerekli koordinasyonun sağlanabilmesi ve sekreterya hizmetlerinin yürütülmesini teminen, İstanbul'da, D-8 İcra Direktörlüğü Ofisi kurulmuştur. Bali'de yapılan 5. Zirve sonrasında İcra Direktörlüğü kaldırılarak yerine Genel Sekreterlik oluşturulmuştur.

2.D-8 ÜLKELERİNİN DÜNYA TİCARETİNDEKİ YERİ

2017 verilerine göre Dünya'nın toplam ihracatı 17.730 kat trilyon dolar iken, Dünya ithalatı ise 18,024 kat trilyon dolardır. D8 kuruluşunun dünya ihracatındaki toplam ihracatı 765.457 milyon dolar iken ithalatı ise 740.158 milyon dolardır. En fazla ihracat yapan ülke Malezya'dır. İthalata bakıldığı zaman Türkiye en fazla ithalat yapan ülke konumundadır. Ticaret hacmi olarak Türkiye ikinci sırada iken, dış ticaret açığı olarak da ilk sırada yer almaktadır.

Tablo 1: D-8 Üye Ülkelerin Dünya Ticaret Verileri (Milyon Dolar)

Ülkeler	İhracat$	İthalat $	İhracat dünya payı (%)	İthalat dünya payı (%)	Hacim	Denge
Mısır	25.604	61.627	0,1	0,3	87.231	-36.023
Endonezya	168.573	47.000	1	0,3	215.573	121.573
İran	92.000	47.000	0,5	0,3	139.000	45.000
Bangladeş	35.965	52.836	0,2	0,3	88.801	-16.872
Pakistan	21.569	57.746	0,1	0,3	79.315	-36.177
Malezya	217.839	195.149	1,2	1,1	412.988	22.690
Türkiye	157.006	233.800	0,9	1,3	390.806	-76.793
Nijerya	46.900	45.000	0,3	0,2	91.900	1.900
Toplam	765.457	740.158	4,3	4,1	1.505.615	25.298

Kaynak: TÜİK,2019

3. D-8 ÜLKELERİ İLE TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİ

3.1. Mısır-Türkiye Dış Ticareti

Mısır Arap ülkeleri içinde Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin ardından üçüncü büyük ekonomidir. Afrika kıtasında ise Güney Afrika'dan sonra ikinci büyük ekonomi olmaktadır.

Gelişmekte olan Mısır ekonomisi önemli ölçüde dış ticaret açığı vermekle birlikte bu açık turizm, Süveyş kanalı ve işçi gelirleriyle kapatılmaya çalışılmaktadır. Ülke ekonomisinin en önde gelen sektörleri; petrol, sanayi, hazır giyim ve tekstil iken diğer gelişmiş sanayi dallarını çelik, çimento, kimyasallar ve ilaç sanayi oluşturmaktadır. Turizm, doğalgaz, Süveyş kanalı gelirleri ve beraberinde körfez

ülkelerindeki yenilenme çalışmaları nedeniyle inşaat sektöründeki canlanma ekonominin lokomotifi haline gelmiştir.

Tablo 1 de görüldüğü üzere Mısır 2017 yılında 61,6 milyon dolarlık ithalat rakamı ile dünyanın en büyük 45'inci ithalatçısı 25,6 milyon dolarlık ihracat rakamı ile dünyanın en büyük 66. ihracatçısı konumundadır. 2017 yılında Mısır'ın en fazla ihracat yaptığı pazarlar arasında; İtalya, Türkiye, Suudi Arabistan ve ABD yer almaktadır. Mısırın en önemli ihraç ürünleri; altın, ham petrol ve petrol ürünleri, gübre, kablo ve tellerdir. Mısırın en fazla ithalat yaptığı tedarikçi ülkeler; Çin, Almanya, ABD, İtalya ve Türkiye'dir. Dünyanın en büyük ithalatçılarından biri olan Mısırın en fazla ithal ettiği ürünler ise petrol yağları ve gazları, buğday, mısır, binek otomobiller ve demir çelik ürünleridir.

Mısır Türkiye'nin Afrika kıtasında en fazla ihracat yaptığımız ülkedir. 2016 yılında Türkiye'nin Mısır'a ihracatı bir önceki yıla göre %12 azalarak 2,7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Mısır'a yapılan ihracatın toplam ihracatımızdaki payı %1,9 oranında olmuş, en fazla ihracat yaptığımız ülke sırasında 13. sırada yer almıştır. 2017 yılında ise Mısır'a yönelik ihracatımızdaki düşüş devam etmiş olup, ihracatımız 2016 yılına göre %14 azalarak 2,3 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 2: Türkiye – Mısır Dış Ticareti (Bin usd)

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2008	1.426.450	886.237	2.312.687	540.212
2009	2.599.030	641.552	3.240.582	1.957.479
2010	2.250.577	926.476	3.177.053	1.324.101
2011	2.759.311	1.382.216	4.141.528	1.377.095
2012	3.679.195	1.342.051	5.021.245	2.337.144
2013	3.200.362	1.628.868	4.829.231	1.571.494
2014	3.297.538	1.434.472	4.732.011	1.863.066
2015	3.124.876	1.215.905	4.340.781	1.908.971
2016	2.732.926	1.443.397	4.176.324	1.289.529
2017	2.360.734	1.997.503	4.358.237	363.231
2018	3.054.236	2.190.937	5.245.173	863.299

Kaynak: TÜİK,201

3.2 Endonezya-Türkiye Dış Ticareti

Endonezya'nın 2017 yılında 1 milyar dolar GSYİH 'sıyla dünyanın 16. büyük ekonomisidir. 2017 yılı itibariyle kişi başına düşen geliri 3,875 dolardır.

Endonezya'da işgücünün %32'si tarım sektöründe istihdam edilmektedir. Dünya pirinç üretiminde Endonezya dünyada 3. büyük pirinç üreticisi olarak yer almakta ve önemli miktarda palm yağı üretimi yapılmaktadır. 77 milyon hektardan fazla işlenmeyen tarım arazisi bulunmaktadır. Dünyada en fazla Hindistan cevizi üretimi yapılmaktadır. Aynı zamanda palm yağı üretiminde ikinci sırada, kakao

üretiminde üçüncü sırada, kahve üretiminde dördüncü sırada, tütün ve çay üretiminde beşinci sırada yer almaktadır.

Endonezya'nın 2017 GSYİH'nın %23,4 ünü imalat s ektörü oluşturmakta ve işgücünün %13'ü imalat sektöründe istihdam edilmektedir. Madencilik üretiminin uzun vadede gelişeceği öngörülmektedir. Dünya nikel üretiminin %20'si, alüminyum üretiminin %10'u Endonezya da yapılmaktadır.

2017 yılında %5 oranında büyüyen ekonominin 2018 yılında %5,3 oranında büyüyeceği tahmin edilmektedir. IMF tahminlerine göre Endonezya'nın 2030 yılına kadar dünyanın beşinci büyük ekonomisi olacağı tahmin edilmektedir. 2017 yılında %5,1'lik büyüme beklenmektedir.

Endonezya'nın en fazla ihraç ettiği ürün grubu taş kömürü vb. katı yakıtlardır. Petrol gazları, palm yağı, ham petrol tabii kauçuk ve bakır cevherleri diğer başlıca ürünlerdir. Ülkenin en fazla ithal ettiği ürün grubu ise petrol yağları oluştururken, bu ürünü ham petrol, telefon cihazları, karayolu taşıtları ak aksam parça aksesuarları izlemektedir.

Türkiye için sağlık, tarım ve tarıma dayalı endüstriler, eğitim, lojistik, telekomünikasyon, jeotermal enerji, enerji ekipman, altyapı, inşaat ve inşaat malzemeleri, gıda gibi sektörlerde önemli potansiyel bulunulduğu düşünülmektedir.

Endonezya pazarı dikkate alındığında potansiyel olarak bu ülkeye ihraç edebileceğimiz ürünler; gıda, içecek, sigara, reçel, makarna sosları, domates salçası, mısır, buğday, şeker, soya, yer fıstığı, inşaat malzemeleri olarak sıralanmaktadır. Gıda zincirlerine yönelik olarak pastane ve fast food zincirleri kurulmasının yerinde olacağı düşünülmektedir.

Tablo 3: Endonezya-Türkiye Dış Ticareti

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2008	284.426	1.408.895	1.693.321	- 1.124.468
2009	248.791	1.017.888	1.266.679	- 769.097
2010	250.772	1.476.659	1.727.431	- 1i225.886
2011	307.971	1.931.717	2.239.688	- 1.623.746
2012	243.621	1.795.778	2.039.400	- 1.552.157
2013	230.995	1.989.683	2.220.678	- 1.758.688
2014	227.583	2.043.492	2 271 075	- 1.815.909
2015	207.001	1.638.245	1.845.246	- 1.431.244
2016	253.636	1.424.722	1 678 358	- 1.171.085
2017	236.667	1.506.817	1.743.483	- 1.270.150
2018	270.443	1.333.936	1.604.379	- 1.063.493

Kaynak: TÜİK,2019

2.3. İran-Türkiye Dış Ticareti

81 milyon nüfusa sahip İran İslam Cumhuriyetinin ekonomisi petrol ve diğer büyük sektörlerde devlet işletmeciliği, köy tarımı ve küçük ölçekli özel işletme, hizmet yatırımlarının bir karışımıdır. Dünya ham petrol rezervlerinin %11,5 ine sahiptir ve dünyanın en büyük üçüncü petrol üreticisidir.

Ülkenin en çok ihraç ettiği ürünler ham petrol, akaryakıt ve doğalgazdır. Petrol İran ihracatının %71' ini oluşturmaktadır. En çok ihracat ve ithalat yaptığı ülke Çin'dir. Türkiye ile ihracatında beşinci sırada ithalatında ise dördüncü sırada yer almaktadır.

Ülkenin GSYİH sı 439 milyar dolardır. Kişi başına düşen gelir ise 5,304 dolardır. İhracatı 98 milyar dolar, ithalatı ise 73 milyar dolardır.

Türkiye'nin İran'a ihraç ettiği ürünlerde ilk sırada tütün, bebek bezleri vb. hijyenik eşya ve çinko gelmektedir. İran'dan ithal ettiği ürünler ise etilen polimeri, işlenmemiş çinko ve işlenmemiş alüminyumdur.

Tablo4: İran-Türkiye Dış Ticareti

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2008	2.029.760	8.199.689	10 229 449	- 6.169.929
2009	2.024.546	3.405.986	5 430 532	- 1.381.439
2010	3.044.177	7.645.008	10 689 185	- 4.600.831
2011	3.589.635	12.461.532	16 051 167	- 8.871.898
2012	9.921.602	11.964.779	21 886 381	- 2.043.176
2013	4.192.511	10.383.217	14 575 728	- 6.190.705
2014	3.886.190	9.833.290	13 719 480	- 5.947.099
2015	3.663.760	6.096.254	9 760 014	- 2.432.494
2016	4.966.176	4.699.777	9 665 952	266.399
2017	3.259.270	7.492.104	10 751 374	- 4.232.834
2018	2.393.268	6.931.258	9 324 525	- 4.537.990

Kaynak: TÜİK,2019

2.4. Nijerya- Türkiye Dış Ticareti

Nijerya'nın temel gelir kaynaklarını petrol rezervleri ve tarım sektörü oluşturmaktadır. OPEC üyesi olan ülke dünyanın onuncu büyük petrol üreticisi konumundadır. Birçok Afrika ülkesinin aksine dış ticaret fazlası veren bir ülke konumunda olup gerek ihracatının gerekse ithalatının büyüklüğü itibariyle Afrika kıtasının en önemli birkaç ekonomisinden biridir.

Ülkenin en çok ihraç ettiği ürünler arasında ham petrol, petrol ürünleri ve kakao yer almaktadır (izto.org.tr : 2019). Nijerya'nın ihracat yaptığı başlıca ülkeler Hindistan, ABD, ve İspanyadır. İthalat yaptığı ülkeler ise Çin, Belçika ve Hollanda'dır. Türkiye ise Nijerya'nın ihracatında 33. sırada ithalatında ise 22. sırada yer almaktadır.

2017 yılı verilerine göre GSYİH'sı 375 milyar dolar olan Nijerya'nın, kişi başına düşen GSYİH'sı 1,96 dolardır.

Türkiye'nin Nijerya'ya en fazla ihraç ettiği ürünler hava taşıtları, kazan ve makinalar, demir-çelikten eşya. İthal ettiği ürünlerde ise yağlı tohum ve meyveler, mineral yakıtlar ve yağlar, ham postlar ve deriler yer almaktadır.

Tablo5: Nijerya-Türkiye Dış Ticareti

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2008	280.527	79.188	359.715	201.340
2009	257.481	146.863	404.344	110.618
2010	250.602	220.546	471.148	30.057
2011	393.837	365.549	759.387	28.288
2012	438.767	113.175	551.942	325.593
2013	412.666	149.383	562.049	263.283
2014	439.829	134.415	574.243	305.414
2015	313.984	134.415	448.399	179.570
2016	241.604	157.814	399.418	83.789
2017	335.424	156.286	491.710	179.138
2018	346.298	143.432	489.730	202.866

Kaynak: TÜİK,2019

2.5.Pakistan- Türkiye Dış Ticareti

Dünya'nın en kalabalık altıncı ülkesi olan Pakistan 197 milyon nüfusa sahiptir. Pakistan nominal GSYİH bakımından 304,95 milyar dolarla dünyanın kırkıncı büyük ekonomisi konumundadır.

Ülke ekonomisi temel olarak tarım ve tekstil sektörüne dayanmaktadır. GSYİH 'nın %23 ü tarım, %18 sanayi ve %59 hizmet sektörü oluşturmaktadır.

Pakistan'ın temel ihraç ürünleri dokumaya elverişli maddelerden diğer hazır eşyadan, pamuktan, örme giyim eşyasından, örülmemiş giyim eşyasından ve aksesuarlarından ve tahıl ürünlerinden oluşmaktadır. Başlıca ihracat yaptığı ülkeler arasında; ABD, Birleşik Krallık, Çin ve Afganistan yer almaktadır. Ağırlıklı olarak mineral yakıtlar, makine, mekanik cihazlar ve aletleri, elektrikli makine ve cihazlar ithal etmektedir. Çin, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan ve ABD en çok ithalat yaptığı ülkelerdir.

Türkiye ile ticaretine bakacak olursak Pakistana ihraç ettiğimiz ürünler haberleşme cihazları, kamera, radar, makine ve tehçizat, çeşitli eşyalar. İthal edilen ürünler ise tekstil elyafı, plastik, pamuk, polyester ve giyim eşyası.

Tablo 6: Pakistan-Türkiye Dış Ticareti

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2008	280.527	79.188	359.715	201.340
2009	257.481	146.863	404.344	110.618
2010	250.602	220.546	471.148	30.057
2011	393.837	365.549	759.387	28.288
2012	438.767	113.175	551.942	325.593
2013	412.666	149.383	562.049	263.283
2014	439.829	134.415	574.243	305.414
2015	313.984	134.415	448.399	179.570
2016	241.604	157.814	399.418	83.789
2017	335.424	156.286	491.710	179.138
2018	346.298	143.432	489.730	202.866

Kaynak: TÜİK,2019

2.6.Bangladeş-Türkiye Dış Ticareti

Güney Doğu Asya ülkesi olan Bangladeş in nüfusu 164,7 milyondur. Dünyadaki yüksek nüfuslu ülkelerden biri olup, yüz ölçümünün bu nüfusa küçük olmasıyla da yoğunluğun en fazla olduğu ülkedir. Ticarete ve piyasaya dayalı gelişmekte olan bir ülkedir. Son yıllarda ortalama %6-7 oranında büyümektedir.

Ülkedeki en önemli doğal kaynak doğalgazdır. Ülkenin en önemli sanayi kolu ise ucuz işgücünden dolayı tekstil sektörüdür. İşgününü %47 si ise tarım sektöründe istihdam edilmektedir..

Tablo7:Bangladeş-Türkiye Dış Ticareti

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2008	69.528	447.709	517.237	- 378.180
2009	133.819	523.576	657.395	- 389.757
2010	169.522	844.661	1.014.182	- 675.139
2011	132.200	895.967	1.028.167	- 763.768
2012	214.168	766.376	980.545	- 552.208
2013	195.536	1.004.419	1.199.954	- 808.883
2014	148.511	1.028.728	1.177.238	- 880.217
2015	199.887	995.970	1.195.857	- 796.083
2016	263.777	881.039	1.144.815	- 617.262
2017	294.544	737.094	1.031.638	- 442.549
2018	372.795	484.484	857.279	- 111.688

Kaynak: TÜİK,2019

2.7 Malezya-Türkiye Dış Ticareti

Malezya, Güneydoğu Asya'da iki kara parçasından oluşan parlamenter monarşi ile yönetilen bir ülkedir. Malezya Anayasasına göre, yasama yetkisi Sultan'ı da kapsayacak şekilde Federal Meclis'e aittir. Sultanlık makamı semboliktir.

2018 verileriyle 32 milyon nüfusa sahiptir.1990'lı yıllarda %8, 2000-2018 yılları arasında da ortalama %5'lik büyüme oranıyla yeni sanayileşen ülkelerden biridir. Asya Kaplanları olarak adlandırılan grup içerisinde de yer almaktadır. Ülkeye son on yılda yüksek oranda doğrudan yabancı yatırım gelmiştir.

İşgücü sayısı 14 milyon olan Malezya'da işsizlik, Asya krizine kadar %2,4 ortalamalarında seyrederken krizle beraber %3,6 oranını görmüştür. Malezya hükümeti, %4 altındaki işsizlik oranlarını sorun olarak görmez ve işsizliğin arttığı dönemlerde ülkesine kaçak olarak gelen Hindistan ve Endonezyalı işçileri sınır dışı ederek bu oranı azaltmıştır.

Ülkede hizmet sektörü birincil sektör olmaktadır. Ülke, dünyanın önemli kauçuk üreticilerinden biri olmasının yanında ikinci palm yağı üreticisidir.

Malezya'da hizmet sektöründen sonra sanayi sektörü ön plana çıkmaktadır. Elektronik ürünlerin ihracata yönelik üretimine destek verilmesinin yanında otomotiv sektöründe de Malezya öne çıkmaktadır. Yerli markaları Proton ve Perodua ile uluslararası pazarda rekabet edebilir düzeye gelmiştir.

Tablo 8: Malezya-Türkiye Dış Ticareti

Yıllar	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2008	98.224	1.512.361	1.610.585	- 1.414.137
2009	139.110	960.938	1.100.048	- 821.828
2010	224.843	1.124.036	1.348.879	- 899.194
2011	182.587	1.567.503	1.750.090	- 1.384.916
2012	165.474	1.278.247	1.443.721	- 1.112.773
2013	272.073	1.230.783	1.502.856	- 958.709
2014	315.024	1.160.993	1.476.017	- 845.969
2015	357.083	1.339.168	1.696.251	- 982.085
2016	321.564	1.996.955	2.318.519	- 1.675.392
2017	286.255	3.138.558	3.424.814	- 2.852.303
2018	365.406	2.132.979	2.498.384	- 1.767.573

Kaynak: TÜİK,2019

3. SONUÇ

D 8 oluşumu, coğrafi alan itibari ile bölgesel bir oluşumdur. Fakat gösterdiği faaliyetler bakımından küresel bir organizasyon özelliği taşımaktadır.

Türkiye öncülüğünde kurulan bu teşkilatın amacı, üye ülkeler arasında gerek ekonomik gerekse siyasi ilişkileri güçlendirmek ve gelişmekte olan bu ülkelerin kalkınmasına yardım olmaktır. Ayrıca birliğe üye ülkelerin vatandaşlarının yaşam koşullarının iyileştirilmesine de katkı sağlamaktır.

D8 teşkilatı, zengin doğal kaynak ve hammadde kaynaklarına sahip gelişmekte olan ülkelerden oluşmaktadır. Yaklaşık 1.Kahramanmaraş Yönetim, milyar nüfus ile dünya nüfusunun %15' lik kısmını oluşturmaktadır.

D 8 kuruluşuna üye ülkelerden ticaret hacmi en fazla olan ülke Malezya'dır. İkinci olarak ise Türkiye'dir.

Coğrafi konumu itibariyle 2018 yılı verilerine göre Türkiye'nin en fazla ihracat ve ithalat yaptığı D 8 ülkesi İran'dır. Türkiye'nin İran'dan ihraç ettiği ürünler arasında tütün ve tütün ürünleri, bebek bezleri ve hijyenik ürünler, çinko cevherleri, ithal ettiği ürünler ise işlenmemiş plastik, işlenmemiş çinko, işlenmemiş alüminyum ve azotlu mineraller yer almaktadır.

2018 yılı verilerine göre Türkiye'nin en az ihracat ve ithalat yaptığı D 8 ülkesi ise Nijerya'dır.190 milyon nüfusa sahip Nijerya'ya ihraç ettiğimiz ürünler demir çelik inşaat malzemeleri, alçı taşı, teller ve kablolardan oluşmaktadır. İthal ettiğimiz ürünler ise yağlı tohum ve meyveler, petrol gazları ve odun kömürüdür.

KAYNAKÇA

Doğan, Adem (2017), "**Türkiye'nin D-8 ülkeleriyle Ticareti'nin Yapısal Analizi** ", Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi, Cilt. 7, Sayı: 13, Ağustos, ss.166-189.

https://www.dailysabah.com/op-ed/2017/06/15/d-8-organization-20-years-of-unique-experiments-in-economic-cooperation#pp (18.02.2019).

https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/afrika/misir/ulke-profili/ekonomik-gorunum/genel-ekonomik-durum (18.02.2019).

https://www.ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/guney-dogu-asya/malezya/ulke-profili/genel-ekonomik-durum (09.03.2019).

http://developing8.org/document/ (23.03.2019).

http://www.mfa.gov.tr/gelisen-sekiz-ulke-_d-8_.tr.mfa (11.04.2019).

https://insamer.com/tr/banglades_499.htm (23.03.2019).

http://izto.org.tr/demo_betanix/uploads/cms/yonetim.ieu.edu.tr/5606_1539760776.pdf (24.03.2019).

TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), Veri Tabanı, Dış Ticaret İstatistikleri, https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul (31.03.2019).

http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/Ambargo%20Sonrasi%20Iran%20Ekonomik%20Etki%20Analizi_web.pdf (01.04.2019).

E- TİCARET SEKTÖRÜNÜN TÜRKİYE'DEKİ GELİŞİMİ

Tuğba KONUK
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
yılmaz-tuba@outlook.com

Ayşe ERYER
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
İktisat Bölümü
ayse_zabun46@hotmail.com

ÖZET

Son yıllarda teknolojinin hızla ilerlemesiyle bilgi ve iletişim teknolojileri de ciddi gelişme göstermiştir. Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki ilerlemelere paralel olarak ortaya çıkan e-ticaret kavramı hızla büyümeye başlamıştır. E-ticaret dünyada olduğu gibi Türkiye'de de hızlı bir şekilde büyümeye devam ediyor. Bu büyümenin nedenleri arasında, Türkiye'de satın alma gücünün artış göstererek Avrupa seviyesine ulaşması ve bu nedenle kişisel harcamaların artması olduğu söylenebilir. Bu yüzden internet kullanımının yaygınlaşması E- ticaretin büyümesine neden olmaktadır. Bu çalışmanın amacı, elektronik ticaretin tanımı, türleri ve tarihsel gelişimi hakkında bilgi vermektir. Ayrıca Türkiye ekonomisine olan etkileri ve gelişimini açıklamaktır.

Anahtar Kelimeler: E-Ticaret, İnternet, Türkiye

DEVELOPMENT Of E-TRADE SECTOR IN TURKEY

ABSTRACT

In recent years, with the development of technology, the information and communication technologies have also showed significant improvement. The e-commerce concept emerged in parallel with the advances in information and communication technologies, began to grow rapidly. E- Commerce is growing rapidly in Turkey as well as around the World. Among the reasons for this growth, the increase the purchasing power and reach to the level of European in Turkey and depending that the increase in personal spending. Therefore, widespread use of the Internet causes e-commerce to grow. The aim of this study is to give information about the definition, types and historical development of electronic commerce. It also explains the effects and the development of Turkey's economy.

Key Words: E- Commerce, Internet, Turke

1.GİRİŞ

Elektronik ticaret, özellikle internet teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak son yıllarda hızlı bir artış göstermektedir. Günümüzde uluslararası ticaretin yeni trendi olarak düşünülen e-ticaretin ilgili ülkelere üstünlük sağladığı ve buna yatırım yapan ülkelerin daha kazançlı çıkacağı yadsınamaz bir gerçekliktir. Son

zamanlarda uluslararası ticareti daha kolay hale getiren en önemli gelişmelerden biri, bilgi teknolojilerinde ortaya çıkan değişmeler olarak söylenebilir. 1990'lı yıllardan itibaren iş yönetiminde yeni bir tarz olarak gündeme gelen elektronik ticaret, başta verimlilik ve istihdam olmak üzere işletmeleri olumlu yönde etkileyerek işletmelere bu süreçte yön vermektedir. İnternet yalnızca ulusal düzeyde değil, aynı zamanda uluslararası ticareti ve rekabeti artırarak ülke ekonomilerine de katkı sağlamaktadır.

Elektronik ticaretin en hızlı biçimde etkili olduğu hizmet sektörleri; haberleşme, finansal hizmetler, toptan ve perakende ticaret sektörleri olarak sıralanabilir. İnternet aracılığıyla ortaya çıkan ve hızlı bir şekilde gelişim gösteren e-ticaret, yeni ürün ve piyasaların gelişmesine neden olmuş, üretici-tüketici arasında yeni ve daha sıkı bir ilişki ortaya çıkarmıştır. Ekonomideki etkileşim, insanların her mekân ve zamanda iş mübadelesi ve iletişim kurma olanaklarını artırarak, iktisadi ve coğrafi sınırların aşılmasına yardımcı olmuştur.

Türkiye'de, dünyadaki gelişmelere paralel olarak 1997 yılında Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın koordinasyonunda ve TÜBİTAK'ın(Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu) sekreterliğinde, Elektronik Ticaret Koordinasyon Kurulu (ETKK) kurulmuştur. Türkiye'de elektronik ticaret işlemleri dönemler itibariyle, hem işlem miktarı hem de işlem hacmi olarak düzenli bir artış gösterdiği söylenmektedir. Ancak gelişmiş ülkelerin durumu ile bir kıyaslama gerçekleştirildiğinde Türkiye'de elektronik ticaret yeterince gelişme kaydedememiştir. Türkiye'de elektronik ticaretin önündeki engeller, internete ulaşamama sorunu, internetten alışveriş alışkanlığının olmaması, güvensizlik sorunu ve eksik hukuksal düzenlemeler olarak sıralanabilmektedir.

Çalışmada E- Ticaret kavramsal çerçevesi ele alınacak, E- Ticaretin Türkiye ve Dünyadaki mevcut durumu hakkında bilgi verilecektir.

2. E –Ticaret Tanım ve Kapsamı

Ticaret insanlığın yaşam serüveni süresinde hep var olmuştur. Eskiden takas şeklinde yapılan ticaret, paranın icadı ile kolay ve daha geniş kapsamlı bir hale gelmiştir. Kapsamı genişledikçe ticaret bir iş koluna dönüşmüş ve ödeme yöntemlerinde de çeşitlilik ortaya çıkmıştır. Fakat ticarette en az iki tarafın yer alması zorunlu olarak kabul edilmektedir. Bu yüzden ticari faaliyetler için bir alan ya da mecraya ihtiyaç duyulmaktadır. Bu alanlar, mağaza, Pazar yeri, büro, depo olabilirken günümüze geldiğimizde ise artık internet ortamlarını da bu alana dahil olmuş olarak görüyoruz. Sonuçta ürün nerede satışa çıkarılıyorsa satış yeri de orasıdır diyebiliriz.

İnternetin gelişiminin de e-ticaret faaliyetlerine katkı sağladığı göz önünde bulundurulmalıdır. Bu açıdan internetin gelişimi ile e ticaret gelişiminin paralel olduğu söylenebilmektedir.

2.1. E -Ticaret Tanımı

Farklı tanımlarla ifade edilebilen e-ticaret genel olarak fiziksel iletişim olmaksızın yapılan sanal ortamdaki her türlü ticari faaliyettir. Farklı kaynaklardan alınan tanımlar şu şekilde sıralanabilir;

OECD Tanımı: "Siparişlerin alınması veya verilmesi amacıyla özel olarak tasarlanmış yöntemler kullanarak, bilgisayar ağları üzerinden yapılan mal ve hizmetlerin alım satım işlemidir".

Dünya Ticaret Örgütü Tanımı: E-ticaret; mal ve hizmetlerin üretim, reklam, satış ve dağıtımlarının telekomünikasyon ağları üzerinden yapılmasıdır.

TBMM Tanımı: E-ticaret; fiziki olarak karşı karşıya gelmeksizin, elektronik ortamda gerçekleştirilen çevrimiçi iktisadi ve ticari her türlü faaliyettir (Şayık, 2017: 5).

Mal ve hizmetlerin internet üzerinden alım-satımıdır(Sezgin, 2013:1).

Elektronik ticaret, mal ve hizmetlerin üretim, tanıtım, satış, sigorta, dağıtım ve ödeme işlemlerinin bilgisayar ağları üzerinden yapılması olarak ifade edilebilir. Ayrıca Elektronik ticaret, ticari işlemlerden biri veya tamamının elektronik ortamda gerçekleştirilmesi yoluyla reklam ve pazar araştırması, sipariş ve ödeme ile teslim olmak üzere üç aşamadan oluşan bir kavram olarak vurgulanmaktadır(Ekonomi Bakanlığı, 2017).

Elektronik ticaret, sanal ortamda mal ve hizmet ticareti yapma, ürün tasarımı, üretim, pazarlama, reklam, tanıtımı, sipariş verme, sözleşme yapma, banka işlemleri ve fon transferi gerçekleştirme, ayrıca mühendislik hizmetleri, kamu alımları, elektronik para (sanal para) çıkarma, borsa işlemleri, elektronik noterlik, fikir mülkiyet haklarının devri, kiralama işlemlerinin tümü olarak ifade edilebilir(Bozkurt, 2011: 8).

2.2 E- Ticaret Araçları

Elektronik ticaretin temel araçları
- Telefon,

- Faks,

- Televizyon,

- Bilgisayar,

- Elektronik ödeme ve para transferi sistemleri,

- Televizyon,

- Telekomünikasyon,

- GSM(Global System for Mobile),

- Elektronik veri değişimi (Electronic Data Interchange-EDI),

- İnternet.

Elektronik ticarette yer alan geleneksel araçlar uzun süredir kullanılmakta olduğu ifade edilmektedir (Kayahan, 2016: 7).

Tablo: 2.1 E- Ticaretin Araçları

GELENEKSEL ARAÇLAR	YENİ ARAÇLAR
TELEVİZYON	WWW(WORLD WİDE WEB)
RADYO	FTP
TELEFON	ELEKTRONİK POSTA
FAX	SÖZLÜ MESAJ
ELEKRONİK ÖDEME PARA SİSTEMLERİ	KONFERANS SİTEMLERİ(TELEKONFRENAS, DATA KONFERANS, VİDEO KONFERANS)
İNTRANET:KAPALI BİLGİSAYAR AĞLARI	MOBİL İLETİŞİM İÇİN KÜRESEL SİSTEM(GSM, SMS,WAP)

Kaynak: Haşıloğlu, 2003

2.3. E Ticaret Türleri

E-ticaret türleri temel olarak şöyledir:

İşletmeden İşletmeye (B2B)=Business to Business B2B kavramı tedarikçiler ve iş ortakları arasında süregelen uzun ve karmaşık iş süreçlerini internet üzerinden gerçekleştirmeye yarayan iş modeli olarak ifade edilebilir. Alım satımda yer alan tüm firmalar internet üzerinden direkt olarak birbiri ile temas halinde olduklarından telefon, fax toplantı gibi zaman alıcı unsurlar bulunmaz ve böylece bu unsurların maliyetleri de bulunmadığı söylenebilir.

İşletmeden Tüketiciye (B2C), (Business to Consumer) Ürünleri müşterilere aracısız, hızlı ve düşük maliyetle sunmaya yarayan en hızlı metod olarak ifade edilebilir. Müşterilere ürünler hakkında bilgi verme işlemleri yapılmakta ve müşterilerinde ücretsiz bir şekilde karşılaştırma yapması sağlanmaktadır.

Tüketiciden Tüketiciye (C2C), (Consumer to Consumer) Tüketicilerin kendi aralarında yaptıkları elektronik ticarettir ve genellikle kullanılmış malların satıldığı pazar olarak tanımlanabilir(Çetinkaya, 2015: 240).

Devletten Firmaya (G2B), Devletten firmaya e-ticaret(G2B, Government to Business);elektronik ortamda, kamu ihalelerinin yayınlanması, vergi ödemeleri ve gümrük işlemlerinin gerçekleşmesi gibi ticari faaliyetleri kapsadığı şeklinde ifade edilmektedir. Bu modelde devlet, firmalarla olan ticari işlemlerini elektronik ortamda gerçekleştirmektedir. Devletten firmaya e-ticaret kavramı, devlet ihalelerinin elektronik ortamda ilan edilip, firmaların bu ihalelere katılımını ve ihale aşamalarının takibini gerçekleştiren bir elektronik ticaret modeli olarak tanımlanmaktadır.

Devletten Tüketiciye (G2C), Hükümetler e-ticaret modellerinin gelişme kaydetmesiyle birlikte, sosyal güvenlik ve sigorta ödemelerini, ehliyet, pasaport başvurularını gerçekleştirmek ve işlem maliyetini minimize etmek için G2C (Government to Consumer) olarak adlandırılan bu yönteme başvurarak işlemlerini gerçekleştirmektedir(Kayahan, 2016: 18).

2.4. E- Ticaret Avantaj ve Dez Avantajları

E-ticaretin Avantajları:

- Yılın her günü, günün her saati tüm dünyayla iş yapabilme mümkündür.
- Zaman ve mekan kısıtı bulunmamaktadır.
- Dünyanın her yeriyle alışveriş yapma imkanı bulunmaktadır. Yani Pazar tüm Dünyadır şeklinde ifade edilebilir.
- Ürünler internetten indirilebilir özellikteyse, baskı ve kargolama maliyetleri bulunmaz (Uygur, 2010: 29).
- Dijital ticaret, fiziksele göre daha düşük maliyetlidir.
- Müşteriler; tüm ürünlere internet sayesinde ulaşabilir, ürün-fiyat karşılaştırmaları yapabilirler.
- Müşteriler için şeffaf bir ortam sunulur ve ulaşmak istedikleri her bilgiye ulaşabilirler.
- Zaman ve mekan kısıtı yoktur, müşteriler istedikleri an alışveriş yapabilirler.
- Hedef gruplara doğrudan ulaşılabilir, kişiye özel pazarlama yapılabilir(Büyükyıldırım, 2013: 4).

E-ticaretin Dezavantajları ise:

- Müşteriyle birebir fiziksel iletişim yoktur.
- Müşteriler almayı planladığı ürünü deneme fırsatına sahip değildirler.
- Alışveriş sonrası kargo süresi beklemek zorundadırlar.
- Satışı olumsuz etkileyen unsurlar arasında kargo bekleme süresi gösterilebilir.
- Dijital ticarete güven konusunda insanlar hala tereddüt yaşamaktadırlar.
- Siber güvenlik için olası sorunlara her daim hazır olmak gerekiyor(Büyükyıldırım, 2013: 4).

3. Dünyada E-Ticaret

1960 yıllarının sonunda, soğuk savaş döneminde iletişim sağlamak için ABD Savunma Bakanlığı tarafından Advanced Research Project Agency (ARPA) adında bir birim kurulduğu bilinmektedir. Bu birim aracılığı ile bilgisayarlar arasındaki haberleşmeyi gerçekleştirmek için ARPANET ağı oluşturulmuştur. ARPANET'İ daha gelişmiş bir hale getirmek için 1982'de İnternet Protokolü (TCP / IP) meydana geldiği vurgulanmaktadır(Tekatlı, 2018: 28).

1980'li yıllarda ARPANET, TCP/IP sivil amaçlı kullanılmaya ve internetin ABD haricinde İngiltere ve Japonya'da da yayılmaya başlandığı bilinmektedir. ARPANET' in biraz daha geliştirilmesi gerektiğini düşünen National Sciense Foundation (NSF) NSFNET'i geliştirerek ortaya çıkarmıştır. Bu süreç firmaların kendi özel ağlarını kurmalarında bir artış meydana getirmiştir. 1989 yılında Cenevre'de WWW'nun geliştirilmesi internetin gelişiminde çok önemli bir adım olarak kabul edilmektedir.

1990 yılında ARPANET kaldırılmış ve internetteki gelişmelerin hızla devam ettiği söylenmektedir(Demir, 2016: 12).

20. yy sonlarına doğru bilgi ve iletişim teknolojilerindeki yaşanan gelişmeler gündelik hayatı etkilediği gibi ekonomik faaliyetleri ve iş dünyasını da farklı noktalara taşımaya başladığı savunulmaktadır. 1990'ların başında WWW'nun ve ilk web tarayıcılarının geliştirilmesi ve farklı şifreleme tekniklerinin geliştirilmesinden (SSL-Secure Socket Layer gibi) sonra, internet ortamı e-işletmeler için daha güvenli ve hazır hale gelmeye başladığı bilinmektedir. 1995 yılında Jeff Bezos adında bir işadamının "Amazon" adlı markasıyla ilk kitabını garajından satması e-ticaretin gelişiminde, bir kilometre taşı olarak görülmektedir. Amazon.com isimli web sitesindeki gelişme ve 1997'deki halka arzı ile e-ticaret hızlı bir gelişim sürecine böylece adım atmış olduğu söylenmektedir. Amazon.com'un başarısı sonrasında birçok e-ticaret şirketin bu yolda ilerlemeye başladığı bilinmektedir(Tekatlı, 2018: 28).

Yıllar itibarıyla e-ticaretin geçirdiği aşamaları şu şekilde sıralayabiliriz (Doğanlar, 2016: 76);

- 1968 yılında EDI ilk defa kullanılmaya başlanmıştır.
- Amazon ve eBAY e-ticaret siteleri kurulmadan önce Stanford Üniversitesi öğrencileri 1971'de kendi meslektaşları ile ticari işlemler gerçekleştirerek e-ticaret sitelerinin öncülüğünü yapmışlardır.
- 1980'li yıllarda bilgi ve iletişim teknolojisi gelişim göstermiş ve bu teknolojileri kullananların sayısında artış yaşanmıştır. 1980'li yıllara kadar telefon ve televizyon kanalları ile satış işlemleri gerçekleşmiştir.
- İngiltere'de 1981 yılında Thomson Holidays isimli bir tur firması tarafından B2B yönlü e-ticaret sitesi kurulmuştur.
- 1990 yılı sonunda HTTP uzantısının kullanıldığı ilk WEB sayfasının açılması ile internet hızla yaygınlaşmaya başlamıştır.
- 1994 yılında Pizza Hut kendi WEB sayfasının oluşturup ticari işlemleri gerçekleştirmeye başlamıştır. İlk çevrim içi bankaların açılışı yine bu yıl gerçekleşmiştir.
- 1995 yılında ilk kez 24 saat açık ve ücretsiz hizmet sunan Amazon.com WEB sayfası kurulmuştur. Bu sayede tarihte ilk defa hemen hemen her ürünün çevrim içi satışına başlandı. Bu dönemde eBAY.com' çevrim içi satışlara başladı.
- 2005 yılında sosyal paylaşım sitesi Youtube kurulmuş ve 2006 yılında Google firması tarafından 1,6 milyar dolara satın alınmıştır

2008 yılında ABD'de e-ticaret pazarı geçmiş yıllara göre % 17 artış gösterip 204 milyar dolara ulaşırken, 2009 yılında ise Amazon.com sitesinin ortalama günlük cirosu % 14 büyüme göstermiştir.

2015 yılının son aylarında gönderilere "satın al" düğmesi ekleyen Facebook, Twitter, Instagram gibi uygulamalar, e-ticaret platformuna dönüşmüş olup e-ticaret şirketlerinin milyarlarca potansiyel müşteriye erişmelerini bu sosyal medya uygulamaları ile sağladığı bilinmektedir(Demir, 2016: 18).

E-ticaretin günümüze kadar hızla gelişip büyümesinde, etkileşimli çoklu ortam hizmetlerinin gelişmesi, bilgisayar, haberleşme ve televizyon yayımcılığı sektörlerinin gittikçe iç içe geçmesi ve piyasaların küreselleşmesinin etkili olduğu ifade edilmektedir(Tekatlı, 2018: 30).

Her geçen gün kullanıcı sayısında artış meydan gelen internet, ticari faaliyetler bakımından da cazip bir ortam haline gelmiş; kişisel ve kurumsal olarak pazarlama ve alışveriş işlemlerinin internet üzerinden yapıldığı, iletişim teknolojilerindeki gelişmenin sonucu olarak ortaya çıkan ve yeni bir kavram olan e-ticaret en büyük ekonomik etkinlik haline dönüştüğü söylenmiştir. Başlangıçta haberleşme ve elektronik posta hizmeti olarak kullanılmaya başlanılan internet ağları 90'lı yıllarda elektronik ticaret olarak kullanılmaya başlanmış, internetin hızlı ve yaygın gelişmesi e-ticareti internet üzerinden gerçekleşen ticaret konumuna getirmiştir (Demir, 2016: 15).

E-ticaretin gelişimini doğrudan etkileyen internet erişim düzeyi, internetin çevrim içi alışverişlerde kullanım oranları aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 3. 1. 2017 Yılı Dünya İnternet Kullanımı ve Nüfus İstatistikleri

Dünya Bölgeleri	Dünya Nüfusu(%)	Penetrasyon Oranı (%)
Afrika	16.6	31.2
Asya	55.2	46.2
Avrupa	10.9	80.2
Latin Amerika	8.6	62.4
Orta doğu	3.3	58.7
Kuzey Amerika	4.8	88.1
Okyanusya/ Avustralya	0.5	69.6

Kaynak: İnternetworldstats, 2017

Tablo 3.1. 2017 yılında Dünya bölgelerine göre nüfus dağılımını ve bölgelerdeki internet erişim oranını göstermektedir. Dünya nüfusunun yarısından fazlasını (% 55,2) oluşturan Asya Bölgesinde internet erişim düzeyi % 46,7 iken Dünya nüfusunun % 0,5'ini barındıran Okyanusya / Avustralya Bölgesinde internet erişim oranı % 69,6 gibi yüksek bir düzeydedir. Okyanusya / Avustralya Bölgesi bu oranla internet erişimi sıralamasında üçüncü sırada yer almaktadır. İnternet erişim oranı en yüksek olan bölge % 88,1 erişim oranıyla Kuzey Amerika Bölgesidir. İkinci en yüksek penetrasyon oranı % 80,2 ile Avrupa bölgesidir. En düşük penetrasyon oranına sahip bölge ise % 31,2 ile Afrika Bölgesidir.

Şekil: 3. 1. Küresel E-Ticaret Kullanıcı Penetrasyonu (%)



Kaynak: Statista, 2017

Şekil 3. 1 küresel olarak internet üzerinden e-ticaret kullanımını oransal olarak vermektedir. 2019 yılı itibariyle verilen değerler tahmini değerlerdir. 2016 yılında Dünya nüfusunun % 32,3'ü e-ticaret kullanmaya başlamıştır. 2017 yılında bu oran % 34,7'ye yükselmiştir. E-ticaret kullanım oranı artarak devam ederek 2022 yılında oranın % 48'e yükseleceği yani Dünya nüfusunun yaklaşık yarısının e-ticaret kullanacağı tahmin edilmektedir.

4. Türkiye 'de E- Ticaret ve Gelişimi

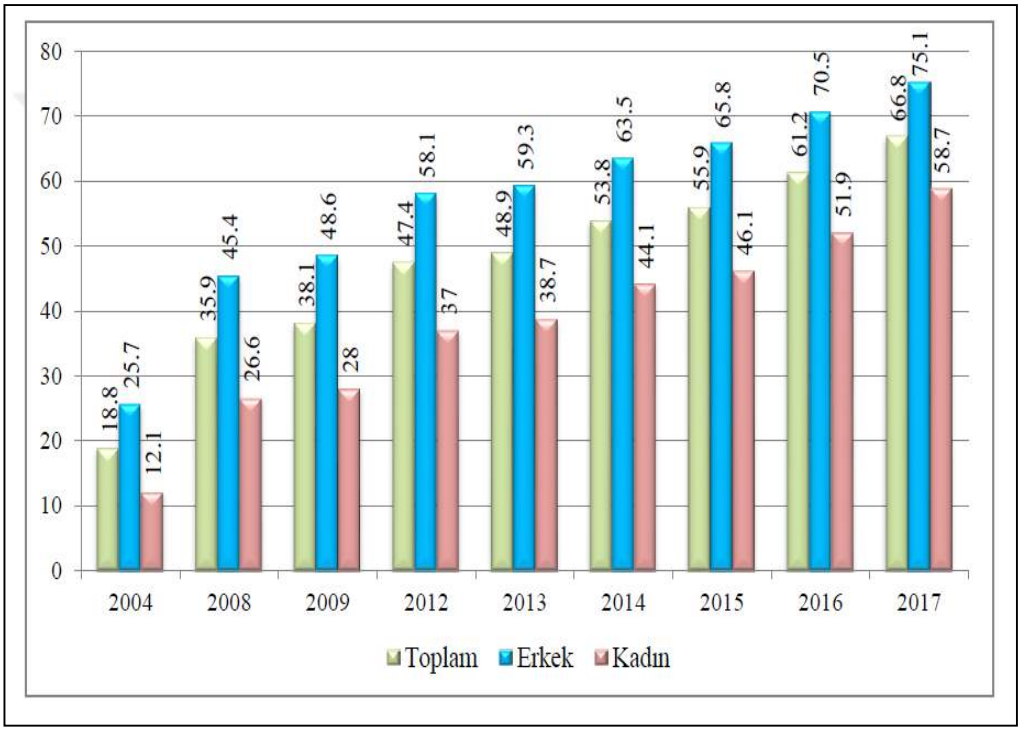
Türkiye'de internet kullanımı resmi olarak 12 Nisan 1993 tarihinde gerçekleştiği literatürde vurgulanmaktadır. İnternet ilk olarak Orta Doğu Teknik Üniversitesi tarafından kullanılmıştır. Kullanılan internet ABD'den kiralanmış olan tek hat üzerinden gerçekleşmiştir. Zamanla internet diğer üniversitelerde de kullanılmaya başlanmış ve teknolojik alt yapının gelişmesiyle tüm Türkiye'de kullanımı yaygın hale gelmiştir. Türkiye'de ilk e-ticari faaliyet Remzi Kitabevi'nin 1997 yılında yayına sunulan e-dükkânı olarak kabul edilmektedir. Bu tarihlerde teknolojinin yeterince gelişmemesi ve yazılım sistemleri masraflarının yüksek olmasından dolayı e-ticaret işlemleri genel olarak bankalar ve menkul değer firmaları gibi büyük ölçekli firmalar tarafından kullanılmıştır(Kayahan, 2016: 83).

Türkiye'de elektronik ticaret çalışmaları ilk defa 1997 yılında Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu tarafından yapılan bir toplantı ile başlatılmıştır. Bu toplantıda, "Elektronik Ticaret Ağının" tesis edilmesi ve e-ticaret ile ilgili bir çalışma grubu oluşturularak Türkiye'de elektronik ticareti daha da yaygınlaştırma kararı alınmıştır. Bu karar uyarınca, ilgili kuruluşların katılımıyla Elektronik Ticaret Koordinasyon Kurulu (ETKK) kurulmuştur. ETKK, 1998 yılında ilk toplantısını yapmış

ve toplantıda e-ticaretle ilgili hukuk, teknik ve finans çalışma grupları oluşturulmuştur. Türkiye'de elektronik ticaretin daha yaygın hale getirilmesini sağlamak için ETKK' nın belirlemiş olduğu önerilerle bir eylem planı oluşturup uygulamayı değerlendirerek ortaya çıkacak sorunları çözmeye yönelik yeni tedbirler alması kararlaştırılmıştır (Ekonomi Bakanlığı, 2017).

E-ticaretin gelişimiyle doğrudan ilişkili olan internet kullanımı Türkiye'de artan ivmeyle davam etmektedir. Aşağıdaki tabloda Türkiye'de toplam hane halkının yıllara göre internet kullanım oranları verilmiştir.

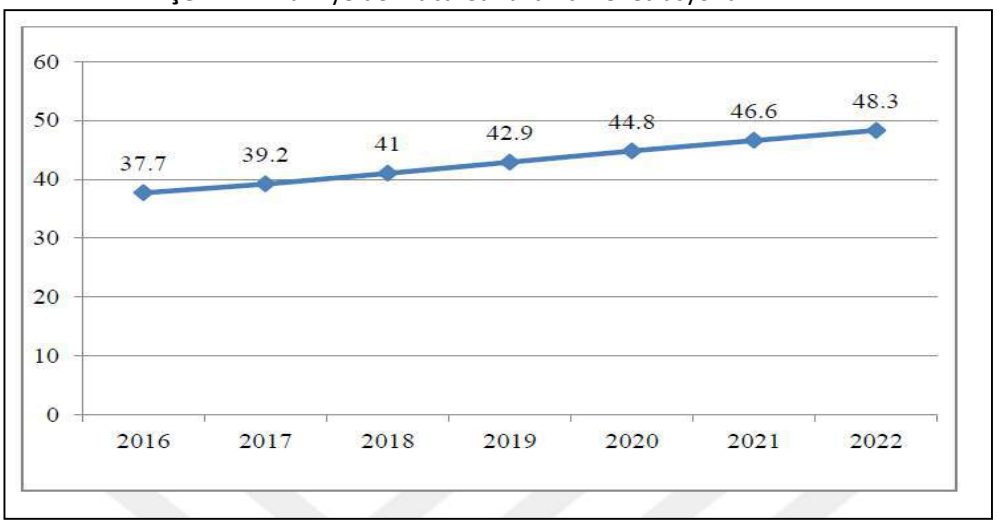
Tablo: 4.1. Türkiye İnternet Kullanım Oranları



Kaynak: Tüik, 2017

Tablo 4.1 incelendiğinde internet erişim düzeyinin istikrarlı bir şekilde artış gösterdiği görülmektedir. E-ticaret genel olarak internet aracılığıyla gerçekleştiği için internet erişim düzeyinin yüksek olması e-ticareti olumlu yönde etkilemektedir. Bu oranın mümkün olduğunca yüksek olması Türkiye'de e-ticaret hacminin yükselen eğilim göstermesini sağlamaktadır. Ayrıca Türkiye'nin internetle tanışma tarihinden itibaren 2004 yılına kadar geçen 11 yıllık süreçte internet erişim düzeyi %18,8 civarına yükselirken, 2004-2017 yılları arasında geçen 11 yıllık süreçte iyi bir yükseliş göstererek %66,8 seviyelerine ulaşmıştır. Yine tablo incelendiğinde erkeklerin internet kullanım oranları kadınlara göre daha yüksek seviyelerde seyretmektedir. 2017 yılı verileri incelendiğinde her yirmi erkekten on beşi (%75,1), her yirmi kadından ise on ikisi (%58,7) internet kullanmakta olduğu tespit edilmiştir.

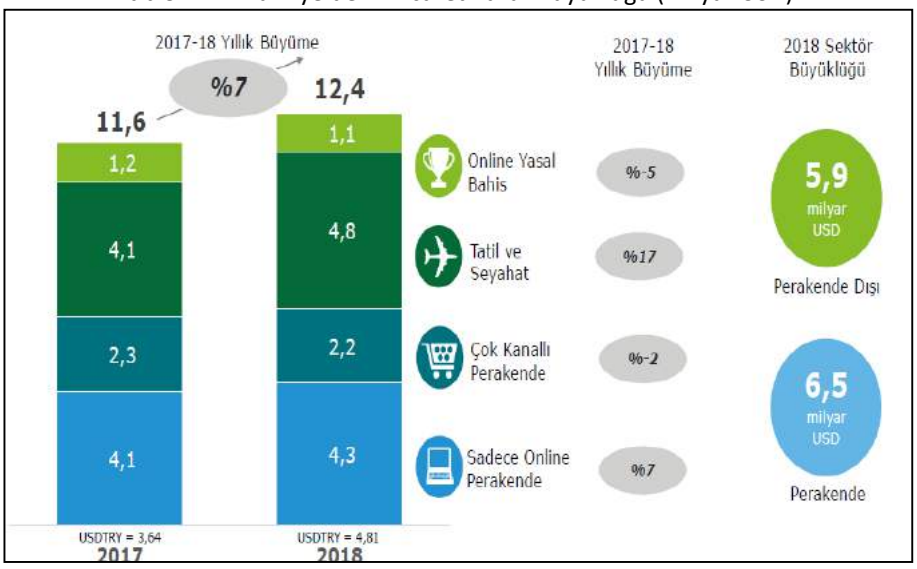
Şekil: 4.1 Türkiye'de E-ticaret Kullanıcı Penetrasyonu



Kaynak: Statista, 2017

Şekil 4.1 Türkiye'de internet üzerinden e-ticaret kullanımını oransal olarak göstermektedir. 2019 yılı itibariyle verilen değerler tahmini değerlerdir. 2016 yılında Türkiye nüfusunun % 37,7'si e-ticaret kullanmaya başlamıştır. 2017 yılında bu oran % 39,2'ye yükselmiştir. E-ticaret kullanım oranı artarak devam ederek 2022 yılında oranın % 48,3'e yükseleceği yani Türkiye'nin yaklaşık yarısının e-ticaret kullanacağı tahmin edilmektedir.

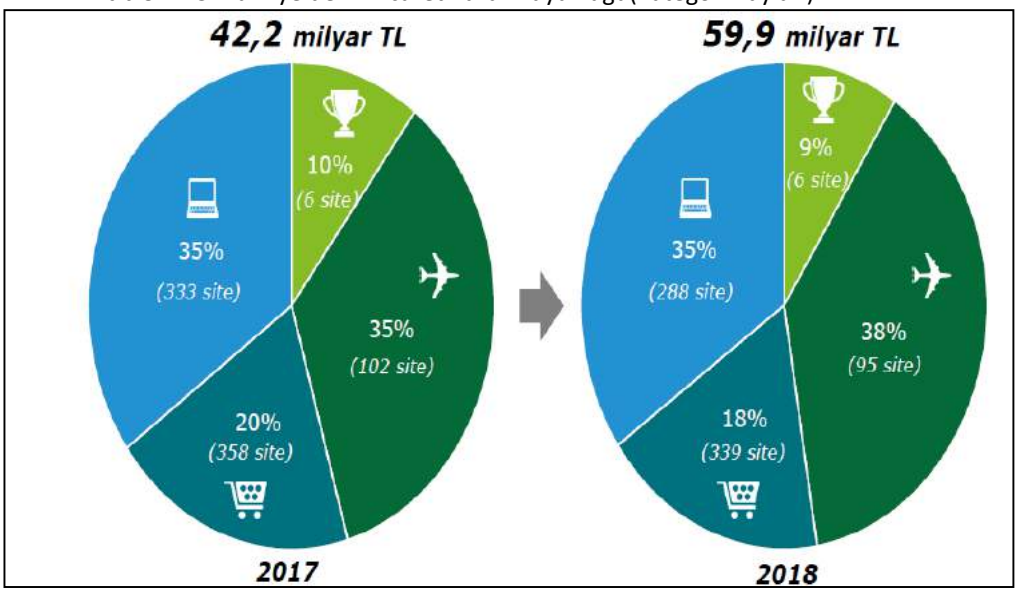
Tablo: 4. 2. Türkiye'de E- Ticaret Pazar Büyüklüğü (Milyar USD)



Kaynak: TÜBİSAD, 2018

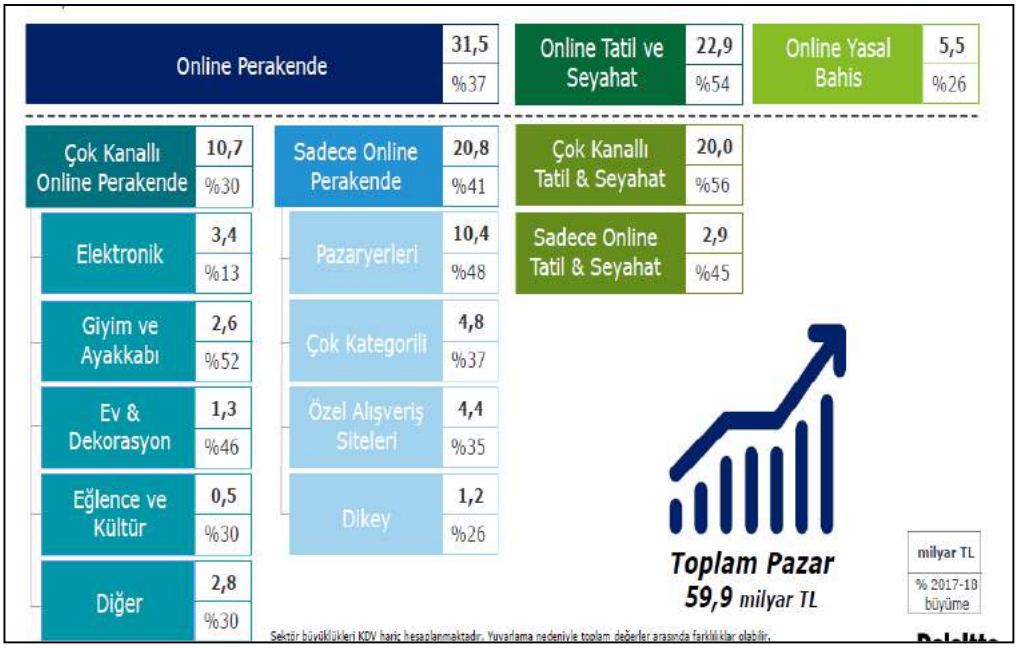
Tablo 4.2 Türkiye'de E- Ticaret Pazar büyüklüğünü göstermektedir. TÜBİSAD tarafından açıklanan değer %11, 6 iken 2018 yılı itibarıyla bu oran %7 artış göstererek %12,4'e ulaşmıştır.

Tablo: 4. 3. Türkiye'de E- Ticaret Pazar Büyüklüğü(Kategori Payları)



Kaynak: TÜBİSAD, 2018

Tablo: 4.4 Türkiye'de E- Ticaret Pazar Büyüklüğü(Kategori Payları Milyar TL)



Kaynak: TÜBİSAD, 2018

Tablo 4.3 ve Tablo 4.4 Türkiye'de E- Ticaret Pazar büyüklüğünü Kategori Paylarını Milyar TL cinsinden göstermektedir. Bakıldığından 2017 yılında bu büyüklük 42,2 Milyar TL gerçekleşirken, 2018 yılında 59,9 Milyar TL olarak gerçekleşmiştir.

5. SONUÇ

Son yıllarda ülkemizde ve dünyada internet girişimciliği hızla gelişmektedir. İnternet üzerinden sağlanan hizmet sayısı ve kalitesi son yıllarda giderek artarken, en hızlı gelişen kanallardan biri e-ticaret olmuştur. İnternetten yapılan ticaret işlemleri arasında özellikle perakende e-ticaret, hem ülkemizde hem dünyada sahip olduğu potansiyeli, önemli bir büyüme ivmesine çevirmiştir. Yakalanan bu ivme paralelinde hizmet sağlayıcı, ekonomik değer yaratıcı internet girişimlerinin sayısında, teknolojideki gelişmelerin de yardımıyla hızlı bir artış görülmüş ve Pazar paylarında gelişim göstermiştir. E-ticaret, "mal ve hizmetlerin internet üzerinden alım-satımı" olarak tanımlanmaktadır.

Türkiye'de "e-ticaret sektörü", çok hızla büyüyen sektörlerden birisi haline gelmiş ve bu durum tüm dünya için de aynı şekilde ilerlemiştir. Bunun nedenleri arasında insanların internetten alışveriş yapma isteklerinin yanı sıra, e-ticaret sitesi işletmelerinin de işlerini gelişmiş araçlarla ve daha iyi bir biçimde yapmaları olarak söylenebilir. Kuzey Amerika ve Asya-Pasifik, Dünya çapında en yüksek e-ticaret hacmine sahip bölgelerdir. Bu bölgeler e-ticarette oldukları gibi, geleneksel ticaret konusunda da büyük bir ticaret hacmine sahiplerdir. Türkiye'nin de içerisinde bulunduğu bazı ülkeler son zamanlarda e-ticaretin en fazla ivme kazandığı bölgeler olarak görülmektedir. E-ticaret, özellikle ülkemiz gibi hızla büyüyen gelişmekte olan ekonomilere, birçok avantaj sunarak ülke profilinin gelişmesine katkı sağlamaktadır. E-ticaret'in büyümesine ve gelişmesine katkı sağlayan pek çok unsur bulunmaktadır. Bu unsurların bazıları, nüfus büyüklüğü, internet kullanım oranı, gelişen ve artan alternatif ödeme sistemleri, gelişmiş lojistik destek sistemleri şeklinde sayılabilir. Bütün bunlarla birlikte, genç nüfus oranımızın büyüklüğü, yeni teknolojilere daha kolay ve hızlı adapte olmamıza imkân sağlıyor böylece e-ticaret ve başka bilgi teknolojileri hızla gelişiyor. Başka bir sebepte lojistik destek sistemleri ve bankacılık sektörünün ülkemizde daha fazla gelişmiş olması olarak görülebilir.

Türkiye ticarette yaşanan bu değişmeyi daha hızlı yakalayabilmek için Pazar payında artışı sağlamak ve ekonomiye entegre etmek için ciddi politikalar geliştirmek ve geliştireceği bu politikaları uygulamak zorundadır.

6. KAYNAKÇA

Bozkurt, Veysel (2002), "Elektronik Ticaret", Alfa Yayınları, İstanbul, 134s.

Büyükyıldırım, Ümit, (2013), "Yeni Başlayanlar İçin E-Ticaret Girişimciliği İçin Temel Başvuru Kılavuzu E-Tic@ret, http://www.umityildirim.com/dosyalar/Yeni-Baslayanlar-Icin-E-Ticaret.pdf, Erişim Tarihi: 22.04.2019.

Çetinkaya, Şahin (2006), "E- Ticaret Uygulamalarının Makro Ekonomik Göstergelere Etkisi Swot Analizi ve Türkiye'de E- Ticaret Gelişimi İçin Bir Eylem Planı Önerisi", Yalova Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:11, ss.236-254.

Demir, Batuhan (2016), "E-Ticarette Tüketicilerin Güvenlik ve Risk Algılarının Değerlendirilmesi", Yüksek Lisans Tezi, Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir, 150s.

Doğanlar, Tolgahan (2016) "E-ticarette Marka Yönetim Süreci ve Bir Uygulama", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı, İstanbul, 166s.

Ekonomi Bakanlığı (2017). Elektronik Ticaret Genel Bilgi, http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/hizmetTicareti/eTicaret/eTicaret-Genel_Bilgi

Haşıloğlu, Selçuk Burak (2003) Elektronik Ticaret ve Stratejileri Ekonomik ve Teknik Dergi, Sayı 494, ss.32-45.

Internet World Stats (2017), "World Internet Users and 2017 Population stat, world internet usage and populatıon statıstıcs", http://www.internetworldstats.com /stats.htm Erişim Tarihi: 22.04.2019.

Kayahan, Leman (2016) "Türkiye'deki E-ticaretin Ekonomideki Yeri ve Geleceği", Yüksek Lisans Tezi, Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Manisa,170s.

Sezgin Aslı G. Şat, Dünyada ve Türkiye'de E-Ticaret Sektörü, İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Bölümü, Nisan 2013, s.6

Statista (2017). Worldwide internet user penetration from 2014 to 2021, https://www.statista.com/statistics/325706/global-internet-user-penetration, Erişim Tarihi: 12.03.2019.

Şayık, Arif (2017), "E-Ticaret", Ankara Kalkınma Ajansı, Ankara, 80s.

Tekatlı, Halil (2018), "Türkiye'de E-Ticaret ve Malların Gelir Esnekliği: Öğrenciler üzerine bir Uygulama", Adnan Menderes Üniversitesi SBE, İktisat Anabilimdalı, Yüksek Lisans Tezi, Aydın, 128s.

Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK) (2017). Hane halkı Bilişim Teknolojileri Kullanım Araştırması, İstatistiksel Tablolar ve Dinamik Sorgulama, Hanelerde Bilişim Teknolojileri Kullanımı, http://www.tuik.gov.tr/pretablo.do?alt_id=1028, Erişim Tarihi: 19.03.2019.

Uygur, Eren (2010), "E-Ticaret Ve Türkiye'deki Durumu", T.C. Atılım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı, İşletme Yönetimi (MBA) Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 170s.

KENTSEL PLANLAMANIN ENERJİ LOJİSTİĞİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: YATAY VE DİKEY KENTLEŞME KARŞILAŞTIRMASINA BAĞLI OLARAK ABONE SAYISINDAKİ DEĞİŞMELERİN ELEKTRİK ENERJİSİ TÜKETİM TAHMİNİNİN YAPILMASI VE ELEKTRİK DAĞITIMININ SAĞLANMASINA GETİRDİĞİ ZORLUKLAR ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA

Uğur SEFİL

Yüksek Lisans Öğrencisi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı

ugursfl@gmail.com

Nida ÖZDOĞAN

Yüksek Lisans Öğrencisi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı

nidaozdogan@hotmail.com

Özet

Elektrik enerji sistemlerinde, talebin zamanlı ve güvenilir sağlanması ve bu talebe ait tüketim tahmininin doğru yapılması gerekmektedir. Bu tahminde enerji lojistiğini içeren üretim, iletim ve dağıtım sistemleri için kentsel planlamanın etkisi büyüktür. Kentlerde artan nüfusa bağlı olarak enerji yatırımlarının ve altyapılarının doğru planlanması gerekmektedir. Bu çalışmada kentsel planlamanın enerji lojistiği üzerindeki etkisi incelenmiş; dikey kentleşmeden yatay kentleşmeye geçileceği varsayımında bunun abone sayısı bazında tüketim tahminini nasıl zorlaştıracağı ekonometrik modelle ortaya koyulmuş, dağıtım altyapısının karşılaşacağı zorluklar ve enerji lojistiğinin maliyetini nasıl artıracağı ise sektör görüşü alınarak SPSS programında yorumlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Enerji Lojistiği, Kentsel Planlama, Elektrik Tüketim ve Yük Tahmini*

THE EFFECTS OF URBAN PLANNING ON ENERGY LOGISTICS: A STUDY ON THE CHALLENGES THAT ARE CHANGED IN THE NUMBER OF SUBSCRIBERS ACCORDING TO THE HORIZONTAL AND VERTICAL URBANIZATION COMPARISON TO MAKE ELECTRICAL ENERGY CONSUMPTION AND MAKE ELECTRIC DISTRIBUTION

Abstract

In electrical energy systems, the demand must be timely and reliable and the consumption estimation of this demand must be done correctly. In this estimation, urban planning has a great effect on the production, transmission and distribution systems including energy logistics. Depending on the increasing population in cities, energy investments and infrastructures need to be planned correctly. In this study, the effect of urban planning on energy logistics is examined; From the vertical urbanization to the horizontal urbanization, the assumption that this would make consumption forecasting on the basis of the number of subscribers is explained by the econometric model, the difficulties faced by the distribution infrastructure and how the energy logistics would increase the cost of the logistics sector were taken into consideration and interpreted in the SPPS program.

Keywords: *Energy logistics, Urban Planning, Electricity Consumption and Load Forecasting*

1. GİRİŞ

Enerji lojistiği her tedarik zincirinde olduğu gibi enerjinin ilk üretiminden başlayarak son tüketiciye kadar uzandığı bir zincirdir. Enerji kaynağı sağlayıcılardan sonra zincirde, temin ettikleri kaynağı elektrik enerjisine dönüştüren üretim şirketleri, üretim şirketlerinde üretilen enerjinin santralle dağıtım şirketi arasındaki akışını sağlayan iletim şirketi/şirketleri, enerjiyi zincirin en son halkasında kullanıcılara ulaştıran dağıtım ve perakende şirketleri ve zincirin ucunda enerjinin kullanıcıları yer almaktadır.

Günümüzde özellikle elektrik piyasasında yapılan düzenlemeler, enerji dağıtım ve perakende şirketlerinin özelleştirilmesi ve rekabet ortamının sağlanması ile birlikte dağıtım/perakende şirketlerinin müşterilerine daha iyi hizmet sunmaları önemini artırmıştır. En küçük yerleşim birimine kadar uzanan dağıtım şebekesini ile birlikte kullanım giderek artmış ve hatta günümüzde serbestleşen elektrik enerjisi piyasası ile birlikte tüketiciye istediği tedarikçiyi seçme kolaylığı dahi getirilmiştir. Elektrik enerjisinin kullanım alanının artması elektrik enerjisine olan talebi de artırmıştır. Bu talebi karşılamak zorunda olan dağıtım/perakende şirketleri elektrik enerjisi arz ve talebini dengede tutmak zorundadır. Tüketicinin kullandığı enerjinin sürekliliğini sağlayabilmek için talep edilecek enerjinin ise uzun, orta ve kısa dönemde önceden bilinmesi gerekir.

Elektrik dağıtım ve perakende şirketlerinin ileriye yönelik sistem planlaması, kontrol ve işletmesinde yük talep tahmini oldukça önemlidir ve ülkedeki her bir kentin yapısal planlaması ve altyapısal kaynakları bu tahminleri etkileyen önemli birer etkendir. Yük tahmini, geçmişteki koşulların incelenerek gelecekteki durumun tahmin edilmesine dayanır ve tüketici sayısındaki değişim, kentsel yapının hareketliliği, mevsimsel etkiler, bayram ve tatil günleri gibi özel günler bu tahmini etkileyen önemli unsurlardan bazılarıdır. Yük tahmininin gereğinden az yapılması tüketiciye sunulan arzda kısıtlama getireceği gibi enerji lojistiği sağlayan firmaları dengesizlik maliyeti olarak adlandırılan bir maliyetle karşı karşıya bırakacaktır. Yük tahmininin gereğinden fazla yapılması ise ihtiyaçtan fazla bir üretime sebebiyet vererek hem ülke ekonomisini hem şirketlerin maliyetini olumsuz etkileyecektir.

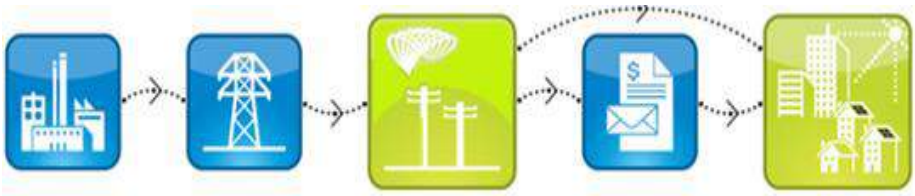
2.ELEKTRİK ve ELEKTRİK ENERJİSİ TEDARİK ZİNCİRİ

Elektrik enerjisi su, rüzgâr, kömür, doğalgaz, petrol, güneş gibi enerji kaynaklarının üretim tesislerinde bir süreçten geçirilerek fiziksel değişime uğraması ile elde edilen üründür (Yavuz, 2011: 16).Homojen bir yapıya sahip olan ve depolanamayan elektrik birçok farklı kaynaktan elde edilip yine çok çeşitli tüketim alanlarında kullanılan bir enerji türüdür. Elektrik enerjisi evsel tüketim için nihai, şirketler açısından stratejik bir girdi olarak ara mal olarak kullanılabilir. İlk zamanlarda genel olarak sadece aydınlatma için kullanılan elektrik, zamanla etki alanını geliştirerek endüstriyel anlamda da önem kazanmıştır. Etki alanı genişleyen bu enerjinin lojistiği de ilk zamanlarda kolay değildi; bu yüzden üretim tesisleri kent merkezlerine yakın noktalarda konumlanmıştı. Sektörün gelişmesi ve bazı temel taşların yerine oturmaya başlamasıyla birlikte iletim ve dağıtım daha da

kolaylaşmaya başlamış tedarik konusundaki pek çok olumsuz konu da kendiliğinden çözüme kavuşmuştur.

Elektrik enerjisi tedariki, elektriğe dönüştürülecek kaynak her ne ise bu enerji kaynağının elektrik enerjisine çevrileceği alana getirilerek ilgili birimlerde elektriğe çevrilip planlı, kontrollü ve uygun yollarla kullanıcılara taşınması işlemidir. Enerji tedarik zincirinin başında enerji üretimi için kullanılacak enerji kaynağını sağlayan birincil kaynaklar bulunurken, sonraki aşamalarda temin ettikleri kaynağı enerjiye dönüştüren üretim şirketleri, üretilen enerjinin santralle dağıtım şirketi arasında köprü görevi yapan iletim şirketleri, enerjiyi zincirin en son halkasında müşteriye ulaştıran dağıtım şirketleri ve son olarak enerjinin kullanıcıları/müşterileri yer alır (Aslani vd., 2013: 406; Sanderson, 1999: 201). Geleneksel tedarik zincirlerine benzer şekilde enerji tedarik zincirlerinde de fiziksel akış, bilgi akışı ve finansal akış söz konusudur (Wee vd., 2012: 5455).Elektrik enerjisinin tedarik zincirine kullanıcılar tarafından bakıldığında sadece dağıtım veya tüketicinin muhatap olduğu perakende şirketleri yer alıyor gibi gözükse de bu zincirde de diğer zincirler gibi birçok üye bulunmaktadır. Bu üyelerin bazıları kamu kurumları iken bazıları da özel işletmelerdir.

Şekil 1: Enerji Tedarik Zincirinin Yapısı



Kaynak: http://www.qca.org.au (Erişim Tarihi: 08.05.2015)'den uyarlanmıştır.

2.1.ELEKTRİK PİYASASININ GENEL YAPISI VE İŞLEYİŞİ

Elektrik piyasası, elektriğin üretimini, iletimini ve dağıtımını içerir. Elektrik piyasası 1982 yıllarında ülkemizde 'TEK' (Türkiye Elektrik Kurumu) olarak da bilinen tekelleşmiş bir kurum tarafından idare edilmekteydi.1984 yılı itibariyle enerji sektörünün kapıları özel sektöre açılmış TEK'in enerji üretimi konusundaki monopol yapısı sona ererek özel yatırım modelleri ile özel sektör yatırımlarının önü açılmıştır.1984 yılı itibariyle yap-işlet-devret modeli öne sürülmüş ve bu model 1994 yılında üretim, iletim, dağıtım ağının tümünü bünyesinde barındıran 'TEK' ten ikiye ayrılarak TEAŞ (üretim-iletim) ve TEDAŞ (dağıtım) modeline dönüşmüştür. 2001 yılında çıkarılan 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu ile elektrik piyasası oluşumuna imkân yaratılmıştır.

Elektrik Piyasası Kanunu ile birlikte elektriğin en düşük maliyetli kaliteli ve sürekliliği sağlanacak şekilde tüketiciye sunulması amaçlanmıştır. Bu kanunla birlikte rekabet ortamında sürekliliği olan ve şeffaf bir elektrik enerjisi piyasasının oluşturulması hedeflenmiştir.2001 yılı itibariyle sektöre belirli kanunlar çerçevesinde düzenlemeler getirilmiş EPDK (Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu) kurulmuş, sektörün yasal çerçevesi oluşturulmuş, kurumların yapısı, piyasa faaliyetleri ve piyasa

oyuncularının görev ve sorumlulukları belirlenmiştir. Yine aynı yıl TEAŞ, Türkiye Elektrik İletim Anonim Şirketi (TEİAŞ), Elektrik Üretim Anonim Şirketi (EÜAŞ) ve Türkiye Elektrik Ticaret ve Taahhüt Anonim Şirketi (TETAŞ) şeklinde üç ayrı İktisadi Devlet Teşekkülü olarak yeniden yapılandırılmıştır. TEDAŞ ise Türkiye'nin 7 coğrafi bölgesinde 21 özel dağıtım şirketi bünyesine ayrılmıştır. 2011 yılı itibariyle EPDK denetiminde başlayan hukuki ayrıştırma ile birlikte dağıtım şirketleri dağıtım ve perakende olarak iki ayrı çatı altında faaliyet göstermeye başlamıştır. 2013 yılı itibariyle ise 6446 sayılı Elektrik Piyasaları Kanunu ile birlikte; elektriğin yeterli, kaliteli, sürekli, düşük maliyetli ve çevreyle uyumlu bir şekilde tüketicilerin kullanımına sunulması için, istikrarlı ve şeffaf bir elektrik enerjisi piyasasının oluşturulması amaçlanarak tam rekabetçi, serbest piyasa oluşturulmuş ve denetlenmeye başlanmıştır. Son olarak, Elektrik Piyasası Kanunu ile birlikte elektrik piyasası faaliyetlerine üretim, iletim, dağıtım, toptan satış, perakende satış, ithalat ve ihracatın yanında piyasa işletim faaliyeti de eklenmiştir. Piyasa işletim faaliyeti organize toptan elektrik piyasalarının işletilmesi ve bu piyasalarda gerçekleştirilen mali uzlaştırma işlemleri ile söz konusu faaliyetlere ilişkin diğer mali işlemler olarak bu Kanun'da tanımlanmış ve bu faaliyetin Enerji Piyasaları İşletme Anonim Şirketi (EPİAŞ) tarafından yürütüleceği öngörülmüştür.

Türkiye Elektrik Piyasası Kanunu'na göre elektrik enerjisi üretimi, "üretim kaynaklarının elektrik üretim santrallerinde elektrik enerjisine dönüştürülmesi" olarak tanımlanırken, üretim tesisleri ise "elektrik enerjisinin üretildiği tesisler" şeklinde tanımlanmaktadır (Elektrik Piyasa Kanunu). Türkiye'de elektrik üretim şirketleri devlet teşebbüsü olarak görev yapan Elektrik Üretim Anonim Şirketi (EÜAŞ), serbest üretim yapanlar, yap işlet ve yap işlet devret olarak çalışan kurumlar ile otoprodüktörlerden (kendi elektrik enerjisi ihtiyacını karşılamak üzere elektrik üretimi ile iştigal eden tüzel kişi) oluşmaktadır (http://www.enerji.gov.tr, Erişim Tarihi: 02.03.2015).

Şekil.2. Türkiye'de Kurumlara Göre Elektrik Üretimi

Kurum	Üretim (KWh)	Yüzde (%)
Özel Sektör Santralleri	463.271.640	% 60,05
EÜAŞ Santralleri	173.405.700	% 22,48
Yap İşlet Santralleri	83.782.000	% 10,86
Yap İşlet Devret Santralleri	39.668.290	% 5.14
İşletme Hakkı Dev. Santraller	10.968.460	% 1.42
Otoprodüktör Santralleri	396.070	% 0,05
TOPLAM	771.492.160	% 100

Kaynak: http://www.enerjiatlasi.com/elektrik-uretimi/, Erişim Tarihi: 15.12.2015

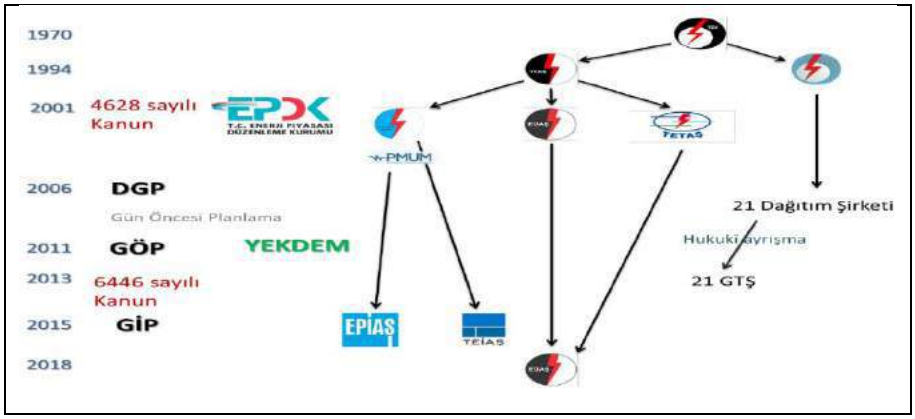
İletim şirketleri ise, elektrik üretim şirketlerinin üretmiş olduğu enerjiyi yüksek gerilim hatları ile şehirlerdeki dağıtım merkezlerine ulaştıran enerji tedarik zinciri üyeleridir (Sanderson, 1999: 200). Türkiye Elektrik Piyasası Kanunu'na göre

iletim, "elektrik enerjisinin gerilim seviyesi 36 KV üzerindeki hatlar üzerinden nakli" şeklinde tanımlanır (Elektrik Piyasa Kanunu). Türkiye'de enerji iletimi kamuya ait Türkiye Elektrik İletim Anonim Şirketi (TEİAŞ) tarafından sağlanmaktadır. TEİAŞ faaliyetlerini bünyesinde bulundurduğu 22 adet Elektrik Enerjisi İletim ve İşletme Grup Müdürlüğü ve 10 adet Yük Tevzi İşletme Müdürlüğü ile sağlamaktadır (http://www.teias.gov.tr/Hakkimizda.aspx, Erişim Tarihi: 14.08.2015).

Elektrik enerjisi santrallerde üretilip, iletim hattı ile taşındıktan sonra dağıtım şirketine verilmektedir. Elektrik Piyasası Kanunu'na göre dağıtım, "elektrik enerjisinin 36 KV ve altındaki hatlar üzerinden naklini" ifade ederken, dağıtım sistemi, "bir dağıtım şirketinin lisansında belirlenmiş dağıtım bölgesinde işlettiği elektrik dağıtım tesisleri ve şebekesi" şeklinde tanımlanmıştır. Türkiye'de elektrik dağıtımı Türkiye Elektrik Dağıtım Anonim Şirketi (TEDAŞ) tarafından gerçekleştirilmekte iken bu görevi 21 özelleştirilmiş dağıtım şirketi üstlenmiştir.

Enerji tedarik zincirinin sonunda elektrik enerjisi kullanıcıları yer alır. Zincir, santrallerde üretilen enerjinin iletim hatları vasıtasıyla taşınıp, dağıtım şirketleri üzerinden konutlar, ticari işletmeler ve tarım, imalat, ulaşım sektörü gibi kullanıcılara verilmesi ile son bulur. Kullanıcılara enerji tedarik aşamasında güvenli ve devamlı niteliklerde enerji sunulmalıdır.

Şekil.3. Piyasanın tarihsel gelişimi ve fiziki yapısı



Kaynak: Enerji uzmanları derneği/EPDK

2.2.DEĞERLENDİRME

Elektrik piyasasında enerji lojistiğini sağlayan ve üretim, iletim, dağıtım, piyasa işletimi, toptan ticaret, perakende satış gibi işlevleri yerine getirerek tedarik zincirini oluşturan piyasa aktörleri bulunmaktadır. Mevcut yapıda 21 adet dağıtım bölgesi ve 21 dağıtım ve perakende firması, bir tanesi milli yük tevzi merkezi olmak üzere 10 adet iletim merkezi, 1 adet sistem işletmecisi (TEİAŞ),1 adet piyasa işletmecisi (EPİAŞ),üreticiler ve tüketiciler bulunmaktadır. Bu zincirdeki her bir aktörün görevi üretimden son tüketiciye kadar uzanan bu ağdaki enerji akışını sağlamaktır. Elektrik enerjisinin en önemli özelliklerinden biri depolanamıyor olmasıdır. Enerji depolanamadığı için üretim ve tüketim dengesinin optimum

seviyede iyi ayarlanması gerekir. Bu dengenin kurulamaması sadece fazla üretim yapan üreticiyi veya fazla tüketim yapan tüketiciyi değil tüm sistemde ciddi sorunlara yol açabilmektedir. Üretici açısından da görevli dağıtıcı firmalar açısından da ciddi maliyetlere sebep olacak bu dengesizliğin olmaması için piyasadaki tüm katılımcıların gerekli önlemleri alması gerekir.

3.ELEKTRİK TÜKETİM VE YÜK TALEP TAHMİNİ

Elektrik enerjisi, insanların rahat ve muasır bir yaşam sürdürebilmesi için en önemli ihtiyaçlarından birisidir. Böyle önemli bir ihtiyacın yeterli, sürdürülebilir ve kaliteli olması gerekmektedir ve bu sürdürülebilirlik için enerjinin bir tahmin metodu ile önceden belirlenerek üretime ve tüketime yönelik yaptırımların planlaması gerekmektedir. Elektrik sisteminin ilk ve önemli bir adımı yük tahmini ile başlamaktadır. Yük tahmini, geçmişteki koşulların incelenerek gelecekteki durumun tahmin edilmesine dayanır. Tahmin etmek zordur ve insanoğlu, insanoğlunun sosyal, ekonomik, ticari ve kültürel yaşam şartları değişkendir. Bunun için gözlemlemek gerekmektedir. Yarını tahmin etmek için bugünü gözlemleyip geçmişte ne yaptığını inceleyip bakmak gerekir. Ünlü bir söz vardır ki, "geleceğin aynası geçmiştir" (Armstrong vd. 2000). Elektrik enerjisi sisteminin planlaması için yük ve toplam enerji ihtiyacının tahmin edilmesi gerekmektedir. Elektrik tahminlemesi yapılırken bölgenin geçmiş tüketimleri ay, gün, yıl, mevsimsel değişkenlik faktörleri ile birlikte bazı diğer değişken faktörler de göz önünde bulundurularak incelenip veriler ışığında öngörüde bulunulması gerekmektedir.

Elektrik enerjisi talebinin düşük tahmin edilmesi; sistemin verimli bir şekilde işletilememesi ile beraber, sistem güvenirliliğinin azalmasına, elektrik talebinin karşılanamayıp tüketiciye sunulan arz rezervinin kısıtlanmasına ve enerji kalitesinde azalmaya neden olacaktır. Enerji talebinin fazla tahmin edilmesi ise, yedek rezervlerin gereksiz yere kullanılmasına ve ekonomik olmayan işletme koşullarına sebep olarak mali sorunlar ortaya çıkaracaktır. Bu yüzden koordinasyonun sağlanabilmesi için yük tahmini enerji tedarik şirketleri açısından her zaman önemli bir konu olmuştur. Bunların yanı sıra talep ve arzdaki değişimler, dövizdeki dalgalanmalar, altyapı sorunları, bilgi teknolojilerdeki eksiklikler, hava koşulları ve enerji fiyatlarının aniden tavan yapabilme ihtimali gibi faktörler yük tahminin önemini artırmaktadır.

Son yıllarda dünyanın çeşitli ülkelerinde; özellikle elektrik piyasasında yapılan düzenlemeler ve enerji dağıtım şirketlerinin özelleştirilmesi bu firmaların müşterilerine daha iyi hizmet götürmelerini zorunlu kılmaktadır. Tüketiciye arz edilen enerjide sürekliliği sağlayabilmek için talep edilecek enerjinin uzun dönemde önceden bilinmesi gerekir. Elektrik dağıtım şirketlerinin ileriye dönük sistem planlaması, kontrol ve işletmesinde yük talep tahmini oldukça önemlidir.

Yük tahmini saatlik ve 3 zamanlı olarak iki şekilde tahmin edilir. 3 zamanlı tahmin ise gündüz (06.00-17.00), puant (17.00-22.00) ve gece (22.00-06.00) olarak günün farklı saatleri için farklı oranlama ve katsayılara göre yapılır. Saatlik tahmin ise tahmin edilen tüketim değerleri büyük olan sanayi veya iletimden bağlı organize sanayi bölgeleri için yapılır. 3 zamanlı olarak tüketim değerleri küçük mesken ve ticarethane grupları tahmin edilmektedir. Aydınlatma, Mesken, Sanayi, Tarımsal Sulama ve Ticarethane şeklinde abone bazlı tarife kırılışları yapılarak bölgenin toplam

yük tahminini yapmak kolaylaştırılmaya çalışılır. Aynı zamanda bu tarife grupları da kendi içerisinde gruplara ayrılarak AG(Alçak Gerilim) ve OG (Orta Gerilim) talep tahmini takip etmek ve yapmak kolaylaştırılmaya çalışılmıştır. Her bir abone kırılımı kendi içerisinde geçmiş tüketimler, ekonomik sebepler, hava durumu vb. faktörler göz önünde bulundurularak kısa, orta ve uzun vadeli tahmin edilir.

Elektrik piyasalarının serbestleştirilmesiyle kısa dönemin yanında orta ve uzun dönem yük tahminlerde önem kazanmıştır. Kısa dönemde benzer gün ve uydurma yöntemlerinin yanında uzun ve orta dönem için regresyon ve zaman serileri analizi en önemli kullanılan yöntemlerdir.

İki veya daha fazla değişken arasındaki neden sonuç ilişkisini belirlemek için kullanılan matematiksel modele regresyon modeli denir. Regresyon modeli yük tahmininde en sık kullanılan yöntemlerden biridir. Regresyon modeline hava durumu ve gün faktörünü örnek verecek olursak tahminde bulunan yük ve dışsal faktörleri arasındaki ilişkiyi incelemek için analizde kullanılır.

4.KENT İÇİ LOJİSTİK VE KENTSEL PLANLAMA

Witkowski ve Janiak'a (2012) göre kent içi lojistik kent sınırları içerisinde gerçekleşen lojistik süreçlerin planlanması, koordine edilmesi ve kontrolüne odaklanır ve maliyetleri optimize edecek, sıkışıklığı azaltacak ve yaşam kalitesini arttıracak şekilde malların (ham madde, yarı mamul, mamul ve atık, vb.), insanların ve bilginin fiziksel hareketiyle ilgilenir (Erdir, 2013).

Kentsel planlama ise fiziksel çevrenin biçimsel veya işlevsel amaçlarla bilinçli olarak düzenlenmesi; bunu sağlayacak olan altyapı donanım ve yapım çalışmalarının örgütlenmesi olarak adlandırılabilir. Kentsel altyapının oluşumunda, dönüşümünde, etkin ve verimli kullanımında en yakından ilişkili olduğu uğraş alanının ise kent planlama olduğu görülmektedir. Tarihsel süreçte kent planlama süreci kentsel altyapının kapasitesinin belirlenmesinde, ihtiyaçların tespitinde, kentsel altyapı üzerinde inşa edilecek ve kentsel altyapı ile varlığını sürdürecek olan üst yapının inşasında ve kentsel altyapının dönüşümünü gerektirecek unsurların ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Kentsel altyapı ise kent planlama standartlarının ve kent planlaması ile ortaya çıkacak fiziksel mekânın belirlenmesinde etkili olmuştur.

4.1.DİKEY KENTLEŞMEDEN YATAŞ KENTLEŞMEYE GEÇİŞ VE YATAY ŞEHİRLEŞME

Günümüzde özellikle deprem bölgelerinde var olan mevcut doğal afet tehdidi göz önünde bulundurularak ve bunun yanı sıra şehircilik anlayışına sosyal şehir projesi bakış açışı getirilerek yatay şehirleşme düşüncesi öne sürülmüştür. Şehirlerde çarpık kentleşmeden kaynaklanan kötü siluetin giderilmesi amaçlanarak yatay şehirleşme düşüncesi mevcut devlet erkânları tarafından dile getirilmeye başlanmıştır. Yol boyu ticaretin teşekkül ettiği konut alanlarında, zemin katlarda otopark yükünün karşılanması şartıyla ticari kullanımlara izin verilecek; buna göre bu alanlarda gürültü ve kirlilik oluşturmayan, imalathane niteliğinde olmayan, halkın günlük ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik dükkân, kuaför, terzi, muayenehane, lokanta, pastane, anaokulu, kreş gibi konut dışı hizmetlerin ticari kullanımlarına izin verilecektir. Yatay şehirleşme projesiyle birlikte 50 bin konut inşa edileceği

açıklanmış ve pilot bölgelerde uygulanmaya başlanacağı dile getirilmiştir. Bu projenin devam etmesi dâhilinde enerji tedarikinin ve bu tedariki sağlayacak altyapı koşullarını hazır olup olmadığı ve kurulu güç tahminini nasıl etkileyeceği ise çalışmamızın ana temasını oluşturmuştur. Bilindiği üzere enerji tedariki üretimden tüketiciye kadar uzandığı bu süreçte altyapı planlaması ve abone sayısı ile yakından ilişkilidir. Dikey kentleşmeden yatay kentleşmeye geçileceği bu varsayımda ticarethane ve mesken tarife grubu sayısındaki artış için yük talep tahminin zorlaşacağı ise aşikârdır; çünkü bu tarife gruplarının geçmiş tüketimlerinin verisi yoktur ve nasıl bir tüketim dalgalanması veya grafiği seyredeceği kestirilemeyebilir. Aynı şekilde bu abonelerin altyapı yetersizliği sebebiyle yük takibinin yapılamama olasılığı da mevcuttur. Mesken ve ticarethane grubundaki bu abone artışının talep tahmininin zorlaşacağı gibi bu tarife gruplarına sunulacak enerji lojistiğinde de altyapı yetersizliği ve dağıtım ve perakende şirketlerindeki yatırım maliyetleri açısından zorlanılabileceği öngörülmektedir.

5.METODOLOJİ VE UYGULAMA

Elektrik enerjisi lojistiği ve talebinin, kentleşmedeki yatay ve dikey yönlü yapısal değişime bağlı olarak tüketici/abone sayısındaki değişmelere göre zorlaşıp zorlaşmadığının incelendiği bu çalışmada; elektrik talebi tüketici grupları bazında ekonometrik yöntemle modellenmiş ve ayrıca sektör görüşü alınıp anket uygulanarak maliyet ve altyapısal zorlukların değişimi SPSS programında yorumlanmıştır.

5.1. SEKTÖR GÖRÜŞÜ İÇİN ANKET UYGULAMASI VE ANKETİN SPSS PROGRAMINDA YORUMLANMASI

Anketin ilk bölümünde, çalışanların demografik özelliklerine ilişkin sorular yer almaktadır. İkinci bölümde ise değişime ilişkin sorular bulunmaktadır. İkinci bölümdeki sorular 5'li likert ölçeği ile ("1.Kesinlikle Katılmıyorum", "2.Katılmıyorum", "3.Kararsızım", "4.Katılıyorum" ve "5.Kesinlikle Katılıyorum") ölçülmüştür.

Anketin birinci bölümündeki demografik özelliklerine ilişkin sorular;

- Cinsiyet
- Eğitim Durumu
- Yönetim göreviniz/pozisyon
- Mevcut meslekteki çalışma süresi olarak sorulmuştur.

Anketin ikinci bölümündeki 5'li likert ölçeği uygulanarak yöneltilen sorular;

- Abone grubundaki değişmeler yük tahminini zorlaştırır mı?
- Yük tahmininin zorlaşması şirkete fazladan maliyet getirir mi?
- Abone sayısındaki değişim ile birlikte bu hesaplamalar için şirket ekstra işgücüne ihtiyaç duyar mı?
- Yük tahmini yapmak az tüketici sayısı veya abone grubu için daha kolaydır mıdır?
- Yük tahmini için geçmiş verilerdeki durağanlık daha mı avantajlıdır?
- Dikey kentleşmedeki bölgesel enerji tedariki yatay kentleşmeye göre daha mı kolaydır?

- Yatay şehirleşme enerji şirketlerinin altyapı faaliyetleri için ekstra bir gayret gerektirir mi?

5.1.1.Frekans Tabloları

Statistics

		cinsiyet	egitim_durumu	pozisyon	tecrübe
N	Valid	7	7	7	7
	Missing	0	0	0	0
Std. Error of Mean		,20203	,21822	,40406	,28571
Std. Deviation		,53452	,57735	1,06904	,75593

egitim_durumu

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	lise	1	14,3	14,3	14,3
	lisans	5	71,4	71,4	85,7
	y.lisans	1	14,3	14,3	100,0
	Total	7	100,0	100,0	

cinsiyet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	erkek	4	57,1	57,1	57,1
	kadın	3	42,9	42,9	100,0
	Total	7	100,0	100,0	

pozisyon

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	uzman	2	28,6	28,6	28,6
	alt kademe yönetici	3	42,9	42,9	71,4
	orta kademe yönetici	1	14,3	14,3	85,7
	üst kademe yönetici	1	14,3	14,3	100,0
	Total	7	100,0	100,0	

tecrübe

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-3 yıl	3	42,9	42,9	42,9
	3-5 yıl	3	42,9	42,9	85,7
	5 den fazla	1	14,3	14,3	100,0
	Total	7	100,0	100,0	

Katılımcıların demografik değişkenlere göre dağılımı incelendiğinde; ankete 7 kişinin katıldığı ve hepsinin tüm soruları cevapladığı, kayıp değer olmadığı görülmüştür. Katılımcıların %57,1'inin erkeklerden oluştuğu ve %42,9'unun bayan olduğu görülmektedir. Katılımcıların %71,4 gibi yüksek bir oranda lisans düzeyinde eğitim gördüğü anlaşılmıştır. Katılımcıların çalıştıkları pozisyonlara bakıldığında tüm pozisyonlardaki kişilere sorular sorulduğu ve cevap alındığı görülmüştür. Ankete katılanların firmalarında genelde 5 yıldan az süredir çalıştığı görülmüştür.

5.1.2.Güvenilirlik Analizi

Güvenilirlik değeri bir ölçme aracının tekrarlanan ölçümlerde aynı sonucu verme derecesinin göstergesidir. Güvenilirlik analizi yapılan çalışmaların güvenilirliğini ölçmek için kullanılır.0,60-0,70 arasından başlayarak güvenilirlik ölçeği yükselmeye başlar ve 0,90-1 arası en güvenilir durumda olduğu varsayılır.

Araştırmada kullanılan anket formunda yer alan ölçeklerin her biri için güvenilirlik analizi yapılmıştır. Güvenilirlik analizine ilişkin sonuç aşağıdaki gibi olup güven aralığı anlamlı bir değer çıkmıştır.

Ölçeklerin güvenilirliğinin test edilmesinde Cronbach's Alfa katsayısı kullanılmıştır. Alfa değeri 0,70 veya üzerinde bir değere sahip ($0{,}70 \leq \alpha \leq 1$) ise ölçek güvenilir kabul edilmektedir. Çıkan güvenilirlik değeri 0,706 olup 7 kişi gibi az ölçekli yapılan bir anket için yeterli bir güvenilirlik seviyesindedir ve test sonucunda güveni bozacak herhangi bir negatif korelasyon değeri çıkmamıştır.

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	7	100,0
	Excluded[a]	0	,0
	Total	7	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,706	7

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
abone_artısı	4,4286	,78680	7
şirkete_maliyet	4,2857	,75593	7
ekstra_işgücü	4,1429	,69007	7
yük_tahmini_zorlugu	4,5714	,53452	7
verilerdeki_duraganlık	4,1429	,89974	7
dikey_enerji_tedariği	4,4286	,53452	7
yatay_altyyapı	4,4286	,78680	7

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
abone_artısı	26,0000	7,667	,230	,723
şirkete_maliyet	26,1429	6,810	,483	,655
ekstra_işgücü	26,2857	7,905	,233	,716
yük_tahmini_zorlugu	25,8571	7,810	,398	,680
verilerdeki_duraganlık	26,2857	5,905	,588	,619
dikey_enerji_tedariği	26,0000	6,667	,845	,591
yatay_altyyapı	26,0000	7,333	,313	,701

5.2. EKONOMETRİK MODEL VE YENİ YÜK TAHMİNİ

Bu çalışmada amaç 07/05/2016 Tarih ve 29705 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Elektrik Piyasası Talep Tahminleri Yönetmeliği çerçevesinde dört yıllık veriler kullanılarak elektrik enerjisi talep tahminlerinin oluşturulmasıdır.

Veriler bilimsel yöntemlerle, bölgeye özgü şartlar ve tüketim alışkanlıkları dikkate alınarak, resmi ekonomik hedefler göz önünde bulundurarak incelenmiştir.

5.2.1.TALEP TAHMİN ÇALIŞMASINA İLİŞKİN VERİ SETİ

Veri Setine İlişkin Hususlar;

•Talep tahminine esas veri seti; ekonomik, sosyal, demografik, iklimsel, çevresel değişkenler ve açıklanan değişkenin gerçekleşmeleri kullanılarak oluşturulur.

•Talep tahminine esas veri setinde, ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından yayımlanmış resmi veriler ile OSB veya ilgili şirketin kullanıcı/tüketici verileri kullanılır.

•Talep tahmin modelinin gerektirdiği veri setinde kullanılan verilerin talep tahmin sonucunu nasıl etkilediği, istatistiksel ve mantıksal yaklaşımlarla gerekçelendirilir.

5.2.2.TALEP TAHMİN METODOLOJİSİ

Dört yıllık veriler kullanılarak yapılan talep tahmin çalışması kapsamında tüketim miktarı ile tüketici sayılarına ilişkin tahmin yapılmıştır. Abone grubu bazında tüketimler ve abone sayıları incelenmiş veri seti oluşturulmuştur. Geçmiş tüketim verileri baz alınarak gelecek dört yıla ilişkin tahmin yapılmıştır. Tarife bazlı tüketim değerleri aşağıdaki gibi olup mesken ve ticarethane tarifelerinde yatay kentleşme ile beraber %10'luk bir artış olacağı öngörülmüştür ve bu tahminlemeler yapılırken trend analizi yapılmamış, mevsimsellik ve özel gün faktörleri göz önünde bulundurulmamıştır.

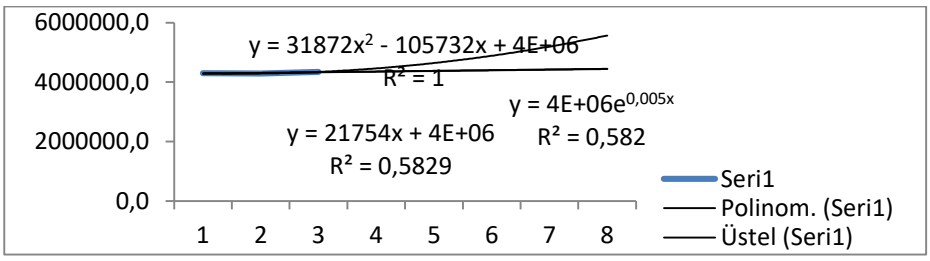
Dikey Kentleşme Mevcudiyetinde Tüketim Değerleri:

	Aydınlatma	Mesken	Sanayi	Tarımsal Sulama	Ticarethane	Toplam
2018	4106,4	703835,0	2600607,2	70150,5	763948,6	4142647,6
2019	4180,8	738499,4	2214635,3	119764,4	1113290,5	4190370,5
2020	2880,2	775916,7	2641598,8	132334,7	751947,7	4304678,0
2021	4768,6	819438,1	2653432,3	140816,2	740028,7	4358483,9

Dikey Kentleşmede mevcudiyetinde tüketim değerlerine karşılık gelen abone sayıları:

	Aydınlatma	Mesken	Sanayi	Tarımsal Sulama	Ticarethane
2018	2150	509084	868	15946	96690
2019	2106	497096	886	16735	103807
2020	2150	504510	798	18172	112261
2021	2177	533949	885	19427	123046

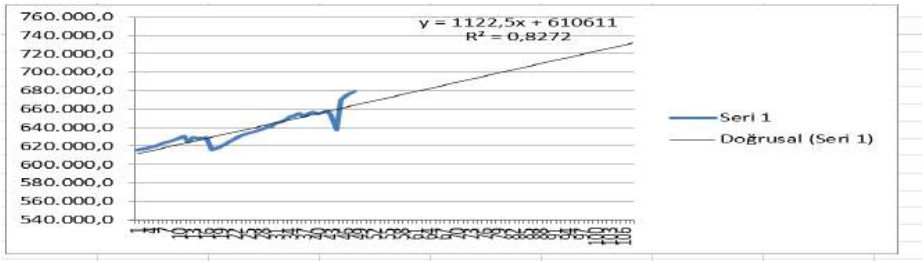
Tüketim değerlerine 3 ayrı ekonometrik model kurulmuş (doğrusal, üstel ve polinom modeli) ve aşağıdaki tablodaki görülen 3 farklı modelde incelenmiştir.



Kurulan modelde R2 değeri 1 e yakın çıktığı için modeli açıklama gücü yüksektir.

Tüketim değerlerine regresyon analizi uygulandığında anlamlılık p-değeri 0,00012 sonucunu vermektedir. Anlamlılık değerinin 0,05 den küçük olması modelin ve katsayıların anlamlı çıktığını göstermiştir ve hipotez kabul edilmiştir.

Abone sayılarına kurulan doğrusal model;



Modelimiz 1 e yakın olduğu için açıklama gücü yüksek ve modelimiz anlamlıdır.

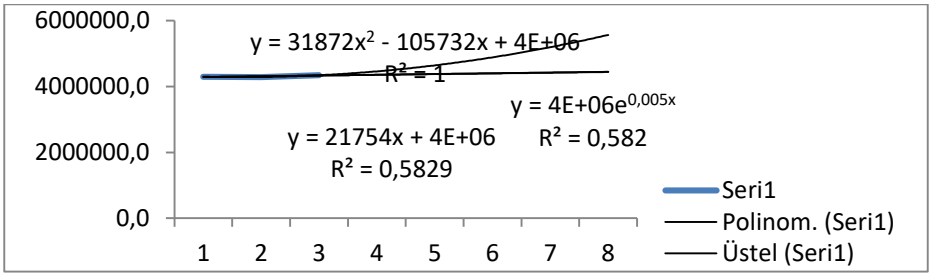
Yatay kentleşmeye geçiş varsayımında tüketim miktarları:

	Aydınlatma	Mesken	Sanayi	Tarımsal Sulama	Ticarethane	Toplam
2018	3695,8	782038,8	2340546,5	63135,4	943146,4	4132562,9
2019	3762,7	820554,9	1993171,7	107788,0	1374432,7	4299710,1
2020	2592,2	862129,7	2377438,9	119101,2	928330,5	4289592,4
2021	4291,7	910486,8	2388089,1	126734,6	913615,7	4343217,8

Yatay Kentleşme geçiş varsayımında tüketim değerlerine karşılık gelen abone sayıları:

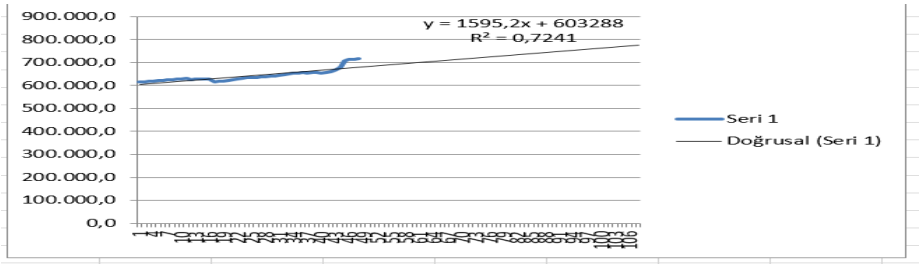
	Aydınlatma	Mesken	Sanayi	Tarımsal Sulama	Ticarethane
2015	2150	509084	868	15946	96690
2016	2106	552328	886	16735	115341
2017	2150	560566	798	18172	124734
2018	2177	593276	885	19427	136717

Tüketim değerlerine 3 ayrı ekonometrik model kurulmuş (doğrusal, üstel ve polinom modeli) ve aşağıdaki tablodaki görülen 3 farklı modelde incelenmiştir.



Kurulan modelde R2 değeri diğer 0'dan uzaklaştığı için modeli açıklama gücü azalmıştır. Tüketim değerlerine regresyon analizi uygulandığında anlamlılık p-değeri 5,0100 sonucu vermektedir. Anlamlılık değerinin 0,05 den büyük olması modelin ve katsayıların anlamsız çıktığını göstermiştir ve hipotez reddedilmiştir.

Yatay kentleşme geçişi varsayımında abone sayılarına kurulan model aşağıdaki gibidir;



Modelde R2 değerinin dikey kentleşmeye göre açıklama gücü düşük çıkmaktadır.

6.SONUÇ

Çalışmada elektrik enerjisi lojistiği ve talebinin, kentleşmedeki yatay ve dikey yönlü yapısal değişime bağlı olarak tüketici/abone sayısındaki değişmelere göre zorlaşıp zorlaşmadığının incelenmiştir. Sektörde faaliyet gösteren bir elektrik dağıtım ve perakende şirketi çalışanlarına sorular yöneltilmiş, yöneltilen sorulan SPSS programında yorumlanmış ve ayrıca elektrik tüketimi ve abone sayısı artışı varsayımıyla yeni ekonometrik model oluşturulmuştur.

Sektör görüşü alınmak amacı ile yapılan ankette şirket çalışanlarına demografik özellikler içeren sorular ve beşli likert ölçeği tekniği kullanılarak yük tahmininin zorlaşıp zorlaşmayacağı ve altyapısal zorluklar yaşanılıp yaşanılmayacağı ile ilgili soruları sorulmuştur. SPSS programında yorumlanan bu sorular neticesinde az bir katılım olmasına ve anketin ölçeği kısıtlı olmasına rağmen güvenilirlik oranı yüksek çıkmıştır. Ankete katılan çalışanlara göre yatay kentleşmeye geçilmeye başlanılacağı varsayımı baz alınırsa; hem yük tüketim tahmininin zorlaşacağı hem de altyapısal zorluklarla karşılaşılacağı yorumuna ulaşılmıştır.

Kurulan ekonometrik modelde ise mevcut yıldan bir önceki yılın verileri baz alınarak başlanmak üzere geleceğe göre tahmin yapılmaya çalışılmıştır. Bu tahmin yapılırken tüm değişkenlerin sabit kalacağı; mevsimsel etkiler, özel gün etkileri, trend

etkileri değişkenler sabit kalmak üzere önce mevcut yapı olan dikey kentleşme verilerine göre tahmin yapılıp model oluşturulmuştur. Daha sonra ise aynı kısıtlar dâhilinde sadece mesken ve ticarethane tarife gruplarında yatay kentleşme ile beraber %10'luk bir artış olacağı öngörülerek tahmin yapılmış ve model oluşturmuştur. Çıkan sonuçlar neticesinde yatay kentleşme ile beraber yük tüketim tahminlerinin zorlaşacağı yeni modeldeki sapma oranının artması ile anlaşılmıştır.

KAYNAKÇA

Oğurlu, Hayri (2011), "Matematiksel Modelleme Kullanılarak Türkiye'nin Uzun Dönem Elektrik Yük Tahmini**"**, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Elektrik – Elektronik Mühendisliği Anabilim Dalı, Konya

Yavuzdemir, Mustafa (2014),"Türkiye'nin Kısa Dönem Yıllık Brüt Elektrik Enerjisi Talep Tahmini", Yüksek Lisans Tezi; Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Ankara

Örnek, Özgür (2017),"İstanbul'da Kent İçi Ulaşıma Yapılan Yatırımlar ve Bu Yatırımların Kentiçi Lojistik Üzerine Etkisi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans Programı, İstanbul

Aksel, Fatih (2000),"Regresyon Analizi ve Yapay Sinir Ağı Yöntemleri İle Uzun Dönem Yük Tahmini", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Bağdadıoğlu, Necmiddin (2009), " Türk Elektrik Dağıtım Sektöründe Hizmet Kalitesine Yönelik Özendirici Bir Düzenleme Uygulaması" , Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt. 11, Sayı: 1, ss 23-44.

Hamzaçebi, Coşkun ve Kutay, Fevzi (2004), "Yapay Sinir Ağları İle Türkiye Elektrik Enerjisi Tüketiminin 2010 Yılına Kadar Tahmini" , Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt. 19, Sayı: 3, ss 227-233.

Nalbant, Atakan, Aslan, Yılmaz, Yaşar, Celal (2006), "Kütahya İli Elektrik Puant Yük Tahmini" , Dumlupınar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, Sayı: 11, ss 1302-3055.

Akcanca,, Muhammet Ali ve Taşkın, Sezai "Akıllı Şebeke Uygulanabilirliği Açısından Türkiye Elektrik Enerji Sisteminin İncelenmesi", Celal Bayar Üniversitesi

Cools, Mario, Giang, Ho Thi Quynh, Limbourg, Sabine (2016), "Logistics Service Quality: The Case of Da Nang City" , Procedia Engineering, Cilt. 142, ss 124-130.

Altınay, Galip (2010), "Aylık Elektrik Talebinin Mevsimsel Model ile Orta Dönem Öngörüsü" , Enerji, Piyasa Düzenleme, Cilt. 1, Sayı: 1, ss 1-23.

Akan, Yusuf ve Tak, Soner (2003), "Türkiye Elektrik Enerjisi Ekonometrik Talep Analizi" , İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt. 17, Nisan, ss 1-2.

Karacan, Hacer ve Karaca, Coşkun (2016), "Çoklu Regresyon Metoduyla Elektrik Tüketim Talebini Etkileyen Faktörlerin İncelenmesi" , Selçuk Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Cilt. 4, Sayı: 3, Mart, ss 2147-9364.

Bicil,, İbrahim Murat ve Çetintaş Hakan (2015), "Elektrik Piyasalarında Yeniden Yapılanma ve Türkiye Elektrik Piyasasında Yapısal Dönüşüm", Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimler Dergisi, Cilt. 2, Sayı: 2, Şubat, ss 1-15.

DÜNYA TİCARETİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

HISTORICAL DEVELOPMENT OF WORLD TRADE

Ümmügül TEKEREK

Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisat Bölümü Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi , ummugultekerek@gmail.com.

ÖZ

İnsanoğlu var olduğundan beri çok değişik tecrübeler edinerek günümüze ulaşmıştır. Avcılık-toplayıcılık evresinden sonra toprağın cömertliğiyle tanışan insanoğlu yerleşik hayatı tecrübe edinmiş ve üretime başlamıştır. Yerleşik hayata geçişle birlikte artan ihtiyaçlarını karşılamak için insanlar takas yollarıyla mal edinmeyi öğrenmişlerdir. Değişim aracı olarak para ortaya çıktıktan sonra da ticaretin önü açılarak üretim de çeşitlenmeye başlanmıştır. Bu dönemlerde önemli ticaret merkezleri ortaya çıkmış, XII. yy.'da Avrupa da ticaretin zirveye ulaştığı bir dönem yaşanmıştır. Günümüzde Avrupa ile birlikte Amerika ve Çin'in de dünya ticaretinde önemli bir yer edindiği görülmektedir. Bu çalışma, tarihsel perspektifte, ticarete yön veren ulusların ticarete katkılarını ortaya koymaya çalışacaktır.

Anahtar Kelimeler: Ticaret, Sektörel Dağılım, Ekonomi.

ABSTRACT

Since theexistence of human beings, we have had many different experiences and reached today. With the transition to resident life, people have learned to acquire goods through swap to meet their growing needs. After the emergence of money as a means of change, the front of trade was opened and the production started to diversify. Today, it is seen that America and China together with Europe have an important place in world trade. In the historical perspective, this study will attempt to reveal the contribution of the nations that direct the trade to trade.

Keywords: Trade, Sectoral Distribution, Economics.

1.GİRİŞ

Tarihsel olarak bakıldığında ticaret hiçbir zaman önemini kaybetmemiş, insan hayatının devamlılığını sağlayan temel bir unsur olmuştur. İnsanlığın ihtiyaçlarını gidermesinin en temel yolu olan üretime geçiş uzun bir zaman alsa da tüketim işlevi varoluştan beri süregelen bir faaliyettir. İnsanlık üretmeden yıllarca yaşamış fakat tüketmeden yaşamını sürdüremeyeceği için tüketim daima var olmuştur. Tarihsel çağ dönemlerinde yerleşik hayata geçip tarımla tanışan insanoğlu ihtiyaçlarını karşılamak çerçevesinde ürünler üretmeye başlamıştır. Üretimler artan ihtiyaçları karşılamayınca insanlar takas yolları ile mal edinmeye başlamışlardır. Zaman serüveninde kuşkusuz ticarete en çok yön veren gelişmelerden biri para

olmuştur. Para'nın ortaya çıkması ile ticaret kolaylaşmıştır. Ülkelerin coğrafi konumları nedeniyle ürettikleri mallar çeşitlilik göstermesi ile ticaret geniş bölgelere yayılmıştır ve bazı ticaret merkezleri oluşmuştur.

Bu çalışmada ticaret ve tarım devrimi hakkında genel bilgiler verilmiş, değişim ve dönüşümün ekonomiye yansıması ile küreselleşmenin ticari boyutuna değinilmiş, dünya ticaretinin tarihsel gelişim sürecine dair genel değerlendirme yapılmıştır.

2. TİCARET VE TARIM DEVRİMİ

Ekonomi ve ticaretin gelişimi tarihsel olarak incelendiğinde tarih öncesi çağlarda ilk yerleşik hayatla birlikte tarımda kendini göstermeye başlamıştır. Taş çağında ateşin bulunması insanlık açısında büyük bir adım olmuşken maden çağında birçok kent devletleri kurulmaya başlanmış, para benzeri metaller bulunmuş bir bakıma ticaretin temelleri atılmıştır. Paleolitik çağa ulaşan insanoğlu kendi besinini avcılık ve toplayıcılıkla tüketmeye hazır hale getirmeye çalışmış fakat kendi ihtiyaçları doğrultusunda üretim yapacak noktaya ulaşamamıştır. Mezolitik çağla birlikte ok ve yayın icat edilmesi ile avcılığın üst seviyeye ulaştığı bir dönem yaşanmıştır. Tahıl ve bazı meyveler bu çağda yetiştirilmeye başlanmıştır. (Özüşen & Yıldız, 2012) Neolitik çağda insanlar arasında belirli bir mala yönelme ön plana çıkmış bu doğrultuda iş birliğinden sonra o malda uzmanlaşma ve zamanla iş bölümüne geçilmiş. İnsanoğlu bu çağa kadar geçen sürede doğanın verdiklerini tüketirken bu çağ ile kendisi de üretim yapmaya başlamıştır. Neolitik dönem süresince insanoğlunun göçebe hayatı bırakıp yerleşik hayata geçmesi ile avcılığın ve tarımsal üretimin düzenli beslenmeye, beslenmenin de nüfus artışına neden olduğu görülmüştür (Aksoy, 2018). İlk kez M.Ö. 8000'li yıllarda tarıma geçiş kapsamında büyük ölçülü ilerlemeler olmuştur. Akdeniz bölgesinin doğu kısmında ortaya çıkan ve Kuzey Irak, Suriye, Dicle ve Fırat vadilerini içine alacak biçimde Basra Körfezine ulaşan Bereketli hilal bölgesinde yaşanmıştır. İnsanlar ihtiyaçlarını karşılamak amaçlı bir araya getirdikleri besinleri Bereketli hilal bölgelerinde kendileri üretmeye çalışmıştır. Bazı tahıl ürünleri ve hayvanların evcilleştirilmesi ile M.Ö. 6000'li yıllarda yerleşik tarım Batı İran'dan Akdeniz'e doğru olan bölgelerde, Anadolu'da Ege'de ilerlemiştir. Daha sonraları Hindistan'a Batı Avrupa'ya ve Eski Dünyanın bazı bölgelerine ulaşmıştır (Güran, 2011).

Irak sınırları içinde yer alan Fırat ve Dicle nehirleri arasındaki bereketli topraklardan olan Mezopotamya taş, maden ve ormandan yoksun bir bölge olmuştur. Fırat ve Dicle'nin getirdiği verimli alüvyon toprakları sayesinde zenginleşmiş ve eksikliklerini komşu bölgelerle sıkı ticari ilişkilere girerek tamamlamaya çalışmıştır. Mezopotamya topraklarında geleceğe etkilerini bırakan devletler Sümerler ve Asurlular olmuştur. Sümerler dünya geleceğine tekerleği, çivi yazısını bırakmışlardır. Asurlular Anadolu'ya yazıyı taşımışlar ve M.Ö. 200O'li yıllardan itibaren koloniler kurup ticarete yön vermişlerdir. Asurlular Güney Mezopotamya ve Anadolu topraklarında ticari faaliyetlerine başlamıştır. Anadolu topraklarında birden fazla küçük konaklama yerleri ve ticaret kolonileri kurmuşlardır. Asur Ticaret Kolonileri çağında Orta tunç çağının başlamış olması ile Anadolu'da tunç

üretimi için yetersiz hammadde olan kalay Mezopotamya'da Asurlulardan temin edilmiştir. Anadolu ile ticarete başlayan Mezopotamya'da zamanla malların çeşitlilğide artırılmıştır ve ticari ilişlerin temelleri atılmıştır (Ersin, 2010). Ekonomiye yön veren uygarlıklardan olan Mısır Devleti kuruluş yıllarından altın çağ yaşanan dönemlerinde sınır güvenliği sağlamak ve elitleri nüfusun diğer kalanlarından ayırt etmek istemişlerdir. Hammadde girişlerini devamlı hale getirmek amacıyla bir dış politika uygulamışlardır. Elitler dışarıdan gelecek hammadde akışının devamlılığının sağlanması üzerine yoğunlaşmışlardır. Bürokrasi yoluyla bir araya toplanıp merkezde birleşen tarımsal ürün fazlasının toplumsal refaha ve Mısır devletinin gücünü artıran tarihsel binalara ya da gösterişli sanat eserlerine dönüşmesi, ticari yolların güvenli olmasına bağlanmıştır. Piramitlerin inşa edilebilmesi için ticari ağların işlek tutulması ön planda tutulmuştur. Güç ve meşruiyet amaçlayan devlet, ticareti önemsemiş zanaatkârının üretkenliğini ve kreatif yönünü geliştirmeye yönelik çalışmıştır (Çıvgın, 2015). Deniz ticaretinin keşfi ile birçok ticari faaliyetler geliştirilmiş ekonomiye yön veren gelişmeler yaşanmıştır. Fenike uygarlığının doğuşuyla Doğu Akdeniz, özellikle deniz ticareti konusunda merkez konumuna gelmiştir. Deniz ticareti Doğu Akdeniz'den Batı Akdeniz'e doğru yayılmıştır. Antikçağ denizcileri ticari hayatı kolaylaştıracak buluş olan gemileri sürekli geliştirerek kullanmaya başlamışlardır. Fenikelilerin oluşturduğu koloniler insanların birbiriyle etkileşime geçerek ticaret yapma imkanını artırmıştır. Deniz ticaretinin gelişmesi insanların ticari bakış açısını değiştirmiş ve yeni ticari ürünler üzerinde ağırlık vermişlerdir (Güler, 2006).

Orta çağda 6 yüzyıllık süreçte genel ekonomik olarak büyük gelişmeler yaşanmıştır. Orta çağ da dini inanışların etkisi ile mülkiyet, ticaret, adil faiz gibi konular yoğun biçimde tartışılmıştır. Orta çağın bitiminden Sanayi devriminin başlangıcı arasındaki periyotun temel niteliği feodal beyliklerin yıkılarak merkezi devletlerin kurulmasıdır. Yeni kurulan devletlerin en önemli gelir kaynağı dış ticaret olmuştur. Bu dönemde Bireyciliğin ön plana çıkması ile ticaret ve serbest müdahale sitemine önem verilmiştir. Pusulanın ve matbaanın bulunması 15. Ve 16. yüzyılın en önemli buluşları olmuştur. Pusula ile haritaların düzenlenmesi deniz ticaretinde büyük gelişmelere yol açmıştır. Coğrafi keşiflerin önü açılmıştır ve Fransa, Portekiz, İspanya gibi devletler Avrupa bölgelerinden toprak sahibi olması ile Asya, Afrika, Amerikan topraklarının değerli madenlerinin farklı devletlere akmaya başlamıştır. En önemli ve eski ticaret merkezi olan Akdeniz coğrafi keşifler ile yerini Atlas okyanusuna bırakmıştır (Ölmezoğulları, 1999).

3. DEĞİŞİM VE DÖNÜŞÜMÜN EKONOMİYE YANSIMASI

Coğrafi keşiflerin ekonomik ve sosyal olmak üzere birçok etkisi olmuştur. Baharat ve İpek Yolları ile Akdeniz limanları önemini kaybederken Atlas Okyanusu kıyısında bulunan limanlar büyük önem kazanmaya başlamıştır. Keşfedilen yeni kıtalar sömürgeleştirilmiş ve bu kıtalarda bulunan altın ve gümüş Avrupa'ya akmaya başlamıştır. Keşiflerin sonucunda zenginleşen burjuva sınıfı güç kazanarak Avrupa mallarına yeni pazarlar bulmuş ve bu gelişmeler Sanayi Devrimini tetiklemiştir. Özellikle keşfedilen kıtalardan Avrupa'ya götürülen bilimsel ve kültürel eserler başta

Rönesans olmak üzere büyük değişikliklerin temel taşı olmuştur. Durgunluk yaşayan Avrupa da para, üretim ve gıda eksikliğinden ötürü büyük sorunlar yaşanmaya başlanmıştır (Özür, 2015). Avrupa yeni kaynaklar keşfedebilmek amacıyla denizlere açılmaya karar vermesi sonucunda coğrafi keşifler başlamıştır. Bu keşifler ülkeye altın ve gümüş girişini artırmıştır. Zenginliğin gücü getireceği düşüncesi ile bütün ülkeler zengin olmak istemiş ve buda coğrafi keşifleri hızlandırmakla beraber rekabeti de artırmıştır. Artan rekabet doğrultusunda denizcilikte denizcilerin sağlığı açısından yeni yöntemler geliştirilmeye başlanmıştır. Geliştirilen bu tıbbi yöntemler teknolojik gelişmelere de hız kazandırmıştır. Gelişen teknoloji ve iyileşen yaşam koşulları ile orantılı olarak nüfus artmış, işgücünün fazlalaşması ve buhar makinasının bulunması ile sanayi devrimi temelleri atılmıştır. Buhar makinası tekstil, kömür sanayisinde verimi artmış tren icadı gibi ulaşım kolaylığı sağlamıştır. Sanayi devrimi insanlık tarihinin zirvesi ve dönem noktası olmuş ve ticaretin üst seviyeye ulaştığı, kolaylaştığı bir dönem başlamıştır (Us, 2019). Zenginleşen devletler ile dünya güç ekseninde değişmeler olmuş süper güç ülkeleri ortaya çıkmıştır. Amerika, Rusya, Çin ve Avrupa devletleri merkezi güç konumuna gelmişlerdir. Sanayi devriminin pek çok faydası yanında zararları da olmuş makineleşme ve fabrikalaşma sonucu endüstriyel atıklar oluşmuş, küresel ısınma ve yok olan deniz canlıları bir şekilde sanayileşmenin ürünü olmuştur. Ticaretin dönüm noktası olan sanayileşme ekonomiye katkıları yanında çevreye zararları olan da bir devrim olmuştur (Arslan, 2017).

4. DÜNYA TİCARETİNİN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİNE DAİR GENEL DEĞERLENDİRME

1910-1914 yılları arasında yaşanan birinci dünya savaşı ekonomilerde yıkıma sebep olmuş ülkelerin üretim süreci durmuştur. Üretim yapılamaması sonucunda Birinci Dünya Savaşın ilk yıllarında ithalatı karşılayacak bir ekonomik büyüklüğe sahip olan ABD'den büyük ölçüde mal ithal edilme sürecine girilmiş. Bu yüksek ölçülü ithalat artışı ABD ekonomisinin büyümesine önemli katkı sağlamıştır. Diğer yandan, ABD içerisinde oluşan deflasyonist açık bitirilerek, ABD ekonomisinde büyük toparlanma süreci başlamıştır. ABD kendine bağlı ülkelerin ithalat yapabilmeleri için savaşan ülkelere borç verme politikası uygulamış ve savaşa girdikten sonra, büyük miktarda dışarıya silah ve askeri harcama yapmaya başlamıştır. Sonuç itibarıyla çoğunlukla Avrupa ülkeleri ABD'ye karşı borçlanmış dış ticaret açıkları vermişlerdir (Akın, 2017). Birinci Dünya Savaşı sonucunda Osmanlı ekonomisi savaşlardan çok zarar görmüş, Almanya Versay anlaşması ile ekonomik ve ağır toplumsal sorunlar yaşamak zorunda kalmış bunlarda İkinci Dünya Savaşına zemin hazırlamıştır. ABD 19'uncu yüzyılda ekonomik çıkış yakalanmış ve ithal ikameciliğe dayalı sanayileşme politikayla ABD'nin yerli üretimi artmaya başlamıştır. Finans alanında hızla ilerleyen ABD dünya liderliğine sahip olacak konuma ulaşmıştır. (Eğilmez, 2018). İkinci dünya savaşının başlaması ile oluşan ekonomik problemler ekonomilerin seyrini değiştirmiş savaş bitmesi ile Fransa'daki ekonomik durumun kötü olması, artan enflasyon, işsizlik ve ticari durgunluk gibi birçok problem ortaya çıkmıştır. İtalyan sanayisinin %80'i yok olmuştur. Avrupa, Doğu Asya, Kuzey Afrika ve başka yerlerdekilerin aksine ABD'de yaşayan sivillerin çoğu için savaş yokluk değil, refah anlamı taşımıştır. 1941 ile 1945 yılları arasında ABD'nin gayri safi milli hasılası ikiye katlanmış, savaş döneminde reel

ücretler hızla yükselmiş ve sivil vatandaşlar bol miktarda ve ucuz tüketim mallarına erişebilmişlerdir (Özcan, 2014). Savası sonrasında gelişmekte olan ülkelerde İthal ikameci sanayileşme politikası benimsenmiştir. İthal edilen malları tevsik ederek amaçlanan gelişme, üretimi tarım ve madencilikten, imalat sektörüne kaydırmış ve dünya mali piyasaları 1960'lar boyunca yeniden canlanmıştır. 1970'lere doğru Dünya ekonomisi içindeki Amerikan payı küçüldükçe, Amerikan mali şartları ile ekonomik ortaklar arasındaki fark, yüksek bir noktaya gelmiştir. 1970'lerde dünya ekonomisinde yaşananlar (petrol krizi vd..) sebebiyle ABD'ye olan güven azalmıştır. Bu azalan güven süreci sonucunda 1944 yıllarında ortaya çıkarılan ve sabit kurlara dayanan Bretton Woods sistemi çökmüş ve uluslararası parasal ve finansal sistem büyük zarar görmüştür (Akın B. , 2005). İki kutuplu bir oluşum içerisinde olan dünya ABD'nin liderliği diğer tarafta Rusya'nın liderliğindeki ekonomiler yer almış. 2000'lere gelindiğinde iki kutupta ortadan kalkmış dünyadaki ekonomiler kapitalizm sistemine yönelmişler veya yöneltilmişler bu yeni oluşumsal evrelere küreselleşme adı verilmiştir (Eğilmez, 2018). Küreselleşme akımı ülkeler arasında ki ticari duvarları kaldırmış ve uluslararası faaliyet gösteren işletmeleri yeni stratejiler uygulamaya itmiştir. Bunun sonucunda dünya ticareti yeni bir boyut kazanmıştır. 1800 yıllarına kadar uluslararası ticaretin düşük olması sebebiyle küresel olarak endeks%10'u geçmemiştir. Küreselleşmenin ilk dalgası, liberalizmin gerilemesi ve milliyetçiliğin yükselişi ile uluslararası ticarette çöküş yaşanmıştır. Bu çöküş birinci dünya savaşının başlaması ile sona ermiş ikinci dünya savaşından sonra ticaret yeniden büyümeye başlamıştır. Bu küreselleşme dalgası uluslararası ticaretin her zamankinden daha hızlı arttığını göstermiş ve bugün ülkeler genelinde ihracat ve ithalat üretim değerinin %50'sinden fazlasını oluşturuyor (Yalçınkaya, 2016). Teknoloji de zirveye ulaşan dünya ekonomileri insanların rahat yaşamına katkıda bulunacak bir yeniliğe imza atmış ve E-Ticaret sistemi kurulmuş. E-ticaret, bir elektronik ağ üzerinden ürün ya da hizmetlerin alım satımının yapılmasıdır, Elektronik ortamda yürütülen her türlü ticaret E-Ticarettir. Küçük ve orta ölçekli işletmeler (KOBİ) için çok uygun bir ticaret şekli olmuş ve ticaret, özellikle dijital dünyada ticarete başlamak için mükemmel bir alan oluşmuştur. E-Ticaret dünya ticaretine büyük ölçülü katkı ve yenilik sağlamıştır. İşletmeler ya da girişimciler gün geçtikçe daha yoğun rekabetle karşı karşıya kalmışlar ve girişimcilerin kendi web sitesini kurarak bu site üzerinden ürünlerin satışını gerçekleştirmesi neticesinde pazar payını artırmanın yanında, rekabet gücü de elde edilmiş. Bu açıdan düşünüldüğünde elektronik ticaret, aslında girişimcileri etkileyen bir tekniktir olmuştur (Dokur ve Erbaşlar, 2016). E-ticarette amaç sadece müşteriye daha kolay ulaşmak değil, aynı zamanda üretim sürecinde yer alan çalışanlar ve tedarikçiler gibi diğer aktörlerle olan ilişkileri de geliştirmektir. Bu nedenle günümüzde girişimciler e-ticareti önemli kılarak hayatlarının bir parçası haline getirmeyi amaçlarlar. E-Ticaret'in dezavantajı yok denecek kadar azdır. Güvenli, arama motorları ile uyumlu, ödeme sistemlerinin sorunsuz bir şekilde kurulabildiği e-ticaret paketleri kullanıldığı ve stratejik tanıtım ve doğal çalışmalar yapıldığı taktirde bu sektörde dezavantajdır denebilecek bir özellik bulunmamaktadır (Marangoz, 2011).

Yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde Çin ekonomisi 2018 yılının ikinci çeyreğinde geçen yılın aynı dönemine göre %6,7 oranında büyümüştür. ABD ile artan ticaret savaşları ve yüksek borçluluktan kaynaklanan finansal riskleri dizginleme çabaları sonucunda Çin ekonomisi %6,7 ile 2016 yılı üçüncü çeyreğinden bu yana en düşük büyüme oranını kaydetmiştir. Büyümenin hız kesmesinde yatırımlar ve sanayi üretimindeki düşüş etkili olmuştur. Brezilya, 2018 yılı ikinci çeyreğinde bir önceki çeyreğe göre %0,2, bir önceki yılın aynı çeyreğine göre ise %1 büyümüştür. 2 yıl süren resesyon döneminden sonra yıllık bazda 2017 yılı ikinci çeyreğinden bu yana en düşük büyümeyi elde etmiştir. IMF'nin Ekim 2018 tarihli Dünya Ekonomik Görünüm Raporu'na göre 2018 yılında Brezilya büyümesi %2,4 olarak tahmin edilmiştir. Rusya ekonomisi 2018 yılı bir önceki yılın aynı dönemine göre %1,9 ile beklentilerin altında büyümüştür. (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Ve Bütçe Başkanlığı, 2018)

Sonuç olarak dünya ticareti ilk insanın tarım evresinden başlamış ve çağlar sonrası oluşan güçlü topluluklar ile yönünü bulmuş. Yaşanan coğrafi keşifler ve sanayi devrimleri insanlar arası ticarete yön vermiş. Yeni buluşlar ile sağlanan kolaylıklar ticarette takas noktasından e-ticaret noktasına taşınmış. Savaşların yarattığı ekonomik etkiler sonrası dünya ticareti yeni boyut kazanmış önemli ticaret merkezleri ortaya çıkmıştır. Bu ticaret merkezleri ile günümüzde zirveye ulaşan ekonomiler var olmuştur. Dünya ticaretine yön veren buluşların gün geçtikçe artması ekonomilere güç kazandırmaya devam edecektir.

5- SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Geçmişten günümüze zorunlu ihtiyaçlar fazla değişmezken bu ihtiyaçları tatmin etmek adına yapılan tüketim kalıpları çok değişmiştir. Bugünkü tüketim alışkanlığının esası tarihsel süreçte adım adım işlenmiş ve günümüze kadar ulaşmıştır. Günümüz insanının tüketim davranışlarının da gelecek nesilleri etkileyeceği düşünülmektedir. Eskiçağda ticaretin ve insanlar arasındaki ilişkilerin artması denizaşırı bölgelerin fark edilmesiyle mümkün olmuştur. Bu açıdan deniz ticaretinin, deniz savaşlarının ve her türlü denizaşırı etkileşimin ilk olarak yapıldığı bölge denizciliğin anavatanı Akdeniz olmuştur. Yeniçağ başlarında doğan keşifçi ruh yalnızca bilinmeyen yerlerin keşfi sürecini değil birçok alandaki icadı da tetiklemiştir. Keşfedilen yeni yerler ile oluşacak yeni ekonomik topluluklar birçok alanda kendini geliştirip yeni arayışlar içerisine girmesi ile Sanayi Devrimleri başlamıştır. Sanayi devrimi İngiltere gibi merkez ülkelere büyük katkılar sağlamış ve Sanayi Devrimleri 'nin odak noktası başta insan olsa da ilerleyen sürelerde merkeze kazanç ve kar konulmuştur. Sanayi devriminden sonra değişen dünyada yaşanan ekonomik problemler insanlığı savaşa sürüklemiştir. Birinci Dünya Savaşı ve onu takip eden İkinci Dünya Savaşı ile ekonomilerde yıkımlar yaşanmıştır. Savaş sonrası ticaretin canlanması ile gelişen ekonomilerle birlikte dünyanın güç dengesi değişmiştir. Değişen dengeler güçlü ekonomik ilişkiler kuracak topluluklar ortaya çıkarmış ve dünya ekonomisi kutuplaşmalar yaşanmıştır. 2000'li yıllara doğru ortadan kalkan kutuplaşma ile dünya ekonomileri kapitalizme yönelmiş ve küreselleşme olgusu

başlamıştır. Ticaretin ve üretimin küreselleşmesi yanında finansal küreselleşme dünya ekonomisini farklı bir noktaya taşımıştır. Teknolojik gelişmeler ışığında insanlığa sunulan E-ticaret dünya ticaretine büyük bir katkı sağlamış gelecek yıllarda ticareti daha ileriye götürecek bir gelişme olduğu düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

Aksoy, Belgin (2018), **"Üretim Ekonomisi ve Toplumsal Altyapı: Neolitik ve Kalkolitik Çağlar"**, Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt.11, Sayı:2 ss.1475-1495.

Arslan, Ümit Çağlayan (2017), **"Sanayi Devrimi: Sonuçları ve Uluslararası Sisteme yansımaları"**, Yüksek Lisans Tezi, Avrupa Birliği Ve Uluslararası İlişkiler Enstitüsü Siyaset Bilimi Ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Ankara.

Akın, Bahadır (2005), Yeni Ekonomi, Çizgi Kitapevi Yayınları Ankara.

Çıvgın, İzzet (2015), Mısır Eski Krallığı (MÖ. 2700-2200) Devrindeki Ticari Ağların Mısır Uygarlığı ile Nübye /Sudan Devletleşmesi Üzerindeki Etkileri, TÜBİTAK Yayınları, Ankara.

Dokur, Şükrü ve Erbaşlar, Şükrü (2016) **"Elektronik Ticaret",** Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara

Eğilmez, Mahfi (2018), Dünya Ekonomisi, Remzi Kitapevi, İstanbul

Ersin, Halil (2010), "Uygarlıklar Tarihi" İstanbul.

Güler, Taner (2006), **"Antik Çağ Doğu Akdeniz Ticareti ve Ticaret Gemileri"** Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Güran, Tevfik (2011), İktisat Tarihi, İstanbul Yayınları, İstanbul.

Göçmen, Ahmet (2014), **"Bretton Woods Kuruluşları ve Dünya Ekonomisine Etkileri"**, Dönem Projesi Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Ankara.

Marangoz, Mehmet (2011), **"Girişimciler İçin Sınırsız Ticaret: E-Ticaret"** Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi, Cilt.6 Sayı:1 Ss.181-201.

Özüşen, Banu ve Yıldız, Zafer (2012), **"Buzul Çağından İlk Çağ Tüketimi"**, Vizyoner Dergisi, Cilt.4, Sayı:7 ss.1-16.

Ölmezoğulları, Nalan (1999), Ekonomik Sistemler ve Küreselleşen Kapitalizm, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa.

Özcan, Adem Alper (2014**), "Soğuk Savaş Dönemi: Başlangıcı, Gelişimi, Sonu"** Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi, İstanbul.

Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2018). Dünya Ekonomisindeki Son Gelişmeler Bülteni, http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/DEG_2018-III.pdf, (23.03.2019).

Yalçınkaya, Timuçin (2016). Küresel Kapitalizm, Ekin Basım Yayınevi, Ankara.

DIŞ TİCARET, BÜYÜME VE ÇEVRE ETKİLEŞİMİ BAĞLAMINDA KİRLİLİK SIĞINAĞI HİPOTEZİNİN GEÇERLİLİĞİ: ASİMETRİK NEDENSELLİK ANALİZİ

Dr. Öğr. Üyesi Yunus AÇCI
İskenderun Teknik Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi, Ekonomi Bölümü
yunus.acci@iste.edu.tr

Dr. Öğr. Üyesi Reyhan CAFRI
İskenderun Teknik Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi, Ekonomi Bölümü
reyhan.cafri@iste.edu.tr

Öz

Büyüme ve çevre arasındaki ilişkiye yönelik çalışmaların merkezinde çevresel Kuznets eğrisi hipotezi bulunmaktadır. Kuznets eğrisi kirlilik sığınağı hipotezi ile bağlantılı olmaktadır. Buna göre, geliri daha yüksek olan gelişmiş ülkeler kirletici endüstrilerini daha az gelirli ülkelere kaydırırken, gelişmiş ülkeler daha temiz sektörlere yönelmekte ve kirli sektörlerdeki ürünleri dış ticaret yoluyla elde etmektedirler. Bu bağlamda, çalışmada seçilmiş gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için 1990-2017 yılları arasında büyüme, ticaret ve çevre etkileşimi asimetrik nedensellik analizi ile araştırılarak, gelişmiş ülkelerin gelişmekte olan ülkelere kirli hava ihraç ettiği kirlilik sığınağı hipotezinin geçerli olduğu bulgusu elde edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Dış Ticaret, Büyüme, Çevre*

THE VALIDITY OF POLLUTION HAVENS HYPOTHESIS IN THE CONTEXT OF FOREIGN TRADE, GROWTH AND ENVIRONMENTAL INTERACTION: ASYMMETRIC CAUSALITY ANALYSIS

Abstract

The environmental Kuznets curve (EKC) hypothesis is at the center of the studies on the relationship between growth and the environment. EKC is linked to the pollution havens hypothesis. Accordingly, developed countries with higher incomes shift their polluting industries to lesser income countries, developed countries tend to cleaner sectors, and they obtain products in dirty sectors through foreign trade. In this context, the study investigated growth, trade and environmental interaction between 1990 and 2017 for selected developed and developing countries with asymmetric causality analysis and found that the pollution havens hypothesis is valid that developed countries exported dirty air to developing countries.

Keywords: *Foreign Trade, Growth, Environment*

1. GİRİŞ

Büyüme ve çevre arasındaki ilişkiye yönelik çalışmaların merkezinde çevresel Kuznets eğrisi hipotezi bulunmaktadır. Hipotez, ilk aşamada çevresel kirlilik

yaratan sektörlere yönelik faaliyetlerin artması ile çevresel kirliliğin de artacağını, sonrasında gelirin daha da artması ile bu sektörlere yönelik faaliyetlerin azaldığını savunmaktadır. Bu durum kirlilik sığınağı hipotezi ile bağlantılı olmaktadır.

Simon Kuznets (1955) çalışmasında gelir dağılımı ile ekonomik büyüme arasında bir ilişki olduğunu ortaya koymaktadır. Söz konusu çalışmada, ekonomik gelişmeye bağlı olarak kişi başına düşen gelir miktarının arttığı, ancak gelişmenin ilk safhasında gelir eşitsizliğinin de artmakta olduğu vurgulanmaktadır. Daha sonra Kuznets, artan gelir eşitsizliğinin ekonomik gelişmenin devam etmesine bağlı olarak belirli bir dönüm noktasından sonra azalmaya başladığını ileri sürmektedir. Bu ilişki *"Ters U"* veya *"Çan Eğrisi"* hipotezi olarak tanımlanmakta ve gelir dağılımı ile gelir düzeyi arasındaki ilişkiyi gösteren eğri, Kuznets Eğrisi Yaklaşımı olarak ifade edilmektedir (Kuznets, 1955).

1990 'lı yıllarda dünyada iklim değişikliği, hava kirliliği, karbon salınımı gibi problemlerin daha fazla dikkat çekmeye başlaması, çevresel faktörlerin ekonomik büyüme ve sağlık gibi makroekonomik değişkenlerle ilişkilendirilmeye başlamasına yol açmıştır. Literatürde Kuznets eğrisinden yola çıkarak Çevresel Kuznets Eğrisi (EKC) hipotezi ortaya çıkmıştır. Çevresel Kuznets eğrisi, gelir eşitsizliği ve büyüme arasındaki ilişkiye benzer şekilde çan eğrisi şeklindedir. EKC' ye göre, çevresel bozulma ve kişi başına gelir ilişkisi zaman içerisinde "Ters U" şeklinde olmaktadır. İlk aşamada ülkeler büyümeye daha fazla önem verdikleri için kişi başına gelir ile birlikte çevresel bozulma artacak belirli bir dönüm noktasından ise geliri artan ülkeler artık temiz çevreye dolayısıyla daha temiz endüstrilere önem vererek çevresel bozulmaları azalacaktır. (Stern vd., 1996).

Çevresel Kuznets eğrisine göre belirli bir dönüm noktasından sonra geliri yüksek olan gelişmiş ülkeler daha temiz çevreye önem vererek çevresel bozulmalarını azaltacaktır. Buna göre gelişmiş ülkeler daha temiz bir çevreye sahip olmak adına kirli endüstrilerini daha az gelir düzeyine sahip az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere kaydıracaklardır. Buna göre gelişmiş ülkeler kirli endüstri ürünlerini ya düşük gelirli ülkelerden ithalat yoluyla ya da doğrudan yabancı yatırımlar ile sağlayabileceklerdir. Bu noktada geliri düşük olan ülkelerin daha yüksek büyüme uğruna çevresel bozulmalara göz yumacağını açıklayan "kirlilik sığınağı hipotezi" ortaya çıkmaktadır. Buna göre geliri düşük olan ülkeler daha kirletici olan imalat sanayi, petro-kimya vb. ürünlerini üretmeye yoğunlaşıp bu ürünleri ihraç edecekken, geliri yüksek olan ülkeler temiz endüstri ürünleri üretmek üzerine yoğunlaşacaklardır (Cole, 2004; Millimet ve Roy, 2016; Shen vd., 2019).

Bu bağlamda bu çalışmada, 57 gelişmiş ve gelişmekte olan ülke için büyüme, ticaret ve çevre etkileşimi aracılığı ile kirlilik sığınağı hipotezi, asimetrik nedensellik analizi ile test edilmektedir. Bir sonraki bölümde konu ile ilgili ulusal ve uluslararası literatüre yer verilirken, üçüncü bölümde veri ve yöntem tanıtılmaktadır. Dördüncü bölümde ampirik bulgular tartışılırken, sonuç bölümünde ise değerlendirmeler yer almaktadır.

2. LİTERATÜR

Kirlilik sığınağı hipotezinin geçerliliğini ele alan çalışmalarda incelenen ülkeler, ele alınan dönem ve uygulanan ampirik yöntemlerdeki farklılıklar nedeniyle

farklı sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Tablo 1.'de Kirlilik Sığınağı Hipotezinin geçerliliğine ilişkin literatür özeti yer almaktadır.

Tablo 1: Kirlilik Sığınağı Hipotezinin Geçerliliğine Dair Literatür Özeti

Yazar(lar)	Kullanılan Ampirik Yöntem	Ele Alınan Dönem	Ülke (ler)	Ulaşılan Sonuç
Antweiler, Cepeland ve Taylor (1998)	Regresyon ve Duyarlılık Analizi	1971-1996	44 ülke	Kirlilik sığınağı hipotezinin geçerli olmadığı ve serbest ticaretin çevreyi olumlu yönde etkilediği ortaya konulmaktadır.
Hettige, Lucas ve Wheeler (1992)	Regresyon Analizi	1960-1988	80 ülke	İncelenen dönemin ilk 10 yılında kirli atık yoğunluğu gelişmiş ülkelerde artarken, 1970'li ve 1980'li yıllarda ise azalmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde ise kirli atık yoğunluğunun arttığı görülmektedir.
Cole (2004)	EKC Tahmini	1980-1997	OECD ülkeleri	OECD ülkelerinde dışa açıklık ile çevresel kalite arasında pozitif ilişki bulunmaktadır.
Gökalp ve Yıldırım (2004)	Zaman Serisi Analizi	1989-2001	Türkiye	Kirli endüstrilerin Türkiye'de yoğunlaştığına dair bulguya rastlanmamıştır. Bu durum kirlilik sığınağı hipotezinin

				Türkiye için geçerli olmadığını ortaya koymaktadır.
Yılmazer ve Ersoy (2009)	Panel Eş Bütünleşme Analizi	1975-2016	Beş Asya Ülkesi ve Türkiye	Değişkenler arasında eş bütünleşme ilişkisinin olmadığı ortaya konulurken, uzun dönemde sanayi üretiminin ve DYY' ın bu ülkelerde yoğunlaşmaya devam edeceği göz önünde bulundurulup, çevre politikalarında düzenleme yapılması gerekliliği vurgulanmıştır.
Şahinöz ve Fotourechi (2014)	Eş bütünleşme Testi	1974-2011	Türkiye	DYY' lerin CO2 emisyonunu azalttığı dolayısıyla kirlilik sığınağı hipotezinin geçerli olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

3. VERİ VE YÖNTEM

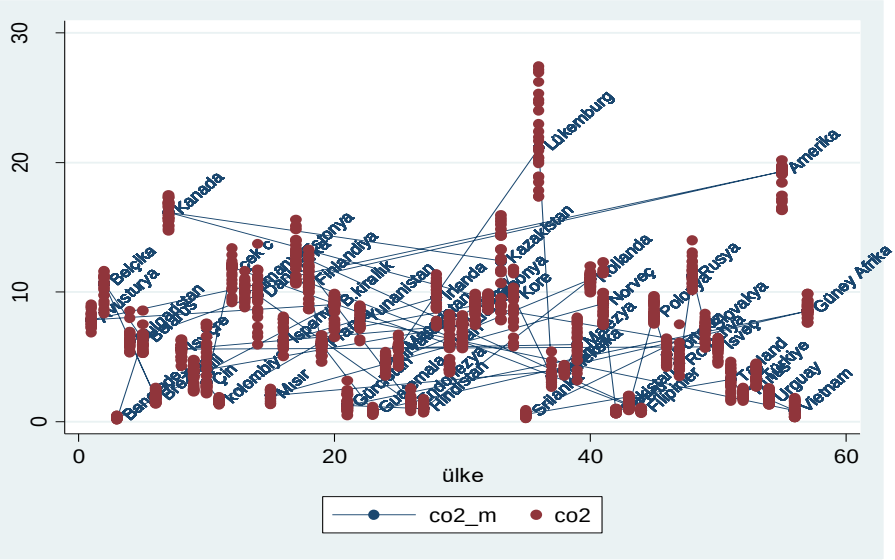
1990-2017 yılları arasında gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde kirlilik sığınağı hipotezinin test edildiği bu çalışmanın analizinde kullanılan değişken ve tanımları Tablo 2'de yer almaktadır.

Tablo 2: Değişken Tanımları

Değişken	Tanım	Kaynak
CO2	Kişi başına düşen CO2 emisyonu (metrik ton)	WDI
GSYH	Kişi başı GSYH logaritması (2011 sabit fiyatlarla)	WDI
İthalat	Toplam ithalat içerisinde imalat sanayi yüzdesi	WDI
İhracat	Toplam ihracat içerisinde imalat sanayi yüzdesi	WDI

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde karbondioksit emisyonu (CO2) dağılımına bakıldığında Lüksemburg, Amerika ve Kanada gibi gelişmiş ülkelerde emisyonun oldukça yüksek olduğu; Hindistan, Mısır, Bangladeş gibi gelişmekte olan ülkelerde emisyon oranının düşük olduğu görülmektedir. Gelişmekte olan ülkelerden Rusya, Kazakistan, Kore, Malezya gibi ülkelerin karbondioksit emisyonlarının göreceli olarak yüksek olduğu göze çarpmaktadır.

Şekil 1: Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde karbondioksit emisyonu

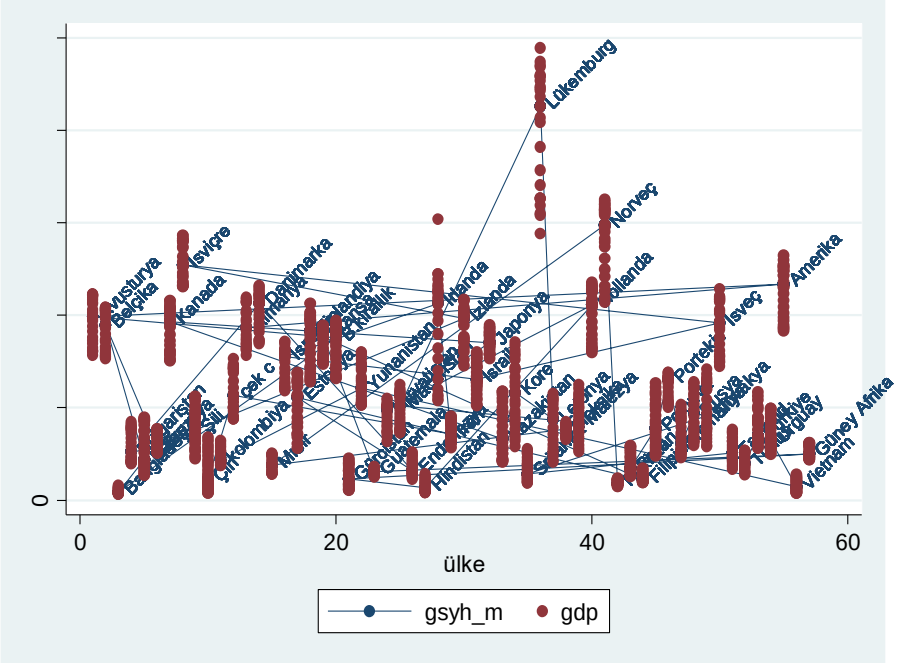


Gelişmiş ülkelerden ise İsveç, Norveç gibi İskandinav ülkelerinin göreceli olarak düşük karbondioksit emisyonuna sahip oldukları dikkat çekmektedir (Şekil 1).

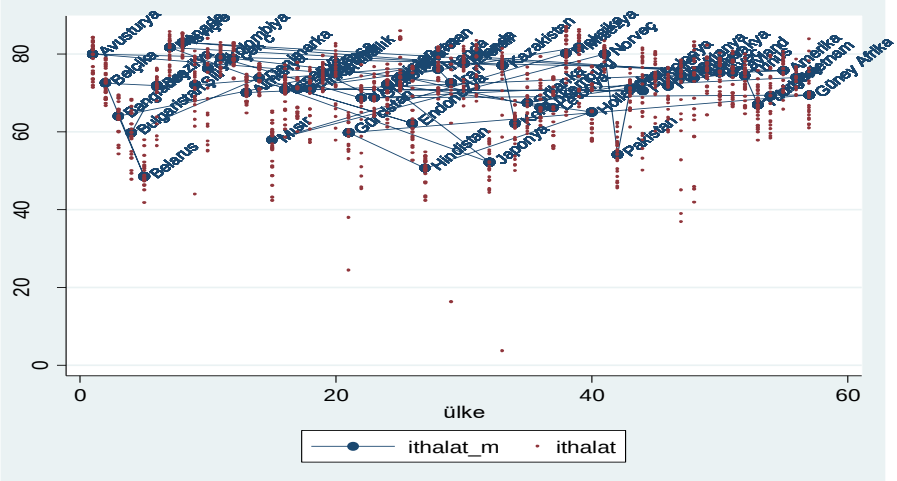
Ancak, Ek-1' de yer alan her bir ülke için verilmiş olan zaman serisi grafiklerine bakıldığında gelişmekte olan ülkelerde karbondioksit emisyonunun zamanla arttığı, gelişmiş olan ülkelerde ise emisyonun giderek azaldığı açık bir şekilde görülmektedir.

GSYH dağılımına bakıldığında CO2 ile benzer şekilde Lüksemburg en fazla GSYH' ya sahip ülke konumunda iken Vietnam, Hindistan, Bangladeş gibi ülkelerin düşük GSYH' a sahip olduğu dikkat çekmektedir (Şekil 2).

Şekil 2: Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde GSYH



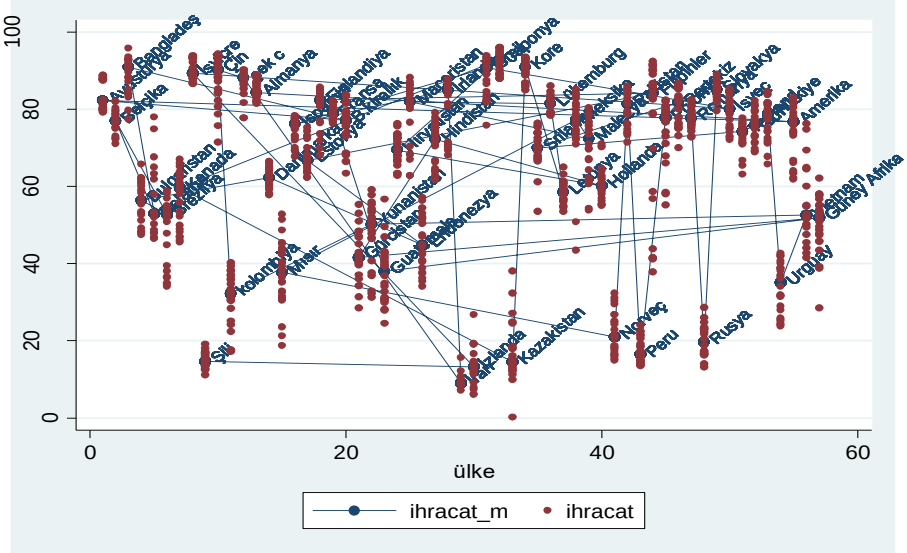
Şekil 3: Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ithalat



İthalat değerleri dikkate alındığında gelişmekte olan ülkelerden Pakistan, Hindistan, Belarus gibi ülkelerin ithalat değerlerinin bu ülkeler içerisinde düşük

olduğu; Avusturya, İsviçre, Danimarka, Norveç gibi ülkelerin ithalatlarının yüksek olduğu görülmektedir (Şekil 3).

Şekil 4: Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ihracat



Ülkelerin ihracatları incelendiğinde Çin, Bangladeş, Filipinler, Kore gibi gelişmekte olan ve Avusturya, İsviçre, Çek Cumhuriyeti gibi gelişmiş ülkelerde ihracatın yüksek; Kazakistan, Peru, Şili gibi gelişmekte olan ve Norveç, İzlanda gibi gelişmiş ülkelerde ihracatın düşük olduğu görülmektedir (Şekil 4).

Kirlilik sığınağı hipotezinin testi için büyüme, ticaret ve çevre etkileşiminin asimetrik nedensellik analizi ile incelendiği çalışmada ilk aşamada seriler pozitif ve negatif şoklarına ayrılmaktadır. Burada her bir değişkenin pozitif ve negatif şoku kümülatif biçimde aşağıdaki gibi ifade edilmektedir:

$$y_{1t} = y_{1t-1} + \varepsilon_{1t} = y_{1,0} + \sum_{i=1}^{t} \varepsilon_{1i}^{+} + \sum_{i=1}^{t} \varepsilon_{1i}^{-} \quad (1)$$

$$y_{2t} = y_{2t-1} + \varepsilon_{2t} = y_{2,0} + \sum_{i=1}^{t} \varepsilon_{2i}^{+} + \sum_{i=1}^{t} \varepsilon_{2i}^{-} \quad (2)$$

Elde edilen pozitif ve negatif bileşenler arasındaki nedensellik ilişkisi ise Emirmahmutoğlu ve Köse heterojen nedensellik testi ile araştırılmıştır. Her bir ülke için nedensellik sonuçlarını ayrı ayrı veren yatay kesit bağımlılığını dikkate alan eş bütünleşmenin varlığında veya yokluğunda kullanılan Emirmahmutoğlu and Kose (EK) Panel nedensellik testi için aşağıdaki denklem kullanılmaktadır:

$$z_{i,t} = \mu_i + A_{i1} Z_{i,t-1} + \cdots + A_{ik} Z_{i,t-k_i} + \sum_{l=k_i+1}^{k_i+dmax_i} A_{il} Z_{i,t-1} + u_{i,t} \quad (3)$$

Burada A_{ik} parametre matrisini ve $k_i + dmax_i$ (k_i gecikme uzunluğu ve $dmax_i$ maksimum entegrasyon derecesi) VAR modelinin maksimum gecikme uzunluğunu temsil etmektedir (Emirmahmutoglu and Kose, 2011: 870-872).

Çalışmada, yatay kesit bağımlılığının araştırılmasında Pesaran tarafından geliştirilen CD testi dikkate alınmıştır:

$$CD = \sqrt{\frac{2T}{N(N-1)}}\left(\sum_{i=1}^{N-1}\sum_{j=i+1}^{N}\hat{\rho}_{ij}\right) \Rightarrow N\ (0,1) \qquad (4)$$

CD testinde boş hipotez yatay kesit bağımlılığı olmadığını, alternatif hipotez ise yatay kesit bağımlılığı olduğunu söylemektedir. Formülde bulunan $\hat{\rho}_{ij}$, i. ve j. ülke için korelasyon katsayısını göstermektedir (Pesaran, 2004:9).

Yatay kesit bağımlılığının tespit edilmesi durumunda kullanılan ikinci nesil birim kök testlerinden CADF (Cross-Sectionally Augmented Dickey-Fuller) birim kök testi, aynı zamanda heterojenliği de dikkate almaktadır. Pesaran tarafından geliştirilen yatay kesit bağımlılığı altında ADF (CADF) testi, her bir ülkenin birinci farkları ve gecikme düzeylerinin yatay kesit ortalamaları dikkate alınarak hesaplanmış ADF regresyonun genişletilmiş hali şeklindedir (Pesaran, 2007: 266-268).

4. AMPİRİK BULGULAR

Analizlerde nedensellik ilişkisi tespit edilmeden önce serilerin durağanlık derecelerinin belirlenmesi gerekmektedir. Ancak yatay kesit bağımlılığının varlığı durumunda yatay kesit bağımlılığı altında geçerli olan birim kök testlerinin kullanılması gerekmektedir. Bu nedenle ilk aşamada değişkenlerin negatif ve pozitif bileşenlerinde yatay kesit bağımlılığı olup olmadığı CD testi ile test edilmektedir. CD testi sonucuna göre değişkenlerin hem negatif hem de pozitif bileşenleri için yatay kesit bağımlılığı olmadığını belirten boş hipotez reddedilmektedir ve yatay kesit bağımlılığının olduğu anlaşılmaktadır. Bu sebeple ikinci nesil birim kök testlerinde yatay kesit bağımlılığı altında geçerli olan CADF testine başvurulmaktadır. CADF birim kök testi sonucuna göre karbondioksit emisyonunun hem negatif hem de pozitif bileşeni durağan olarak elde edilmiş iken geriye kalan tüm bileşenlerin birinci farklı alındıktan sonra durağan hale geldiği tespit edilmektedir (Tablo 3).

Tablo 3: Yatay kesit bağımlılığı ve birim kök testi sonuçları

Değişken	CD_{LM} istatistiği	CADF (Düzey)	CADF (1. Fark)	Entegrasyon Derecesi
$Co2^{-}$	117.65 (0.000)	-2.715 (0.002)	……	I(0)
$GSYH^{-}$	102.10 (0.000)	0.436 (0.669)	-11.260 (0.000)	I(1)
$ithalat^{-}$	102.68 (0.000)	0.629 (0.735)	-4.936 (0.000)	I(1)
$ihracat^{-}$	110.02 (0.000)	2.515 (0.994)	-8.670 (0.000)	I(1)
$Co2^{+}$	118.63 (0.000)	-2.721 (0.003)	……	I(0)
$GSYH^{+}$	103.14 (0.000)	1.899 (0.971)	-9.087 (0.000)	I(1)
$ithalat^{+}$	105.28	-0.853	-6.924	I(1)

	(0.000)	(0.195)	(0.000)	
$ihracat^{+}$	120.12 (0.000)	0.984 (0.815)	-8.301 (0.000)	I(1)

Not: CD istatistiğinin altında olasılık değerleri, negatif bileşenler için CADF standartlaştırılmış Ztbar istatistiklerinin altında ise p-value yer almaktadır.

Nedensellik analizi sonuçlarına bakıldığında GSYH' da meydana gelen pozitif bir şokun karbondioksit emisyonunda pozitif bir şoka neden olduğu gelişmiş ülkelerin Hollanda ve Norveç; gelişmekte olan ülkelerin ise Bangladeş, Malezya ve Peru olduğu görülmektedir. Bu ülkelerin çevresel Kuznets eğrisinin birinci aşamasında olduğu söylenebilmektedir. GSYH arttıkça emisyonun azaldığı gelişmiş ülkeler Bulgaristan, İsviçre, Çek Cumhuriyeti, Almanya, İrlanda, Lüksemburg, Letonya, Romanya, Slovakya ve İsveç iken gelişmekte olan ülkelerin aralarında Çin, Türkiye, Kore, Rusya olduğu dikkat çekmektedir. Bu ülkelerin ise çevresel Kuznets eğrisinin ikinci aşamasında olduğu söylenebilmektedir (Tablo 4).

İthalat arttıkça karbondioksit emisyonunun arttığı gelişmiş ülkeler Japonya ve Lüksemburg iken gelişmekte olan tek ülke Uruguay'dır. İthalatın artması ile emisyonunu azaltan gelişmiş ülkeler arasında Bulgaristan, İsviçre, İsveç gibi ülkeler yer alırken gelişmekte olan ülkeler arasında Mısır, Güney Kore, Rusya gibi ülkeler bulunmaktadır. Bu ülkelerin kirli endüstri ürünlerini başka ülkelerden temin ederek emisyonlarını azalttığı söylenebilmektedir (Tablo 4).

Tablo 4: Nedensellik Analizi Sonuçları

Nedensellik	***Gelişmiş Ülke***	***Gelişmekte Olan Ülke***
$\mathrm{GSYH}^{+} \neq> \mathrm{Co2}^{+}$	Hollanda, Norveç	Bangladeş, Malezya, Peru
$\mathrm{GSYH}^{+} \neq> \mathrm{Co2}^{-}$	Bulgaristan, İsviçre, Çek C., Almanya, İrlanda, Lüksemburg, Letonya, Romanya, Slovakya, İsveç	Belarus, Brezilya, Guatemala, Şili, Çin, Mısır, G. Kore, Sri Lanka, Rusya, Türkiye, Uruguay, Vietnam, Güney Afrika
$\mathrm{ithalat}^{+} \neq> \mathrm{Co2}^{+}$	Japonya, Lüksemburg	Uruguay
$\mathrm{ithalat}^{+} \neq> \mathrm{Co2}^{-}$	Bulgaristan, İsviçre, İspanya, Estonya, Yunanistan, Hırvatistan, İrlanda, İsrail, Letonya, İsveç	Brezilya, Mısır, Gürcistan, G. Kore, Malezya, Rusya, Güney Afrika
$\mathrm{ihracat}^{+} \neq> \mathrm{Co2}^{+}$	Lüksemburg, Polonya, İsveç	Şili, Rusya, Türkiye, Uruguay
$\mathrm{ihracat}^{+} \neq> \mathrm{Co2}^{-}$	Bulgaristan, Kanada, İspanya, Finlandiya, Yunanistan, İsrail, Letonya, Norveç, Portekiz	Brezilya, Kolombiya, G. Kore.

İhracat arttıkça emisyonun arttığı gelişmiş ülkeler Lüksemburg, Polonya ve İsveç iken gelişmekte olan ülkeler ise Şili, Rusya, Türkiye ve Uruguay'dır. Bu ülkelerin ihracatlarını arttırmak uğruna emisyonlarını arttırdığı kirli endüstri ürünlerine yoğunlaştıkları yani kirlilik sığınağı oldukları söylenebilmektedir. İhracat arttıkça emisyonlarını azaltan gelişmiş ülkeler arasında ise Bulgaristan, Norveç, Finlandiya gibi ülkeler yer alırken; gelişmekte olan ülkeler Brezilya, Kolombiya, ve Güney Kore şeklindedir (Tablo 4).

5. SONUÇ

1990-2017 yılları arasında 57 gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyüme, ticaret ve çevre etkileşimi ile kirlilik sığınağı hipotezinin asimetrik nedensellik analizi ile test edildiği bu çalışmada elde edilen bulgulara göre ülke özelinde farklılıklar bulunmaktadır. Buna göre; kişi başına gelir arttıkça çevre kirlenmesinin arttığı gelişmiş ülkeler Hollanda, Norveç iken; gelişmekte olan ülkeler Bangladeş, Malezya, Peru şeklindedir.

Kişi başına gelir arttıkça çevre kirlenmesinin azaldığı gelişmiş ülkeler Bulgaristan, İsviçre, Çek C., Almanya, İrlanda, Lüksemburg, Letonya, Romanya, Slovakya, İsveç iken gelişmekte olan ülkeler; Belarus, Brezilya, Guatemala, Şili, Çin, Mısır, G. Kore, Sri Lanka, Rusya, Türkiye, Uruguay, Vietnam, Güney Afrika'dır.

Kirli sektör olarak geçen imalat sanayideki üretimi arttırarak ihraç eden gelişmiş ülkelerden Lüksemburg, Polonya, İsveç ve gelişmekte olan ülkelerden Şili, Rusya, Türkiye, Uruguay çevre kirliliğinin arttığı ülkeler konumundadır.

İhracat artışı ile çevre kirliliği azalan gelişmiş ülkelerden Bulgaristan, Kanada, İspanya, Finlandiya, Yunanistan, İsrail, Letonya, Norveç, Portekiz ve gelişmekte olan ülkelerden Brezilya, Kolombiya, G. Kore'nin göreceli olarak daha az kirlilik yaratan sektörlere yöneldiği söylenebilmektedir.

KAYNAKÇA

Antweiler, Werner, Copeland, Brian. R. & Taylor M. Scott (1998), **" Is Free rade Good For The Environment ?",** NBER Working Paper Series, 6707.

Cole, Matthew A. (2004), **"Trade, the pollution haven hypothesis and the environmental Kuznets curve: examining the linkages",** Ecological Economics, 48, ss.71-81.

Emirmahmutoglu, Furkan ve Kose, Nezir (2011), **"Testing for Granger Causality in Heterogeneous Mixed Panels"**, Economic Modelling, 28, ss.870-876.

Hettige Hemamala, Lucas, Robert E.B., Wheeler, David (1992), **"The Toxic Intensity of Industrial Production: Global Patterns, Trends, and Trade Policy",** The American Economic Review, Cilt 82, Sayı 2, ss.478-481

Gökalp, M. Faysal ve Yıldırım, Aynur (2004), **" Dış Ticaret ve Çevre: Kirlilik Sığınakları Hipotezi Türkiye Uygulaması"**, Yönetim ve Ekonomi Dergisi, Cilt 11,Sayı 2, ss. 99-113.

Kuznets, Simon (1955), **"Economic growth and income inequality"**, The American economic review, ss. 1-28.

Millimet, Daniel. L., & Roy, Jayjit (2016), **"Empirical tests of the pollution haven hypothesis when environmental regulation is endogenous",** Journal of Applied Econometrics, 31(4), ss. 652-677.

Pesaran, M. Hashem (2004), **"General Diagnostic Tests for Cross Section Dependence in Panels"**, CESifo Working Paper Series No. 1229; IZA Discussion Paper No. 1240.

Pesaran, M. Hashem (2007), **"A Simple Panel Unit Root Test in the Presence of Cross Section Dependence"**, Journal of Applied Econometrics, 22(2), ss. 265-312.

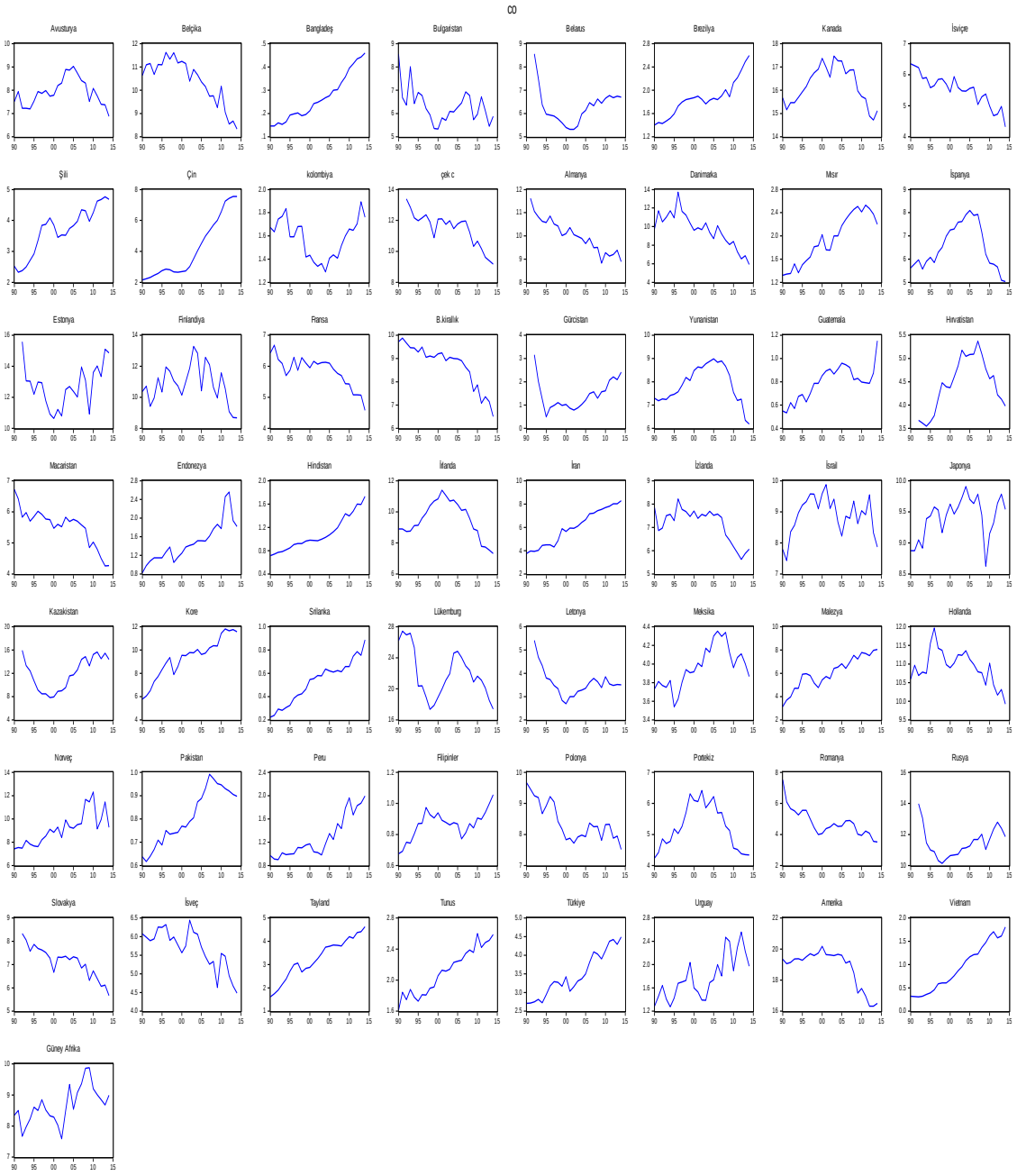
Shen, Jing, Wang, Shaojian, Liu, Wei, & Chu, Jiaxing (2019), **"Does migration of pollution-intensive industries impact environmental efficiency? Evidence supporting "Pollution Haven Hypothesis""**, Journal of environmental management, 242, ss. 142-152.

Stern, I. David, Common, S. Michael, & Barbier, B. Edward (1996), **"Economic growth and environmental degradation: the environmental Kuznets curve and sustainable development"**, World development, 24(7), ss. 1151-1160

Şahinöz, Ahmet ve Fotourechi, Zahra (2014), **"Kirlilik Emisyonu ve Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları: Türkiye İçin "Kirlilik Sığınağı Hipotezi" Testi"**, Sosyo Ekonomi Dergisi, Sayı 1, ss. 187-210.

Yılmazer Mine ve Ersoy, Açıkgöz Bernur (2009), "**Kirlilik Sığınağı Hipotezi, Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Kamu Politikaları",** Ege Akademik Bakış, cilt 9, Sayı 4, ss. 1441-1462.

EK - 1


CO
Avusturya
Belçika
Bangladeş
Bulgaristan
Belarus
Brezilya
Kanada
İsviçre
Şili
Çin
kolombiya
çek c
Almanya
Danimarka
Mısr
İspanya
Estonya
Finlandiya
Fransa
B.krallık
Gürcistan
Yunanistan
Guatemala
Hırvatistan
Macaristan
Endonezya
Hindistan
İrlanda
İran
İzlanda
İsrail
Japonya
Kazakistan
Kore
Srilanka
Lüksemburg
Letonya
Meksika
Malezya
Hollanda
Norveç
Pakistan
Peru
Filipinler
Polonya
Portekiz
Romanya
Rusya
Slovakya
İsveç
Tayland
Tunus
Türkiye
Uruguay
Amerika
Vietnam
Güney Afrika

ULUSLARARASI LOJİSTİK FAALİYETLERİNİN TÜRKİYE DIŞ TİCARETİ ÜZERİNE ETKİLERİ

Yunus Emre KÖK
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi, emrekok4646@gmail.com
Okan EROL
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi, okanerol011@hotmail.com
Ömer Faruk AYDIN
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Öğrencisi, omerfaruk.aydin@vakifbank.com

Özet

İlk olarak Birinci ve İkinci Dünya Savaşları sırasında oluşmaya başlayan lojistik 1960'lı yıllardan sonra giderek önemi artan bir faaliyet olarak karşımıza çıkmaktadır. Rekabet kavramının piyasalara hâkim olduğu dönemlerde teknolojik üstünlük yarışının başlamasıyla lojistik sektörü de kendi payına gelişim göstermiştir. Uluslararası ticarette yaşanan gelişmeler sonrasında Türkiye'nin 1980'li yıllardan sonra dışa açık bir ekonomi politikası belirlemesiyle dış ticaret hacmi artmıştır. Bu durumda Türk lojistik sektörünün gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır. Lojistik sektörü sağlayacağı fayda açısından Türkiye'de önemi giderek artmaktadır. Lojistik sektörünün ülke ticaretini doğrudan etkilemesi ve yeni iş alanları oluşturması sebebiyle ekonomideki yeri önemlidir. Türkiye'nin lojistik altyapısında önemli eksiklikleri mevcut olmasına rağmen Türkiye, nüfusu ve jeopolitik konumu itibariyle önemli bir lojistik merkezi olma potansiyeline sahiptir. Bu çalışmada lojistik sektörü ve Türkiye'deki gelişimin ekonomi üzerindeki etkileri ve bu bağlamda yapılması gerekenler incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Lojistik, Uluslararası Ticaret, Türkiye.*

EFFECTS OF INTERNATIONAL LOGISTICS ACTIVITY ON TURKEY'S FOREIGN TRADE

Abstract

The logistics that started to occur firstly during the first and second worlds wars has become increasingly important after 1960s. Logistics has improved with the beginning of the technological superiority race in the periods when the competition concept dominates the market. Turkey has carried out out-ward oriented economic policies after the 1980s by the way foreign trade volume has increased. This situation has contributed to the development of Turkish logistic sector in Turkey the importance of logistic is increasing in terms of its benefits. The logistics sector has an important place in the Turkish economy as it directly affects the trade of the country and creates new employment areas. Despite significant short comings of Turkey logistics infrastructure Turkey with her population and geopolitical location has the potential for a major logistics centre. İn this study, Turkey's logistics sector, effects of development of Turkey's logistics sector on the economy and needs to be done were examined.

Keywords: *Logistics, International Trade, Turkey.*

1. LOJİSTİK

Bu başlık altında lojistiğin tanımı, kapsamı, tarihsel gelişim süreci ve sektör olarak yönetimi hakkında bilgilere yer vermeye çalışılacaktır. Bu şekilde incelenen ve açıklığa kavuşturulmak istenen hususlar daha sağlam bir temele oturtulmuş olacaktır.

1.1. Lojistiğin Tanımı

Lojistik(Logictics) kelimenin kökü olarak Latinceden logic(mantık) ve statics(istatistik) kelimelerinin birleşiminden oluşan "mantıklı hesap" anlamına geldiği belirtilmektedir(http://sozluk.turkcebilgi.com/lojistik). Lojistik Yönetimi Konseyi (The Counsil of Logistics Management) (CLM) kuruluşu tarafından yapılan tanıma göre : "Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının başlangıç noktasından, nihai tüketiciye kadar olan tedarik zinciri içindeki dolaşımının en etkili ve verimli bir biçimde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir" (Gilow, 2002: 12).

1.2. Lojistiğin Kapsamı

Lojistik esas itibariyle askeri bir terim olmakla beraber ilk uygulamalar askeri alanlar ve harp sahaları olmuştur. İlk olarak Birinci ve İkinci Dünya Savaşları sırasında oluşmaya başlayan lojistik kavramı beraberinde, taşımanın, stoklamanın ve dağıtımın optimizasyonu ile kontrolü önem kazanmış, daha hızlı taşıma, depolama, depodayken malzemelerin doğru korunması ve ihtiyacın anında temini gibi lojistik temel ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır.

Günümüz dünya ekonomisi, küresel anlamda rekabetin giderek kızıştığı bir ortam halini almıştır. Bu durumdan dolayı, rekabet koşulları firmaların maliyetlerini azaltmanın yollarını aramaya sevk etmiştir. Askeri alanda önemi idrak edilmiş olan lojistik işletme faaliyetlerinin de en önemli bileşenlerinden biri olmayı başarmıştır. 1960'lı yıllardan sonra işletme faaliyetlerinin bir parçası olan lojistik hem işletmeler, hem tüketiciler(bireyler), hem de devletler için önemi giderek artan bir faaliyet olarak karşımıza çıkmaktadır(Yiğit, 2014: 6)

1.3.Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Lojistik faaliyetler, insanoğlunun tekerleği icat etmesiyle başlamıştır. Daha önce de belirtildiği üzere lojistik kavramı ilk defa askeri bir terim olarak karşımıza çıkmıştır. Askerilerin, askeri araçların, mühimmatların, yiyecek, giyecek ve benzeri malzemelerin savaş alanlarına taşınması sorununun sistematik olarak çözülmesi gerekliliğinin sonucunda lojistik kavramı oluşmuş ve askeri başarıların, zaferlerin elde edilmesinde lojistik desteğin önemli bir unsur olduğu görülmüştür.

"Lojistik kelimesi ilk kez 1905 yılında 'ordu' kelimesi ile beraber askeri sorunlarda, Amerikalı bir binbaşının lojistiği 'savaş sanatının, orduların hareketi ve gereksinimlerinin tedariki ile ilgili dalı' olarak kullanılmıştır"(Akçay, 2005: 38).

Sanayi Devrimi'nden sonra yeni buharlı makinelerle beraber üretimde makineleşmeye geçilmiş ve üretim miktarlarında artış yaşanmıştır. Üretilen malların tüketimden fazla olması sonucunda bir takım problemler yaşanmasına sebep olmuştur.

Endüstri devrimi sonrasında, ABD' de pazarda oluşan yüksek mal kapasitesi, dağıtım işlevinin önüne geçerek lojistik faaliyetlere yönelik ihtiyaçları gündeme getirmiştir. Pazarlama kavramının ortaya çıkışı ile;

- Mal gruplarının genişlemesi,

- Pazarlama kanallarının genişlemesi ve farklı türde perakendecilerle benzer malların satışı,
- Yeni ihtiyaçlar yaratacak mal çeşidi önerileri

Şeklindeki gelişmeler lojistik faaliyetlerin üstünlük kazanmasında önemli rol oynamıştır.(Meriç, 2005: 10).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sosyal, politik ve ekonomik eğilimlerde değişimler yaşanmış ve yatırımların seyri daha çok teknolojik alanlara kaymıştır. Rekabet kavramının piyasalara hâkim olduğu dönemlerde 'teknolojik üstünlük' yarışı başlamıştır. Bu gelişmelerden lojistik sektörü de kendi payına gelişim gösterme durumunda kalmıştır.

20. yüzyılın ikinci yarısında dünyada yaşanan teknolojik gelişmeler, deniz ticaretini de etkileyerek yapısal değişimlere yol açmıştır. Bu durumda, uzak pazarlara daha kolay ve hızlı şekilde ulaşılmasını sağlamıştır. Kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş ve taşınan yüklerin kapıdan kapıya ulaşımını sağlayan 'kombine taşımacılık' gelişmeye başlamıştır. Bununla birlikte geliştirilen 'birim yük' kavramı, konteynerlerin ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmıştır(Akçay, 2005: 40).

Lojistik sektörünün gelişmesinde en önemli faktör uluslararası ticarettir. İthal veya ihraç edilen her ürün muhakkak ki bir taşıma faaliyetine, depolama, gümrük ve sigortalama faaliyetlerine maruz kalacaktır. Bu faaliyetler lojistik sektörünün hizmetleri olduğundan lojistik ve uluslararası ticaret sektörleri birbirinden ayrılmayacak sektörlerdir.

1.4. Lojistik Hizmetler

Lojistik hizmetler, hizmet konusuna göre temel ve destekleyici hizmetler olmak üzere iki başlık altında incelenebilir. Temel lojistik hizmetler; taşımacılık, depolama, stok yönetimi, sipariş gibi hizmetlerden oluşur. Satın alma, müşteri hizmetleri, ambalajlama gibi hizmetler ise, destekleyici lojistik hizmetleri grubundandır.

1.4.1. Temel Lojistik Hizmetler

Lojistik denildiğinde akla ilk gelen hizmetlerdendir. Ticari olan veya olmayan herhangi bir faaliyette bulunan tüm kurum ve kuruluşlar temel lojistik hizmetlere ihtiyaç duymaktadırlar. Ticari amacı olmayan kurumlar bu ihtiyaçlarını karşılamak için dış kaynak kullanımına giderler. Ticari işletmeler ise lojistik hizmet ihtiyaçlarını karşılamak için bazen işletmenin kaynaklarını kullanma yoluna giderler fakat yine de çoğu zaman dış kaynak kullanımına giderler.

- Sipariş
- Stok Yönetimi
- Depolama
- Taşımacılık (Ulaştırma)

1.4.2. Destekleyici Lojistik Hizmetler

Lojistik hizmetlerin kullanılabilmesini kolaylaştıran destekleyici nitelikteki hizmetledir. Destekleyici hizmetler, hangi sektör ve işletme tarafından uygulanırsa uygulansın, sunulan hizmetlerin kalitesini arttıran bir etkide bulunmaktadır.

- Müşteri Hizmetleri
- Satınalma

- Üretim Planlama ve Kontrolü
- Ambalajlama
- Elleçleme
- Gümrükleme
- Sigortalama

2. TÜRKİYE' DE LOJİSTİĞİN GELİŞİMİ

Uluslararası ticarette yaşanan gelişmeler sonrasında Türkiye'nin 1980'li yıllardan sonra dışa açık bir ekonomi politikası benimsemesi ile dış ticaret hacmi zamanla artmış bu durumda Türk lojistik sektörünün gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır.

Türkiye'de 1980 ve 1990'lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla lojistik sektörünün alt yapısı oluşturulmuş, 90'lı yıllarda da atılıma geçmiştir. Türkiye, dünyadaki benzer uygulamalara paralel biçimde lojistik hizmetlerini çeşitlendirmiş ve geliştirmiştir. 2000'li yıllara gelindiğinde yerli ve uluslar arası şirketlerle işbirliğine giden, yurtdışında bürolar açan, hizmet kalitesini sürekli arttıran dinamik bir sektör haline gelmiştir(http://www.utikad.org.tr/lojhizmet.htm, 05.05.2018).

Lojistik sektörü tüm dünyada olduğu gibi Türkiye için de büyüyen önemli sektörler arasındadır. Türkiye'de son yıllarda yaşanan gelişmelerle lojistik, geleneksel anlamda yapılan nakliyecilikten sıyrılmıştır. Fakat lojistik önemli gelişmeler kaydetmesinde rağmen halen genç bir sektör olarak nitelendirilebilir(Ulu ve Aracı, 2012: 31).

2.1. Türkiye'de Lojistiğin Önemi ve Genel Durumu

Uluslararası ekonomik krizlerin ve küreselleşmenin etkisiyle, lojistik sektörü hizmetlerine olan talep artmıştır. Böylece lojistik sektörü Türkiye'de ve tüm dünyada hızla büyümüş ve gelişmekte olan bir sektör haline gelmiştir.

Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne katılması nedeniyle Türkiye için uluslararası taşımacılık sektörü hızlı bir değişim içine girmiştir. Artık mallarını taşıtan firmalar, sadece mamullerinin taşınmasını değil; gümrük işlemlerinin yapılması, depolama işlemleri, ambalaj yapılması ve ihtiyaç durumunda dağıtımın yapılmasını talep etmektedirler.

Türkiye coğrafi konumu itibariyle, Batı Avrupa-Asya transit taşımacılığı açısından kilit bir konumda yer almaktadır. Son yıllarda uluslararası ticarette Asya Kıtası'nın önem kazanmasından dolayı Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım ağları ve özellikle demiryolları, önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye ise bu gelişmelerin merkezinde yer almaktadır(Gülen, 2011: 159).

Türkiye jeopolitik avantajını kullanarak coğrafyasında bulunan ülkelere ve o ülkelerde bulunan ithalatçı ve ihracatçı firmalara dünya standartlarında bir lojistik hizmet sağlaması Türkiye ekonomisine büyük katkı sağlayacaktır. Lojistik, ülke ekonomisinde önemli bir yere sahiptir ve bu enerji maliyetlerini doğrudan etkilemektedir. Lojistik sektörü, işletme yönetiminde bazı nedenlerden dolayı önem kazanmıştır. Bu nedenler aşağıdaki gibi özetlenebilir(Kobu, 1998: 201-202)

- Üretim tekniklerinin doyuma ulaşması nedeniyle şirket yöneticileri maliyetleri azaltabilmek için lojistik sektöründeki gelişmelere yönelmektedirler.
- Ürün çeşitliliğinin, zamanla değişen tüketicilerin taleplerini karşılama isteğinin artması,
- Bilgi ve iletişim teknolojilerinin gelişmesi,

- Uluslar arası büyük ölçekli firmaların çoğalması,
- Rekabetin artması,

Lojistik sektörü sağlayacağı fayda açısından Türkiye'de önemli bir konuma gelmiş ve önemi giderek artmıştır.

Bu gelişmelere rağmen Türkiye'de fiziksel dağıtım kavramı daha sık kullanılmakta ve lojistiğin anlaşılmasında bir takım problemler oluşmaktadır. Nakliye ise fiziksel dağıtımda en fazla kullanılan terim olmaktadır.

Lojistik sektörünün, ürün akışının düzenlenmesi ve sürecin sürekliliği açısından ülke ekonomisindeki yeri çok önemlidir. Bu rolün en temel nedeni, sektörün ülke ticaretini doğrudan etkilemesidir. Aynı zamanda lojistik sektörü, yeni iş alanlarının oluşmasına katkı sağlayarak, istihdama ve ekonomik büyümeye önemli katkılar sağlamaktadır.

2010-2015 yılları arasında lojistik sektörü %20 büyüme göstermiş ve 120 milyar ABD doları hacmine ulaşmıştır. Lojistik sektöründe yaşanan büyüme Türkiye'nin yapmış olduğu ithalat ve ihracat miktarları ile doğru orantılıdır(Deloitte, 2010: 24).

Tablo 2.1. Küresel Rekabet Gücü Endeksi ve Lojistik Performans Endeksi'ne Göre Ülke Sıralaması, 08.05.2018 (*World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2014-2015)(World Bank, Connecting to Compete 2014, Trade Logistics in The Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators)**

Küresel Rekabet Gücü Endeksi 2014*			**Lojistik Performans Endeksi 2014****		
Ülkeler	**Sıra**	**Skor**	**Ülkeler**	**Sıra**	**Skor**
İsviçre	1	5,70	Almaya	1	4,12
Singapur	2	5,65	Hollanda	2	4,05
ABD	3	5,54	Belçika	3	4,04
Finlandiya	4	5,50	İngiltere	4	4,01
Almanya	5	5,49	Singapur	5	4,00
Japonya	6	5,47	İsveç	6	3,96
Hong Kong	7	5,46	Norveç	7	3,96
Hollanda	8	5,45	Lüksemburg	8	3,95
İngiltere	9	5,41	ABD	9	3,92
İsveç	10	5,41	Japonya	10	3,91
Türkiye	45	4,46	Türkiye	30	3,5

Dünya Ekonomik Forumu tarafından geliştirilen Global Rekabet Gücü Endeksi, birçok parametreyi dikkate alarak ülkeler arasında bir sıralama yapmaktadır. Ülkelerin kalkınmışlık düzeyleri üç kategori(temel gereklilikler, verimlilik arttırıcılar ile inovasyon ve çeşitlilik faktörleri) ve bu kategorilerin on iki alt bileşeni altında ele alınmaktadır. Türkiye, 144 ülke arasında 2014-2015 Global Rekabet Gücü Endeksi'nde 4,46 skor ile 45. sırada yer almıştır.

Teknolojik alt yapısını geliştiren, milli gelirinde Ar-Ge payını arttıran, katma değeri yüksek ürünler üretip ihraç eden ve pazarı büyüyen ülkelerin lojistik performansları artış gösterecektir(Erkan, 2014: 62).

Son yıllarda lojistik sektörü, Türkiye'de nakliyecilikten sıyrılıp önemli gelişmeler kaydetmesine rağmen hala yeni bir sektör konumundadır. Türkiye, Avrupa ile arasındaki avantajlı coğrafi konumu, demografik yapısı, büyümeye elverişli sektörel yapısı ile uluslar arası lojistik merkezi konumuna gelebilecek durumdadır(Yardımcıoğlu vd., 2012: 256).

Hizmet sektörü olan lojistik faaliyetler, ülkemizde turizm sektöründen sonra en fazla istihdamı gerçekleştiren ikinci sektördür.

Türkiye ekonomisi için gelişmiş bir lojistik sektörüne sahip olmanın iki önemli faydası vardır. Birincisi, 75 milyonluk nüfusu ile bulunduğu bölgenin en büyük ekonomilerinden biri olması nedeniyle, dünya standartlarında lojistik hizmetlerinin sunulması bu hizmetten faydalanacak olan yerli şirketlere doğrudan fayda sağlayacaktır. Dolayısıyla hızlı ve kaliteli lojistik hizmeti, maliyetleri düşürüp, yerli şirketlerin dış piyasalardaki rekabet gücünü arttıracaktır.

İkincisi ise Türkiye'nin coğrafi konumu ve ekonomik hacminden dolayı, çevresindeki yakın bölgelere lojistik hizmet verebilecek tek ülke konumundadır. Türkiye, üç büyük kıtanın birleşme noktasında bulunması nedeniyle yakın çevresinde bulunan yaklaşık 250 milyonu bulan nüfusa sahip bir alana hizmet verebilecek konumundan dolayı yüksek miktarlarda gelir sağlayabilecek konumdadır(Güven, 2011: 167-168).

Türkiye'nin taşımacılık konusunda gerçekleştirmiş olduğu hazırlıklar Avrupa Komisyonu 2012 İlerleme Raporu'nda olumlu olarak değerlendirilmiştir. Fakat demiryolunda reformların hızlandırılması için kapsamlı bir yasaya gerek olduğu, havayolunda yatay havacılık anlaşmasının imzalanmasının gerekli olduğu, denizyolunda ise özellikle tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin gerekli önlemlerin alınması konusunda daha fazla adım atılması gerektiği belirtilmektedir(Avrupa Komisyonu İlerleme Raporu, 12.05.2018, http://www.abgs.gov.tr/files/strateji/2012_ilerleme_raporu.pdf, 2012,58-60).

Türkiye' nin lojistik alt yapısındaki en önemli eksikliği, uluslar arası büyük yük gemilerinin uğradığı limanlarda konteynırların depolanabildiği kara taşımacılığıyla Türkiye geneline ve çevre ülkelere dağıtım yapabilecek bir limanın olmayışıdır. Yatırımlarla yapılacak olan ana limanlar kurulmalı ve demiryolları etkin olarak çalışır duruma getirilmelidir(Gülen, 2011: 156).

Ticarette karayollarının hacminin düşülmesi, deniz ve demir yolu taşımacılığını geliştirilmesi için AB, 2010 yılı Avrupa Taşımacılık Politikası projesi ile müşteri odaklı uygulamaya geçilmiştir. Günümüzde son derece önem kazanan deniz yolu taşımacılığı, Türkiye'de hala istenilen seviyeye ulaşamamıştır. Bu durum ülkemizin uluslar arası rekabette dezavantajlı hale gelmesine neden olmaktadır(Kayabaşı, 2010: 72-73).

2.2. Türkiye'nin Lojistik Merkezleri

Lojistik merkezler, ulusal ve uluslar arası yük taşımacılığı, dağıtımı, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alanlar olarak tanımlanmaktadır. Karayolu, demiryolu, denizyolu, hava yolu ile kombine taşımacılık imkânlarının sunulduğu lojistik merkezlerinin önemi hem yurtiçinde hem de yurtdışında önemli gelişmeler sağlayan Türkiye için gittikçe artmaktadır.

Türkiye'de şehir içinde kalmış olan yük garlarının, Avrupa ülkelerinde olduğu gibi etkin kara yolu ulaşımı olan alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, merkezler için çalışmalar yapılmıştır(UTİKAD, 15.05.2018, http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=9967).

TCDD tarafından 2005 yılı itibariyle başlatılan "Lojistik Köy" projesinin, lojistik sektörüne yeni bir boyut kazandırması amaçlanmıştır. Bu açıdan TCDD tarafından belirlenen alanlara Lojistik Köyler kurulmaya başlanmıştır. Lojistik Köyler tek bir merkezden yönetilip hem kamu hem de özel sektörün birlikte hizmet sunabilecekleri alanlar olacaktır.

Lojistik Köylerde, lojistiğe konu olan hizmetler ve faaliyetlerin yanı sıra; bankalar, tır parkları ve otoparklar, sosyal tesisler, restoranlar, otel ve akaryakıt istasyonları pek çok hizmet birimi de yer alacaktır.

TCDD tarafından yapılan ve yapılması planlanan Lojistik Köyler(Işık, 2009: 64):

- Gelemen Lojistik Köyü (Samsun)
- Hasanbey Lojistik Köyü (Eskişehir)
- Gökköy Lojistik Köyü (Balıkesir)
- Boğazköprü Lojistik Köyü (Kayseri)
- Köseköy Lojistik Köyü (İzmit)
- Halkalı/Ispartakule Lojistik Köyü (İstanbul)
- Yenice Lojistik Köyü
- Uşak Lojistik Köyü
- Palandöken Lojistik Köyü (Erzurum)
- Konya Lojistik Köyü
- Kaklık Lojistik Köyü

Belirtilen tüm bu Lojistik Köylerin toplam yatırım maliyeti tahmini olarak 400.000.000 TL olması beklenmektedir. Bu köylerin faaliyete geçmesi ile birlikte demiryolu taşımacılığında %56'lık bir oranla 7.6 milyon tonluk artış yanşaması beklenmektedir.

Lojistik merkezlerin sağlayacağı avantajlara ayrıca bakacak olursak:

- Türk lojistik sektörüne yıllık 10 milyon ton ilave taşıma imkânı
- Karayolu-demiryolu-denizyolu taşıma entegrasyonu
- Ticaret imkânlarının gelişmesi
- Trafik sıkışıklığının azalması
- Ekonomide büyümenin teşvik edilmesi
- Yeni istihdam alanları ve işe erişimin sağlanması
- Çevre düzenlenmesi ve korunması
- Arazilerin doğru şekilde kullanılması
- Çevrenin yeşillendirilmesi ve doğal kaynakların korunması

Planlanan bu lojistik merkezlerle beraber 2023 yılı hedefleri içerisinde; Türkiye'nin coğrafi, tarihsel ve kültürel ihtiyaçlarına cevap verebilecek ölçütte İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsun'da özel sektörün işbirliği ile 2-4 milyon metrekare büyüklüğünde "Küresel Lojistik Merkezler" kurulması planlanmaktadır.

Ayrıca TCDD'nin lojistik merkezlerin haricinde yük taşımacılığında 2023 hedefi: Türkiye yük taşımacılığında demiryolu sektöründeki payının göreceli olarak arttırılarak %15 seviyesine ulaştırılması TCDD'nin 2023 yılı hedeflerinden bir tanesidir(TCDD, 28.05.2018, www.tcdd.gov.tr/yuk/lojıstıkkoy.pdf).

3. TÜRKİYE' NİN LOJİSTİK HİZMETLERİNİN DIŞ TİCARETİ ÜZERİNE ETKİSİ

Türkiye 1980 yılına kadar ithal ikameci bir ekonomik büyüme anlayışı benimsemiştir. 1980 yılına gelindiğinde bu büyüme anlayışının ülkenin gelişmesini engelleyici ve küresel anlamda güç kazanabilmesi açısından olumsuz şekilde etkilemektedir. Bu bölümde Türkiye' nin dış ticaretini ihracat ve ithalat kavramları tarafından açıklamaya çalışılacaktır. Alt başlıklarda Türkiye' nin dış ticaret yapısı, Türkiye' de lojistik ve dış ticaret ilişkisi açıklanacaktır.

3.1. Türkiye' nin Dış Ticaret Yapısı

Dış ticaret, alım ve satım işlemlerinin iki ülke arasında gerçekleşmesidir. Bu ticari işlemleri ülkeler direkt yapamazlar. İki ülke içinde bulunan ticari işletmeler aracılık ederek dış ticaret gerçekleştirilir.

Ülkelerin dış ticaret yapmalarının birçok nedeni vardır ve bu dış ticaretin temel mantığını oluşturmaktadır. Bu nedenler ise:

- Ülke içinde üretilen ürünlerin ülkede yaşayan bireylerin talebini karşılayamaması,
- Bazı ürünlerin üretimlerinin sadece bazı ülkelerde gerçekleştiriliyor olmasıdır(Dinler, 2002: 491-492).

Ülkelerin sahip olduğu coğrafi konum, doğal kaynaklar, gelişmişlik farklılıkları, üretim imkânları ve teknolojik yapıları aralarında farklılık gösterir. Benzer özellikler gösterseler bile üretim yapıları ve teknolojileri gelişmemiş olan az gelişmiş ülkeler ülkenin talebini ve ihtiyaçlarını karşılayabilecek üretim seviyesine erişemeyebilirler. Bu bağlamda, taleplerinin karşılanması amacıyla dış ticaret yapmak durumundadırlar.

Dış ticaret, ülkelerin ve ülke yerleşiklerinin ve de işletmelerin dünyaya entegre olmasında önde gelen unsurdur. Dünya genelinde gerçekleşen sosyal ve ekonomik değişmelere hiçbir ülkenin sonsuza kadar kayıtsız kalması mümkün değildir.

Türkiye ise 1980 yılına kadar kendi kendine yetmeye çalışan kısmen kapalı bir sistem kullanan ülke konumundadır. Türkiye talebini karşılayamadığı temel ihtiyaçlarını ithal etmeye çalışmış ve ithal ikameci ekonomi politikaları yürütmüştür. Türkiye' nin dış ticaret politikasını ithalat ve ihracat olmak üzere iki başlık altında incelememiz gerekir.

3.1.1. İthalat

Türkiye, Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren bir dizi ekonomik yeni uygulamalar başlatmıştır. Buna bağlı olarak, yurt dışından ithalat yapmak yerine ihtiyaçlarını karşılayacak ürünlerin Türkiye' de üretilmesini amaçlamıştır.

Milli sanayinin gelişmesi için gerekli olan adımlardan biri, ithalatın kontrol altında tutulmasıdır. İthalatın kontrol altında tutulmak istenmesinin temel sebebi, ihtiyaç duyulan ve talebi olan ürünleri ithal etmek yerine yurt içinde üretilmesini sağlamak içindir. İthalatın kontrol altında tutulmasını sağlayan; ithalat kotaları,

ithalat yasakları, döviz kontrolleri, gümrük tarifeleri ve takas yöntemi gibi bazı yöntemler vardır(Dinler, 2002: 505-210).

İthal ikameci sanayileşme politikasının uzun vadede olumsuz tarafları ortaya çıkmaktadır. İthal ikameci sanayileşme politikasında rekabete dayalı piyasa koşulları gelişmemektedir. 1980 öncesinde Türkiye'de yaşanan dar boğaz buna iyi bir örnek olabilir.

Tablo 3.1. 1923-1946 Yılları Arası Türkiye'nin Dış Ticareti (Türkiye İstatistik Kurumu, .28.05.2018, http://www.tuik.gov.tr).

Yıllar	İhracat(bin dolar)	İthalat(bin dolar)
1923	50.790	86.872
1924	82.435	400.462
1925	102.700	128.953
1926	96.437	121.411
1927	80.749	107.752
1928	55.278	113.710
1929	74.827	123.558
1930	71.380	69.540
1931	60.226	59.935
1932	47.972	40.718
1940	80.904	50.035
1945	168.264	96.969

Tablo 3.1' e bakıldığında Türkiye'de sanayileşme süreciyle birlikte ihracatta da artış yaşanmıştır. Ancak yaşanan bu artış düzenli bir artış değildir. Lozan Anlaşmasının Gümrük tarifeleriyle ilgili maddesinin yürürlükten kalkması sonucu ithal ikameci ticaret politikası izlenmiştir. Tablo da ihracatın ve ithalatın dengeli bir seyir izlediği görülür. 1946 yılına kadar sanayileşme süreci etkin şekilde devam etmiştir.

3.1.2. İhracat

Türkiye' de ihracat yapısının temeli 1980 sonrası ithal ikameci sanayileşme politikasından vazgeçip, ihracata dayalı büyüme politikasına geçilmesiyle atılmıştır.

Türkiye "24 Ocak Kararları" olarak adlandırılan yeni ekonomik kararlar ile ihracata teşvik uygulamaları başlatılmıştır. İhracatın arttırılmasına yönelik "TL'nin aşırı değerli oluşunun kaldırılması ve ihracata yönelik sübvansiyonlar ve çeşitli teşvikler sağlanması" gibi uygulamalar yapılmıştır.

Türkiye yaşanan tüm bu gelişmeler ile küresel ticaretten kendi payına düşeni almaya başlamıştır. İhracata dayalı büyüme politikasıyla, rekabete dayalı serbest piyasa mekanizması işlemeye başlamıştır. Bununla birlikte atılan diğer adımlardan biri de Türk Eximbank'ın kurulmasıdır. Türk Eximbank'ın kurulmasında ki temel amaç; ihracatın geliştirilmesi, ihraç ürün çeşitlerinin arttırılması, bu ürünlere yeni pazarlar sağlanması, ihracatçıların uluslar arası piyasalarda paylarının arttırılması ve girişimcilere gerekli desteğin sağlanmasıdır(TürkEximbank,30.05.2018,www. eximbank.gov.tr/html_files/kisacaeximbankpg.htm).

Türkiye'nin dış ticaretinin gelişmesinde önemli katkı sağlayan bir diğer gelişme ise AB'ye girmek isteyen Türkiye'nin girişimleriyle 1 Ocak 1996 tarihinde Gümrük Birliğine katılmasıdır. Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne katılmasıyla; malların serbest dolaşımı, ortak ticaret politikası, ticarette teknik engellerin kaldırılması, yasal düzenlemeler ve kurumsal işbirliği gibi konularda gerekli yasal düzenlemeleri yaparak uygulamaya konulacağını taahhüt etmiştir(İktisadi Kalkınma Vakfı, 01.06.2018, www.ikv.org.tr/gumrukbirligi.php)

3.1.3. Ekonomik Büyüme

Ekonomik Büyüme, mal ve hizmet kapasitesindeki reel artışı ifade etmektedir. Ekonomik büyüme, bir ülkenin kalkınabilmesi, ülke yerleşiklerinin yaşam standartlarında yükselme sağlanması açısında önemli bir kavramdır. İhracat, üretimin bir parçasıdır. Bu nedenle ekonomik büyümenin temel kaynağıdır(Gylfason,1999: 1031).

İhracatın ekonomik büyüme üzerinde ki etkileri; ticarette rekabeti arttırması, teknoloji transferi sağlaması, rekabet avantajlarının sağladığı fırsatlardan yararlanması, uluslar arası ticaret ile ülkenin gelişmesine katkı sağlaması ve sağlamış olduğu döviz getirisi ile dış ödemeler üzerindeki döviz baskısını azaltmasıdır(Şimşek,2003: 43-44).

Türkiye dış ticaret açığı veren bir ülke konumundadır. Bunun nedeni ise Türkiye'nin ithalatında ilk sırada enerji kaynakları ve türevleri yer almaktadır. İkinci sırada ise yarı mamul kategorisinde olan ürünler yer almaktadır. Fakat ihraç ettiği ürünler ise genellikle otomotiv sektörü ürünleri ve daha sonra demir-çelik ve tekstil ürünleri gelmektedir.

Tablo 3.2. 1970-2016 Yılları Arasında Türkiye'nin GSMH
(WDI DataBank, 05.06.2018, http://databank.worldbank.org/data)

Yıllar	GSMH($)
1970	17.008.695.652
1980	67.651.700.466
1990	1,48168E+11
2000	2,68987E+11
2010	7,65373E+11
2011	8,25319E+11
2012	8,67406E+11
2013	9,42016E+11
2014	9,25995E+11
2015	8,50152E+11
2016	8,5471E+11

Tablo 3.2' de Türkiye'nin 1970-2016 yılları arasında Gayri Safi Milli Hasıla değerleri verilmiştir. Tablodan anlaşılacağı üzere Türkiye ekonomisi sürekli olarak büyüyen bir seyir izlemiştir. Özellikle 1980'lerden sonra ciddi bir büyüme sağlandığı görülmektedir.

3.2. Türkiye'de Lojistik ve Dış Ticaret İlişkisi

Lojistik sektörü, dış ticarette önemli bir unsurdur. Lojistik hizmetlere, ithal edilen veya ihraç edilen tüm ürünler konu olmaktadır. Dolayısıyla, dış ticaret, lojistik ve taşımacılık arasında bir ilişki olduğu ve bu ilişkiden dolaylı olarak ekonomik büyümeyi etkiler.

Lojistik faaliyetlerde ki başarılar rekabet gücünü arttırır. Lojistik hizmetlerle ilgili faaliyetler işletmelerin hem sermayeleri hem de nakit para akışı ile doğrudan ilişkilidir.

Türkiye Avrupa'yı Asya'ya bağlayan konumu ile lojistik merkezlerin konumu durumundadır. Türkiye stratejik coğrafi avantajını etkili bir şekilde kullanırsa Avrupa, Ortadoğu ve Asya bölgelerinde lojistik transfer merkezi haline gelebilecektir(MÜSİAD,2013: 51).

Geçmişte lojistik, ticarete konu olan malları doğru yere, doğru zamanda ve hasarsız bir şekilde ulaştırma olarak açıklanırken, günümüzde malların paketlenmesinde, depolanmasında, sigortalanmasında ve gümrük işlemlerinde kullanılması olarak açıklanmaktadır(Genç, 2009: 85).

Ülkemizde faaliyet gösteren firmaların ithalat ve ihracat işlemleri sürecinde oluşan maliyet artışı ve zaman kaybı gibi sorunları gidererek rekabet gücünde artışın amaçlanması, ulaştırma için stratejik planının belirlenmesi ve dış ticaret politikasının önemi büyüktür. DPT kalkınma planlarına göre ulaştırma sektöründe ulaşılmak istenen hedef, sosyal yaşamın beklentilerine ülkenin ekonomisine uygun, taşıma türleri açısından dengeli, teknolojik gelişmeleri yakından takip eden ve uluslar arası lojistik mevzuatına uygun, hızlı ve güvenli taşımacılığın yapıldığı bir lojistik ve ulaştırma ağının sağlanmasıdır(TÜSİAD,2002: 33).

Türkiye'de 2007 yılında dış ticarette rekabet edebilme gücü adına lojistik yeteneklerin belirlenebilmesi amacıyla Dış Ticarette Lojistik Hizmetleri Dairesi kuruluşu oluşturulmuştur. Kuruluşun temel amacı, ülkemizde ve dünyada lojistikle ilgili konuların bir merkezden izlenmesi ve lojistik alanında yeni politikaların belirlenmesinde aktif bir şekilde rol oynamaktadır(T.C. Ekonomi Bakanlığı, 05.06.2018, www. ekonomi.gov.tr).

TOBB tarafından yayınlanan verilere göre, Türkiye'nin son dönemlerdeki istikrarlı büyümesine bağlı olarak dış ticaret hacmi artmıştır. Dış ticaret hacmindeki bu artış, önemli atılımlar yapan lojistik sektörü, 2013 yılında %15-20 oranında büyüme gerçekleştirmiştir. Dünya Banka'sının 2012 Lojistik Performans Endeksi Raporu'nda Türkiye, 2012 yılını 27. sırada tamamladığı ifade edilmektedir. Çin'in arkasında bulunan lojistik sektörü 2010 yılında 39. sırada yer almaktaydı.

TÜİK, Eylül 2009 istatistiklerine göre lojistik sektöründe istihdam 1,1 milyon kişidir. Lojistik sektörünün gayri safi milli hâsıla içindeki payı, %8-12 arasındadır.

2002 yılından günümüze kadar lojistik sektörü %300 oranında büyümesine rağmen, üçüncü parti lojistik hizmet sunucularının payı %7 kadar bir oranda artmıştır. Bu durum ise bizlere lojistik sektörünün halen gelişmekte olduğunu göstermektedir(T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 05.06.2018, www.gtb.gov.tr).

Küreselleşen dünyada ülkelerin dış ticaretteki başarılarını etkileyen en önemli faktör lojistik sektörüdür ve ülkelerin stratejik coğrafi konumları bu sektör için önem arz etmektedir. Türkiye, coğrafi konumu, büyüyen ekonomisi, son zamanlarda artış gösteren dış ticaret hacmi ile lojistik merkez olma potansiyeli taşımaktadır. Ancak tüm bunlar için lojistik sektörüne ciddi yatırımlar yapılması ve sektörün geliştirilmesi oldukça önemlidir.

4. SONUÇ

Gelişen dünya piyasası koşullarında, üretilen ürünlerin tüm dünyaya transfer edilmesinde lojistik sektörü son yılların en önemli sektörlerinden biri haline gelmiştir. Değişen rekabet koşullarında lojistik sadece taşımacılık mantalitesinde değil aynı zamanda depolama, dağıtım, servis hizmeti, bilgi akışının sağlanması, tedarik zinciri içinde dolaşımın etkili bir şekilde sağlanması, gümrük ve sigortalama gibi faaliyetleri de kapsamaktadır. Bu nedenle lojistik sektörü üreticiyi birçok maliyet ve zaman kaybı gibi dezavantajlardan avantaj sağlamalarına neden olmuştur.

Lojistiğin 2. Dünya Savaşı'nda önemi anlaşılmış ve lojistik gelişmeler günümüze kadar artan bir seyir izlemiştir. 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaşanan teknolojik gelişmeler, uluslar arası ticareti arttırmış ve deniz ticaretini etkileyerek yapısal değişimlere yol açmıştır. Bu durumda, uzak pazarlara daha kolay ve hızlı şekilde ulaşılmasını sağlamıştır. Kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş ve taşınan yüklerin kapıdan kapıya ulaşımını sağlayan 'kombine taşımacılık' gelişmeye başlamıştır. Bununla birlikte geliştirilen 'birim yük' kavramı, konteynerlerin ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmıştır. Lojistik sektörünün gelişmesinde en önemli faktör ise uluslar arası ticarettir. Lojistik faaliyetlerin sağladığı hizmetler nedeniyle lojistik sektörü ve uluslar arası ticaret sektörleri birbirinden ayrılmayacak sektörlerdir.

Uluslar arası ticarette yaşanan gelişmeler sonrasında Türkiye'nin 1980'li yıllardan sonra dışa açık bir ekonomi politikası benimsemesi ile dış ticaret hacmi zamanla artmış bu durumda Türk lojistik sektörünün gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır.

Türkiye'de 1980 ve 1990'lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla lojistik sektörünün alt yapısı oluşturulmuş, 90'lı yıllarda da atılıma geçmiştir. Türkiye, dünyadaki benzer uygulamalara paralel biçimde lojistik hizmetlerini çeşitlendirmiş ve geliştirmiştir. 2000'li yıllara gelindiğinde yerli ve uluslar arası şirketlerle işbirliğine giden, yurtdışında bürolar açan, hizmet kalitesini sürekli arttıran dinamik bir sektör haline gelmiştir. Fakat lojistik önemli gelişmeler kaydetmesinde rağmen halen genç bir sektör olarak nitelendirilebilir.

Türkiye uluslar arası ticarette daha etkin biçimde yer alabilmek için 24 Ocak 1980 yılında ithal ikameci sanayileşme politikasından vazgeçip, ihracata dayalı büyüme politikasını benimsemiştir. Bununla birlikte ihracatın geliştirilmesi ve rekabetin arttırılması için Türk Eximbank'ı kurulmuştur. Türkiye'nin dış ticaretinin gelişmesinde önemli katkı sağlayan bir diğer gelişme ise AB'ye girmek isteyen Türkiye'nin girişimleriyle 1 Ocak 1996 tarihinde Gümrük Birliğine katılmasıdır. Gümrük Birliğine katılım ile ihracatta ciddi bir artış sağlamıştır.

Ülkemizde lojistik sektörünün istenilen seviyeye ulaşması için Türkiye'nin coğrafik konum avantajını iyi kullanıp önemli ulaşım alt yapı çalışmaları yapılıp, ihracatı arttırıcı ekonomik politikalar uygulanmalı ve uluslar arası lojistik sektörleri ile rekabet edebilecek düzeye ulaştırılması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

AKÇAY, V.H., 2005. Lojistikle Demiryolu Taşımacılığının Önemi, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

AK, Avrupa Komisyonu İlerleme Raporu, 12.05.2018, http://www.abgs.gov.tr/files/strateji/2012_ilerleme_raporu.pdf, 2012, ss.58-60.

BULUT, Ö., 2007. Türkiye' de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

CEMALCILAR, İ., BAYAR D., AŞKUN, İ.C., Öz-Alp, Ş. 2000. İşletmecilik Bilgisi, İşitme Engelli Özürlü Çocuklar Eğitim Ve Araştırma Vakfı Yayını, Eskişehir.

DELOİTTE, Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu, T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, Ocak 2010, s.24.

DİNLER, Z., 2002. İktisada Giriş (8. Basım), Ekin Kitabevi, Bursa.

ERDAL, M., 2005. Küresel Lojistik, UTİKAD Yayınları, İstanbul.

ERDEM, S., 2000. Türkiye İçin Lojistik Stratejileri Konferansı 1-11 Mayıs, İzmir, Ticaret Odası Yayınları.

ERKAN, B., 2014. Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü, ASSAM Uluslar arası Hakemli Dergi, (1), ss. 45-65.

GİLOW, F., "Belirleyici Başarı Faktörü; Lojistik", (http://sozluk.turkcebilgi.com/lojistik).

GÜLEN, K.G., Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, ss.167-168.

GÜNAY, S., 2005. Lojistik Yönetim ve Stok Kontrolünde Silver Meal Modelinin Uygulanması, Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kütahya.

GÜVEN, K.G., 2011. Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler, İstanbul.

GYLFASON, T., 1999. Exports, InflationAndGrowth, World Development, 27 (6), ss.1031-1057.

IŞIK, E. Türkiye'de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI, (01.06.2018), Gümrük Birliği, www.ikv.org.tr/gumrukbirligi.php.

KAYABAŞI, A. Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010.

KOBAN, E., ve KESER, H.Y., 2007. Dış Ticarette Lojistik, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa.

LOJİSTİK, "Lojistik Nedir?",27.04.2018 (http://www.yurticilojistik.com.tr/lojistiknedir.html)

MERİÇ, M., 2005. Lojistik Hizmet Kalitesinin Tüketiciler Tarafından Algılanması ve Bir Uygulama, Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.

SAATÇİOĞLU, C., 2006. Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları, Gazi Kitabevi, Ankara.

SANCAKLI, A., 2006. Uluslar arası Lojistik Şirketlerinde Karşılaştırmalı Ölçüm (Benchmarking) Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

ŞİMŞEK, M., 2003. "İhracata Dayalı Büyüme Hipotezinin Türkiye Ekonomisi Verileri İle Analizi 1960-2002", Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 18 (2), ss.43-63.

TCDD, www.tcdd.gov.tr/yuk/lojıstıkkoy.pdf (28.05.2018), Lojistik Köyler Projesi.

TÜRK EXİMBANK, (30.05.2018), Kısaca Türk Eximbank, www.eximbank.gov.tr/html_files/eximbankpg.htm).

UÇAR, A., 2007. Türkiye' de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

ULUDAĞ, A. S., 2006. Üçüncü Parti Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Bir Üçüncü Parti Lojistik Firması ile Müşteri Arasında Örnek Bir Ağ Sisteminin Geliştirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu.

ULU, C., ve ARACI, C., 2012. Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları, TÜSİAD Yayın No: TÜSİAD-T/2012-03/526.

YARDIMCIOĞLU, M., KOCAMAZ, H., ÖZER Ö., "Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri" II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu, 1-2 Ekim 2012, s.256.

YAYLACI, N., 2005. Küresel Rekabet Ortamında Lojistik Yönetimi ve E-Lojistik: İlaç Lojistik Sektörü Uygulamaları, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

WDI (World Development Indicators) DataBank, Küresel Rekabet Gücü Endeksi ve Lojistik Performans Endeksi'ne Göre Ülke Sıralaması, 08.05.2018, http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators

T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 05.06.2018, www.gtb.gov.tr

UTİKAD, 05.05.2018, http://www.utikad.org.tr/loj-hizmet.htm,

UTİKAD, 15.05.2018, http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=9967

TÜRKİYE'DE CO2 EMİSYONU İLE EĞİTİM DÜZEYİ ARASINDAKİ EŞBÜTÜNLEŞME İLİŞKİSİ

Dr. Öğretim Üyesi Ayşe Esra PEKER
Fırat Üniversitesi,İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Ana Bilim Dalı
esrapeker@firat.edu.tr
Özge TEKBAŞ
Şırnak Üniversitesi,Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı
ozgetekbas496@gmail.com
Esra Gözde EREN
Şırnak Üniversitesi,Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı
eren_gozde01@hotmail.com

Özet

Ekonomilerin hedefledikleri yüksek ekonomik büyüme rakamlarına ulaşmak için Sanayi Devrimi'nden sonra çevreye büyük ölçüde zarar verdikleri görülmektedir. Özellikle gelişmiş ülkelerden kaynaklı oluşan karbon salınımı sonucunda oluşan iklim değişikliğinin yaşanması ve sürecin gözle görülür hal alması, konunun uluslararası ve ulusal birçok arenada tartışılır hale gelmesine neden olmuş, ekonomiler 20. yüzyılın sonlarına doğru birçok problem ile karşı karşıya kalmıştır. Bu noktadan yola çıkarak çalışmada, Türkiye için eğitim harcamaları ile büyüme ilişkisi ve karbondioksit salınımı ile eğitim ilişkisi olmak üzere iki nedensellik ilişkisi test edilecektir. Çalışmada 1990-2016 dönemleri esas alınmıştır. Literatürde eğitim düzeyi ile karbon salınımı ilişkisinin ele alan çalışmanın olmaması çalışmayı özgün kılmaktadır.

THE RELATİONSHİP BETWEEN CO2 EMİSSİONS AND EDUCATİON LEVEL İN TURKEY

Abstract

In order to reach high economic growth numbers economies targeted, it is seen that they largely damage to environment after Industrial Revolution. Particularly, that climatic change that forms as a result of carbon emission resulted from developed countries is experienced and that the process becomes visible led the issue to become discussible at international level, and economies have faced to many problems toward the late 20th century. Setting out from this point, in this study, two causality relationship will be tested as the relationship of educational expenditures and growth and the relationship of CO2 emission and education. In the study, the period of 1990-2016 are based on. That lack of the study dealing with the relationship of educational level and carbon emission does not exist in the literature makes the study original.

Keywords Economic Growth CO2 emission, educational expenditure

1.GİRİŞ

Gelişmiş ya da gelişmekte olan birçok ekonomi büyüme sürecinde temel hedefleri olan üretim artırma arzusu nedeniyle, çevreye verilen zararları görmezden gelmiş, bu durum 1990'lı yılların başlangıcında çevresel sorunların küresel boyutlara ulaşmasına sebebiyet vermiştir. Söz konusu çevre sorunları içerisinde doğal kaynakların ve yeşil alanların bilinçsizce tüketilerek yok

edilmesi ve küresel ısınma konusu öne çıkmıştır. Küresel ısınma sorunun tehlikeli boyutlara ulaşmış olması ve durumun ciddiyetinin fark edilmesi, birçok ekonominin öncelikli olarak çözülmesi gereken sorunlar listesinde konunun üst sıralara yerleşmesine neden olmuştur (Aytun ve Akın, 2015: 50).

Günümüz dünyasının en önemli sorunları arasında yer alan küresel ısınma kavramı birçok yazılı ve görsel kaynakta sıklıkla karşımıza çıkmaktadır. Yapılan araştırmalara göre, küresel ısınmaya neden olan karbondioksit ve diğer sera gazları nedeniyle dünya atmosferinin kimyasal dengesi 100 yıl öncesine göre belirgin bir şekilde değiştiği sonucuna ulaşılmıştır (Flavin,1990). 20 yy. başından bu yana normal şartlarda havanın doğal bileşiminde % 0.03 orana sahip olması gereken karbondioksit gazı oranının yoğunluğunda ciddi artışlar yaşanmıştır. Karbondioksit gazı yoğunluğunun artması, çevresel kaynakların ciddi boyutta tahribatlara uğramasına neden olmuştur (Müezzinoglu,2000: 11).

Küresel ısınmanın altında yatan en büyük etkenin sera gazları olduğu bilinmektedir. Sera gazlarının %60'ını CO2 gazı teşkil ederken, CO2 salınımı büyük ölçüde insani faaliyetler sonrasında gerçekleşmektedir (IEA, 2013). Atmosferdeki sera gazları miktarlarındaki artış, dünya ısısının artırmasına neden olmaktadır. Bu artışın en tehlikeli ve küresel boyutu ise iklim değişikliği olmuştur. Bu yaşanan süreç, ekonomilerin sera gazının atmosferdeki miktarının artışının önlenmesi için acil önlemler almasına neden olmuştur (Sezer, 1994;13). Bu önlemler arasında belki de en önemli mücadele yöntemlerinden biri insanların çevre kirliliği konusunda duyarlılık oluşturulması yer almaktadır. Bununda ancak eğitim ile mümkün olduğu unutulmamalıdır.

Bu bağlamda son yıllarda eğitim ile çevresel bozulma arasındaki ilişki sorgulanmaya başlanmış ve "Çevresel bozulmanın belirleyicileri ile eğitim arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır." hipotezi tartışılmaya başlanmıştır. Bu noktada tartışmaların tamamının sonucunda çevresel bozulmanın önlenmesi için üretilecek politikaların temel araçlarından birinin de eğitim olduğu konusunda ortak sonuca ulaşılmıştır. Eğitim ile çevre kirliliği arasındaki ilişkiyi ortaya koymaya çalışan ampirik çalışmaların sayısının azda olsa arttığı görülmektedir. Bu çalışmaların sayısının ve kalitesinin artması bu sorunla mücadele açısından büyük önem taşımaktadır. Ayrıca eğitim ile çevre konusuna yönelik oluşturulacak farkındalık ekonomilerin geleceği için büyük bir ehemmiyet taşımaktadır (Aytun, 2014). Bu noktadan yola çıkılarak bu çalışmada, Türkiye'de 1984-2017 dönemleri için eğitim düzeyi ve çevre kirliliği arasındaki ilişki sorgulanmıştır. Eğitim düzeyi için ortaöğretim mezunu, lise mezunu, üniversite mezunu, yüksek lisans ve doktora mezunu olmak üzere dört farklı sınıflandırma esas alınmıştır. Çevresel kirliliğini ortaya koymak içinse birçok çalışmada esas alınan karbondioksit emisyonu verisi kullanılmıştır. Çalışmanın özgün yönünü kullanılan eğitim değişkeni oluşturmaktadır. Çalışmanın literatüre olan en büyük katkısı ise Türkiye'de verilen eğitimin çevre duyarlılığına ne kadar katkı sağladığının görülmesi olacaktır. Bu bağlamda çalışma ile eğitim politikalarının çevresel kirliliğe olan duyarlılığı test edilmiş olacağından literatüre önemli bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Dünya üzerindeki canlı yaşamının devamını sağlayan temel unsur ekolojik dengedir. Bu dengenin bozulmasına ya da yok olmasına büyük ölçüde insan faaliyetleri neden olmaktadır (Sağlam ve ark., 2008, 89; Kovancılar, 2001, 7).

İnsanoğlunun doğa ile olan ilişkisi evrendeki var oluşu ile yaşıt olup, ondan faydalanma çabaları ile başlayan bu ilişki zamanla ona üstünlük kurma çabalarına dönüşmüştür. Doğaya karşı başlayan bu üstünlük kurma çabası, birçok çevresel sorunu da beraberinde getirmektedir. Şüphesiz bu; sorunlardan en güncel ve en önemli olanı küresel ısınmadır (Kovancılar, 2001,7; Türküm, 1998, 167; Demirbaş ve Pektaş, 2009, 196).

Küresel ısınma dünyanın atmosferinde meydana gelen, ortalama sıcaklıktaki artış olarak tanımlanır. Bu sıcaklık artışı global iklim değişikliğine neden olabilecek boyutlara sahip ve devam eden (sürekliliği olan) nitelikte olmalıdır (Sorensen, 2014, 1). Bir başka tanıma göre, küresel ısınma insanların çeşitli faaliyetleri neticesinde meydana gelen ve sera gazları olarak adlandırılan gazların atmosferde yoğun bir şekilde artması sonucunda yeryüzüne yakın atmosfer tabakaları ile yeryüzü sıcaklığının yapay olarak artması sürecidir (Bayraç, 2011, 232). Dünyanın yakın yüzeyinde sıcaklık artışı olarak tanımlanan küresel ısınma, geçmişte olan doğal etkilerin sonucu olarak ortaya çıkmasının yanı sıra insan kaynaklı sera gazı salınımındaki artış sonucunda da oluşmaktadır (IEA, 2016).

Günümüzde ısı üretimi, küresel nihai enerji tüketiminin %50'sinden fazlasını oluşturuyor. Dünya da farklı bölgeler de, kişi başına düşen ısı kullanımı, kişi başına düşen toplam enerji kullanımından daha azdır. Bu durum enerji sektörün tüm ülkelerdeki önemini vurgulamaktadır. Buna rağmen enerji sektörünün önemi diğer sektörlerden daha az dikkat çekmektedir (IEA,2014:8).Bu sektörün önemsenmemesi dünya genelinde bir kayba yol açmıştır ve bu tahribat nedeniyle oluşan kayıp engellenmez ise ileride dünyayı bekleyen bir kargaşa var demektir.

İktisadi büyüme performansını, fiziksel sermaye gücü ile birlikte beşeri sermaye gücü belirler. Beşeri sermaye gücü eğitim alanındaki nitel ve nicel gelişmeler ile artar. Eğitim harcamalarının artması ve eğitim kalitesinin iyileşmesi işgücünün üretim yeteneğinin gelişmesi ve dolayısıyla hasıla miktarının artmasına yol açmaktadır. En önemli beşeri sermaye bileşeni olan eğitim ülkelerin kalkınmasında önemli bir role sahiptir. Bir taraftan kalkınma sürecinde ihtiyaç duyulan nitelik ve nicelikte işgücü sağlama fonksiyonunu yerine getirirken; diğer taraftan bilgi üretme ve yayma fonksiyonu ile ülkelerin modern üretim teknolojilerini takip etme, geliştirme ve üretim sürecine aktarmasına katkı sağlamaktadır. Eğitim seviyesi yükseldikçe işgücünün verimliliğinin artması; ülkelerin rekabet gücünü olumlu etkilemekte ve dışa açılmalarını kolaylaştırmaktadır. Eğitim düzeyindeki farklılıklar, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasındaki ekonomik performans farklılığının temel nedenleri arasında yer almaktadır.

Küresel ısınma güncel ve önemli bir konu olmasına rağmen, bilim dünyasında hala tartışılan yönleri vardır. Araştırmacıların önemli bir bölümü bu durumu büyük bir çevre felaketi olarak nitelendirirken, bir bölümü ise doğal bir süreç olarak görmekte, geleceğe dönük sıcaklıkla ilgili tahmin yürütmenin pek mümkün olamayacağını iddia etmektedirler (Bradley, 2003, 77; Cole, 2003, 375; Aktaran; Peker ve Demirci, 2008, 241). Küresel ısınma konusunda yapılmış yüzlerce bilimsel araştırmaya rastlamak mümkündür. Kanaatimize göre çalışmaların çokluğuna rağmen konu ile ilgili kuramsal temellerin zayıf olması tartışmaların temel sebebi olabilir.

Bu tartışmalara rağmen, büyük oranda insan etkisiyle gerçekleştiği kabul edilen küresel ısınma konusunda insanların farkındalıklarının ve bilgilerinin geliştirilmesi önemli bir husustur. Yazıcı ve Seçkin'in (2010), tespitlerine göre

küresel ısınma Türkiye'deki eğitim kurumlarında tartışmalı konular içerisinde 70 başlık içinden 29. sırada yer almaktadır. Şurası bir gerçektir ki; okul ders programları ve ders içerikleri bilimsel çalışmaların hızına ayak uydurmak zorundadır. Güncel ve önemli gelişmelerin ders programlarında yerini alması geciktirilmemesi gereken önemli bir husustur. İlköğretim programlarında, çevre eğitimine yönelik konular bulunmakla birlikte, küresel ısınma konusuna pek fazla yer verilmemiştir. Hâlbuki bu konuda ilk olarak bilgilendirilmesi gereken kişiler çocuklar olmalıdır. Çocukların çevre bilinçlerinin ve duyarlılıklarının geliştirilmesi çevre sorunlarını tanımaları ve anlamaları ile mümkündür (Yardımcı ve Kılıç, 2010: 1123). Araştırma sonuçları incelendiğinde, sera etkisi ve küresel ısınma konularında çocukların ve gençlerin doğru, bilimsel ve yeterli bilgi edinemedikleri, ayrıca pek çok kavram yanılgısına sahip oldukları görülmektedir (Bahar ve Aydın, 2002; Bal, 2004). İnsanların kitle iletişim araçlarından ve akran gruplarından eksik ve yanlış bilgi edinmeleri ile öğretmenlerin kavram yanılgıları ve akademik yetersizlikleri bu sorunun başlıca nedenleri olarak gözükmektedir. Öğretmenlerin kavram yanılgıları ve akademik bilgi eksiklikleri ise büyük ölçüde fakültelerde aldıkları eğitimle ilişkilendirilmektedir (Arsal, 2010: 230).

Son yıllarda çevre bilinci oluşturmak amacıyla çevre eğitimine önem verilmeye başlanmış; okul öncesi eğitimden başlamak üzere, ilköğretim, ortaöğretim ve yükseköğretimde ders programlarında çevre konularına yer verilmiştir. Bununla birlikte ilköğretim programında küresel ısınma ve sera etkisi konularına yönelik doğrudan kazanım ve etkinlik yoktur (MEB, 2009; Meydan ve Doğu, 2008: 274; Sever ve Samancı, 2002: 230). Küresel ısınma konusuna ilişkin kazanımların ders programlarında yer alması ve konunun öğretilmesinde etkinliklerin zenginleştirilmesi önemli bir ihtiyaç olarak görülmektedir. İklim Değişikliği Çevre Sözleşmesi'nin (İDÇS) 6. Maddesi çerçevesinde küresel ısınma konusu ile ilgili olarak "Halkın bilinçlendirilmesi için, yazılı ve görsel çeşitli eğitim araçlarının üretilmesi, geliştirilmesi ve etkin bir biçimde halka ulaştırılması" kararı alınmıştır. Bu çerçevede, İDÇS' ye taraf olunsun ya da olunmasın, Türkiye'de de, ilköğretimden başlayarak tüm eğitim-öğretim programlarında ve halkın bilinçlendirilmesinde yararlanılabilecek iletişim ortamlarında, iklim değişikliği ve küresel iklim sisteminin korunması için temel ve basit önlemlere yer verilmelidir (DPT, 2000: 54–74). Küresel ısınma konusunda öğrenciler için gerekli olan tutum ve değerlerin kazandırılması ve konuyla ilgili farkındalıklarının arttırılması için öncelikle Sosyal Bilgiler ve Fen Teknoloji Öğretimi dersleri kapsamında çeşitli kazanım ve etkinliklere yer verilmelidir. Çevre eğitimi kapsamında, küresel ısınma konularının öğretiminde uygulamalı etkinliklerin yer alması etkili öğrenme açısından çok daha faydalı olabilir (Alım, 605: 2006).

3. VERİ SETİ VE LİTERATÜR TARAMASI

Çalışmanın bu bölümünde çalışmada kullanılan veri seti ve literatür taramasına yer verilmiştir.

3.1. Veri Seti ve Metodolojisi

Bu çalışmada 1984-2017 dönemleri arasında Türkiye'de çevre kirliliği ile eğitim düzeyi arasındaki ilişkisinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Çalışmada kullanılan verilerden eğitim verileri Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (SBB), Ekonomik ve Sosyal Göstergeler içerisinde yer alan eğitim istatistiklerinden derlenmiştir. Eğitim değişkeni olarak ilköğretim, lise, meslek lisesi ve yükseköğretim olarak 4 basamağa ayrılmıştır. Türkiye'de 1997 yılında yürürlüğe giren sekiz yıllık zorunlu kesintisiz eğitim nedeniyle ilkokul ve

ortaokul öğrenci sayılarının toplanması ile elde edilmiştir. Çevre kirliliğini açıklayan değişken olarak ise karbondioksit emisyon verileri Dünya Bankası'ndan (WDI) derlenmiştir. Kullanılan değişkenlerin tanımlanması Tablo 1'de özetlenmiştir.

Tablo 1:Kullanılan değişkenlerin tanımlanması

Kod	İsim	Kaynak
lnco	Kişi başına CO2 emisyonu (Metrik ton)	WDI
lnorta	Ortaokul mezun sayısı (Adet)	SBB
lnlise	Lise mezun sayısı (Adet)	SBB
lnuni	Üniversite mezun sayısı (Adet)	SBB
lnmaster	Yüksek lisans ve doktora mezun sayısı(Adet)	SBB

3.2.Literatür Taraması

Literatürde eğitim ile çevre kirliliği ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi ele alan birçok çalışma bulunmasına rağmen eğitim düzeyi ile çevre kirliliği arasındaki ilişkiyi ele alan çalışma sayısı oldukça azdır. Çalışmalarda eğitim değişkeni olarak farklı değişkenlerin kullanıldığı görülmektedir. Bu değişkenler arasında eğitim harcamaları, eğitim düzeyi, okullaşma oranı ve ortalama eğitim süresi gibi değişkenlerin kullanıldığı görülmektedir. Söz konusu çalışmalarda ülke grupları yer aldığı gibi sadece tek bir ülkeye yönelik çalışmaların olduğu görülmektedir.

Eğitime ilişkin değişkenler ile çevre kirliliği arasındaki ilişkiyi araştıran bazı çalışmaların bulguları aşağıdaki Tablo 2'de özetlenmiştir.

Yazarlar	**Çalışmanın Adı**	**Çalışmanın Kapsadığı Yıl**	**Bazı Değişkenler**	**Sonuç**
Kar ve Ağır (2003)	Türkiye'de Beşeri Sermaye Ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Eşbütünleşme Yaklaşımı İle Nedensellik Testi	1926-1994	Eğitim Harcamaları, Büyüme	Türkiye için uygulanan Granger nedensellik testine göre uzun dönemde pozitif yönlü bir ilişki bulunmuştur.
Taban ve Kar (2006)	Beşeri Sermaye ve Ekonomik Büyüme: Nedensellik Analizi	1969-2001	Eğitim Harcamaları, Büyüme	Türkiye için Granger nedensellik testinde uzun dönemde iki yönlü ilişki olduğu bulunmuştur.
Ay ve Yardımcı (2008)	Türkiye'de Beşeri Sermaye Birikimine Dayalı Ak Tipi İçsel Ekonomik Büyümenin Var Modeli İle Analizi	1950-2000	Eğitim Harcamaları, Büyüme	Türkiye için yapılan Granger nedensellik testinde lise modeli testinde uzun dönemde bir ilişki bulunamadığına fakat Yüksek öğretim modelinde uzun dönemde bir nedensellik ilişkisi bulunmuştur.
Varsak ve Bakırtaş (2009)	Ekonomik Büyüme Üzerinde Beşeri Sermayenin Etkisi: Türkiye Örneği	1970-2008	Eğitim Harcamaları, Büyüme	Türkiye için uygulanan Johansen eşbütünleşme, vektör hata düzeltme(VECM) ve varyans ayrıştırma analizi sonucunda, eğitim göstergelerinde meydana gelen değişimin, kişi başına reel gayrisafi milli hasılayı önemli ölçüde etkilediği; eğitim göstergelerinde meydana gelen değişimin ise kişi başına reel gayrisafi milli hasılada meydana gelen değişimden etkilenmediği sonucuna ulaşılmıştır.
Pao ve Tsai (2010)	BRIC Ülkelerinde CO2 Emisyonları, Enerji Tüketimi ve Ekonomik Büyüme	1971-2005	CO2 salanımı, Enerji kullanımı, Büyüme	BRIC ülkeleri için, panel veri ve panel nedensellik testleriyle analiz etmiştir. Uzun dönemde pozitif bir ilişki içinde olduğu bulunmuştur.

Şimşek ve Kadılar (2010)	Türkiye'de Beşeri Sermaye, İhracat ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin Nedensellik Analizi	1960-2004	Eğitim Harcamaları, İhracat oranı,Büyüme	Türkiye için Johansen Eşbütünleşme ve Granger nedensellik testleri sonucunda uzun dönemde seriler arasında pozitif ilişki ve nedensellik ilişkisi belirlenmiştir.
Bozkurt (2010)	Eğitim, Sağlık Ve İktisadi Büyüme Arasındaki İlişkiler: Türkiye İçin Bir Analiz	1980-2005	Tasarruf oranları, Okullaşma oranı	Türkiye için uygulanan Granger nedensellik analizine göre uzun dönemde pozitif yönlü bir ilişki bulunmuştur.

3.3. Birim Kök Test Sonuçları

Zaman serileri ile çalışırken, ilk olarak serilerin durağanlık testlerinin yapılması ve serilerin bütünleşme derecelerinin belirlenmesi gerekmektedir. Bunun yapılabilmesi için birim kök testleri kullanılmaktadır. Seri birim köke sahip ise durağan olduğundan ortalamaya dönme eğilimi göstermektedir. Ayrıca serinin birim kök içermemesi zamana göre değişmeyen sabit varyansa sahip olması ve şokların etkilerinin zamanla kaybolması olarak açıklanmaktadır. Birim kök içeren seriler zamanla ortalamaya dönme eğilimi göstermez ve rassal şoklardan kalıcı olarak etkilenirler(Gilberto, 2005:146). Serilerin durağanlığı test edilmeden yapılan analizlerde sahte regresyon sorunu ortaya çıkmaktadır (Julado vd, 2012). Çalışmada birim kök testi için Augmented Dickey Fuller (ADF-1979-1981) ve Philips Perron birim kök testleri kullanılmıştır. Uygulann birim kök testleri Tablo 3'de verilmektedir.

Tablo 3. Birim Kök Analizi Sonuçları

		Seviye		Birinci Fark	
MODEL		ADF	PP	ADF	PP
Lnco	C	-1,9990	-2,150	-6,5053***	-6,6408***
	CT	-3,642*	-3,642*	-6,6246***	-6,8364***
Lnorta	C	-0,8150	-0,827	-4,7802***	-4,7793***
	CT	-1,5386	-1,832	-4,7268***	-4,7258***
Llise	C	-1,0434	-1,482	-5,6604***	-6,2663***
	CT	-2,7791	-2,772	-5,6422***	-6,4782***
lnuni	C	-0,6009	-0,643	-6,6055***	-6,9294***
	CT	-2,8444	-2,873	-6,4876***	-6,7973***
lnmaster	C	-0,4594	-0,408	-7,3809***	-7,4033***
	CT	-2,6067	-2,679	-7,2702***	-7,2948***

C: Sabitli model. CT: Sabit ve trendli model. ADF testinde maksimum gecikme sayısı 12 olarak alınmış ve optimum gecikme sayısı Schwarz Bilgi Kriterine göre belirlenmiştir. Parantez içindeki sayılar optimum gecikme sayılarıdır. PP ve KPSS testlerinde uzun dönem varyans, Barlett çekirdek tahmincisi ile elde edilmiş ve bant genişliği (bandwidth) Newey-West metodu ile belirlenmiştir. ADF ve PP testlerinde kritik değerler sabitli model için -3.646 (%1), -2.954 (%5) ve -2.615(%10); sabit ve trendli model için -4.273 (%1), -3.557 (%5) ve -3.212 (%10)'dur. ***, ** ve * Ho hipotezinin sırasıyla %1, %5 ve %10 anlam düzeyinde reddedildiğini gösterir.

Birim kök test sonuçları incelendiğinde serilerin birim kök taşıdıkları yani serilerin durağan olmadığı görülmektedir. Serilerin tamamının birinci farkı alındığında serilerin tümünün durağanlaştığı sonucuna ulaşılmıştır. Bir başka ifade ile seriler birinci dereceden bütünleşik I(1) olduğu belirlenmiştir. Serilerin birinci dereceden farkında bütünleşik olması seriler arasında eşbütünleşme ilişkisinin olabileceğini işaret etmektedir.

3.4. Eşbütünleşme Analiz Sonuçları

Durağan olmayan seriler ile yapılan analizlerde sahte regresyon oluşabilmektedir. Bu nedenle Box ve Jenkins(1970) bütünleşik serilerde fark

alma işlemini önermiştir. Ancak uzun dönem analizlerde birinci dereceden farkının alınması uzun dönemli ilişkilerin anlamlandırılmasını zorlaştırdığından fark alma işlemi eleştirilmiştir (Dolado, 2012). Ancak çalışmalarda kullanılanm serilerin büyük bir çoğunluğunun farkında durağan olduğu görülmektedir. Bu bağlamda serilerin (I(1)) düzeyinde durağan olması durumunda eşbütünleşme ilişkisinin varlığından eşbütünleşme ilişkisinden söz edilebilmektedir. Bu noktada çalışmalarda en sık kullanılan eşbütünleşme testi Johansen Eşbütünleşme testi olmuştur (Çalışkan, 2013: 42). Johansen Eşbütünleşme Testi hipotezleri aşağıda verilmiştir.

$H_0: r$=0 (Eşbütünleşme ilişkisi yoktur)

$H_1: r$>1 (Eşbütünleşme ilişkisi vardır)

Çalışmada dört adet eşbütünleşme ilişkisi kurulmuştur. Çalışmada kurulan eşbütünleşme modelleri aşağıda verilmektedir.

Model 1 **(1)**

$lnCO_2 = \beta_1 + \beta_2 \text{lnorta} + \varepsilon_1$

Model 2 **(2)**

$lnCO_2 = \beta_1 + \beta_2 \text{lnlise} + \varepsilon_1$

Model 3 **(3)**

$lnCO_2 = \beta_1 + \beta_2 \text{lnuni} + \varepsilon_1$

Model 4 **(4)**

$lnCO_2 = \beta_1 + \beta_2 \text{lnmaster} + \varepsilon_1$

Johansen eşbütünleşme test sonuçları Tablo 4'de verilmektedir.

Tablo 4. Johansen eşbütünleşme test sonuçları

Değişkenler	lag	Max Eigen İstatistik Deger	%95 Kritik değer	Trace İstatistik Değer	%95 Kritik değer	Sonuç
lco ve lort	2	20,311	15,892	25,786	20,261	Eşbütünleşiktir
lco ve llise	2	17,091	15,892	26,000	20,261	Eşbütünleşiktir.
lco ve luni	2	27,062	20,261	20,584	15,892	Eşbütünleşiktir.
lcovel master	2	13,632	11,224	16,233	12,320	Eşbütünleşiktir.

Yapılan eş bütünleşme test sonuçlarına göre Ho hipotezi reddedilerek seriler arasında en az bir tane eş bütünleşme ilişkisinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bir başka ifade ile elde edilen sonuçlar aracılığıyla seriler arasında

uzun dönem dengesinin varlığını işaret etmektedir. Model 1'e ait Johansen eşbütünleşme denklemine ait sonuçlar Tablo 5'de verilmektedir.

Tablo 5. Model 1 İçin Eş Bütünleşme Denklem Sonuçları

	Katsayılar	Standart hata	T istatistiği
lco(-1)	1,0000		
C	2,6513		
lort(-1)	-0,7773	0,1162	6,6803

Model 2'e ait Johansen eşbütünleşme denklemine ait sonuçlar Tablo 6'da verilmektedir.

Tablo 6. Model 2 için Eş Bütünleşme Denklem Sonuçları

	Katsayılar	Standart hata	T istatistiği
lco(-1)	1,0000		
C	0,7298		
llise(-1)	-0,3678	0,0271	-13,5349

Model 3'e ait Johansen eşbütünleşme denklemine ait sonuçlar Tablo 7'de verilmektedir.

Tablo 7. Model3 İçin Eş Bütünleşme Denklem Sonuçları

	Katsayılar	Standart hata	T istatistiği
lco(-1)	1,0000		
C	0,9782		
luni(-1)	-0,2416	0,01654	-14,6126

Model 4'e ait Johansen eşbütünleşme denklemine ait sonuçlar Tablo 8'de verilmektedir.

Tablo 8. Model 8 İçin Eş Bütünleşme Denklem Sonuçları

	Katsayılar	Standart hata	T istatistiği
lco(-1)	1,0000		
C	0,4985		
lmaster(-1)	-0,2059	0,0232	-8,8686

Elde edilen sonuçlara göre ilkokul mezun, lise mezunu, üniversite mezunu, yüksek lisans ve doktora mezun sayısı ile karbondioksit emisyonu arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Bütün değişkenler istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Bu sonuçlara göre ilköğretim mezun sayısının %1'lik artış karbondioksit emisyonunu %0.77 artırırken, lise mezun sayısının %1 artması ise emisyon oranını %0,36 artırmaktadır. Üniversite mezunlarının sayısının %1 artması karbondioksit emisyonunu %0.24 artırmakta iken yüksek lisans ve doktora mezunlarının sayısının %1 artması ise emisyonu %0,20 artırmaktadır.

5. SONUÇ

İnsanların yaşamları süresince karşılıklı etkileşim içinde oldukları çevrenin 20. Yüzyılın başından itibaren sanayileşme ile birlikte ciddi oranda tahrip olduğu görülmektedir. Günümüz çevre sorunları arasında toprak, su, hava kirliliği, iklim şartlarının değişmesi, hayvan türlerinin yok olması, sıklıkla bilim insanları tarafından birçok ortamda dile getirilmiş olsa da politika uygulayıcıların çevre konusunda duyarlılıklarının yüksek olmadığı görülmektedir.

Çevre sorunlarının oluşmasında en önemli kirletici insan olmuştur. İnsanların tüketim alışkanlıkları ve tutumları çevre sorunlarının oluşmasının temel unsurunu oluşturmaktadır. Çevre sorunları ve eğitim arasında doğrudan bir ilişki olduğu unutulmamalıdır. Bu bağlamda iki değişkenin esas alındığı çalışmalara literatürde ihtiyaç olduğu düşüncesinden yola çıkılarak yapılan bu çalışmada çevre kirliliği ve eğitim düzeyi arasındaki ilişki ele alınmıştır. Türkiye'de 1984-2017 dönemlerinin esas alındığı bu çalışmada değişkenlerin arasındaki ilişki Johansen eşbütünleşme testi ile ortaya konmak istenmiştir. Elde edilen çalışma sonuçlarına göre bütün eğitim düzeylerinde tüketim alışkanlıklarının karbondioksit emisyonunu artırdığı yani çevreyi kirlettiği sonucuna ulaşılmıştır. Gelişmekte olan ülke konumunda olan Türkiye'nin çevre konusunda duyarlılık düzeyinin yüksek olmadığı ve uygulanan politikalarda çevre konusuna olan hassasiyetin çok yüksek olmadığı düşünüldüğünde bu sonuç beklenen bir sonuçtur. Burada elde edilen çarpıcı sonuç eğitim düzeyi yükseldikçe insanların çevreye olan duyarlılığının artmasıdır. Çalışmada elde edilen sonuçlara göre çevre kirliliğine duyarlılığı en az olan kişiler ilköğretim mezunu iken en yüksek hassasiyete sahip bireylerin ise yüksek lisans ve doktora mezunu olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu da göstermektedir ki çevre sorunlarına mücadelede eğitim unsuru önemli bir faktör olup, çevre hassasiyetinin ilkokul çağlarından gelerek benimsetilmesi gereken bir süreç olduğudur.

Son yıllarda Türkiye'de eğitim sistemine yönelik birçok eleştiri yapılmakta ve sistem tartışmaları devam etmektedir. Yapılması gereken en önemli hususlardan birisi hangi alanda olursa olsun eğitim politikalarının hükümet politikası olmaktan çıkıp devlet politikası olmasıdır. Çalışmamızın ana temasını oluşturan çevre konusun açısından bir değerlendirme yapılması gerektiğinde eğitim düzeyinin ilk aşamasından son aşamasına kadar çevre

kavramının müfredata yerleştirilmesi gerekmektedir. Türkiye'de Milli Eğitim Bakanlığı müfredatında ilköğretim, ortaöğretimde ve lisede çevre konusunda zorunlu dersin olmadığı görülmektedir. Genelde Hayat Bilgisi, Sosyal Bilgiler, Coğrafya, Fen ve Teknoloji, Biyoloji, Sağlık Bilgisi ve Kimya gibi farklı branş derslerinde ünitelerde yer verildiği görülmektedir. Bu noktada yapılması gereken çevre dersinin müfredata eğitimin her aşamasında zorunlu ders olarak eklenmesi konunun kişiler için genç yaşlarda içselleştirilmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Burada yapılması gereken eğitimin ise sınıf ve derslik ortamlarında değil doğal ortamlarda, uygulamalı olarak yapılmasıdır. Aksi takdirde verilen eğitim birçok derste olduğu gibi teoride kalıp faydalı olmayacaktır.

Yükseköğretimde ise durum biraz daha farklılık göstermektedir. Yükseköğretimde belirli bölümlerde çevre konusuna yönelik derslerin yoğunluk taşıdığı görülmektedir. Ancak bu konunun sadece birkaç bölümde sınırlı kalması yeterli gelmemektedir. Bu bağlamda çağdaş bir eğitim sisteminin yürütülebilmesi için sadece bu bölümlerin değil, bütün bölümlerde seçmeli ders olarak çevre dersinin müfredata eklenmesi gerekmektedir. Bunun yanı sıra çevre bilincinin oluşturulması için üniversitelerin Sivil toplum kuruluşları ile ortak faaliyetlerini artırarak öğretim üyelerini ve öğrencilerini dahil edeceği çevre programlarının sıklıkla düzenlenmesi gerekmektedir. Kampüslerin dizaynında çevre kirleticiligini en aza indirecek tasarımların yapılması üniversitede farkındalık yaratılması açısından büyük önem taşımaktadır. Bisiklet yollarının yapılması, atık geri dönüşümü için kampüsün birçok noktasına toplayıcı kaynakların yerleştirilmesi, çevre temalı kampanyalar düzenlenmesi, çevre temalı trekkinglerin düzenlenmesi, enerji tüketiminin azaltılması için güneş panelleri ile aydınlatılması, üniversite içeresinde baz istasyonlarının girmesinin engellenmesi gibi çevre duyarlılığına dikkat çeken faaliyetler düzenlenmelidir.

Unutulmamalıdır ki çevre kirliliğinin temel unsurunu bizler yani insanlar oluşturmaktadır. Bu bağlamda eğitimin önemli bir belirleyici olduğu unutulmamalı ve farkındalık için okul öncesi eğitimden yükseköğretime kadar bütün aşamalarda eğitim kurumlarının bina tasarımları ve eğitim müfredatları çevre temalı olarak tasarlanmalıdır. Eğitimde bu hassasiyeti alan birey ilerideki yaşamında hangi sektörde faaliyet gösterirse göstersin hassasiyetini koruyarak yaşamına devam edecektir.

KAYNAKÇA

Alım, M. (2006). Avrupa Birliği Üyelik Sürecinde Türkiye'de Çevre ve İlköğretimde Çevre Eğitimi, Kastamonu Eğitim Fakültesi Dergisi, 14/2, 599–616.

Arsal, Z. (2010). İlköğretim Öğretmen Adaylarının Sera Etkisi İle İlgili Kavram Yanılgıları, İlköğretim Online Dergisi, 9/2, 229–240.

AY A., YARDIMCI P. (2008). Türkiye'de Beşeri Sermaye Birikimine Dayalı Ak Tipi İçsel Ekonomik Büyümenin Var Modeli İle Analizi (1950-2000), Maliye Dergisi, Sayı:155.

Aysen Müezzinoğlu, Hava Kirliliği ve Kontrolünün Esasları, Dokuz Eylül Yayınları, 1. Baskı, İzmir, 2000.

Aytun C., Akın C.S.(2015). Türkiye'de Karbondioksit Emisyonu, Enerji Tüketimi Ve Eğitim İlişkisi: Bootstrap Nedensellik Analizi. 'Uluslar arası Avrasya Enerji Sorunları Sempozyumu' İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi Yayınları 2015.İzmir.

AYTUN, C. (2014). Gelişen Ekonomilerde Karbondioksit Emisyonu, Ekonomik Büyüme ve Eğitim Arasındaki İlişki: Panel Veri Analizi. The Journal of Academic Social Sciences Studies, (27), 349-362.

Bahar, M. ve Aydın, F. (2002). Sınıf Öğretmenliği Öğrencilerinin Sera Gazları ve Global ısınma İle İlgili Anlama Düzeyleri ve Hatalı Kavramlar, 5. Ulusal Fen Bilimleri ve Matematik Eğitimi Kongresi, Ankara.

Bal, Ş. (2004). Fen Bilgisi Öğretmen Adaylarının Sera Etkisi İle İlgili Kavram Yanılgılarının Tespiti, Eğitim Araştırmaları Dergisi, 17, 102-111.

Bayraç, H.N. "Enerji Kullanımının Küresel Isınmaya Etkisi ve Önleyici Politikalar". *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* 11(2), 2011, s.229- 260.

BOZKURT, Y . (2010). Eğitim, Sağlık Ve İktisadi Büyüme Arasındaki İlişkiler: Türkiye İçin Bir Analiz. Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi, 5 (1), 7-27.

Çalışkan Şadan, Karabacak M. Meçik O. (2013). "Türkiye'de Eğitim-Ekonomik
Büyüme İlişkisi: 1923-2011 (Kantitatif Bir Yaklaşım)", Yönetim Bilimleri Dergisi Cilt: 11, Sayı: 21, ss. 29-48, 2013

Demirbaş, M., Pektaş, M.H. (2009). İlköğretim Öğrencilerinin Çevre Sorunu İle İlgili Temel Kavramları Gerçekleştirme Düzeyleri, Necatibey Eğitim Fakültesi Elektronik Fen ve Matematik Eğitimi Dergisi, 3/2, 195–211.

DPT. (2000). İklim Değişikliği Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.

EIA 2016, U.S. Energy Information Administration, Energy Explained,
https://www.eia.gov/energyexplained/index.cfm (Date accesed: 09.10.2016).

Flavin, C., (1990), "Slowing Global Warming", AmericanForests, Volume 96, No 5-6.

Gilberto A. Libanio, "Unit Roots in Macroeconomic Time Series: Theory, Implications,and Evidence", Nova Economia Belo Horizonte, Vol. 15, No. 3, 2005, ss. 145-176, s. 146.

IEA, (2013). CO2 EmissionsfromFuelCombustionHighlights. Paris: IEA publications.

IEA,(2014).HeatingWithout Global Warming "Market DevelopmentsandPolicyConsiderationsforRenewableHeat" . Fransa; IEA Publications.

Juan J. Dolado, Jesús Gonzalo and Francesc Marmol, "Cointegration
http://www.eco.uc3m.es/~jgonzalo/cointegration.pdf

Kar M., Ağır H.(2003). Türkiye'de Beşeri Sermaye Ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Eşbütünleşme Yaklaşımı İle Nedensellik Testi (1926-1994), SÜ İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi.

Kovancılar, B. (2001). Küresel Isınma Sorunun Çözümünde Karbon Vergisi ve Etkinliği, Yönetim ve Ekonomi Dergisi, 8/2, 8-19.

MEB. (2009). İlköğretim (4 – 7. Sınıflar) Sosyal Bilgiler Dersi Öğretim Programı ve Kılavuzu, Devlet Kitapları Müdürlüğü Basımevi, Ankara.

Meydan, A., Doğu, S. (2008). İlköğretim İkinci Kademe Öğrencilerinin Çevre Sorunları Hakkındaki Görüşlerinin Bazı Değişkenlere Göre

değerlendirilmesi, Selçuk Üniversitesi, Ahmet Keleşoğlu Eğitim Fakültesi Dergisi, 26, 267– 277.

PAO H.T. VE TSAİ C.M.(2010). CO2 Emissions, Energy Consumption And Economic Growth İn BRIC Countries. Energy Policy,vol.38, ıssue 12, 7850-7860.

Peker, O., Demirci, M. (2008) İklim Değişikliğinin Bilim ve Ekonomi Perspektifinden Analizi, Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 13/1, 239–251.

R. Erol Sezer, "Hava Kirliligi Sorunu ve Saglık Üzerine Etkileri", Yerlesim Yerlerinde Hava Kirliligi ve Çevresel Etkisi Paneli, Fırat Üniversitesi Yayınları, No:38, Elazıg, 1994, s. 13.

Sağlam, E. N., Düzgüneş, E., Balık, İ. (2008). Küresel Isınma ve İklim Değişikliği, Ege Üniversitesi, Su Ürünleri Dergisi, 25/1, 89–94.

Sever, R., Samancı, O. (2002). İlköğretimde Çevre Eğitimi, Doğu Coğrafya Dergisi, 7, 153-165

Sorensen, C.T. "Global Warming and Impacts on Climate of India",
file:///C:/Users/Sevda%20Ku%C5%9Fkaya/Downloads/3113.pdf%20(3).pdf, 2016 (Date accesed: 23.06.2016).

ŞİMŞEK M., KADILAR C. (2010). Türkiye'de Beşeri Sermaye, İhracat ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin Nedensellik Analizi, CÜ İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt:11, Sayı:1.Sivas.

TABAN S. , KAR M. (2006). Beşeri Sermaye ve Ekonomik Büyüme: Nedensellik Analizi, 1969-2001, Sosyal Bilimler Dergisi.

Türküm, A.S. (1998). Çağdaş Toplumda Çevre Sorunları ve Çevre Bilinci. Anadolu Üniversitesi, G. Can (Ed). Çağdaş Yaşam Çağdaş İnsan. Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi İlköğretim Öğretmenliği Lisans Tamamlama Programı, Eskişehir, 165–181.

VARSAK S., BAKIRTAŞ İ.(2009). Ekonomik Büyüme Üzerinde Beşeri Sermayenin Etkisi: Türkiye Örneği. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:25.

Yardımcı, E., Kılıç, B. G. (2010). Çocukların Gözünden Çevre ve Çevre Sorunları, İlköğretim Online Dergisi, 9/3, 1122–1136.

SURİYE'Lİ SIĞINMACILARIN TÜRKİYE'DE SAĞLIK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: ELAZIĞ İLİ ÖRNEĞİ

Dr. Öğretim Üyesi Ayşe Esra PEKER
Fırat Üniversitesi,İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Ana Bilim Dalı
esrapeker@firat.edu.tr
Ayşe BOYRAZ
Fırat Üniversitesi,Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı
aysebyrzz@gmail.com
Ayşe Nur AKPINAR
Fırat Üniversitesi,Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı
akpinaraysenur94@gmail.com

Abstract

Küreselleşmenin etkisi ile göç hareketlerinin uluslararası bir boyuta taşındığı görülmektedir. Bu dinamik değişim süreci göçün yaşandığı ülkelerde siyasi, ekonomik ve sosyal birçok etkinin yaşanmasına neden olmuştur. Farklı birçok ülkeden göç alan Türkiye, 2011 yılında Suriye'de yaşanan iç savaş nedeniyle sığınmacılar tarafından en çok göç alan ülkeler arasında yer almaktadır. Türkiye anayasası nedeniyle Suriye'li vatandaşlar "geçici koruma" kapsamına dahil edilmiş ve hayat standartları korunma altına alınmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda çalışmada Elazığ'da yaşayan Suriye'li vatandaşların sağlık hizmetlerine yönelik aldıkları hizmetler değerlendirilerek, göçün ilde yer alan sağlık kuruluşlarına etkisi ortaya konulmak istenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Suriye göçü, Elazığ Fethi Sekin Hastanesi, Sağlık sektörü*

ASSESSMENT OF THE EFFECTS OF SYRIAN REFUGES ON TURKISH HEALTH SECTOR: THE CASE OF ELAZIĞ CITY

With the effect of globalization, it is seen that immigration movements are moved to international dimension. This dynamic process of change, in the countries, where immigration is experienced, has caused many political, economic, and social effects to be experienced. Turkey allowing immigrants from many different countries, due to civil war experienced in 2011, takes place the most immigrated countries by refugees. Due to Turkish Constitution, Syrian citizens have been included in the scope of "temporary protection" , and their life standards are tried to be put under protection. In this context, evaluating the services Syrian refugees living in Elazığ get for health, its effect on health institutes in the city in view of immigration have been attempted to introduce .

Keywords: *Syrians immigration, Elazığ Fethi Sekin Hospital, Health sector*

1. GİRİŞ

Göç olgusu insanlık tarihi kadar eski olup günümüz toplumları için çözümü oldukça zor olan toplumsal problemlerden biridir. Basit bir şekilde toplumların sosyal, kültürel, siyasal ve ekonomik nedenler dolayısıyla bir yerden başka bir yere yerleşmesi göç olarak tanımlanmaktadır. Göç kavramının temel olarak sınıflandırması iç göç ve dış göç olarak yapılmaktadır. İç göç, belirli bir zaman diliminde bir bölgede yaşayanların kendi istekleriyle aynı ülkenin başka bir bölgesine taşınması şeklinde tanımlanmaktadır (Tekeli, 1997:9). Dış göç ise

savaş, etnik çatışmalar, ekonomik yetersizlikler, doğal afetler, daha kaliteli eğitim fırsatları, uluslararası anlaşmalarla sağlanan nüfus değişimleri gibi sebeplerden dolayı bir ülkeden başka bir ülkeye yapılan nüfus hareketliliği olarak tanımlanmaktadır. Dış göç kavramının içinde ele alınması gereken bir başka kavram ise uluslararası göç kavramıdır. Uluslararası göç kavramı; "Kişilerin geçici veya daimi olarak başka bir ülkeye yerleşmek üzere menşe ülkelerinden veya mutad olarak ikamet ettikleri ülkeden ayrılması" olarak tanımlanmaktadır. Burada, uluslararası bir sınırın geçilmesi söz konusudur.(IOM, 2009: 59). Uluslararası göç çok dinamik, karmaşık ve çok boyutlu olup farklı bağlamlarda farklı şekiller almakta ve gelişmektedir (Şirin ve Öner, 2012). Genel olarak, ekonomik gelişmeler, politik dengesizlikler, bazı baskı rejimleri, iç karışıklıklar, turizmdeki gelişmeler, eğitim için en iyisini bulma isteği ve genel toplumsal yapı değişmeleri uluslararası göçü kaçınılmaz bir hale getirmektedir.

Her göçün bir başlangıç noktası, bir varış noktası, bir oluşma nedeni ve çeşitli ara engelleri bulunmaktadır (Lee, 1966:49). 2010 yılının Aralık ayında, Muhammed Bouazizi isimli gencin Tunus'ta kendini yakarak intihar teşebbüsünde bulunmasıyla patlak veren olaylar, kısa sürede tüm Arap coğrafyasına yayılmış ve başta Mısır, Libya ve Suriye olmak üzere Cezayir, Ürdün, Bahreyn ve Yemen gibi Arap ülkelerini etkileyen dünya literatüründe yeni bir göç dalgasını oluşturan bir olgu olarak literatürde yerini almıştır. Bu sürecin sonunda bazı ülkelerde rejim değişiklikleri yaşanırken bazı ülkelerdeki iç karışıklıklar ise halen devam etmektedir. Olayların sıçradığı ülkelerden biri olan Suriye Arap Cumhuriyetinde, iç karışıklıklar Mart 2011'de baş göstermiştir. Çatışma ortamından kaçan Suriyeliler, ilk kez 29 Nisan 2011'de Hatay ili Yayladağı ilçesinden 260 kişilik bir grup olarak Türkiye'ye giriş yapmıştır. 4/4/2013 tarihli ve 6458 sayılı Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanununun 91 inci maddesine dayanılarak hazırlanan ve 22/10/2014 tarihli ve 29153 numaralı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Geçici Koruma Yönetmeliği ile geçici koruma statüsü altına alınan Suriyelilere sağlanan tüm hizmetlerin koordinasyonu AFAD'a verilmiştir. Güvenlikten eğitime, barınmadan sağlığa kadar çok sayıda hizmet, gerek geçici barınma merkezlerinde gerekse geçici barınma merkezlerinin dışında ilgili kurum ve kuruluşların da işbirliğiyle Suriyelilere sunulmaktadır (AFAD,2017). Bu noktadan yola çıkılarak çalışmada, Elazığ'da yaşayan Suriyeli mültecilerin sağlık hizmetlerinin değerlendirilmesi için Elazığ Fethi Sekin Bölge Hastanesi'nde anket çalışması yapılmıştır. Ayrıca konunun bir diğer muhatabı olan doktor ve yöneticilerin görüşleri alınmış ve göçün ilin sağlık hizmetlerine etkileri mikro ölçekte ortaya konmak istenmektedir. Çalışmanın il geneli için yapılması çalışmayı özgün kılan unsurlar arasında yer almaktadır.

2. Dünya'da ve Türkiye'de Suriye Göçünün Sosyoekonomik Etkileri

İnsanlık tarihinin varoluşundan bu yana göç tarihin her döneminde yaşanmıştır. Bir kişinin veya grubun uluslararası sınır geçerek başka bir yere geçmesi göç olarak ifade edilmektedir. Göçün süresi, yapısı ve nedenlerine bakılmaksızın insanların yer değiştirmesine neden olan nüfus hareketleri göç kapsamında değerlendirilmektedir. Göç zorunlu ya da gönüllü olmak üzere iki şekilde gerçekleşebilen neden ve sonuçları ile dinamik bir süreçtir. Ayrıca insan hareketliliğine dayanan göç kavramı siyaset, ekonomi ve kültür ile yakından

ilgilidir. Bu nedenle bir ülkenin göç alması ya da göç vermesi ülke politikalarını, toplumu, ekonomik sistemi ciddi boyutta etkilemektedir. Uluslararası göçte çift yönlü bir değişim yaşanmasından dolayı göç olgusu, birden fazla devleti etkilemektedir. Yerleşilen ülkeye olumlu bir etkiye neden olabilirken, terkedilen ülke için olumsuz bir süreç yaşanılabilmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta göç olgusunun iyi şekilde yönetilmesidir. Göçün doğru yönetilememesi durumunda kamu düzeni ve güvenliği tehlikeye düşebilmekte, insan hakları ihlallerinin yaşanmasına neden olabilmektedir. Bu nedenle Türkiye'nin son yıllarda yaşadığı Suriye göçünü doğru yönetmesi oldukça önemlidir(TBMM,2018:240-241).

Türkiye coğrafi ve stratejik konumu nedeniyle tarih boyunca birçok defa kitlesel göçlerin durağı olmuştur. Suriye'de 2011 tarihinde başlayan iç savaşta en az 500bin insan yaşamını yitirmiştir. 2011 yılında yaklaşık 20 milyon olan nüfusun, 13.5 milyon'u zor yaşam şartları ile karşı karşıya kalmıştır. 6.3 milyon insan göçe zorlanırken, 4.9 milyon insan komşu ülkelere sığınmak durumunda kalmıştır. Türkiye dil, din, ırk ayrımı yapmadan " Açık Kapı Politikası"na dayanarak kapılarını mültecilere açmıştır. Afet ve Acil Durum Yönetimi Bakanlığı (AFAD) tarafından savaştan kaçan göçmenlere hizmetler sunulmakta bu hizmetler arasında ücretsiz sağlık hizmetleri de yer almaktadır. Ekim 2018 tarihiyle Türkiye'de yaklaşık 3.6 milyon Suriyeli ikamet etmektedir. Suriyeli mültecilerin yaklaşık 174 bin'i geçici barınma merkezlerinde bulunmaktadır. Geçici barınma merkezlerinde bulanan göçmen sayısı aşağıda Tablo 1'de verilmektedir.

Tablo 1: İllere göre Geçici Barınma Merkezinde Bulunan Suriyeli Sayısı

	Geçici barınma merkezleri	Barınma tipi	UYRUK	
HATAY	Altınözü KK	2.056 K	8.179	16.894
	Yayladağı KK	776 K, 32 betonarme b.	3.670	
	Apaydın KK	1.181 K	5.045	
	Güveççi Çadırkenti**	824 çadır	0	
GAZİANTEP	İslahiye Çadırkenti**	1.552 çadır	0	3.732
	Karkamış Çadırkenti**	1.578 çadır	0	
	Nizip 1 Çadırkenti**	1.873 çadır	0	
	Nizip 2 KK	908 K	3.732	
ŞANLIURFA	CeylanpınarÇadırkenti	4.972 çadır	17.100	64.432
	Akçakale Çadırkenti	6.461 çadır	21.057	

	Harran KK	2.069 K	9.729	
	Suruç Çadırkenti	7.028 çadır	16.546	
KİLİS	Öncüpınar KK	3.089 K	9.898	24.164
	Elbeyli Beşiriye KK	3.586 K	14.266	
MARDİN	Midyat Çadırkenti**	1.053 çadır	0	0
K.MARAŞ	Merkez KK	5.008 K	16.309	21.018
			4.709 Iraklı	
OSMANİYE	Cevdetiye KK	3.352 K	13.585 i	13.585
ADIYAMAN	Merkez Çadırkenti	2.302 çadır	0	0
ADANA	Sarıçam KK	6.136 K	26.176	26.176
MALATYA	Beydağı KK	1.977 K	8.964	8.964
TOPLAM				
27.675 çadır ve betonarme bölme(54.703 kişi. %30,6)			Suriyeli	174.256
30.138 K(124.262 kişi.%69,4)			Iraklı	4.709
57.813 toplam			Toplam	178.965

Kaynak:AFAD,2017

İngiltere'de faaliyet gösteren "Development Initiatives" adlı kuruluş tarafından "Küresel İnsani Yardım" raporu hazırlanmaktadır. Rapora göre (Dİ, 2017). Türkiye 2016 yılında en fazla uluslararası yardımda bulunan ülkeler sıralamasında yer almış ABD ise en çok yardım yapan 1.ülke olmuştur ve Türkiye, İngiltere, AB kurumları ve Almanya onu takip eden en çok yardım yapan ülkeler arasında olmuştur. Küresel İnsani Yardım Raporu'na göre Türkiye, geçen yıl 6 milyar dolarlık insani yardım yaparak, en fazla yardım yapan 2.ülke oldu. Türkiye'nin insani yardım alanında yaptığı yardımlar geçen yılın 2 katına, yani 6 milyar dolara ulaştı. Özellikle Suriyeli mülteciler adına yaptığı yardımlarla Türkiye geçtiğimiz yıllarda da bu listede üst sıralarda yer alıyordu. Neredeyse dünya genelinde yapılan toplam yardımların 5'te biri Türkiye'den gidiyor. Rapora göre, 2015 yılında dünyada gerçekleşen insani yardım tutarı 25,7 milyar ABD Doları iken, 2016 yılında 27,3 milyar dolar gibi rekor bir seviyeye ulaştı

İngiltere'de bulunan "Development Initiatives" adlı kuruluş bünyesindeki "Küresel İnsani Yardım" programınca hazırlanan Küresel İnsani Yardım Raporu 19 Haziran 2018 tarihinde yayınlanmıştır. 2017 yılına ait küresel verileri içeren raporda, Türkiye 8,07 milyar ABD Doları insani yardım miktarıyla birinci sırada yer almıştır. Ülkemizi ABD (6,68 milyar ABD Doları), Almanya (2,99 milyar ABD Doları), Birleşik Krallık (2,52 milyar ABD Doları) ve Avrupa

Birliği (2,24 milyar ABD Doları) takip etmiştir. Raporda, insani yardımların milli gelire oranı temelinde yapılan sıralamada da Türkiye yüzde 0,85 ile birinci sırayı almış ve dünyanın "en cömert ülkesi" unvanını korumuştur. Türkiye'yi yüzde 0,17 ile Norveç ve Lüksemburg izlemiştir (Dİ, 2018).

Türkiye'de bulunan yaklaşık 3.6 milyon vatandaş(%96'sı) geçici barınma merkezinin dışında kalırken yaklaşık 41bin'i (%4'ü) ise geçici barınma merkezinde yaşamlarına devam etmektedir. Geçici barınma merkezleri dışındaki ve Suriyelilerin illere göre dağılımı Tablo 2'de verilmektedir.

Tablo 2: Geçici barınma merkezleri ve dışındaki Suriyelilerin illere göre dağılımı

İL SIRA	İLLER	KAYIT EDİLEN	NÜFUS	YÜZDESİ
1	Kilis	115.686	142.541	81.16
2	Hatay	439.776	1.609.856	27.32
3	Şanlıurfa	452.156	2.035.809	22.21
4	Gaziantep	426.483	2.028.563	21.02
5	Mersin	205.510	1.814.468	11.33
6	Mardin	89.187	829.195	10.76
7	Adana	236.105	2.220.125	10.63
8	Kahramanmaraş	88.255	1.144.851	7.71
9	Bursa	168.309	2.994.521	5.62
10	Adıyaman	26.443	624.513	4.23
11	Toplam	3.639.705	82.003.882	4.44

Tablo 2'den görüldüğü üzere Suriyelilerin ikamet ettiği illerin dağılımında ilk sırayı Kilis alırken, bu sırayı Hatay, Şanlıurfa, Gaziantep takip etmektedir.

3.Türkiye'de Suriyelilerin sağlık sektörüne erişimi

Türkiye'de geçici koruma statüsü ile bulunan Suriyelilerin sağlık hizmetleri, Sağlık Bakanlığı'nca birinci, ikinci ve üçüncü basamak sağlık tesislerinde verilmektedir. Göç sağlığı hizmetlerinin Bakanlık adına koordinasyonunu sağlamak üzere, Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü'ne bağlı olan "Göç Sağlığı Daire Başkanlığı" kurulmuştur. İlk olarak Türkiye sınırına ulaşan mülteciler sağlık taramasından geçirilmektedir. Sağlık sorunlarının bulunması durumunda ilk müdahale burada yapılmaktadır. Ayrıca bulaşıcı ve salgın hastalıklar yönünden gerekli aşılama yapılmaktadır. Geçici koruma statüsünde olan Suriyelilerin sağlık kontrolleri Sağlık Bakanlığı'nda yapılmaktadır. Ayrıca Geçici Koruma Yönetmeliği kapsamında temel ve acil hizmetler için tedavi ve ilaçlarda katkı payı alınmamaktadır. Geçici Koruma Belgesi olmayanlara ise sadece bulaşıcı hastalıklarla mücadele, acil sağlık hizmetleri kapsamında hizmet verilmektedir. Sağlık hizmetlerinde Geçici kimlik numarasının alınmasının mecbur kılınması mültecilerin kayıt altına alınmasını hızlandırmıştır. Suriyeliler tarafından çok tercih edilen illerde kadın doğum, diş hekimliği, çocuk hastalıkları, laboratuvar ve psiko sosyal destek birimlerinin sayıları artırılmıştır.2018 yılı kapsamında 103 adet Göçmen Sağlığı Merkezi hizmet

vermektedir. Bu merkezlerde Suriyeli göçmenler istihdam edilerek dil problemi ve personel yetersizliği giderilmeye çalışılmıştır. Burada istihdam edilmeden önce akademisyenler tarafından mülakatlar yapılmakta mesleki yeterlilik düzeyleri kontrol edilmektedir. Bu mülakatı geçenler 5 gün teori 6 hafta uygulamalı eğitimlere tabi tutulduktan sonra ""Mesleki Yetki Belgesi" düzenlenerek çalışma izinleri verilmektedir. Göçmen merkezlerinde sağlık hizmeti veren personel sayısı Tablo 3'de yer almaktadır.

Tablo 3: Suriyelilere verilen sağlık hizmeti

GBM'lerde çalışan sayısı	Türk doktor	156
	Türk sağlık personeli	186
	Suriyeli doktor	109
	Suriyeli sağlık personeli	137
Türkiye geneli sağlık hizmetleri verileri	Poliklinik	34.501.808
	Hastanede yatan	1.423.844
	Doğum	302.470
	Ameliyat	1.188.606

2018 yılı itibariyle Göçmen merkezlerinde 109'u doktor olmak üzere 246 Suriyeli sağlık personeli istihdam edilmektedir. Türkiye genelinde 2018 yılı sonu itibariyle Suriyelilerin tedavileri kapsamında yaklaşık 34 milyon poliklinik hizmeti verilmektedir. Bu merkezlerde 1 milyon 423 bin yatan hasta tedavi edilmiş, 1milyon 188 bin ameliyat gerçekleştirilmiştir. 2018 yılı Eylül sonu itibariyle Türkiye'de 302 bin Suriyeli bebek dünyaya gelmiştir. Bu bebekler ve 0-5 yaş aralığındaki çocuklar için KKK, Beşli karma ve Hepatit B Aşıları uygulanmaktadır. Ancak karşılaşılan en büyük sorunlardan birisi Geçici Koruma Belgesi alan kişilerin başka yerlere göç etmesi durumunda sağlık takibi yapılamamaktadır. Buna engel olunması için Temel Sağlık hizmetlerinin kayıt olunan illerde verilmesi oldukça kolaylaştırıcı bir önlem olacaktır.

2.ARAŞTIRMA BULGULARI VE VERİ SETİ YÖNTEM

2.1. Veri Seti ve Yöntem

Çalışma kapsamında Elazığ Fethi Sekin Hastanesi'nde sağlık hizmeti alan Suriyeli 73 adet vatandaşa anket uygulanmıştır. Anket sorularının daha iyi anlaşılması için anket Arapça 'ya çevrilerek gerçekleştirilmiştir. Anket iki bölümden oluşmaktadır. Anketin ilk bölümünde Suriyelilerin demografik özelliklerini belirlemeye çalışan sorulara yer alırken, anketin ikinci bölümünde de sağlık hizmetlerine yönelik sorulara yer verilmiştir. Sorular arasında sağlık hizmetlerine erişimde karşılaştıkları problemler, sağlık harcamalarına yönelik sorunları çerçevesinde belirlenmiştir. Çalışmanın bir diğer bölümünü ise sağlık personeli ile mülakat tekniği ile Suriyelilerin sağlık hizmetine erişiminde hastanede ortaya çıkan problemlerin neler olduğu belirlenmek istenmiştir. Burada amaç hem sağlık hizmetini talep eden Suriyeli vatandaşlar açısından, hem de hizmeti veren sağlık personeli açısından konunun bir bütün olarak ortaya koyulması amaçlanmıştır.

2.2.Araştırma Bulguları

2.1. Elazığ İlinde Yaşayan Suriyeli mültecilerin demografik özellikleri

Ankete katılanların %45,2'si erkekler, %54,8'i ise kadınlardan oluşmaktadır. Tablo 4'de ankete katılanların yaş aralığı verilmiştir.

Tablo 4. Ankete katılanların yaş aralığı

Yaş aralığı	Kişi (Adet)	Yüzde (%)
18-21	20	27,4
22-25	19	26,0
26-35	15	20,5
36-44	8	10,9
45-üzeri	11	15,2
TOPLAM	73	100,0

Tablo 4'de görüldüğü üzere ankete katılanların yaklaşık %73.9'unun 18-35 yaş aralığı genç mültecilerden oluştuğu görülmektedir. Ankete katılanların medeni durumuna bakıldığında ise yaklaşık %39.7'sinin evli, yaklaşık %32.8'inin ise bekar olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca yaklaşık %9.5'inin eşinden ayrılırken, yaklaşık %16.4'ünün eşlerinin savaşta yaşamlarını kaybettiğini ifade ettikleri sonucuna ulaşılmıştır. Ankete katılanların yaş aralığı ile medeni durumları karşılaştırıldığında genç yaşta evlendikleri sonucuna ulaşılmıştır. Bu durumun açıklaması olarak gelenek ve inançları nedeniyle olduğu gösterilmektedir. Ankete katılanların eğitim durumları Tablo 5'de verilmektedir.

Tablo 5: Ankete katılanların eğitim durumu

Eğitim Durumu	Kişi (Adet)	Yüzde (%)
Eğitim hayatım olmadı	2	2,7
İlkokul	19	26,0
Ortaokul	8	10,9
Lise	23	31,5
Üniversite	15	20,5
Yüksek lisans	6	8,4
TOPLAM	73	100,0

Ankete katılanların yaklaşık %26'sının ilkokul mezunu, yaklaşık %31'inin lise mezunu ve yine yaklaşık %21'inin ise üniversite mezunu olduğu görülmektedir. Ankete katılanlara Türkiye'de göç etmeden önce ve sonrasında çalışma durumlarına yönelik cevaplar Tablo 6'de özetlenmiştir.

Tablo 6: Türkiye'de göç etmeden önce ve sonrasında çalışma durumları (%)

İstihdam durumu		Adet, Yüzde	Göçten önce Suriye'de çalışma durumu	Göçten sonra Türkiye'de çalışma durumu
Kadın	Çalışıyor	Adet	16	17
		%	21,9	23,2
	Çalışmıyor	Adet	24	23
		%	32,8	31,5
Erkek	Çalışıyor	Adet	14	12
		%	19,1	16,4
	Çalışmıyor	Adet	19	21
		%	26,0	28,7
Toplam	Çalışıyor	Adet	30	29
	Çalışmıyor	Adet	43	44

Tablo 6'ya göre ankete katılanların göçten önce Suriye'de çalışma durumlarına baktığımızda yaklaşık %22 kadın ve yaklaşık %19 erkek olmak üzere toplam yaklaşık %41 kişi çalıştıklarını ifade ederlerken, geriye kalan yaklaşık %59 kişi ise çalışmadıklarını beyan etmişlerdir. Ankete katılanların etnik kökenleri sorulduğunda %76.7'si Kürt, yaklaşık %13.6'sı Arap kökenine, yaklaşık %9.58'i ise Türkmen kökenine sahip olduğunu ifade etmişlerdir.

Ankete katılanların göç etmeden önce Suriye'deki gelirleri ile göç ettikten sonra Türkiye'deki gelir durumları Tablo 7'de özetlenmiştir.

Tablo 7: Göç etmeden öncesinde ve sonrasında gelir durumları (%)

Gelir Aralığı	Suriye		Türkiye	
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek
0-1000TL	62,5	72,7	52,5	60,6
1001-2000TL	20,0	9,0	22,5	18,2
2001-3000TL	10	12,3	5,0	6,06
3001-4000TL	5,0	0,0	5,0	0,0
4001-6000TL	2,5	3,0	0,0	0,0
6001TL- Üzeri	0,0	3,0	0,0	0,0
Cevapsız	0,0	0,0	15,0	15,15
Toplam	100,0	100,0	100,0	100,0

Tablo 7'den görüldüğü üzere ankete katılanların Suriye'de yaşadıkları sürede büyük bir çoğunluğunun 0-1000 TL gelir aralığına sahip oldukları görülmektedir. Yine Suriye'de yaşamlarına devam ederken kadınları yaklaşık %20'sinin 1001-2000TL aralığında, erkeklerin ise yaklaşık %12,3'ünün ise 2001-3000TL aralığında gelir düzeyine sahip oldukları görülmektedir. Türkiye'ye göç etmelerinin ardından ise Suriyelilerin gelir durumuna bakıldığında ise büyük bir çoğunluğunun yine 0-1000 TL aralığında olduğu görülmektedir. Kadınların %22,5'inin erkeklerin ise %18,2'sinin ise 1001-2000 TL aralığında olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu tablodan görüldüğü üzere Türkiye'ye göç eden mültecilerin savaştan öncede düşük gelir düzeyine sahip bireyler oldukları sonucuna ulaşılmıştır.

Ankete katılanların sıklıkla kullandıkları dilleri sorulduğunda yaklaşık %76'sının Kürtçe, yaklaşık %24'ünün ise Arapça'yı tercih ettiklerini ifade etmişlerdir. Türkiye'ye göç tarihlerine bakıldığında kadınların yaklaşık %9,5'inin 2013 yılından önce göç ettikleri görülmektedir. 2013 yılında yaklaşık %5,5, 2014 yılında %12,3, 2015 yılında yaklaşık %10,9'unun ve 2016 yılında ise yaklaşık %16,4'ünün göç ettiklerini belirtmişlerdir. Erkeklerin ise 2013 yılından önce yaklaşık %1.36, 2013'de %5.47'sinin, 2014 yılında %10.95'inin, 2015 yılında %9.58'inin ve 2016 yılında ise yaklaşık %17.8'inin Türkiye'ye göç ettiklerini beyan etmişlerdir. Ankete katılan kadınların %62.5'inin erkeklerin ise %69.6'sının geçici koruma belgesine sahip olduklarını ifade etmişlerdir.

2.2. Elazığ İlinde Yaşayan Suriyeli mültecilerin sağlık hizmetine erişimine yönelik veriler

Bu bölümde ise Elazığ ilinde sağlık sektörüne yönelik anket sonuçları özetlenmiştir. Tablo 8'de göç öncesi ve sonrası aylık sağlık harcamasına yönelik dilimleri özetlenmiştir.

Tablo 8 incelendiğinde göç etmeden önce aylık sağlık harcamalarında kadınların %52.5'i ve erkeklerin %45,5'i sosyal güvenlik sistemine dahil oldukları için herhangi bir ödeme yapmadıklarını beyan etmişlerdir. Türkiye göç ettikten sonra ise kadınların %67.5'i, erkeklerin ise %72.7'si sağlık hizmetlerine bir harcama yapmadıkları görülmektedir. Göç etmeden önce Suriye'de kadınların sağlık harcamalarının daha yüksek olduğu, göç etmelerinin ardından sağlık harcamalarında azalmalar yaşandığı görülmektedir. Erkeklerde de durum aynı seyir izlemiştir. Bir başka ifade ile erkeklerin aylık sağlık harcamalarının Türkiye'ye göç ettikten sonra azaldığı görülmektedir. Bu durumdan çıkarılabilecek başka bir sonuç ise Türkiye'ye göç etmeden önce özel sektörde faaliyet gösteren sağlık kuruluşlarını tercih oranlarının yüksek iken, Türkiye'ye göç etmeleri ile birlikte zorunlu sağlık hizmetlerinin büyük bir çoğunluğunda kamuyu tercih ettikleri sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 8: Göç öncesi ve sonrası aylık sağlık harcaması

	Suriye				Türkiye			
	Kadın		Erkek		Kadın		Erkek	
Gelir aralığı	Kişi	Yüzde	Kişi	Yüzde	Kişi	Yüzde	Kişi	Yüzde
0-100TL	21	52.50	15	45.45	27	67.50	24	72.73
101-300TL	6	15.00	5	15.15	8	20.00	1	3.03
301-500TL	7	17.50	5	15.15	2	5.00	5	15.15
501-1000TL	3	7.50	5	15.15	1	2.50	1	3.03
1001-Üzeri	3	7.50	3	9.09	2	5.00	2	6.06
Toplam	40	100.00	33	100	40	100.00	33	100.00

Ankete katılanlara göç etmeden önce Suriye'de sağlık hizmeti almalarının sonrasında yaklaşık %52'si ödeme yaptıklarını, % 47,9'u ise ödeme yapmadıklarını beyan etmişlerdir. Ankete katılanlar arasında yaklaşık %43'ü hanede kronik hastalığa sahip olan kişilerin olduğunu belirtmişlerdir. Sağlık hizmetine erişimde yaşadıkları problemler sorulduğunda kadınların yaklaşık %48'i probleminin dil konusu olduğu, yaklaşık %33'ü maddi problemlerin olduğu, yaklaşık %8'i ise ulaşım sorununun olduğunu ifade etmişlerdir. Erkeklerde ise yaklaşık %51.5'i dil problemini ifade ederken yaklaşık %21.2'sinin maddi olanaksızlıklar, yaklaşık %12,1'inin ise ulaşım olarak belirttikleri görülmektedir. Buradan çıkan en önemli problemin dil sorunu olduğu belirlenirken, maddi imkansızlıkların bu problemi takip ettiği görülmektedir. Sağlık hizmetlerine erişimde ödeme yapmazken, maddi imkansızlıkları problem olarak ifade etmelerinin arkasında ilaç temin ederken devletin karşılamadığı miktarı ödemek konusunda yaşanan problemler ile devletin karşılamadığı alanlardaki sağlık hizmetlerine erişimde yaşadıkları problemler olduğunu ifade etmişlerdir.

Ankete katılanların yaklaşık %56'sı dil probleminden dolayı Türkçe bilen birisi ile hastaneye geldiklerini ifade etmişlerdir.

Ankete katılanların ilaç kullanımı hakkında yeterli bilgiye sahip olup olmadıkları sorulduğunda yaklaşık %56'sı cevabı evet vermiştir. Yeterli bilgiye sahip olmayanların ise %45.2'sinin sağlık personelinden yardım aldığını, %16.4'ünün ise komşularından yardım aldıklarını beyan ettikleri görülmektedir.

Ankete katılanların %60.27'si sağlık hizmetlerine erişimde kamu sektörünü tercih ettiklerini beyan etmişlerdir. Sağlık hizmetlerine erişimde yaklaşık %41'inin acil servisten giriş yaptıklarını yaklaşık %37'sinin ise randevu alarak sağlık hizmetlerine ulaştıklarını beyan etmişlerdir. Ameliyat gerekmesi durumunda ihtiyacı olan hizmete nasıl başlaması gerektiğine yönelik bilgi düzeyleri sorulduğunda ise yaklaşık %60'ü yeterli bilgiye sahip olduklarını beyan etmişlerdir. Aldıkları sağlık hizmetleri konusunda fayda görme düzeyleri sorulduğunda ise kadınların %30'unun erkeklerin ise yaklaşık %27'sinin ise sağlık hizmetlerinden çok memnun olduklarını ifade edilmiştir. Ankete katılanlara savaşın bitmesi halinde yeniden Suriye'ye dönme konusunda düşünceleri sorulduğunda %60.3'ü geri döneceklerini ifade etmiştir. Bu konuda kadınların yaklaşık %53'ü, erkeklerin ise yaklaşık %70'i dönmek istediklerini ifade etmişlerdir.

2.3. Elazığ İlinde Suriyelilere Verilen Sağlık Hizmetinde Karşılaşılan Sorunlar

Bu bölümde Suriye göçü nedeniyle göç eden mültecilerin yoğun olarak sağlık hizmeti aldığı Elazığ Fethi Sekin Şehir Hastanesi sağlık personeli ile yapılan mülakat yöntemi kullanılarak karşılaşılan problemleri belirtmeleri istenmiştir. Hastanenin bütün departmanları ile yapılan mülakat sonucunda ifade edilen sorunlar maddeler halinde aşağıda özetlenmiştir.

- İletişim sorunu
- Özbakım eksikliği
- Erken yaşta anne olmaları nedeniyle annelik duygusunu benimseyememiş olmaları (çocukları emzirmemeleri gibi)
- Aile planlamasının geleneklerine aykırı olması nedeniyle uygulanmaması
- Hastaneyi gereksiz durumlar için kullanmaları yada hastalığa çok geç müdahale edilmesi durumu,
- Hijyen eksikliği
- Aidiyet hissi olmaması nedeniyle sürekli şikâyet hali
- Gereksiz durumlarda sağlık kuruluşuna başvurma konusu
- Engelli veya evde bakım gibi konularda maddi destek istemeleri
- Fırat Üniversitesi Hastanesi'nde Suriyeli hasta girişleri ücretli olduğundan Suriyeli hastaların Elazığ Fethi Sekin Hastanesi'nde yoğunlaşması,
- Elazığ'da yapılamayan ameliyatlar için başka şehirlere gitmeleri gereken Suriyeli hastaların gerek imkânlardan ötürü gerekse göç idaresinden kaynaklı sorunlardan dolayı tedavi edilememesi,
- Gereksiz durumlar için acil servisi meşgul etmeleri
- Sahte kimlik kullanımına yeltenmeleri,
- Tedavi ve prosedürler bilmedikleri için sürekli itiraz etmeleri
- Menenjit hastalığı riskinin artması
- Suriyeli çocukların yaşadıkları travmadan veya geleneklerinden dolayı muayene sırasında hiç tepki vermemeleri nedeniyle hastalığa doğru teşhis konulamaması,
- Alt solunum yolu enfeksiyonlarının fazla görülmesi,
- Suriyeli olduklarından dolayı gerekli ilgiyi ve alakayı görmediklerini düşünmeleri,
- Türkçe bilseler veya bilen birini yanlarında getirseler dahi tercüman istemeleri,
- Asimile edildiklerini düşündükleri için hiçbir şekilde Türkçe Konuşmamaları
- Randevu saatlerine riayet etmemeleri,
- Ücretsiz tedavi olduklarından dolayı evde bir çocuk hasta olmuş dahi olsa tüm çocukları için giriş yaptırıp muayene olmak istemeleri,
- Ülkelerinde zorunlu aşı politikaları olmadığından Türkiye'de bulaşıcı

hastalıklarda artış yaşanması riski

- Geleneklerinde olan yeni doğan bebeği sünnet edilmesi durumunun Türkiye'de farklı şartlara (en az 1 yıl veya 10 kilo olması gerekmekte) bağlı olması nedeniyle yaşanan sürekli kargaşa durumu,
- Aşı olmuş çocuklarımızda dahi bu hastalıkların görülmeye başlanması,
- Sıra beklemek istememeleri ve hemen muayene olmak istemeleri,
- Doktor tercihlerinin olması ve her doktoru kabul etmemeleri,
- Kadın doğum bölümünde erkeklerin çok müdahale ediyor olması nedeniyle sağlıklı hizmet verilememesi gibi durumlar sağlık personelleri tarafından ifade edilen problemler arasında yer almaktadır.

3. SONUÇ

2011 yılından bu yana devam eden Suriye göçü Türkiye'ye sosyal, ekonomik ve siyasi birçok ek yükümlülükleri de beraberinde getirmiştir. Bu çalışmada yoğunlaşılan nokta, Elazığ Fethi Sekin Hastanesi Örneği üzerinden sağlık sektörü olmuştur. Bölgesel nitelikli bir çalışma gibi görünse de örneklem üzerinden genele yönelik politikalar üretmek mümkün olmaktadır. İfade edilen en büyük problemlerden birinin farklı dil kullanılması nedeniyle iletişim sorunlarının sıklıkla yaşanmasıdır. Bu bağlamda küçük yaşta göç eden çocuklar aldıkları Türkçe eğitim ile zaman içerisinde bu problemi aşabilme şansına sahipler iken, diğer hanehalkı üyelerinin bu imkanı bulunmamaktadır. Bunun için halk eğitim merkezlerinde belirli süreler için kadın ve erkeklere temel Türkçe eğitiminin verilmesi zorunlu hale getirilmelidir. İlk aşamada hastanelere Tercüman hizmetinin verilmesi bir çözüm olsa da uzun vadeli bir çözüm niteliği taşımamaktadır. Bu noktada yapılması gereken çözümün kalıcı olması için Türkiye'nin ana dili olan Türkçe'nin öğretilmesinin zorunlu kılınması gerekmektedir.

Bir diğer problem ise Geçici Koruma Belgesi ile elde edilen hakların doğru olarak anlatılmasıdır. Bu bağlamda kimlik verilirken bu kart ile elde edilebilecek haklar konusunda kişiler bilgilendirilmeli gerekirse bir kullanım kılavuzu hazırlanarak kendi dillerinde bir belge hazırlanmalıdır. Özellikle kadınların aile planlaması, hijyen, çocuk sağlığı ve aşı konularında eğitimlere tabi tutulması ve bunun denetiminin yapılması gerekmektedir. Aile planlaması olmaması nedeniyle her yıl çok sayıda bebek dünyaya gelmektedir. Bunun önüne geçilmesi için aile planlamasının öğretilmesinin yanında yasal yaptırımların uygulanması gerekmektedir. Geçiçi Koruma Hakkı ile bakımı yapılabilecek çocuk sayısı sınırlandırılmalıdır. Erken evliliklerin önüne geçilmesi içinde yine yasal yaptırımların uygulanması uyulmaması durumunda Geçiçi Koruma haklarının iptal edilmesi, gerekli kurallara uyulmaması durumunda sınır dışı edilmesi gibi konularının sınırları çizilmeli ayrıca bunun kişilere aktarılması gerekmektedir. Aşı konusunun Suriye'de zorunlu olmaması ve sürekli yer değiştirme durumları salgın hastalık riskini artırmaktadır. Bu konuda acil önlemlerin alınması gerekmektedir.

Açık Kapı Politikasının çerçevesi gözden geçirilmelidir. Türkiye'nin yaşanan göçün ardından ciddi sağlık harcama yükünün altına girdiği görülmektedir. Bu bağlamda öncelik olarak kendi vatandaşlarımıza verilen haklar dikkate alınarak Geçiçi Koruma Belgesi'nin sınırlılıkları yeniden gözden

geçirilmelidir. Sağlık harcamalarında aciliyet durumuna göre belirli sağlık departmanların da katkı payı alınarak gereksiz yere hastane de işlem yaparak sağlık harcamalarının artırılmasının önüne geçilebilir. Kronik hastalığı olan kişilere verilen rapor ile katkı payı alınmazken, belirli departmanlar için katkı payı uygulamasının getirilmesi gerekmektedir. Savaştan kaçan insanlara verilen hakların olması toplumsal bir sorumluluktur ve uygulanan politikalar yerindedir. Ancak bu politikaların sınırlarının belirlenirken sınır dışında kalan uygulamaları ısrarla bozan bireylere karşı yasal yaptırımların artması, halkın Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nı benimsemesi için gerekli önlemlerin alınması verilen sağlık hizmetinin kalitesini artırırken, ülkenin sıklıkla karşılaştığı problemlerin azalmasına neden olacaktır.

KAYNAKÇA

AFAD (TC. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı). "Suriyeli misafirlerimiz Kardeş Topraklarında", https://www.afad.gov.tr/upload/Node/17962/xfiles/suriyeli-misafirlerimiz_1_.pdf, Erişim tarihi: 09.04.2019

IOM Uluslararası Göç Örgütü . (2009). Göç Terimleri Sözlüğü. Cenevre: Uluslararası Göç Örgütü

Lee, E.S. (1966). "A Theory of Migration", Demography, 3(1); 47-57.

Tekeli, İ. (1997), Türkiye'de İç Göç Sorunsalı Yeniden Tanımlanma Aşamasına Geldi, Türkiye'de İç Göç Bolu-Gerede, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, s. 7-21.

DESTEKLEYENLER

Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi

TİKA
TÜRK İŞBİRLİĞİ VE KOORDİNASYON AJANSI BAŞKANLIĞI

TİM TÜRKİYE İHRACATÇILAR MECLİSİ

LODER LOJİSTİK DERNEĞİ

DOĞAKA
T.C. DOĞU AKDENİZ KALKINMA AJANSI
T.R. EASTERN MEDITERRANEAN DEVELOPMENT AGENCY

kmtso
Kahramanmaraş Ticaret ve Sanayi Odası 1926

MÜSİAD KAHRAMANMARAŞ

@kayeskongre

kayes.ksu.edu.tr

0344 300 15 54 - 28

Avşar Mah. Batı Çevreyolu Blv. No:251/A
Onikişubat / KAHRAMANMARAŞ