



T.C.

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

**GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERİN LOJİSTİK
SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL REKABET GÜCÜ
AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI**

Hamza Baycan KUŞULAR

185016008

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Harun YILDIZ

Bandırma 2020

T.C.
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

**GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERİN LOJİSTİK
SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL REKABET GÜCÜ
AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI**

Hamza Baycan KUŞULAR

185016008

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Harun YILDIZ

Bandırma 2020

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAYI

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik Programında Yüksek Lisans öğrencisi Hamza Baycan KUŞULAR tarafından Doç. Dr. Harun YILDIZ'ın danışmanlığında hazırlanan “Gelişmekte Olan Ülkelerin Lojistik Sektörünün Küresel Rekabet Gücü Açısından Karşılaştırılması” başlıklı tez aşağıdaki jüri üyeleri tarafından 23/06/2020 tarihinde yapılan Tez Savunma Sınavında oyçokluğu/oybirliği ile başarılı bulunmuş ve Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı

Doç. Dr. Tarhan OKAN

Jüri – Danışman

Doç. Dr. Harun YILDIZ

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Polat

YÜCEKAYA

ETİK BEYAN

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim. (23/06/2020)

Hamza Baycan KUŞULAR

ÖZET

GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL REKABET GÜCÜ AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI

Hamza Baycan KUŞULAR

Ülkeler ihtiyaç duyduğu bütün ürünlerin ve hizmetlerin üretimini kendi imkanlarıyla sağlayamamaktadır. Ülkelerin ihtiyaçlarını karşılama isteği farklı üretim noktalarına ulaşmalarına sebep olmaktadır. Öte yandan, üretimi gerçekleştirebilen ülkelerin ise diğer pazarlara ürünlerini ve hizmetlerini ulaştırma isteği doğmaktadır. Ülkeler arası sınırların kalkmasına yol açan bu durum, ticareti küreselleştirmektedir. Bu kapsamda ülkelerin farklı sektörler üzerinden kıyasıya yarıştığı rekabetçi ortam oluşmaktadır. Bu ortamda ürünlerin en hızlı ve en düşük maliyetle ulaştırılmasını sağlayan ülke, rekabet üstünlüğü elde edebilmektedir. Bu sebeple lojistik sektörü, ülkelerin en önemli küresel rekabet gücü elde etme aracı olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda ülkelerin rekabetçi ortamda lojistik sektörü üzerinden elde ettikleri küresel rekabet güçlerini kıyaslama konusu gündeme gelmektedir.

Bu doğrultuda yapılan çalışmanın amacı, gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörleri üzerinden sergiledikleri küresel rekabet güçlerini belirlemektir. Morgan Stanley Capital International verilerine göre Türkiye'nin de içinde yer aldığı 24 gelişmekte olan ülke araştırma kapsamına alınmıştır. 2009-2018 dönemi kapsamında ilgili ülkelerin *lojistik* ve *seyahat* sektör grupları ile alt hizmet alanları incelenmiştir. Uluslararası Ticaret Merkezi'ne ait Trademap veri tabanından ülkelere ait ihracat ve ithalat verileri elde edilmiştir. Veriler yedi dış ticaret endeksi ile ölçümlenmiştir. Ölçümler sonucu ulaşılan bulgular gelişmekte olan ülkeler arasında karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Araştırma sonucunda, Mısır küresel rekabet gücü en yüksek ülke, Türkiye küresel rekabet gücü en yüksek ikinci ülke, Filipinler ise en düşük küresel rekabet gücü elde eden ülke olarak bulgulanmıştır. Araştırmanın bulguları teorik ve uygulama açısından tartışılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Gelişmekte Olan Ülkeler, Lojistik, Küresel Rekabet Gücü, İhracat, İthalat, Uluslararası Ticaret.

ABSTRACT

COMPARISON OF THE LOGISTICS SECTOR OF EMERGING COUNTRIES IN TERMS OF GLOBAL COMPETITIVENESS

Hamza Baycan KUŞULAR

Today, countries cannot produce all of the products and services they need by their facilities. The desire of the countries to fulfill their needs leads them to transportation to different countries. On the other hand, such countries provide production are in the desire to deliver their products and services to other markets. This situation, which leads to the removal of borders between countries, globalizes trade. Within this scope, causes a competitive environment where countries compete fiercely over different sectors. In such a competitive environment, countries that deliver their products to different points at the fastest and lowest cost can achieve competitive advantage. For this reason, the logistics sector stands out as the most important global competitiveness tool of the countries. In this context, a comparison of the global competitiveness of countries through the logistics sector comes up as an inevitable issue.

The purpose of this research is to determine the global competitiveness of developing countries through their logistics sectors. 24 emerging countries including Turkey have included the research as a sample. These countries were determined as emerging countries by Morgan Stanley Capital International. To obtain data, within the scope of the 2009-2018 period, logistics and travel sector groups and sub-service areas of the relevant countries were examined. Also, export and import data of countries were analyzed which were obtained from the Trademap database of The International Trade Centre. The obtained data were measured by seven foreign trade indices. Based on the findings, developing countries were analyzed by comparison. As a result of the research, meanwhile Egypt was found to be the country with the highest global competitiveness, Turkey was located on the second row. On the other hand, Philippines has the lowest global competitiveness. The findings of the research were discussed theoretically and practically.

Keywords: Emerging Countries, Logistics, Global Competitiveness, Export, Import, International Trade.

ÖNSÖZ

“Hayatta en hakiki mürşit ilimdir.”

Mustafa Kemal ATATÜRK

Yüksek lisans eğitimim boyunca akademik ve hayat dersleriyle yoluma ışık tutan, tez danışmanlığı haricinde söz yerindeyse psikolojik danışmanlık ve hayat koçluğumu yapan danışmanım Doç. Dr. Harun YILDIZ’a gerek iş/eğitim hayatımda gerekse sosyal hayatımda bana kattığı değerler için ne kadar teşekkür etsem azdır. Tez konumun hayat bulmasında rol oynayan ve tez sürecinde bilgi ve tecrübelerini hiçbir zaman benden esirgemeyen değerli büyüğüm Arş. Gör. Ahmed Yusuf SARIHAN’a teşekkürü bir borç bilirim. Aynı zamanda fırsat buldukça bu zorlu süreçte bana destek olan jüri üyem Doç. Dr. Tarhan OKAN’a ve Arş. Gör. Esra TANI’ye şükranlarımı sunuyorum. Bununla birlikte pandemi sürecinde bizi kırmayarak jüriye katılma fedakarlığı gösteren Dr. Öğr. Üyesi Polat YÜCEKAYA’ya saygılarımı sunarım.

Son olarak bu stresli ve yoğun geçen süreçte bana maddi ve manevi destek olan, aile kavramını sonuna kadar hak eden sevgili ailemden; idolum ve ablam Arş. Gör. Gülşen TURAN’a, annem Leyla KUŞULAR’a ve babam Recep KUŞULAR’a can-ı gönülden teşekkür ediyorum. Bu çalışmayı evlatları olarak onlara armağan ediyorum.

Bandırma, 2020

Hamza Baycan KUŞULAR

İÇİNDEKİLER

Sayfa

TEZ ONAY SAYFASI.....	ii
ETİK BEYAN SAYFASI	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar	xi
ŞEKİLLER	xiii
KISALTMALAR	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

REKABET VE REKABET GÜCÜ

1. REKABET	4
1.1. Farklı Teorik Yaklaşımlarla Rekabet Kavramı	5
1.2. Rekabetin Temel Fonksiyonları	7
2. REKABET GÜCÜ	8
2.1. Farklı Teorik Yaklaşımlarla Rekabet Gücü Kavramı.....	10
2.1.1. İşletme/Firma Düzeyinde Rekabet Gücü	14
2.1.2. Sektör/Endüstri Düzeyinde Rekabet Gücü	15
2.1.3. Küresel/Uluslararası Düzeyde Rekabet Gücü	16
2.1.4. Dünya Ekonomik Forumu ve Uluslararası Yönetim Geliştirme Enstitüsü'nün Küresel Rekabet Gücü Yaklaşımları	18
2.2. Rekabet Gücünün Belirleyicileri	20
2.2.1. Porter'e Göre Küresel Rekabet Gücünün Belirleyicileri ve Rekabet Stratejileri	22
2.2.1.1. Porter'in Elmas Modeli	22
2.2.1.2. Porter'in Beş Güç Modeli ve Değer Zinciri Analizi	24

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK FAALİYETLER VE SEKTÖRÜN GENEL DURUMU

1. LOJİSTİK KAVRAMI VE KAPSAMI	28
2. LOJİSTİK İLE İLGİLİ DİĞER KAVRAMLAR	30
2.1. Tedarik Zinciri Kavramı.....	30
2.2. Değer Zinciri Kavramı	31
2.3. Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)	31

3. LOJİSTİK FAALİYETLER	32
3.1. Lojistiğin Temel Faaliyetleri	33
3.1.1. Talep Tahmini.....	33
3.1.2. Envanter Yönetimi.....	33
3.1.3. Müşteri Hizmetleri.....	33
3.1.4. Sipariş İşlemi	34
3.1.5. Ulaştırma.....	35
3.1.5.1. Ulaştırma Sistemleri (Modları)	35
3.1.5.1.1. Karayolu Taşımacılığı	36
3.1.5.1.2. Havayolu Taşımacılığı.....	37
3.1.5.1.3. Denizyolu Taşımacılığı	37
3.1.5.1.4. Demiryolu Taşımacılığı.....	38
3.1.5.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı	39
3.1.5.1.6. Kombine Taşımacılık	40
3.2. Lojistiği Destekleyici Faaliyetler	40
3.2.1. Üretim Planlaması	40
3.2.2. Ambalajlama.....	41
3.2.3. Tesis (Yer) Seçimi	41
3.2.4. Depolama	41
3.2.5. Satın Alma	42
3.2.6. Diğer Faaliyetler	42
4. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ	42
4.1. Dünyada Lojistik Sektörünün Önemi.....	43
4.2. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Önemi.....	44

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÜLKELERİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL REKABET GÜCÜ AÇISINDAN İNCELENMESİ

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM VE ARAŞTIRMA

1. ARAŞTIRMA KAPSAMI	50
2. ARAŞTIRMA AMACI.....	50
3. EVREN VE ÖRNEKLEM.....	51
4. VARSAYIMLAR VE SINIRLILIKLAR	51
5. YÖNTEM	52

5.1. Rekabet Gücünün Ölçülmesi.....	52
5.1.1. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi	56
5.1.2. Görelî İhracat Avantajı Endeksi	57
5.1.3. Görelî İthalat Nüfuz Endeksi	57
5.1.4. Görelî Ticaret Avantajı Endeksi	58
5.1.5. Ticari Performans Ölçütü.....	58
5.1.6. Net Ticaret Rasyosu.....	59
5.1.7. İhracat/İthalat Oranı.....	59
6. VERİ SETİ.....	59
6.1. Gelişmekte Olan Ülkeler	59
6.2. Verileri Toplama Süreci	60

BEŞİNCİ BÖLÜM

BULGULAR VE DEĞERLENDİRME

1. ARAŞTIRMA BULGULARI.....	62
1.1. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi (AKÜE) Sonuçları.....	62
1.1.1. Amerika Kıyaslaması.....	63
1.1.2. Asya Kıyaslaması	66
1.1.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması	70
1.2. Toplam Sektör Sonuçları.....	75
1.2.1. Toplam Sektör AKÜE Kıyaslaması.....	75
1.3. Önergelerin Sonuçları.....	77
1.4. Ek Endeksler Kapsamında Hesaplanan Sektör Sonuçları	77
1.4.1. Görelî İhracat Avantajı Endeksi (GİAE) Sonuçları.....	77
1.4.1.1. Amerika Kıyaslaması.....	78
1.4.1.2. Asya Kıyaslaması.....	81
1.4.1.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması.....	85
1.4.2. Görelî İthalat Nüfuz Endeksi (GİNE) Sonuçları.....	89
1.4.2.1. Amerika Kıyaslaması.....	90
1.4.2.2. Asya Kıyaslaması.....	93
1.4.2.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması.....	97
1.4.3. Görelî Ticaret Avantajı Endeksi (GTAE) Sonuçları.....	101
1.4.3.1. Amerika Kıyaslaması.....	102
1.4.3.2. Asya Kıyaslaması.....	105
1.4.3.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması.....	109

1.4.4. Ticari Performans Ölçütü (TPÖ) Sonuçları	114
1.4.4.1. Amerika Kıyaslaması	114
1.4.4.2. Asya Kıyaslaması	117
1.4.4.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması	122
1.4.5. Net Ticaret Rasyosu (NTR) Sonuçları	127
1.4.5.1. Amerika Kıyaslaması	127
1.4.5.2. Asya Kıyaslaması	131
1.4.5.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika	135
1.4.6. İhracat/İthalat Oranı (İHİTOR) Sonuçları	141
1.4.6.1. Amerika Kıyaslaması	141
1.4.6.2. Asya Kıyaslaması	145
1.4.6.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika	149
1.5. Ek Endeksler Kapsamında Hesaplanan Toplam Sektör Sonuçları	155
1.5.1. Toplam Sektör GİAE Kıyaslaması	155
1.5.2. Toplam Sektör GİNE Kıyaslaması	158
1.5.3. Toplam Sektör GTAE Kıyaslaması	160
1.5.4. Toplam Sektör TPÖ Kıyaslaması	162
1.5.5. Toplam Sektör NTR Kıyaslaması	164
1.5.6. Toplam Sektör İHİTOR Kıyaslaması	166
1.5.7. Toplam Sektör Türkiye Kıyaslaması	168
1.5.8. Gelişmekte Olan Ülkelerin Toplam Sektör Kıyaslaması	173
SONUÇ VE ÖNERİLER	175
KAYNAKÇA	182
ÖZGEÇMİŞ	201

TABLÖLAR

	Sayfa
Tablo 1: Önermeler	48
Tablo 2: Gelişmekte Olan Ülkeler	51
Tablo 3: Küresel Rekabet Gücü Göstergeleri	53
Tablo 4: Bazı Rekabet Gücü Ölçme Yöntemleri ve Göstergeleri.....	54
Tablo 5: Veri Seti	60
Tablo 6: Sektör Grupları ve Alt Hizmet Alanları.....	61
Tablo 7: AKÜE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili)	63
Tablo 8: AKÜE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)	66
Tablo 9: AKÜE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan).....	70
Tablo 10: AKÜE (Toplam Sektör).....	75
Tablo 11: GİAE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili).....	78
Tablo 12: GİAE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)	81
Tablo 13: GİAE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan).....	85
Tablo 14: GİNE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili).....	90
Tablo 15: GİNE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)	93
Tablo 16: GİNE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan).....	97
Tablo 17: GTAE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili)	102
Tablo 18: GTAE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)	105
Tablo 19: GTAE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan).....	109
Tablo 20: TPÖ (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili).....	114
Tablo 21: TPÖ (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)	117
Tablo 22: TPÖ (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan).....	122
Tablo 23: NTR (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili)	127
Tablo 24: NTR (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)	131
Tablo 25: NTR (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan).....	135
Tablo 26: İHİTOR (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili).....	141
Tablo 27: İHİTOR (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)	145
Tablo 28: İHİTOR (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan).....	149
Tablo 29: GİAE (Toplam Sektör)	155
Tablo 30: GİNE (Toplam Sektör)	158

Tablo 31: GTAE (Toplam Sektör)	160
Tablo 32: TPÖ (Toplam Sektör)	162
Tablo 33: NTR (Toplam Sektör)	164
Tablo 34: İHİTOR (Toplam Sektör)	166
Tablo 35: Türkiye-Avrupa, Orta Doğu ve Afrika (Toplam Sektör).....	168
Tablo 36: Türkiye-Asya (Toplam Sektör).....	170
Tablo 37: Türkiye-Amerika (Toplam Sektör).....	171
Tablo 38: Türkiye-Gelişmekte Olan Ülkeler (Toplam Sektör).....	173



ŞEKİLLER

Sayfa

Şekil 1 : Rekabet Gücüyle İlgili Kavramlar Piramidi.....	9
Şekil 2 : Uluslararası Ticarete Rekabet Gücü ve Ekonomik Büyüme İlişkisi.....	17
Şekil 3 : Küresel Rekabet Gücünün İşletme İçi Belirleyicileri.....	20
Şekil 4 : Küresel Rekabet Gücünün İşletme Dışı Belirleyicileri	21
Şekil 5 : Rekabeti Etkileyen Beş Güç Modeli	24
Şekil 6 : Değer Zinciri Modeli.....	25
Şekil 7 : Lojistik Yönetim Süreci	30
Şekil 8 : Sipariş İşleme Süreci	34
Şekil 9 : Rekabet Edilebilir Fiyat Düzeyi.....	45



KISALTMALAR

1PL	: Birinci Parti Lojistik
2PL	: İkinci Parti Lojistik
3PL	: Üçüncü Parti Lojistik
4PL	: Dördüncü Parti Lojistik
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AKÜE	: Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi
ANN	: Artificial Neural Network
AR-GE	: Araştırma Geliştirme
ARJ	: Arjantin
ASEAN	: Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği
BRZ	: Brezilya
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan
BTE	: Bakü-Tiflis-Erzurum
CBD	: Cumulative Belief Degrees
CCI	: Current Competitiveness Index
CIP	: The Competitive Industrial Performance Index
CSCM	: Council of Supply Chain Management
CSCMP	: Council of Supply Chain Management Professionals
ÇEK	: Çekya
DEA	: Veri Zarflama Analizi
ECI	: Economic Creativity Index
EFTA	: Avrupa Serbest Ticaret Anlaşması
EİT	: Endüstri İçi Ticaret
END	: Endonezya
FLIP	: Filipinler
GAFR	: Güney Afrika
GCI	: Global Competitiveness Index
GCI	: Growth Competitiveness Index
GIMI	: Global Investable Market Indexes
GİAE	: Görelî İhracat Avantajı Endeksi
GİNE	: Görelî İthalat Nüfuz (Avantajı) Endeksi
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
GTAE	: Görelî Ticaret Avantajı Endeksi
HIND	: Hindistan
IMD	: Institute for Management Development
IPMA	: Importance-Performance Map Analysis
ITC	: International Trade Center
ITG	: Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonu
İFRE	: İthalat Fiyatları Rekabet Edebilirlik Endeksi
İHİTOR	: İhracat/İthalat Oranı
İKE	: İhracat Kârlılık Endeksi
JIT	: Just in Time
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü

KOL	: Kolombiya
KTB	: Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu
LAFTA	: Latin Amerika Serbest Ticaret Anlaşması
LPI	: Logistics Performance Index
MAC	: Macaristan
MEKS	: Meksika
MLZY	: Malezya
MSCI	: Morgan Stanley Capital International
NAFTA	: Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması
NETİHR	: Net İhracat Oranı
NİFE	: Nisbî İhracat Fiyat Endeksi
NİKE	: Nisbî İhracat Kârlılık Endeksi
NTFE	: Nisbî Toptan Eşya Fiyat Endeksi
NTR	: Net Ticaret Rasyosu
PAKI	: Pakistan
PLS	: Partial Least Square
POL	: Polonya
RCA	: Revealed Comparative Advantage
RKHK	: Rekabetin Korunması Hakkında Kanun
RMA	: The Relative Import Advantage Index
RTA	: The Relative Trade Advantage Index
RXA	: The Relative Export Advantage Index
SUAR	: Suudi Arabistan
SWOT	: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats Analizi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TANAP	: Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
TAYL	: Tayland
TAYV	: Tayvan
TDK	: Türk Dil Kurumu
TPÖ	: Ticari Performans Endeksi
TRACECA	: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
TÜRK	: Türkiye
TZY	: Tedarik Zinciri Yönetimi
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
WEF	: World Economic Forum
YHT	: Yüksek Hızlı Tren
YUN	: Yunanistan

GİRİŞ

İşletmelerin yönetsel ve işlevsel faaliyetlerindeki oluşturduğu değerin, müşteri ve pazar tarafından kar marjı olarak getiri sağlaması önem arz etmektedir. Söz konusu önem işletmelerin/firmaların, sektörlerin/endüstrilerin kar payıyla ve dolayısıyla da ülkelerin ekonomik sistemiyle doğru orantılıdır. Öyle ki geçmişten günümüze sürekli artan insanoğlunun ihtiyaçlarının karşılanmasında ülkeler rekabetçi ortamda kıyasıya yarışır hale gelmektedir. Rekabet üstünlüğü sağlamada mikro çerçevede işletme ve sektör içerisindeki lojistik faaliyetlerin, makro çerçevede ise ülke içerisindeki lojistik sektörün önemi ortaya çıkmaktadır.

Bunun yanı sıra ülkelerin talep ettikleri her ürün veya hizmetin üretimini/tedarikini sağlayamadığı açıktır. Böylece ihtiyaç duydukları ürün veya hizmeti daha düşük maliyetle elde etmek amacıyla farklı ülkelere ulaşmaları gerekmektedir. Tam tersi olarak ülkeler daha fazla kazanç sağlamak amacıyla ürettikleri ürün veya hizmeti farklı pazarlara ulaştırmak istemektedirler. Bununla birlikte ülkeler arası sınırların kalkması ise ticareti küreselleştirmektedir. Küreselleşen ticarete ürünün ve/veya hizmetin ulaştırılma aşamasında yer ve zaman etkeni göz önünde bulundurulmaktadır. Yani daha hızlı ve daha düşük maliyetle ulaştırma yetenekleri dolaylı olarak ülkenin rekabet üstünlüğü açısından önem göstermektedir. Bu yetenekler ise lojistik faaliyetlerin özünü teşkil etmektedir. Bu sebeple küresel rekabet gücü açısından ülkeleri diğer ülkelerden üstün kılan en önemli sektör dallarının başında lojistik sektörünün geldiği söylenebilir.

Dünyada ticaretin küreselleşmesi yani serbestleşmesi rekabetin artmasına yol açmaktadır. Küresel ve bölgesel faaliyetlerin yoğunlaşmasıyla mesafelerin uzaması ise hız unsurunu önemli hale getirmektedir. Diğer bir ifadeyle hammaddelerin veya nihai (tamamlanmış) ürünlerin daha hızlı ve düşük maliyetle ulaştırılma arzusu, lojistik faaliyetlerin dolayısıyla lojistik sektörünün önemini artırmaktadır. Özetle küresel rekabet gücünün artırılmasında lojistik sektörü kilit rol oynamaktadır. Bu durum özellikle küreselleşmenin getirilerinden pay sahibi olabilmek ve küresel ticarete söz sahibi olabilmek amacı taşıyan gelişmekte olan ülkeler için daha fazla önem arz etmektedir.

Gelişmekte olan ülkeler arasında yer alan Türkiye de küresel rekabet gücünü artırma amacıyla lojistik sektörü kapsamında farklı stratejik planlar geliştirmektedir. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) ve On Birinci Kalkınma Planı'nda (2019-2023) Türkiye'nin jeostratejik ve jeopolitik konumu bakımından lojistik sektörüne oldukça önem verdiği görülmektedir (bkz. Dokuzuncu Kalkınma Planı, 2006: 78, 79, 116; Onuncu Kalkınma Planı, 2013: 107, 184; On Birinci Kalkınma Planı, 2019: 71, 123). Bu doğrultuda Türkiye'nin lojistik sektörüne önem vermesine rağmen lojistik sektörü üzerinden sağladığı küresel rekabet gücü açısından başarılı olup olmadığı merak konusudur.

Bu çalışmanın amacı, 2009-2018 dönemi kapsamında Türkiye'nin de yer aldığı geliştirmekte olan ülkelerin lojistik sektörü üzerinden elde ettikleri küresel rekabet güçlerini karşılaştırmalı olarak incelemektir. Bu bağlamda, *Morgan Stanley Capital International (MSCI)* verilerine göre belirlenen 26 geliştirmekte olan ülkeden araştırmanın sınırlılıkları içerisinde yer alan 2 ülke hariç (Çin ve Birleşik Arap Emirlikleri hariç) olmak üzere 24 ülke detaylı olarak incelenecektir. Ülkelerin küresel rekabet güçlerini hesaplamada yararlanılan ilgili ülkelere ait ihracat ve ithalat verilerine Uluslararası Ticaret Merkezi'ne (*International Trade Center – ITC*) bağlı *Trademap* veri tabanından ulaşılabacaktır. ITC, bu verilerin güvenilirliği açısından ilgili ülkelerin istatistik kurumlarını dayanak olarak göstermektedir. İlgili ülkelerin lojistik (hizmet kodu: 3) ve seyahat (hizmet kodu: 4) sektör grupları ve bu sektör gruplarının alt sektör (hizmet) alanlarına (deniz taşımacılığı, hava taşımacılığı, diğer modlar, posta/kurye taşımacılığı, alternatif yolcu taşımacılığı, alternatif yük taşımacılığı, alternatif diğer taşımacılık ve iş seyahati) ait veriler ele alınacaktır. Ulaşılan veriler, Görelî İhracat Avantajı Endeksi (GİAE), Görelî İthalat Nüfuz Endeksi (GİNE), Ticari Performans Ölçütü (TPÖ), Görelî Ticaret Avantajı Endeksi (GTAE), Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi (AKÜE), Net Ticaret Rasyosu (NTR) ve İhracat-İthalat Oranı (İHİTOR) aracılığıyla analiz edilecektir. Küresel rekabet gücü açısından makro düzeyde lojistik sektörünü değerlendiren bu çalışmanın yazında yer alan önemli bir boşluğu doldurarak, yazına anlamlı bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Bu amaç doğrultusunda yapılan çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde çalışmada kullanılan rekabet ve rekabet gücü değişkenlerine ilişkin kavramsal

ve teorik çerçeveden bahsedilmiştir. İkinci bölümde ilk olarak lojistik kavramı ve lojistik faaliyetlerle ilgili bilgi verilmiş ve ardından lojistik sektörünün önemi ve ülkelerin lojistik sektörü açısından elde ettikleri küresel rekabet gücüne değinilmiştir. Üçüncü bölümde araştırma yöntemi hakkında bilgi verilerek gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörü kapsamında sağladıkları küresel rekabet güçleri analiz edilmiştir. Son bölümde ise analiz sonucu elde edilen bulgulara ve değerlendirmelere yer verilmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM

REKABET VE REKABET GÜCÜ

1. REKABET

Rekabet kavramı ilgili yazın kapsamında son zamanlarda oldukça ilgi görmektedir. Ancak üzerinde çok fazla uzlaşma sağlanmış ortak bir tanımlama bulunmamaktadır (Hotelling, 1990: 50). Alan ve bakış açılarına göre farklı anlamlandırmalara sahip olan rekabet kavramı, günlük hayatta belli bir fayda elde edebilmek sebebiyle başkasına ya da başkalarına karşı kazanç veya başarı sağlama mücadelesi (Topçuoğlu, 2001: 8) ve bu amaçla yarışmak olarak tanımlanmaktadır (Aktan ve Vural, 2004a: 13).

Rekabet kavramı, 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun 3. maddesinde şöyle tanımlanmıştır; *“rekabet mal ve hizmet piyasalarındaki teşebbüsler arasında özgürce ekonomik kararlar verilebilmesini sağlayan yarışa ifade eder.”* (RKHK, 1994). Bu tanım daha çok işletmeler bağlamında algılanmaktadır. Serbest piyasa ekonomisini oluşturan rekabet kavramı küreselleşme, sürdürülebilirlik ve tutundurma çabası bağlamında şirketler için önem arz etmektedir (Bekmez ve Terzioğlu, 2008: 3). Fakat işletmelerin rekabet sonucu sağladıkları güç ilgili sektörü ve dolayısıyla da ilgili ülkeyi etkilemekte olduğunu söylemek mümkündür.

Öte yandan rekabet, toplumsal düzeyde optimum performans göstermek için alternatifi olmayan bir araç olarak kabul görmektedir. Alternatifi olmayan bir araç ise bir amaç olarak savunulmaktadır. Ayrıca rekabetin ekonomik bir olgu olmadığı, dolayısıyla rekabetin yok olması sadece piyasa ekonomisinin değil, tüm siyasi ve sosyo-kültürel sistemlerin temellerinin sarsılmasına bağlı olduğu söylenmektedir (Türkkan, 2009: 11). Rekabeti bir ilişki sürecine benzeten Erkan’a (1987: 121) göre piyasada ekonomik fayda elde etmek isteyen ekonomik birimler arası zamanla bir yarış doğmaktadır. Üreticiler ve tüketiciler bağımsız birimler olarak şahsi menfaatleri için bu sürecin unsurlarını oluşturmaktadırlar. Fakat bu rekabet üreticiler arasında daha belirgin görülmektedir.

McNulty’e (1968: 640) göre rekabet iki farklı temelde ele alınabilmektedir. Öncelikle, fiyatların ve marjinal maliyetlerin eşitlenerek kaynakların verimliliğini sağlayan *güç* olarak betimlenmiştir. Bu anlamda, fizik biliminde yer alan çekim kuvvetine

benzetilen rekabet, kaynakların en verimli şekilde kullanımını ve fiyatın sürdürülebilir düşük seviyeye çekilmesini sağlamaktadır. Böylece rekabet, ekonomide düzen ve istikrarı sağlamaya yarayan güç olarak öne çıkmaktadır. Diğer taraftan rekabet tanımlayıcı bir kavram olarak ele alınmaktadır. Yani emir verici bir güç değil de gerçekçi olmayan, ancak yararlı bir analitik eğilim olduğu varsayılan *durum* olarak nitelendirilmektedir.

Kıt kaynakların sınırsız ihtiyaçları karşılama durumu, rekabetin ortaya çıkmasına ortam hazırlamıştır. Dolayısıyla rekabetin bir davranış biçimi olduğu da söylenebilmektedir. Rakiplerin var olduğu sürece rekabetin de kaçınılmaz bir olgu olduğunu söylemek mümkündür. Bu durumda farklı alanlarla tanımlansa da bu çalışma kapsamında değerlendirilecek rekabet kavramının strateji bilimi ile ilişkili olduğu söylenebilir. Bu doğrultuda rekabet, doğrudan veya dolaylı bir şekilde pazara ürün/hizmet sunmaya çalışan işletmelerin gerçekleştirdiği faaliyetlere etki eden ortam ve koşulların bütününden oluşan bir kavramdır.

1.1. Farklı Teorik Yaklaşımlarla Rekabet Kavramı

Rekabet ilişkili olduğu farklı disiplinlerde ayrı tanımlamalar ile açıklanmaktadır (Melnik ve Yaskal, 2013: 9). Adam Smith, ilgili yazında rekabet kavramının önemini kavrayan ve piyasa sisteminin merkezinde bu kavramı bilimsel olarak ilk ele alan kişidir. Devamında ise rekabet kavramının en fazla iktisat yazınında önem arz ettiği görülmektedir (McNulty, 1968: 639; Erkan, 1987: 134; Aktaş, 2003: 4; Aktan ve Vural, 2004a: 19; Bekmez ve Terzioğlu, 2008: 3; Gentzkow ve Kamenica, 2016: 2). O denli ki, Stuart Mill'e (1909) ait şu ifade dikkat çekmektedir; *politik ekonomi, sadece rekabet ilkesi yoluyla bir bilimin karakterine herhangi bir iddiada bulunur* (McNulty, 1968: 647; Vickers, 1995: 3; Kurz, 2016: 6). Ayrıca iktisat teorilerine göre rekabetin, bilginin açığa çıkmasına yol açtığı savunulmaktadır (Gentzkow ve Kamenica, 2016: 2).

Rekabete dayalı ticarete ekonomik-sosyal maliyetlerin var olduğunu savunan ve Merkantilizme karşı ortaya çıkan Klasik İktisat Teorileri'nin öncülerinden Adam Smith, rekabeti; üretilen veya tüketilen mal miktarlarının sınırlı olmalarından dolayı alıcılar ve satıcılar arasında gerçekleşen bir yarış olarak anlamlandırmaktadır (Vickers, 1995: 4-5; Aktaş, 2003: 5). Fiyatları arz ve talep dengesine ulaştıracak ve her durumda tekrar edecek bu yarış için dikkate alınması gereken en önemli unsurun kişisel özgürlükler olduğu da

belirtilmiştir. Rekabet kavramı yerine birçok kere özgürlük kavramını kullanan Smith (1776), rekabeti sınırlamaların olmadığı dinamik bir süreç olarak görmektedir. Ricardo (1817: 217) da rant teorisini açıklamak için Smith gibi rekabet kavramını dinamik bir süreç olarak ele almaktadır (Tokatlıoğlu, 1999: 10, 12).

Karl Marx rekabet kavramını dört temel çizgi üzerinde ele almaktadır (Duménil ve Lévy, 1987: 134-135; Tokatlıoğlu, 1999: 13-14). Bunlar:

1. Rekabet, tarihsel bir role sahiptir.
2. Rekabet, malların daha ucuza üretilmesi için türetilmiş bir kavramdır.
3. Rekabet, sadece dengeye getiren bir güç değil, aynı zamanda dengesizlik üzerinden kaynakların bölüşümü ve değişebilen koşullar ile girişimcinin kar elde edebileceği bir süreçtir.
4. Rekabet sonucu, emek verimliliği ve sermaye hareketlerinde ki artış üretim fiyatlarının değişmesini, dolayısıyla çekim merkezinin hareketlenmesini tetiklemektedir.

Klasik görüş Smith, Ricardo ve Marx çatısında birleştirilmektedir. Sebebi ise bu üç bilim insanının rekabet kavramına olan bakış açılarındaki ortak yönlerdir (Duménil ve Lévy, 1987: 134). Klasik görüşe nazaran Neo-Klasik görüş, rekabeti dengeye getiren güç değil de piyasa yapısı olarak ele almaktadır. Yani, Klasik görüşe göre dinamik bir süreç olan rekabet kavramı, Neo-Klasik görüşe göre dengenin nerede olması gerektiğini analiz etmeye yarayan ve dengeden uzaklaşmayı engelleyen statik bir güçtür. Bu yönüyle, Neo-Klasik görüş rekabet kavramını mevcut konumu değil, olması gereken konumu analiz etme aracı olarak kullanarak tam rekabet (*perfect competition*) piyasasını analiz etmektedir (Stigler, 1957; Aktaş, 2003: 6; Cocioc, 2014: 41-42).

Schumpeter yaklaşımı, rekabeti, birbirleriyle rekabet eden girişimcilerin sürekli değişen bir dünyada yeni kar fırsatları keşfetmeye çalıştıkları dinamik bir keşif süreci olarak anlamlandırmaktadır (Schumpeter, 1978: 84; Aktaran: Singleton, 1997: 2). Schumpeter'e göre araştırma-geliştirme faaliyetlerine önem verebilen büyük şirketler bu sürecin itici güçleridir. Ayrıca Neo-Klasik görüşün piyasa hakkında ki tüm bilginin herkes tarafından bilindiği düşüncesi, Hayek (1948; Aktaran: Klein, 2016: 370-371)

tarafından eleştirilmiştir. Hayek'e göre de rekabet, fikir oluşumu sürecidir ve bu süreçte piyasa hakkında bilgilenme gerçekleşmektedir.

Hiç var olmadığı hatta ulaşılması zor olduğu düşünülen tam rekabet yerine alternatif olarak işleyebilir (*fonksiyonel*) rekabet (*workable competition*) kavramı J.M. Clark tarafından “*Towards a Concept of Workable Competition*” adlı çalışmada ortaya atılmıştır (Clark, 1940: 256). Clark'ın endüstriyel organizasyon yaklaşımıyla, yenilikçi ve dinamik bir süreç olarak ele aldığı bu kavramı, sonradan etkin rekabet (*effective competition*) olarak isimlendirmektedir. Bu yaklaşıma göre işletmelerin pazardaki başarıları; rekabet ettikleri yapıları, davranışlarını ve performanslarını kapsayan endüstri çevresinin özelliklerine bağlıdır (Aktaş, 2003: 9).

Klasik yaklaşımın eksik olduğu düşünülerek 1980'lerde ortaya atılan yarışmacı rekabet (*contestable competition*) sistemi, yeni işletmelerin piyasaya özgürce giriş-çıkış yapabilmesini savunmaktadır. Yarışmacı rekabetin, devlet müdahalesinin var olduğu piyasalarda hayat bulmasının veya gelişmesinin zor olduğu düşünülmektedir. Ancak artan fiyatların piyasaya yeni girişimcileri çekmesi muhtemel bir sonuçtur. Dolayısıyla yarışmacı rekabetin de dayanağı olan giriş-çıkışların devlet denetimi altında olması durumu, işletmeleri disipline eden baskıcı potansiyel rekabeti (*potential competition*) ortadan kaldıracaktır (Topçuoğlu, 2001: 19-20).

1.2. Rekabetin Temel Fonksiyonları

Rekabet, piyasa ekonomisinde fonksiyonel işlerliği sağladığından piyasa ekonomisinin temelini oluşturan bir araç olarak savunulmaktadır (Erkan, 1987: 124). Bu durum, rekabetin ekonomik fonksiyona sahip olduğu düşüncesine itmektedir. Bununla birlikte rekabet, ekonomik etkinliği sağlamanın gerekli şartlarından birisi olarak konumlandırılmakta ve piyasa ekonomisinin donatımını sağlamak için ekonomik fonksiyonlara sahip olduğu belirtilmektedir (Lachmann, 1999: 3-9; Aktan ve Vural, 2004a: 15). Bunlar:

- *Yönlendirme fonksiyonu:* İşlerliği olan rekabet, tüketici tercihlerine uygun mal ve hizmet arzını gerçekleştiren bir güce sahiptir.
- *Kaynak dağılım fonksiyonu:* Üretim faktörlerinin (emek, sermaye, doğal kaynak ve girişimci) en faal oldukları yerde ve üretim yöntemi içinde

kullanılmasını sağlamaktadır. Böylece işletmeler maliyet azaltıcı ve kar artırıcı yollar izlemek adına rasyonelleşme önlemlerine gitmektedir. Dolayısıyla refah artırıcı ve kaynak tasarrufu sağlayıcı özelliği görülmektedir.

- *Yenilik ve teknik gelişme fonksiyonu:* Maliyetleri azaltıcı üretim yöntemleri şeklinde teknik gelişme sağlamaktadır. Rekabet işletmelerde yenilik baskısı yaratmaktadır. İşletmeler yeniliğin getirdiği geçici monopol durumundan fayda sağlayarak piyasadaki durumlarını kuvvetlendirmektedir.
- *Uyum fonksiyonu:* Rekabet sayesinde işletmeler değişime ayak uydurabilmektedir. İşletmeler, kapasitelerinin, üretim yöntemi ve programlarının belirli bir değişime karşı nasıl uyum sağlayacağını öğrenmektedirler.
- *Gelir dağılımı fonksiyonu:* Rekabet, gelirin ekonomik çaba ve başarıya karşı bağımlılığını artırarak, farklı yollarla elde edilen gelirleri ortadan kalkmasını ve bu sayede faktör piyasalarında ekonomik başarıya istinaden ücretlendirmeyi sağlamaktadır.
- *Kontrol fonksiyonu:* Rekabet, ekonomik gücün sınırlanabilmesi ve denetimi için toplumsal bir yöntemdir.

2. REKABET GÜCÜ

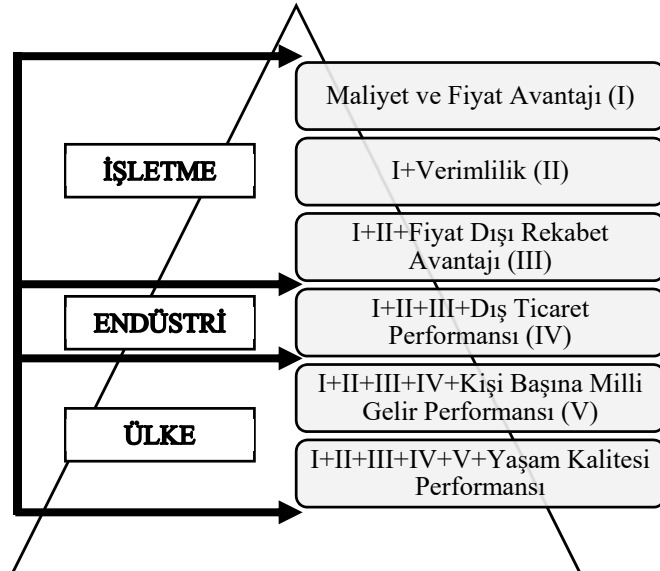
İlgili yazın incelendiğinde, rekabet gücü kavramının da rekabet kavramı gibi bilim insanlarının farklı bakış açılarıyla çalışma konusu olduğu, fakat herhangi bir tanım birliği olmadığı görülmüştür (Fagerberg, 1988: 355; Reinert, 1994: 2-4; Durand, Madaschi ve Terribile, 1998: 4; Çivi, 2001: 34; Aktan ve Vural, 2004b: 11; Aiginger, 2006: 162). Atik'e (2005: 14) ve Çivi'ye (2001: 34) göre bunun nedenleri şöyle sıralanmıştır:

- Rekabet gücü işletme, endüstri ve ülke gibi farklı alanlar bağlamında ele alınabilmektedir. Bundan dolayı farklı anlamlar çıkmaktadır.
- Farklı ölçütler kullanılarak rekabet gücü belirlenebilmektedir.
- Mikro veya makro gibi farklı bakış açılarıyla rekabet gücüne yorum katılabilmektedir.

Bu maddelerden de anlaşılacağı üzere rekabet gücü değişken bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Ekonomi bu kavramın arz tarafıyla, maliye ve para politikası ise

talep tarafıyla ilgilidir. Talep tarafının döviz kuru, faiz oranı, genel vergi yükü ve işgücü maliyetleri gibi değişkenler üzerinde büyük etkiye sahip olduğu düşünülmektedir (Begg, 1999: 796). Yani maliyetlerdeki optimal değişimlerin talebi ve dolayısıyla rekabet gücünü etkilediği söylenebilir.

Rekabet gücü mikro (işletme ve sektör) ve makro (ülke) düzeylerde ele alınmaktadır (Scott ve Lodge, 1985: 20). Ticari işletmelerin yer aldıkları sektördeki rekabet gücüyle, politikacıların çoğunlukla ülke veya bölge düzeyindeki ekonominin rekabet gücüyle ve işletme sahibi ile yöneticilerinin ise yer aldıkları pazar içindeki rekabet gücüyle ilgilendikleri bilinmektedir (Chaudhuri ve Ray, 1997: 90). Dolayısıyla, Şekil 1’de de (rekabet gücünü tanımlayabilmeyi sağlayan ilgili kavramlar) görüldüğü üzere (piramidin tabanına doğru gidildikçe tanımın genişlediği ve daha kapsamlı olduğu görülmekte) rekabet gücü farklı düzeylerde ve alanlarda [dar anlamda işletme (mikro), geniş anlamda ise endüstri ve ülke (makro)] ilgi görmekte ve tanımlanmaktadır (Momaya, 1998: 39; Aktan ve Vural, 2004b: 12). Bu kapsamda sırasıyla uluslararası ticaret teorilerinde rekabet gücü işletme, sektör ve ülke düzeylerinde incelenmiştir. Ancak öncelikli olarak yazında yer alan farklı teorik yaklaşımlar açısından rekabet gücünün incelenmesinde yarar vardır.



Şekil 1. Rekabet Gücüyle İlgili Kavramlar Piramidi

Kaynak: Aktan ve Vural, 2004b: 12.

2.1. Farklı Teorik Yaklaşımlarla Rekabet Gücü Kavramı

Uluslararası (dış) ticaret teorileri, ülkelerin sahip oldukları karşılaştırmalı rekabet güçlerini açıklamaktadır (Cho ve Moon, 2000: 19; Pillania, 2009: 90). Uluslararası ticarete rekabet üstünlüğüne Klasik yaklaşımın temellerini 1776 yılında Ulusların Zenginliği adlı eseriyle Adam Smith atmıştır (Smith, 1776). Sonrasında ilgi duyan bilim insanlarının farklı bakış açılarıyla gerçekleştirdikleri çalışmalarıyla farklı teoriler ortaya çıkmıştır (Ricardo, 1821; Mill, 1909; Heckscher, 1919; Haberler, 1933; Ohlin, 1933, Stolper ve Samuelson, 1941; Leontief, 1953; Rybczynski, 1955; Linder, 1961; Krugman, 1979a; 1979b; 1980; 1991; 1994; Porter, 1990a; 1990b; 1990c). Bu durum, kıt kaynaklarla sınırsız insan ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla insan doğasının farklı yerlerinde üretilen/tüketilen mal ve hizmetlerin ticari döngüsünün ortaya çıkardığı karmaşıklığın tek bir teori altında açıklanamaması şeklinde ifade edilebilmektedir. Araştırma kapsamında öncelikli olarak Klasik Dış Ticaret Teorileri'nden; Mutlak Üstünlükler Teorisi (Smith, 1776) ve Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi (Ricardo, 1817), devamında ise klasik görüşün uluslararası rekabet gücünü açıklamada yetersiz kaldığını öne süren Modern Dış Ticaret Teorileri'nden; Faktör Donatımı Teorisi (Heckscher, 1919; Ohlin, 1933), Leontief Paradoksu (Leontief, 1953), Krugman'ın Yaklaşımı (Krugman, 1980) ve Porter'ın Avantajlar Yaklaşımı (Porter, 1990a) ele alınmıştır.

Bir ülke bir malın üretiminde kıyaslandığı ülkeye nazaran daha etkili ve daha üstün ise bu durum Mutlak Üstünlükler Teorisi (*Theory of Absolute Advantages*) olarak ifade edilmektedir (Parasız, 1995: 396). Smith bu teoriyi, serbest ticaretin (devletin ticareti kısıtlamaması gerektiğini savunan klasik görüş) ve uluslararası uzmanlaşmanın sağlayacağı faydaları açıklama amacıyla ortaya çıkarmıştır (Bellino ve Fratini, 2019: 3). Smith'in temel düşüncesine göre devlet insanların özgür girişimlerini kısıtlamamalıdır. René Louis Voger d'Argenson'un Fransızca "*laissez faire, laissez passer*" yani "*bırakınız geçsinler, bırakınız yapsınlar*" sloganıyla da bu düşüncenin desteklendiği uluslararası ticaret yazınında görülmektedir (Aktan, 1995: 9-11). Smith, fiyat mekanizması olarak adlandırdığı *görünmez el* ile ekonomik hayatta kendiliğinden düzenin sağlandığını ve bu sebeple devletin müdahalesinin gereksiz olduğunu savunmaktadır. Bu temele dayanarak Smith'in ortaya attığı teoriye göre bir malı hangi ülke en düşük emek kullanarak ürettiyorsa, o ülkenin o malın üretiminde uzmanlaşması

ve ihraç etmesi gerektiği öne sürülmektedir (Seyidoğlu, 2011: 12-18). Öte yandan, yüksek maliyetle ürettiği malı da düşük maliyetle üreten ülkelere ithal etmesi gerekmektedir. Böylece uluslararası ürün ve para döngüsü oluşarak rekabetçi bir ortamı beraberinde getirmektedir (Cho ve Moon, 2000:4-7).

David Ricardo (1817; 1821), Politik Ekonominin Kuralları ve Vergileme (*On The Principles of Political Economy and Taxation*) adlı kitabında Adam Smith'in savunduğu *Mutlak Üstünlükler Teorisi*'nin analizlerini geliştirmiş ve uluslararası ticaretin temelini oluşturduğunu öne sürdüğü Karşılaştırmalı Üstünlük Teorisi'ni (*Theory of Comparative Advantages*) ortaya atmıştır (Maneschi, 1992: 433-435). Öyle ki Ricardo'ya göre uluslararası ticaret ancak (İngiltere'nin kumaş ve Portekiz'in şarap ürettiği örnekle ifade ettiği) bu teori ile açıklanabilir (Ruffin, 2002; Maneschi, 2004). Teori, bir malı diğer ülkelerle karşılaştırmalı olarak en az maliyetle üreten ülkelerin o malda uzmanlaşarak üretmesi ve ihraç etmesi gerektiği şeklinde ifade edilebilir (Bellino ve Fratini, 2019: 3-4). Ricardo, Mutlak Üstünlükler Teorisi'nin sadece işgücü/emek faktörüne bağlı kalarak tam anlamıyla üstünlüğü açıklamada eksik olduğunu düşünerek kendi teorisini öne sürmüştür. Teoriye göre reel yaşamda bir ülkenin her malın üretiminde üstünlüğe sahip olabileceği ve bu sebeple ülkelerin üstünlük derecelerinin önemli olduğu düşünülmektedir (Ricardo, 1821). Bu doğrultuda, ilgili ülkenin hangi malın üretiminde yüksek üstünlük sergilediği belirlenmesi yoluyla o malı ihraç etmeli ve yüksek üstünlüğe sahip olmadığı malı ithal etmeli anlayışı doğmaktadır (Cho ve Moon, 2000: 7-9; Seyidoğlu, 2011: 18-21). Böylece, Mutlak Üstünlükler Teorisi'ne göre uluslararası ticarete gitmemesi gereken ülkenin de bu imkana sahip olabileceği görülmektedir.

Hiçbir bilimsel teori için hayat boyu geçerliliğinin var olduğu söylenemez. Zamanla geliştirilir, daraltılır ya da o düşünceden tamamen vazgeçilir. Öyle ki bu durum uluslararası ticaret teorilerinde de görülmektedir. David Ricardo Adam Smith'in, Heckscher ve Ohlin ise Ricardo'nun teorisini geliştirerek kendi teorilerini ortaya atmışlardır. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'nin eksikliğini kapatan *Heckscher-Ohlin Teorisi* aynı zamanda Modern Dış Ticaret Teorileri'nin başlangıcı olarak kabul görmektedir (Bayraktutan, 2003: 178).

Karşılaştırmalı Üstünlük Teorisi'nin üretim faktörü olarak sadece emeğin üstünde yoğunlaşmasını eksiklik olarak gören Eli Heckscher (1919) ve öğrencisi Bertil Ohlin

(1933) Faktör Donatımı Teorisi'ni (*Factor Endowment Theory*) ortaya atmışlardır. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'ne göre yurt içi üretim maliyetleri farklı olduğu sürece karlı dış ticarete gidilebilir. Fakat iç maliyet farklılığının sadece emekten ibaret olmadığına değinen Faktör Donatımı Teorisi, ikinci bir faktör olan sermayeyi de içermektedir. Bu kapsamda birtakım ülkeler sermayede zengin, birtakım ülkeler ise emekte zengin olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda üretim yöntemi açısından mallar sermaye-yoğun ve emek-yoğun olarak ayrılmıştır (Hodd, 1967: 20; Krugman ve Obstfeld, 2003: 86). Diğer bir ifadeyle *Heckscher-Ohlin Teorisi*'ne göre ülke hangi üretim faktöründe karşılaştırmalı bir zenginliğe sahip ise o malın üretiminde uzmanlaşır ve ihraç eder (Seyidoğlu, 2011: 60-65; Panda, Sethi ve Chaudhuri, 2016: 2).

Wassily Leontief tarafından 1953 yılında Heckscher ve Ohlin'e ait Faktör Donatımı Teorisi Amerika Birleşik Devletleri (ABD) üzerinde kantitatif tekniği (girdi-çıkış tablosu) ile test edilmiştir (Leontief, 1953). Çalışmada, ABD'nin sermaye-yoğun bir ülke olmasına rağmen, sermaye-yoğun malların ihracatının ithalatından düşük olduğu tespit edilmiştir. ABD'nin otomotiv sektöründe sergilediği ihracat hareketleri bu duruma örnek sayılmaktadır. Faktör Donatımı Teorisi'ne zıt bir sonuç ortaya koyan bu durum *Leontief Paradoksu* olarak adlandırılmıştır (Cho ve Moon, 2000: 12; Jones, 2008: 1; Paraskevopoulou, Tsaliki ve Tsoulfidis, 2016: 693-694; Panda, Sethi ve Chaudhuri, 2016: 2). Paradoks birçok eleştiriye sahip olsa da hiçbirinin temeli bilimsel temellere dayanmamaktadır. *Heckscher-Ohlin Teorisi*, bu paradoksa rağmen uluslararası ticarete rekabetçi üstünlüğü belirleme de rol model olmuştur. *Leontief Paradoksu*'nu açıklamaya yönelik Staffan Linder bir çalışma gerçekleştirmiştir. Ülkelerin belirli bir ürün veya hizmet için sergilediği talebin, aynı ürün veya hizmete karşı arzı tetiklediği, dolayısıyla benzer ürün veya hizmette uluslararası ticaretin oluşacağı savunulmuştur (Linder, 1961: 103; Cho ve Moon, 2000: 16). Bu durum da *Linder Etkisi* (Tercihlerde Benzerlik Teorisi) olarak adlandırılmaktadır (Turhan, 2012: 9).

Krugman'a (1994: 30-35) göre rekabet gücü kavramı, işletmeler ve ülkelerde farklı anlamlar kazanmaktadır. Bu doğrultuda işletmeler arasında birinin kaybedişi, diğerinin kazanışı şeklinde (*zero-sum game*) birbirleriyle rekabet ettiği, ülkeler arasında ise karşılaştırmalı üstünlükler yasasına uygun şekilde uluslararası ticaretten birlikte kazanç elde edildiği (*positive-sum game*) savunulmaktadır.

Krugman'a göre ülkeler benzer teknoloji, üretim maliyeti ve tercihlere sahip olsalar bile uluslararası ticaret yapabilecekler ve bu serbest ticaretle kazanç sağlayacaklardır (Krugman, 1979a: 479; 1980). Krugman bu teorisiyle uluslararası ticarete ve iktisadi coğrafyanın şekillenmesine katkı sağladığı için Nobel iktisat ödülü almıştır (Nobelprize, 2008). Öte yandan serbest ticaretin olmadığı durumlarda da ülkelerin kazanç elde edeceklerini savunan Krugman, 1980 yılında yapmış olduğu çalışmasında *taşıma maliyetlerine* de dikkat çekmiştir (Krugman, 1980: 953-955) ve uluslararası ticaret teorilerine önemli katkıda bulunmuştur (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011: 202). Krugman'a göre sektörde öne çıkan işletmelerin sahip olduğu küresel rekabet gücü ile ilgili ülkenin küresel rekabet gücü arasında tam değil kısmi bir ilişki vardır. Bu durumu, işletmelerin iflas edebilirliğinin söz konusu olduğu fakat ülkeler için böyle bir şeyin gerçekleşmeyeceği şeklinde savunmaktadır (Bekmez ve Terzioğlu, 2008: 9).

M. E. Porter (1990b) *Ulusların Rekabetçi Avantajı (The Competitive Advantage of Nations)* adlı kitabı ile modern yaklaşımlar arasında en kapsamlı çalışmayı gerçekleştirmiştir. Porter tarafından ABD, İsveç, İsviçre, Almanya ve bu skaladaki toplam 10 ülkenin emek kıtlığı yaşamasına rağmen zenginleşebildikleri örnek gösterilen çalışmada, ülkelerin küresel rekabet gücünü belirleyen faktörlerin düşük maliyetli veya yoğun emeğe dayandığı klasik yaklaşımların yetersiz olduğu savunulmuştur (Porter, 1990a; 1990b; Cho ve Moon, 2000: 55). Porter'e göre işletmeler daima rekabetçi avantajlar peşinde koşmalıdır ve dört uluslararası başarı kaynağını gerçekleştirmelidir. Bunlar; *yurtiçi çevre veya yerli konuşlanma noktası, sürekli yenilikler ve iyileştirmeler, yurtdışında yapılan dolaysız yatırımlar ve küresel stratejidir* (Kibritçioğlu, 1998: 7-10). Yazında uluslararası ticaret ve rekabet gücüyle alakalı en kapsamlı çalışmayı Porter gerçekleştirmiştir. Dolayısıyla 2.2.1 başlığında bu konu detaylı olarak yer verilmiştir.

Daha önce de belirtildiği üzere, rekabet gücü farklı düzeylerde ele alınabilmektedir. Bunlar; işletme, sektör ve ülke düzeyidir (Chaudhuri ve Ray, 1997; Iraldo ve diğerleri, 2011: 212). Bu doğrultuda uluslararası ticaret kapsamında ele alınan rekabet gücü; işletme (firma), sektör (endüstri) ve ülke (uluslararası/bölgesel) düzeylerinde ele alınarak aşağıda açıklanmıştır.

2.1.1. İşletme/Firma Düzeyinde Rekabet Gücü

Rekabet Gücüyle İlgili Kavramlar Piramidi'nde (Şekil 1) görüldüğü gibi işletme düzeyinde rekabet gücü, en dar kapsamda ele alındığı düzeydir. Buna göre rekabet gücü ilk önce işletme düzeyinde incelenmeye başlanmalıdır. Basit bir şekilde işletme düzeyinde rekabet gücü, işletmenin kar edebilme potansiyeli olarak ya da rekabet ortamında ayakta kalma yeteneği olarak tanımlanabilir (Bakımlı, 2005: 10). Yani bir işletme karlıysa rekabetçidir (Solleiro ve Castañón, 2005: 1061). Farklı bir bakış açısıyla işletme düzeyinde rekabet gücü, işletmelerin mal ve/veya hizmetleri rakiplerine göre daha çok miktarda ve daha yüksek kalitede üretebilmesi ve satışını gerçekleştirilmesi şeklinde ifade edilmektedir (Kayabaşı, 2010: 32; Iraldo, 2011: 212).

Diğer bir tanımlamaya göre bir işletmenin rekabet gücü (1) kendi kaynakları, (2) pazar gücü, (3) rakiplerine ve diğer ekonomik birimlere karşı davranışları, (4) değişen koşullara uyum sağlama yeteneği, (5) yeni pazarlar yaratma yeteneği ve (6) fiziksel altyapı ve hükümet politikalarının kalitesini de içeren kurumsal ortam (büyük oranda hükümetçe sağlanan) gibi faktörlerin bir fonksiyonudur (Asian Development Bank, 2003: 211).

Feurer ve Chaharbaghi'ye göre işletmelerin maliyet liderliği, odaklanma, farklılaştırma ve karma stratejilerini yürütebilme ve sürdürülebilirliğini sağladıkları takdirde rekabet gücüne sahip olabilirler. İşletme bu stratejileri izlediği takdirde rekabet eşliğini geçebilir, ürün ve hizmetlerinin değeri müşterilerin gözünde yükselir (Feurer ve Chaharbaghi, 1994: 50). Feuerer ve Chaharbaghi sadece müşterilerin değil aynı zamanda hissedarların da kar payından tatmin olmaları ve bu stratejilerin sürekliliğiyle güven duymaları gerektiğine değinmektedir. Hissedarların gözünde eğer işletme rekabetçi ortam içinde meydana gelen tehditleri savurabilir ve oluşan fırsatları değerlendirerek rekabetçi pozisyonunu sürdürebilirse değer kazanır. Dolayısıyla Feuerer ve Chaharbaghi'ye göre rekabet gücü, rekabetçi ortamda daha fazla değer yaratabilme yeteneğidir. Chikán'a (2008: 24-25) göre işletme düzeyinde rekabet gücü, işletmenin müşteri gereksinimlerini karla karşılayabilme kabiliyeti olarak ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra rekabet gücünün sağlanması için işletmenin değişen sosyo-ekonomik norm ve koşullara uyumunu sürdürmesi gerektiğine değinmektedir.

Bir işletme yerli ve yabancı rakiplerinden üstün kaliteli ve düşük maliyetli ürün ve hizmetler üretebiliyorsa rekabetçidir. Rekabetçilik, bir işletmenin uzun vadeli kar performansı, çalışanlarının ücretlerini ödeyebilme ve işletme sahiplerine üstün getiri sağlama yeteneği ile eş anlamlıdır (Buckley, Pass ve Prescott, 1988: 176). Yani işletmelerin rekabetçi olması, bu yarışta sergiledikleri stratejiler (fiyatları düşürme, ürün veya hizmet kalitesini artırma ve yenilikçi olma gibi) sonucu elde ettikleri performanslarının toplamı şeklinde yorumlanabilir. Öyle ki Porter bu durumu *“bir lider olarak farklılık yaratmak isteyen bir organizasyonun strateji belirlemek için zaman ayırmak zorunda olduğu”* şeklinde belirtmektedir (Bakımlı, 2005: 11). Bu stratejiler işletmenin rekabet gücünü arttıracaktır.

2.1.2. Sektör/Endüstri Düzeyinde Rekabet Gücü

Rekabet gücü kavramını endüstri düzeyinde tanımlamak, işletme düzeyine göre daha karmaşık ve zordur. Bir işletmenin rekabet gücü faaliyet gösterdiği yerel veya bölgesel piyasa içinde yer alan rakipleriyle kıyaslanabilmesine rağmen, bir endüstrinin rekabet gücü ticaretin gerçekleştiği diğer ülke veya bölgelerdeki endüstrilerin rekabet gücüyle kıyaslanabilmektedir. Bu doğrultuda bölgesel veya uluslararası işletmelerin rekabet gücünün içinde bulunduğu endüstrinin, rekabet gücü anlamına geldiğini belirtmek yanlış olmayacaktır (Aktan ve Vural, 2004b: 16). Sektör düzeyinde küresel rekabet gücünden bahsederken sadece ilgili sektörde yer alan uluslararası işletmeler, işletme grupları veya işletmelerin faaliyet gösterdiği ulusal/bölgesel çevre değil, bir sektöre/endüstriye özgü kurumlardan da söz edilebilmektedir. Küresel rekabet gücünde her birinin katkısının ve aralarındaki etkileşimlerinin çıktısı söz konusudur (Cantwell, 2005: 9).

Endüstri düzeyinde rekabet gücü genellikle verimlilik ile açıklanmaya çalışılmasına rağmen, maliyetler açısından da açıklanabilmektedir. Verimlilik açısından açıklanan endüstri düzeyinde rekabet gücü, bir endüstrinin rakip endüstrilerle aynı ya da daha üstün bir verimlilik düzeyine ulaşması ve bu düzeyin sürdürülebilir olmasını sağlama yeteneği olarak ifade edilmektedir. Maliyetler açısından endüstri düzeyinde rekabet gücü ise piyasada yer alan rakip endüstrilerle aynı ya da daha düşük maliyetteki ürün veya hizmetleri üretme ve satma yeteneği olarak ifade edilmektedir (Azgün, 2017: 74-76). Söz konusu küresel rekabet gücü olunca Porter’in de verimliliğin altını çizdiği

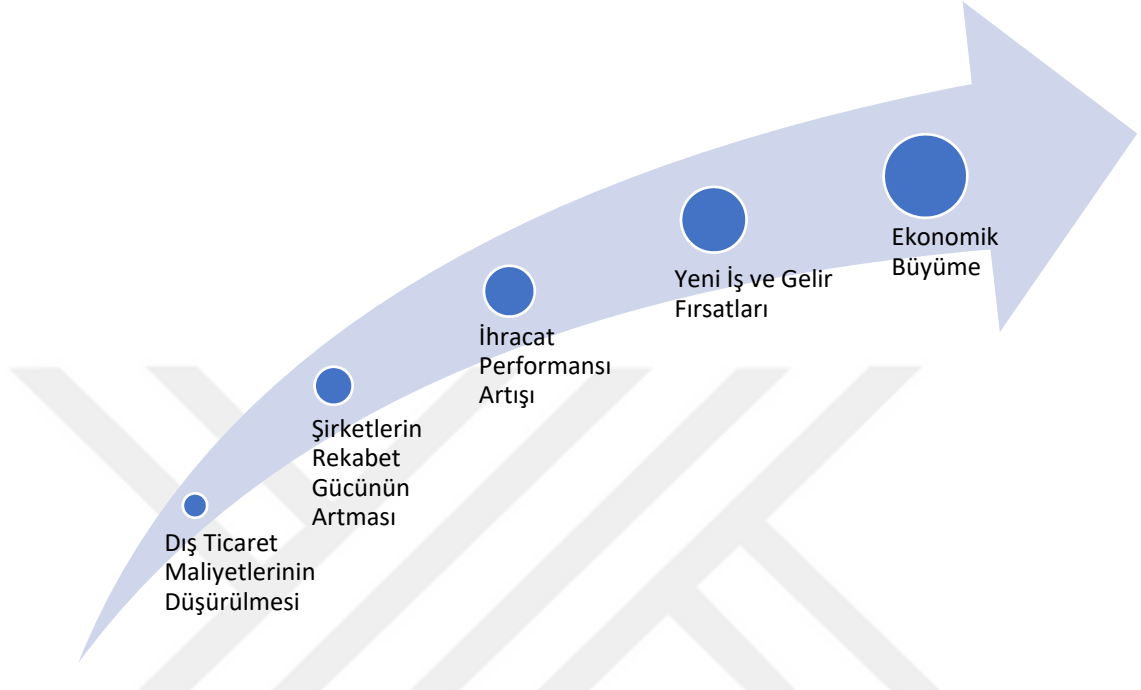
bilinmektedir. Porter sektör düzeyinde küresel rekabet gücünü sağlamak veya artırmak için bölgesel kümelenme (*cluster building*) yoluyla verimlilik elde edilebileceğini savunmaktadır (Porter, 2008a: 119). Ayrıca “Beş Güç Modeli” (*Five Forces Model*) (bkz. 2.2.1.2 başlığında anlatılacaktır) ile birlikte sektör düzeyinde küresel rekabet gücünün açıklanabilir olduğunu ve küresel rekabet gücünün bu beş güçten etkilendiğini öne sürmektedir (Porter, 2008b: 26).

2.1.3. Küresel/Uluslararası Düzeyde Rekabet Gücü

Ülkelerinde işletmeler gibi rekabetçi olduğu kabul edilmiş ve bu sebeple uluslararası düzeyde de açıklanma gereği duyulmuştur. Ulusal ve uluslararası rekabet kavramları yazında birbirleri yerine kullanılmaktadır. Her ikisi de işletme veya endüstri düzeyinde algılanan rekabet gücünden daha kapsamlı olarak ülke düzeyinde rekabet gücünü ifade etmektedir. Uluslararası rekabet gücü, bir ülkenin uluslararası pazarın ihtiyaçlarını karşılayan ürün veya hizmetleri üretebilmesi ve aynı zamanda vatandaşlarının reel gelirlerini koruyabilmesi olarak tanımlanmaktadır (Asian Development Bank, 2003: 217). Bununla birlikte, küreselleşmenin ulusal rekabetçiliğin popülerliğini artırdığını ileri süren Navickas, Feiferyté ve Švažas’a (2015: 67) göre ülkelerin küresel rekabet gücü ülke vatandaşlarının gelirini artırmaktır.

Makro (ülke) düzeyinde rekabet gücünü açıklar nitelikteki diğer bir ifadeyle; *“rekabet gücü, bir ülkenin, serbest ve adil piyasa koşulları altında vatandaşlarının reel gelirlerini artırmaya çalışırken, aynı anda uluslararası piyasaların koşullarına uygun mal ve hizmetleri üretebilme ve başarılı olabilme yeteneği”* olarak tanımlanmaktadır (President’s Commission on Industrial Competitiveness, 1985: 4; Young, 1985: 12). Bu tanımdan yola çıkarak reel gelir ve refah düzeyinin artırılmasıyla birlikte sağlanan ekonomik büyümenin ülke düzeyinde rekabet gücü açısından önem arz ettiği algılanmaktadır. Waheeduzzaman ve Ryans (1996: 21) ise uluslararası rekabet gücü tanımı için *“onu tanımlayan gruba göre değişiklik göstereceğini ve ister makro ister mikro düzeyde olsun maddi başarıya giden en iyi yol seçilmelidir”* görüşünü öne sürerek, ekonomik büyümenin küresel rekabet gücüne olan katkısına değinmektedir. Öte yandan Lewer ve Van den Berg (2003: 387) tarafından gerçekleştirilen çalışmaya göre uluslararası ticaretin, insanların refah düzeyi açısından ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin yüksek ve önemli olduğu öne sürülmektedir. Bu doğrultuda, uluslararası

ticaretteki sürdürülebilirliğin ekonomik büyümeye ve dolayısıyla küresel rekabet gücündeki yükselişe oldukça katkısı önemlidir (bkz. Şekil 2).



Şekil 2. Uluslararası Ticarete Rekabet Gücü ve Ekonomik Büyüme İlişkisi

Kaynak: Rippel, 2011: 5.

Uluslararası düzeyde rekabet gücü, işletme düzeyinde rekabet gücüne nazaran daha kapsamlı olduğu için birçok etkeni içinde barındırmaktadır. O halde, küresel piyasalarda yer alan ülkelerin her alanda sergilediği rekabetçi davranışları *küresel rekabet gücü* olarak tanımlanabilir (Sarihan ve Yıldız, 2018: 492). Uluslararası rekabet gücünü elde etmenin yolu; ürün veya hizmetin fiyatı, kalitesi, ulaşım hizmetleri ve satış sonrası hizmetler (lojistik faaliyetlerin tümü) (Bekmez ve Terzioğlu, 2008: 11), ülkenin üretim yapısı, teknolojik altyapısı, nitelikli insan sermayesi (Bakımlı, 2005: 14) gibi etkenlerde üstün olmaktan geçmektedir. Ayrıca ülkeler tarihsel geçmişleri, kültürleri, kurumsal ve ekonomik yapıları açısından farklılık göstererek üstünlük elde ederler ve dolayısıyla ülkelerin rekabetçilikleri üzerinde, bu faktörler etkili olmaktadır (Azgün, 2017: 90). Öte yandan Fagerberg'e (1996: 48) göre küresel rekabet gücü, bir ülkenin şimdiki ve gelecek zamanda diğer ülke vatandaşlarına göre kendi vatandaşları için üstün yaşam standardı sağlama yeteneğidir. Yazar, kaynaklar, dış ticaret veya farklı faktörler neticesinde elde

edilen rekabet gücünün sosyo-ekonomik açıdan kullanılabilir ve sürdürülebilirliğine dikkat çekmektedir.

Chikán'a (2008: 25-26) göre ülke düzeyinde rekabet gücü, ulusal ekonominin sürdürülebilir bir şekilde büyüyen bir faktör verimliliğiyle vatandaşlarının refahını artırıcı faaliyetler gerçekleştirebilme yeteneğidir. Bu yetenek ise işletmelerin küresel rekabet gücü edebilecekleri ve değişen sosyal normları karşılayan mal ve hizmetlerin üretilmesi, kullanılması ve satılması için bir ortam sağlamaktır. Chikán, ülke düzeyinde rekabet gücü ile işletme düzeyinde rekabet gücünün aynı köklere bağlı olduğunu öne sürmektedir. Her ikisi de yetenek olarak tanımlanır ve iki amaca (vatandaşların refahı ve verimlilik) odaklanır. Dolayısıyla bu durum, makro düzeyde küresel rekabet gücü elde etmenin yolu mikro düzeyde sağlanan rekabet gücüne bağlıdır şeklinde yorumlanabilir.

Küresel pazarlarda rekabet eden esasında işletmelerdir (Garelli, 2005: 609). Eğer işletme dış ticaret yapıyorsa, pazar payı küresel düzeyde ölçülebilmektedir. Benzer şekilde ürün kalitesi de değerlendirilebilmekte ve karşılaştırılabilmektedir (Notta ve Vlachvei, 2018: 694). Bu sebeple sektör veya ülke düzeyinde rekabet gücü ifade edilirken bir sektör/endüstri veya ülkede yer alan işletmenin küresel rekabet yetenekleri ve bu işletmelerin yer aldığı ortamların işletme faaliyetlerine katkısına bakılır. Dolayısıyla sektör/endüstri düzeyinde rekabet gücü, bölgesel veya küresel ölçekte rekabetçi işletmelere sahip olan sektörlerdir şeklinde ifade edilebilir (Aktan ve Vural, 2004c: 12). Diğer bir anlatımla işletmelerin veya sektörün rekabet gücündeki yükseliş, makro düzeyde, ülkenin rekabet gücünün yükseldiği anlamına gelmektedir.

2.1.4.Dünya Ekonomik Forumu ve Uluslararası Yönetim Geliştirme Enstitüsü'nün Küresel Rekabet Gücü Yaklaşımları

Teknoloji ve üretimdeki gelişmelerin hızlanması, ticaretin serbest piyasa anlayışının gelişmesi, uluslararası işletmelerin giderek artması ve sermaye sistemlerinde oluşan farklıların küresel rekabet gücünde eksen kaymasına yol açması, kurumsal bir yaklaşım ve düzenleme ihtiyacı doğurmuştur (Kayabaşı, 2010: 49). Bu doğrultuda Dünya Ekonomik Forumu (*World Economic Forum - WEF*) ve Uluslararası Yönetim Geliştirme Enstitüsü'ne (*International Institute for Management Development - IMD*) ait küresel rekabet gücü yaklaşımlarının irdelenmesi de önem kazanmıştır.

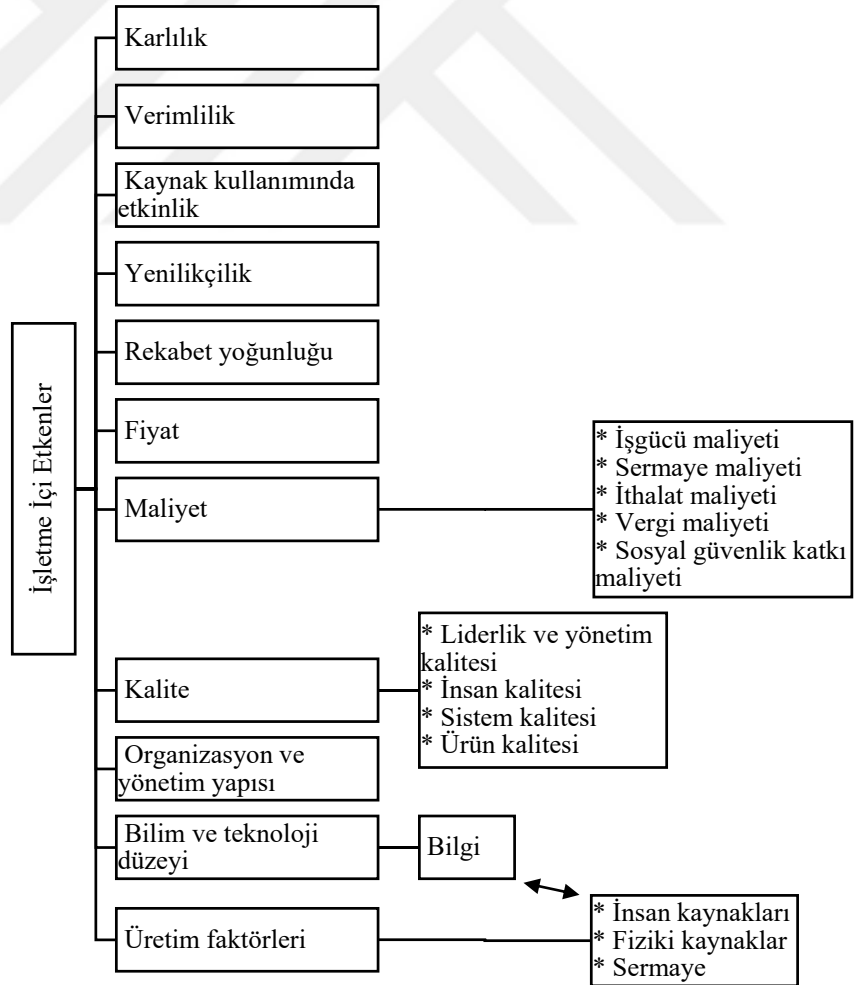
Dünya Ekonomik Forumu (WEF) bir uluslararası araştırma enstitüsüdür. Cenevre/İsviçre merkezli kuruluş “Küresel Rekabet Gücü Raporu (*Global Competitiveness Report*)” isimli raporunu her yıl yayımlamaktadır. Bu raporda “Küresel Rekabet Gücü Endeksi (*The Global Competitiveness Index - GCI*)” isimli endeks ile ülkelerin sergiledikleri küresel rekabet gücü hesaplanmaya çalışılmakta ve buna göre ülkelerin göreceli durumu tahmin edilmektedir. WEF tarafından küresel rekabet gücü, ülkelerin ekonomik refah seviyesi ve yaşam standartları olarak tanımlamakta (Pillania, 2009: 90) ve bunun belirlenmesi hedeflenmektedir. WEF raporu için hesaplamada “Dönemsel Rekabet Gücü Endeksi (*Current Competitiveness Index - CCI*)” ve “Büyüme Rekabet Gücü Endeksi (*Growth Competitiveness Index - GCI*)” kullanılmaktadır. CCI endeksi Gayri Safi Yurtiçi Hasılayı (GSYİH) dikkate almaktadır (Archibugi ve Coco, 2005: 179). Ayrıca alt bir endeks olan “Ekonomik Yaratıcılık Endeksinden (*Economic Creativity Index - ECI*)” de yararlanılmaktadır (Lall, 2001: 1512). WEF, ülkelerin ekonomik göstergelerinden eğitim sistemine ve politik yapısından altyapısına kadar toplam 12 faktör açısından rekabet gücünü ölçmektedir (WEF, 2019).

Lozan/İsviçre merkezli Uluslararası Yönetim Geliştirme Enstitüsü (IMD) Dünya Rekabet Gücü Yıllığı (*World Competitiveness Yearbook*) isimli raporunu her yıl yayımlamaktadır. IMD rekabet gücünü, ülkelerin sürdürülebilir bir katma değer üretebileceği ortam oluşturma yeteneği olarak tanımlamaktadır. IMD’ye göre ülkelerin küresel rekabet gücü, küresel ortamda rekabetçi işletmelerin küresel rekabet gücüyle ölçülebilir (Çivi ve diğerleri, 2008: 15). Bu doğrultuda IMD’nin yayımladığı raporda ülkelerin sürdürülebilir katma değer oluşturma yetenekleri, yani işletmelerin küresel rekabet güçleri ölçülmekte ve sıralanmaktadır. IMD analizlerini 63 ülke üzerinden 4 ana faktör altında gruplanmış 258 göstergeye göre gerçekleştirmektedir (Kırankabeş, 2006: 238; Adıgüzel, 2013: 10; IMD, 2018: 17-18; IMD, 2019: 1).

İncelemeler neticesinde görüldüğü üzere rekabet gücü küresel bağlamda ülke ekonomi ve refah düzeyine etki etmektedir. Dolayısıyla küresel rekabet gücünü belirlemeye yarayan etkenleri incelemek doğru olacaktır.

2.2. Rekabet Gücünün Belirleyicileri

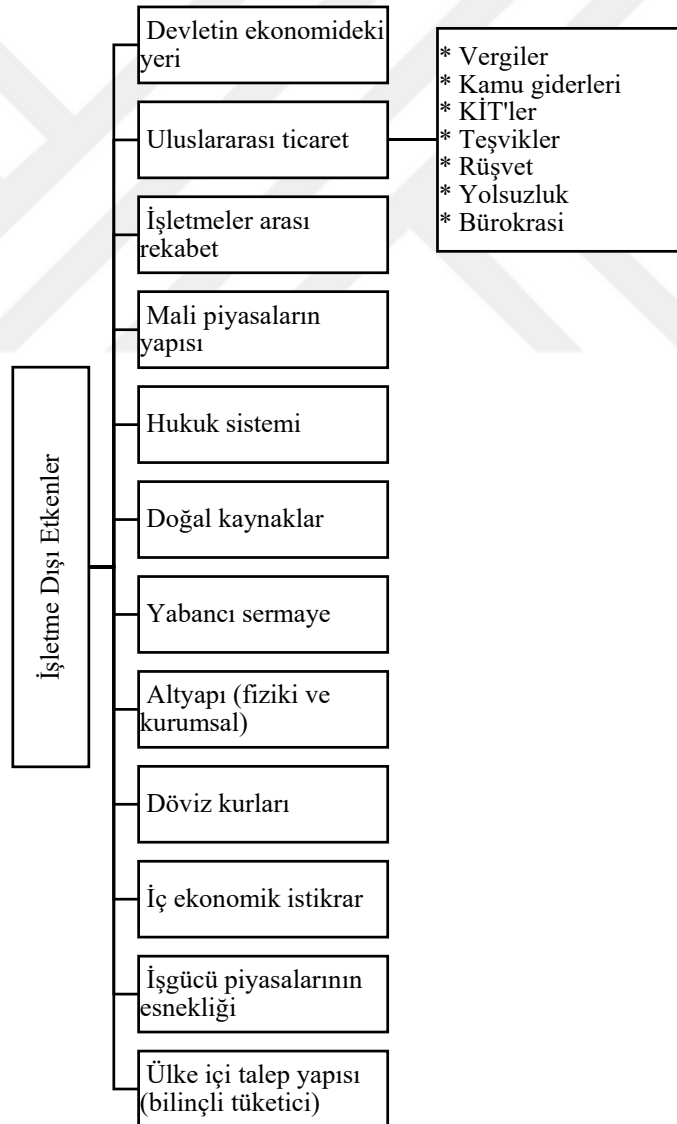
Küresel rekabet gücünün en dar kapsamda ele alındığı *işletme düzeyinde rekabet gücünün* elde edilmesini sağlayan faktörler; işletme içi ve işletme dışı belirleyiciler olarak ikiye ayrılmaktadır. Küresel rekabet gücü için işletme içi belirleyiciler üçe ayrılabilir. Birincisini, yerli-yabancı sermayede yer alan işletmelere ait işgücü, enerji, hammadde, pazarlama, kredi ve faiz maliyetleri; ikincisini kar marjı ve maliyetlerden oluşan fiyatlar; üçüncüsünü ise ürün kalitesi oluşturmaktadır (Bakımlı, 2005: 16). Bu üç temel belirleyiciyle birlikte verimlilik, bilgi teknolojisi, yaratıcılık gibi faktörler de işletme içi belirleyiciler arasında yer almaktadır (bkz. Şekil 3). Bu etkenler işletmelerin rekabetçi ortamda küresel rekabet gücüne sahip olup olmadıklarını ifade edebilmektedir (Arenkov, Salikhova ve Yaburova, 2019).



Şekil 3. Küresel Rekabet Gücünün İşletme İçi Belirleyicileri

Kaynak: Kesbiç ve Ürüt, 2004: 58; Aktan, 2010: 171.

İşletme dışı belirleyiciler arasında en önemli olanı, devletin ekonomideki konumu ve ekonomi üzerindeki müdahaleleridir. Devletin ekonomideki rolü (fonksiyonları) arttıkça, işletmeler o kadar etki altında kalmaktadır. Bunun sebebi, devlet büyüdükçe kamu harcamalarına ayrılan maliyet de artacaktır ve bu doğrultuda en önemli finansman kalemi olan vergi oranlarında da artma söz konusu olacaktır. Bu durum işletmelere vergi yükü olarak yansıyacaktır (Bekmez ve Terzioğlu, 2008: 11-12). Öte yandan, küresel rekabet gücünü belirlemede işletme dışı etkenler arasında tüketicilerin bilinç düzeyi, hukuk sistemi, mali piyasaların gelişmişlik düzeyi, ülke içindeki ekonomik istikrar gibi etkenler de bulunmaktadır (Aktan, 2010: 170-171) (bkz. Şekil 4).



Şekil 4. Küresel Rekabet Gücünün İşletme Dışı Belirleyicileri

Kaynak: Kesbiç ve Ürüt, 2004: 58; Aktan, 2010: 172.

2.2.1. Porter'e G6re K6resel Rekabet G6c6n6n Belirleyicileri ve Rekabet Stratejileri

Uluslararası ticareti açıklamada Klasik Dış Ticaret Teorileri yetersiz kalmaktadır. Sebebi ise 6r6nlerin farklılaşması, insan zevk ve ihtiyaçlarının farklılaşması veya gelişen teknolojik yenilikler gibi etkenlerdir. Bu hızlı d6n6ş6m, yeni ve modern dış ticaret teorilerinin ortaya atılmasına yol açmıştır. Modern dış ticaret teorilerinin en 6nemli 6nc6s6 ise Michael E. Porter olarak kabul g6rmektedir. Rekabet g6c6 kavramının tanımlanmasında genel bir yargı olmadığını belirten Porter, uluslararası d6zeyde rekabet g6c6yle verimlilik kavramını eş anlamlı olarak ifade etmiştir (Reinert, 1994: 2-3). Porter bu k6resel rekabet g6c6n6n işletme ve end6stri d6zeyinde daha iyi açıklanabilir ve irdelenebilir olduğunu savunmaktadır. Bu doğrultuda uluslararası rekabetçi ortamda işletme veya end6stri d6zeyinde elde edilen k6resel rekabet g6c6n6n, 6lke d6zeyinde k6resel rekabet g6c6n6 ifade edebileceğini belirtmektedir. Porter'in *Elmas Modeli* ise detaylı olarak k6resel rekabet g6c6n6 etkileyen unsurları irdelemeye olanak sağlamaktadır.

2.2.1.1. Porter'in Elmas Modeli

Dış Ticaret Teorileri'ne bakıldığında uluslararası ticaretin temel nedenlerinin maliyet, kalite ve farklılaştırılmış 6r6nler çerçevesinde ele alındığı g6r6lmektedir. *Elmas Modeli*'nde ise her end6strinin kendi içinde ayrıldığı, teknolojik ve 6lek ekonomi farklılıkları 6zerinden bir yaklaşım mevcuttur. Elmas Modeli, bazı 6lkelerde yer alan işletmelerin verimliliği artırıcı y6ndeki bu avantajları nasıl elde ettiğini, bazı 6lkelerdeki işletmelerin ise nasıl elde edemediğini tespit etmeye y6neliktir.

Her 6lkenin kendine has fakt6rlerle rekabet g6c6n6 artırdığını 6ne s6ren Porter (1990a; 1990b), farklı 6lkelerde farklı end6strelere 6st6nl6k kazandıran unsurların bu modelle ortaya çıkarılacağını savunmaktadır. Adım adım geliştirdiği perspektifle, bu modeli daha 6nce belirtildiği gibi seçili 10 6lkede yer alan çeşitli işletme ve sekt6r 6zerinde uygulamıştır (Porter, 1990a; 1990b; Cho ve Moon, 2000: 55). Elmas Modeli'nde ortaya çıkan d6rt ana unsur ve iki yan unsur bulunmaktadır. Bu unsurlar, işletme ve end6strilerin dolayısıyla 6lkelerin rekabetçi 6st6nl6klerini belirleyici akt6rlerdir. Ana unsurları olan "*fakt6r koşulları, talep koşulları, ilgili ve destekleyici end6striler,*

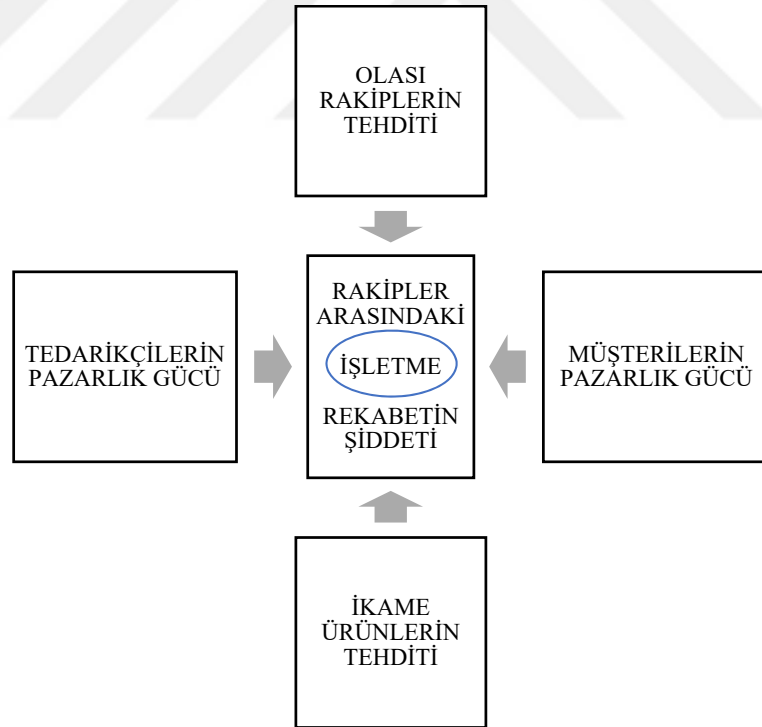
işletmenin stratejisi, yapısı ve rekabet düzeyi” rekabet gücünü direkt etkilemektedir. Yan unsurlar ise “*devlet ve şans*” rekabet gücünü dolaylı olarak etkilemektedir (Porter, 1990a: 77; Porter, 1990c: 5; Neven ve Dröge, 2001: 4).

Faktör koşulları, ilgili ülkeye ait ekonominin sahip olduğu sermaye ve işgücü gibi faktörlerin nitelik ve niceliğini ifade etmektedir. Ayrıca temel faktörler (vasıfsız emek, hammadde ve doğal kaynaklar) ve gelişmiş faktörler (yeni yatırım ve inovasyonla geliştirilen faktörler) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Öz, 2002: 510; Smit, 2010: 115). Bu modelde, ilgili ülkenin küresel rekabet gücü üstünlüğü sergilemesinde, işletmelerin ürettiği ürün veya hizmetler için gelen her bilinçli ve nitelikli *talep* önem arz etmektedir. Aynı zamanda, ekonomi içinde rekabetçi üstünlüğü ve *destekleyici* özelliği olan endüstrilerin var oluşu ve gerçekleştirdikleri faaliyetler sektör düzeyinde küresel rekabet gücü ve ihracat avantajını arttırabilmektedir. Çünkü sektör düzeyinde küresel rekabet gücü daha yüksek verimlilik ve inovasyon düzeyiyle ilişkilidir (Porter, 2003: 571). Doğru risk analiziyle birlikte belirlenen doğru *işletme stratejisi* de küresel rekabet bağlamında önemlidir. Buna ek olarak, işletmenin yer aldığı sektörün *yapısal özellikleri* ve rekabetçi ortamda ki teknolojiye dayalı *rekabet* elde edilen avantajın sürdürülebilirliği açısından oldukça önemlidir (Porter, 1990a: 77; Cho ve Moon, 2000: 62-71).

Diğer yandan işletmelerin de uluslararası piyasalarda küresel rekabet gücü elde edebilmeleri, *devletin* üzerine düşen görevleri (doğru belirlenen standartlarla işletmelere cesaretlendirmesi, talep koşullarına dayalı belirlenen ürün veya hizmetlerin öngörülerek modellenmesi, piyasada ortaya çıkan tekelleşmeleri kısıtlaması vb.) yerine getirmesine bağlıdır. Bu durum yan unsur olmasına rağmen, dört ana unsuru destekler niteliktedir (Dögl, Holtbrügge ve Schuster, 2010: 208; Koç ve Özbozkurt, 2014: 89). Son olarak, küresel rekabet gücüne dolaylı etkisi olan ve dolayısıyla rekabetçi ortamda pozisyonların değişiminde rol oynayan faktör ise *şans* (örneğin, doğal afet, coğrafi konum, savaşlar vb.) unsurudur (Azgün, 2017: 89-92; Kharub ve Sharma, 2017: 136-141). Her iki yan unsur küresel rekabet gücünün elde edilmesini destekler nitelik içermesine rağmen sürdürülebilir değildir.

2.2.1.2. Porter'in Beş Güç Modeli ve Değer Zinciri Analizi

Stratejik yönetim ve rekabet stratejisi konularında uzman olan M. Porter (1980) “*Competitive Strategy*” adlı kitabı ile yönetime farklı bir bakış açısı kazandırmıştır (Kayabaşı, 2010: 52). Porter yayımladığı “Rekabet Stratejisi: Sektör ve Rakip Analizi Teknikleri (*Competitive Strategy: Techniques for Analysing Industries and Competitors*)” isimli kitabında, bir işletmenin bulunduğu sektörü bir bütün olarak analiz ederek ve o sektörün geleceğini tahmin ederek sektördeki rakiplerini ve kendi konumunu anlayabilmesini ve bu analizi bir rekabet stratejisi olarak kullanabilmesine yardımcı olacak analitik teknikler yer almaktadır (Porter, 1980; Porter, 2015: xxiv). Bu duruma istinaden piyasada yer alan işletmeler arasındaki rekabete etki eden beş gücün analiz edilmesi gerektiğini savunan Porter’e ait model, Şekil 5’de gösterilmektedir. Porter bu modelini tasarladığında, stratejik yönetimi yönetim gündeminin merkezine itmiştir (Grundy, 2006: 213).



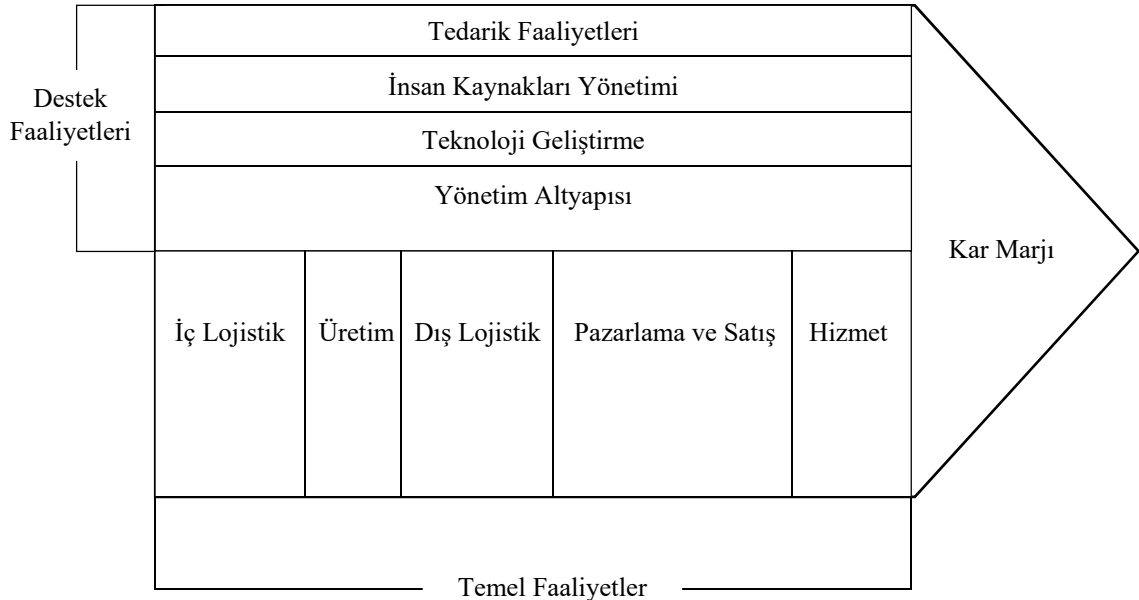
Şekil 5. Rekabeti Etkileyen Beş Güç Modeli

Kaynak: Porter, 1980; Ülgen ve Mirze, 2016: 252.

Strateji, amaçlarına ulaşmak için irili ufaklı birtakım faaliyetlerde bulunan işletmeler açısından yer aldıkları rekabetçi ortamdaki mevcut rakiplerine ve diğer tehdit

unsurlarına karşı önemli bir kavramdır. İşletmeler gerçekleştirdiği stratejik faaliyetlerle rakiplerinden daha fazla değer yaratmakta ve dolayısıyla rekabet üstünlüğü elde etmektedir (Ülgen ve Mirze, 2016: 121). Beş Güç Modeli'nde (*Five Forces Model*) (bkz. Şekil 5) işletmenin bulunduğu pazara veya endüstriye başka işletmelerin (*olası rakiplerin*) kolayca girip giremeyecekleri analiz edilebilmektedir. Bununla birlikte *tedarikçilerin* (satıcıların) güçleri; maliyet üzerinde, *müşterilerin* (alıcıların) güçleri fiyat ve teslim koşullarını belirlemede ve *ikame ürünlerin* (olanakların) ise talepte önemli rolleri bulunmaktadır (İslamoğlu, 1996: 172; Karagiannopoulos, Georgopoulos ve Nikolopoulos, 2005: 68-70; Yunna ve Yisheng, 2014: 799). Dolayısıyla bu model aracılığıyla bu faktörler de belirlenebilmektedir.

Öte yandan işletmelerin rekabet üstünlüğü sağlayabileceği faaliyetlerinin ve yeteneklerinin belirlenmesi (rekabet stratejisinin doğru ilerlemesi) için M. Porter *Değer Zinciri Analizi*'ni (*Value Chain*) geliştirmiştir (Porter, 1985) (bkz. Şekil 6). Bu analize göre işletmeler tüm faaliyetlerinin ve yeteneklerinin gruplandırmasını yapabilecek ve aynı zamanda hangi faaliyet ve yeteneğinin değer yaratıp yaratmadığını belirleyebilecektir (Kayabaşı, 2010: 55).



Şekil 6. Değer Zinciri Modeli

Kaynak: Porter, 1985: 37; Rechentin, 2004: 301.

Model, destek faaliyetleri, temel faaliyetler ve kar marjından oluşmaktadır. Beş temel faaliyet ve dört destekleyici faaliyet olmak üzere toplam dokuz faaliyet bulunmaktadır. Değer Zinciri Modeli'ndeki *değerin* oluşabilmesi için iki unsur bulunmaktadır. İşletmenin değer yaratmak amacıyla gerçekleştirdiği faaliyetler *toplam maliyeti* ve bu faaliyetler sonucunda elde edilen de *toplam geliri* ifade etmektedir. İkisi arasındaki fark ise *kar marjı* olarak belirlenmektedir. İşletmeler bu kar marjlarını büyütebilmek için rekabet üstünlüğü sağlamaya çalışırlar (Rechentın, 2004: 301). Diğer bir ifadeyle işletmeler Değer Zinciri Analizi sayesinde nasıl kar marjlarını büyütebileceklerini belirleyebilmektedirler. Bununla birlikte maliyetlerini minimize ve karlarını maksimize edebilmektedirler. Bu doğrultuda izledikleri stratejik hamleler sonucu rekabet güçlerini artıracaklardır. Oluşan rekabet gücü ise sektör düzeyinde ve dolayısıyla ülke düzeyinde rekabet gücüne etki etmektedir.

Eğer faaliyetlerin toplam maliyeti elde edilen gelirden büyükse, işletmenin değer yaratılamayan faaliyetlerle uğraştığı ortaya çıkar. Değer yaratmayan faaliyetlerden kaçınılması ya da azaltılması gerekmektedir. Eğer toplam gelir toplam maliyetten büyükse, işletme değer yaratan faaliyetlerde bulunuyor demektir. Bu durumda işletmenin, değer yaratan faaliyetlerde uzmanlaşarak büyütmesi faydalı olacaktır. İşletmelerin değer yaratılması noktasında (yani kar marjını artırabileceği) iki çözümü bulunmaktadır (Ülgen ve Mirze, 2016: 125):

- Faaliyet maliyetlerini azaltarak ürün ve hizmeti piyasa fiyatına satmak.
- Faaliyet maliyetleri aynı kalacak şekilde ürün ve hizmette farklılık yaratıp fiyatı artırmak.

Ticaret kısıtlamalarının olmadığı ve tüm ülkelerin teknolojik koşullarda aynı olduğu savunulan Klasik Dış Ticaret Teorileri'ne göre ulaşım maliyetlerinin yok sayılması, ürün ve hizmetlerin fiyatlarında eşitliğin olduğu ve reel fiyat ve faiz oranlarının da eşitlenmesi anlamına gelmektedir. Fakat gerçek hayatta bilindiği üzere ürünlerin ve hizmetlerin ülkeler arasındaki ticaretinde ulaşım maliyetleri söz konusudur. Modern Dış Ticaret Teorileri'nde de görüldüğü gibi tüm ulaşım (iç lojistik-dış lojistik) faaliyetlerinin maliyetleri hesaplamaya dahildir (Ovalı, 2014: 18) ve rekabet gücünü belirlemede de önemi söz konusudur. Giderek ekonominin küreselleşmesi devamında rekabet baskısını

da getirmiştir ve dolayısıyla çoğu işletme, maliyet ve hizmet avantajlarını stratejik olarak şekillendirebilmek için lojistik performanslarını sürekli geliştirmek zorunda kalmıştır (Zhao ve Wang, 2010: 1).

Bu durumda işletmenin temel faaliyetleri arasında yer alan *iç lojistik* ve *dış lojistik* faaliyetlerinde gerçekleştireceği stratejik hamlelerle değer yaratabileceği (kar marjını artırabileceği) söylenebilmektedir. Böylece ülkeler için rekabetçi ortamda rekabet üstünlüğü sağlayabilecektir. Özetle lojistik, küresel rekabet gücünü sağlamanın anahtarı konumundadır (Razzaque, 1997: 36). Bu nedenle ilerleyen bölümde ise lojistik kavramına yer verilerek lojistik yönetimi, lojistik faaliyetler ve lojistik sektörüne değinilecektir.

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK FAALİYETLER VE SEKTÖRÜN GENEL DURUMU

1. LOJİSTİK KAVRAMI VE KAPSAMI

Neredeyse her bilim dalı tarafından ilgi görmekte olan lojistik kavramı, en çok uluslararası ticaret yazınına konu olmuştur. Adam Smith’le başlayan ve devamında farklı teorilerle ortaya atılan dış ticaretin geliştirilmesi ve gerçekleşmesinin ülkeler açısından faydalı olacağı konusu yıldan yıla önem kazanmıştır. Fakat Klasik Dış Ticaret Teorileri’ne bakıldığında, sadece üretimdeki uzmanlaşma üzerine odaklanıldığı ve dolayısıyla dış ticareti etkileyen diğer değişkenlerin ya sabit ya da sıfır olarak kabul edildiği görülmektedir (bkz. Birinci Bölüm 2.1). Klasik Dış Ticaret Teorileri’nin aksine Yeni Dış Ticaret Teorileri’nde ise ülkeler arası karşılaştırmalı üstünlüklerin belirlenmesinde ucuz işgücünün ve ulaştırma faaliyetlerine yönelik maliyetlerin minimizasyonu da önem arz etmektedir. Öyle ki P. Krugman’ın tekellerle rekabetle açıkladığı yeni dış ticaret teorisinde endüstri-içi ticaretin ortaya çıkma nedenlerinden biri de taşıma maliyetleri olarak belirtilmiştir (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011: 202). Bunun yanı sıra Porter’in Değer Zinciri Modeli’nde de yer alan temel faaliyetlerden biri olan lojistik hizmetleri, maliyetleri direkt etkilemektedir. Böylece lojistik faaliyetlerin işletmelerin (dolayısıyla ülkelerin) rekabetçiliğinde önemli role sahip olduğunu söylemek doğru olacaktır. Bu süreçte lojistik kavramı farklı şekillerde açıklanmaya çalışılmıştır. Orhan’a (2014: 7) göre bunun sebebi lojistiğin geniş bir sahaya sahip olmasıdır.

Son dönemlerde önem kazanmasına rağmen kullanımı çok eski tarihlere dayanmakta olan bir kavramdır. Yunanca olan “*logistikos*” kelimesinin türetilmiş hali olup “*hesap yapma bilimi*” ya da “*hesapla ilgili, hesaba dayalı*” anlamına gelmektedir (Keser, 2011: 6). Lojistik kavramının kullanımı 1700’lü tarihlere dayandığı ve ilk olarak askeri alanda ifade edildiği bilinmektedir. Askeri alanda lojistik, muharip birliklere strateji ve taktiklerine uygun şekilde gerekli ikmal maddeleriyle hizmet desteğini sağlamak için yapılan faaliyetler olarak tanımlanmıştır (Bulut, 2007: 68).

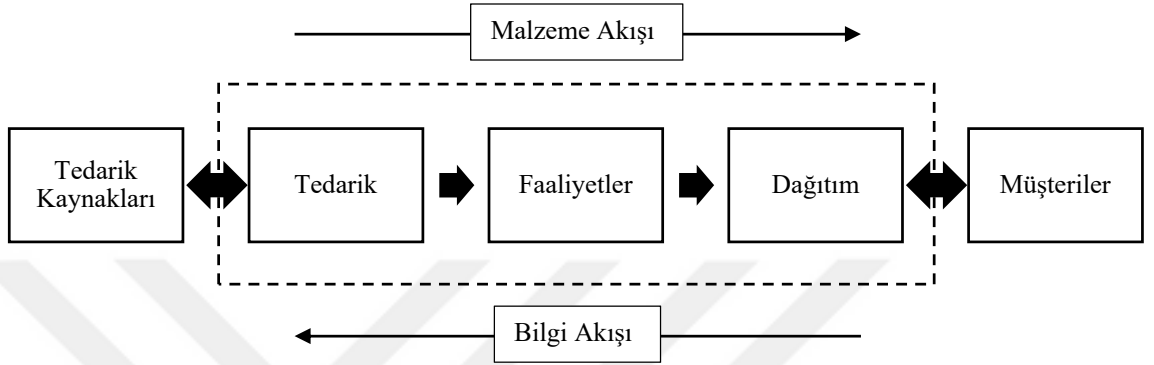
Geçmişte askeri bir kavram olarak tanımlanan lojistik kavramı, tarihsel gelişimi sonrasında anlaşılabilir tanımlara sahip olmuştur. Türk Dil Kurumu (TDK) lojistiği “*kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkışı*

noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması” olarak ifade etmektedir (TDK, 2019). Genel olarak lojistik, müşteri taleplerine göre ürün veya hizmet üretiminde kullanılması planlanan hammadde, malzemelerin, süreç dahilinde stokların, üretim sürecini tamamlayan nihai ürünlerin/hizmetlerin ve bilgilerin çıkış noktasından son tüketim noktasına kadar etkin ve maliyetlerin optimum düzeye indirgenmiş bir şekilde ulaştırılabilmesi ve bununla birlikte uygun koşullar dahilinde istenen yerde, talep edilen miktarda ve zamanda teslim edilmesine yönelik gerçekleştirilen planlama, yürütme ve kontrol süreci olarak tanımlanmaktadır (Gürdal, 2006: 10).

Diğer bir tanımlamayla, doğru müşteriye ait doğru ürünün, doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru kalitede (durumda), doğru fiyatla (minimum maliyetle) bulundurma faaliyeti olarak yani *lojistiğin yedi doğrusu* şeklinde ifade edilmiştir (Shapiro ve L. Heskett, 1985: 6; Yıldıztekin, 2007; Çancı ve Erdal, 2013a: 16). Lojistik kavramı sadece taşıma (ulaştırma) veya teslimat olarak algılanmamalıdır. Her biri ayrı bilimsel çalışmaya konu olma niteliği taşıyan araç, teknik ve yöntem (stok yönetimi, depo yönetimi, elleçleme, rotalama, ulaştırma vb.) barındırmaktadır. Lojistik faaliyetlerin içinde yer alan bu araç, teknik ve yöntemler oldukça karmaşıktır. Bu sebeple lojistik kavramı farklı bakış açılarıyla tanımlanabilmektedir. Öte yandan bu araç, teknik ve yöntemlerin doğru şekilde yönetilmesi gerekmektedir. Rekabetçi ortamın bu sektörde yoğunlaşması ise zamanla *lojistik yönetimini* meydana getirmiştir (Gülen, 2011: 25).

Lojistik üzerine oluşturulan ilk kuruluş Lojistik Yönetimi Konseyi’dir (*Council of Logistics Management*). Konseyin ismi sonraki yıllarda “Tedarik Zinciri Yönetimi Konseyi (*Council of Supply Chain Management – CSCM*)” olarak değiştirilmiş ve 2005 itibarıyla “Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (*Council of Supply Chain Management Professionals – CSCMP*)” şeklinde ifade edilmektedir (CSCMP, 2019). CSCMP’ye göre lojistik yönetimi, “*müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan hareketlerinin etkili ve verimli bir biçimde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasıdır*” şeklinde tanımlanmıştır (Gülen, 2011: 26; CSCMP, 2019).

Diğer bir ifadeyle lojistik yönetimi (bkz. Şekil 7), ilk hammadde ve malzemelerin yönetilmesinden nihai ürün elde edilinceye kadar gerçekleştirilen aşamalarda faaliyetlerin planlanması ve yönetilmesidir (Gümüş, 2009: 109).



Şekil 7. Lojistik Yönetim Süreci

Kaynak: Christopher, 1998: 13; Aktaran: Gümüş, 2009: 109.

2. LOJİSTİK İLE İLGİLİ DİĞER KAVRAMLAR

2.1. Tedarik Zinciri Kavramı

Lojistik yazınında karşılaşılan tartışmalardan birisi de *lojistik* ve *tedarik zinciri* kavramlarının birbirleri yerine kullanılması (tanımlarının karıştırılması) veya birinin diğerinin unsuru olduğunun ileri sürülmesidir. Öyle ki tedarik zincirinin, lojistiğin modernize edilmiş (güncellenmiş) hali olarak kabul gördüğü yaklaşımlar da bulunmaktadır (Keskin, 2014: 35). Bu durumda tedarik zinciri kavramını incelemek doğru olacaktır. Gürdal'a (2006: 13) göre tedarik zincirinin hedefi sistemde yer alan tüm unsurların performansının artırılmasıdır.

Bir ürüne ait hammaddenin temini, üretim aşaması, depolanması, dağıtım kanalıyla nihai müşterilere ulaştırılması ile bu süreçte ileri ve geri bilgi akışının sağlanması, sürecin kontrolü ve aynı zamanda tüm işbirlikçilerin odaklanmış bir şekilde iletişim içinde olması işlemleri *tedarik zinciri* olarak ifade edilmiştir (Özdemir, 2004: 87). Diğer bir ifadeyle tedarik zinciri, hammadde ve parçaların tedarik edilmesi, imalat ve montaj, depolama ve stok takibi, sipariş girişi ve sipariş yönetimi, tüm kanallara dağıtım, müşteriye teslimat ve tüm bu faaliyetleri izlemek için gerekli bilgi sistemleri şeklinde

tanımlanmıştır (Lummus ve Vokurka, 1999: 11). İşletmeler arasında artan rekabetçi ortam tedarik zincirleri üzerinden rekabeti tetiklemiştir (Kayabaşı, 2010: 121). İşletmelerin müşteri taleplerine hızlı, etkili ve verimli cevap verebilmeleri için hammadde temininden üretim noktasına stok yönetiminden değer artışına (karlılığın artırılmasına) kadar her noktada iyileştirmelere gitmek zorunda kalmışlardır. Bu bağlamda bir yönetim felsefesine ihtiyaç duyulduğu algılanmış ve bu işbirliğine Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY) (Houlihan, 1985: 25) adı verilmiştir (Özdemir, 2004: 87-88). Bu bilgiler ışığında, TZY'nin birçok işletmeyi, bu işletmelerin gerçekleştirdiği faaliyetleri ve bu faaliyetlerin koordinasyonuna vurgu yaptığını söylemek doğru olacaktır.

2.2. Değer Zinciri Kavramı

Önceki bölümde detaylı olarak yer verilen *Değer Zinciri* kavramı (bkz. Birinci Bölüm 2.1.2.2) herhangi bir sektör içinde faaliyetlerini gerçekleştiren bir işletme için hammadde kaynaklarının üretim aşamasından geçerek tüketim ürünleri haline gelmesi ve nihai tüketiciye ulaştırılmasına kadar ilerleyen her aşamada değer yaratan faaliyetlerin birbirine bağlı oldukları bir bütün olarak ifade edilmiştir (Porter, 1998: 42). Temel faaliyetler ve destek faaliyetler olmak üzere iki gruptan oluşan değer zinciri faaliyetlerinin bir veya birkaçının maliyetlerinin azaltılması yoluyla değer yaratılabilir (kar edilebilir). Bu doğrultuda, işletmeler açısından değer zincirinin temel faaliyetlerinden olan lojistik faaliyetlerin (iç ve dış lojistik) maliyetlerinin düşürülmesiyle zincirin diğer unsurlarında da değer artışı gözlenmekte ve rekabet gücü artmaktadır.

2.3. Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)

Genel olarak dış kaynak kullanımı, bir işletmenin faaliyetlerini gerçekleştirdiği süreçte diğer işletmelerden ürün veya hizmet tedarik etmesi olarak ifade edilebilir. İşletmeler bazı faaliyetlerini o alanda uzmanlaşmış işletmeler sayesinde daha hızlı ve daha uygun maliyette gerçekleştirebilir (Keser, 2011: 19) ve bu nedenle diğer faaliyetlerinde ise uzmanlaşarak rekabet gücü avantajı elde edebilirler. Diğer bir ifadeyle, bir üçüncü taraf hizmet sağlayıcısı ile işbirliği yapmak; yani dış kaynak kullanımı, bir işletmenin çok iyi yaptığı ve benzersiz becerilere sahip olduğu ana işine konsantre olmasına fayda sağlamaktadır (Hsiao ve diğerleri, 2010: 75).

Bu bağlamda lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımı önem kazanmaktadır (Rabinovich ve diğerleri, 1999: 367). Özellikle işletmeler kendi bünyelerinde lojistik faaliyetleri gerçekleştirmek istediklerinde lojistik alt yapı kurulum maliyetlerine katlanmak zorunda kalacaklardır. Fakat bu durumdan kaçınmak ve değişimlere uyum sağlamak, teknolojik yeniliklerden ve bilgi birikimlerinden yararlanmak amacıyla profesyonelleşmiş üçüncü taraf lojistik işletmelerine olan talep gün geçtikçe daha da artmaktadır (Keskin, 2014: 68).

Genellikle küçük ölçekli işletmeler, *Birinci Parti Lojistik*le (1PL) temel lojistik faaliyetlerini öz yetenekleriyle kendi bünyelerinde gerçekleştirmektedirler. *İkinci Parti Lojistik* (2PL) ise işletmelerin lojistik dahilinde yer alan depolama, gümrükleme, taşıma gibi faaliyetleri hizmet sağlayıcı olan farklı bir işletme aracılığıyla gerçekleştirmeleridir. Günümüzde *Üçüncü Parti Lojistik* (3PL) ve *Dördüncü Parti Lojistik* (4PL) sektörü hızla büyümektedir (Özkan, 2016: 6). 3PL, tedarik zincirinde yer alan temel lojistik faaliyetlerinden en az üçünün, alanında uzman lojistik işletmeler tarafından bir sözleşmeye tabi olarak üstlenilmesi olarak tanımlanabilir. Taşıma, depolama ve diğer lojistik faaliyetlerinin entegre bir şekilde yürütülmesi gerekmektedir. 4PL'nin temeli ise 3PL uygulama noktalarının geliştirilmesine dayanmaktadır. Bu amaçla lojistik danışmanlık, finansal hizmetler, planlama, sipariş izleme gibi değer artırıcı uygulamalar 4PL'nin 3PL'den farkı olarak kabul görmektedir (Lu ve Su, 2002: 17; Koban ve Keser, 2010: 71-72).

3. LOJİSTİK FAALİYETLER

Lojistik faaliyetler, ürün/hizmet ve bilginin üretim noktasından tüketim noktasına akışını yönetmekle birlikte tedarikçiden tüketiciye uzanan bağlantıyı da sağlayan stratejik faaliyetlerden oluşmaktadır. Bu faaliyetler arasından ulaştırma (taşımacılık) ve depolama en önemlilerindendir (Mena ve diğerleri, 2007: 3). Genel olarak lojistik faaliyetler iki gruba ayrılmaktadır. Bunlar; *lojistiğin temel faaliyetleri* ve *lojistiği destekleyici faaliyetlerdir*. Temel faaliyetler; talep tahmini, envanter yönetimi, müşteri servisi (hizmetleri), sipariş işleme ve ulaştırma faaliyetini içermektedir. Lojistiği destekleyici faaliyetler ise üretim planlaması, ambalajlama, tesis seçimi, depolama, satın alma ve diğer faaliyetleri içermektedir (Kayabaşı, 2007: 60).

3.1. Lojistiğin Temel Faaliyetleri

3.1.1. Talep Tahmini

Belirli bir ürün için belirli bir zaman içinde gerçekleşecek satışların tahmini, talep tahmini olarak adlandırılmıştır. Talep tahminlemesi sonucunda ulaşılan satış tahmini ise bir sektör veya bir işletmenin pazara satmayı ümit ettiği ürün veya hizmet miktarını ifade etmektedir (Taşkın ve Durmaz, 2015: 87).

Lojistik kapsamında talep tahminleri, pazar araştırmalarının yapılmasına olanak sağlar. Bu sayede işletmelere, tüketicilere ve kullanıcılara ait özellikler, rekabetçi ortamın (pazarın) yapısı, ekonomik açıdan talebin miktarı ve maliyeti, üretim yapılacak ürünlerin özellikleri, üretim için gerekli hammadde çeşidi ve miktarı ile ilgili gerçekçi ve etkili bilgiler vermektedir (Yaylacı, 2005: 15). Günümüzde yaşanan gelişmeler neticesinde müşteriler tarafından sağlanan bilgilerle gerçekleştirilen talep tahmini ve talep planlaması, satış tahmininin yerini almış durumdadır (Baki, 2004: 23).

3.1.2. Envanter Yönetimi

Envanter, üretimin istenilen düzeyde tutulması, satış ve teslim için talep edilen özellikteki malzemelerin, materyallerin, yarı mamüllerin (yarı işlenmiş ürün) ve nihai ürünlerin (tamamlanmış ürün) elde bulundurulması olarak ifade edilmektedir (Gürdal, 2006: 15).

Gerekli durumlarda envanterin yetersizliğinin yanı sıra çok olması da birer maliyet unsurunu teşkil etmektedir. Envanter yönetimini doğru lojistik stratejileri ile yönlendirebilmek, envanter temelli işletme maliyetlerinin düşürülmesinde önemli rol oynamaktadır (Koban ve Keser, 2015: 128).

3.1.3. Müşteri Hizmetleri

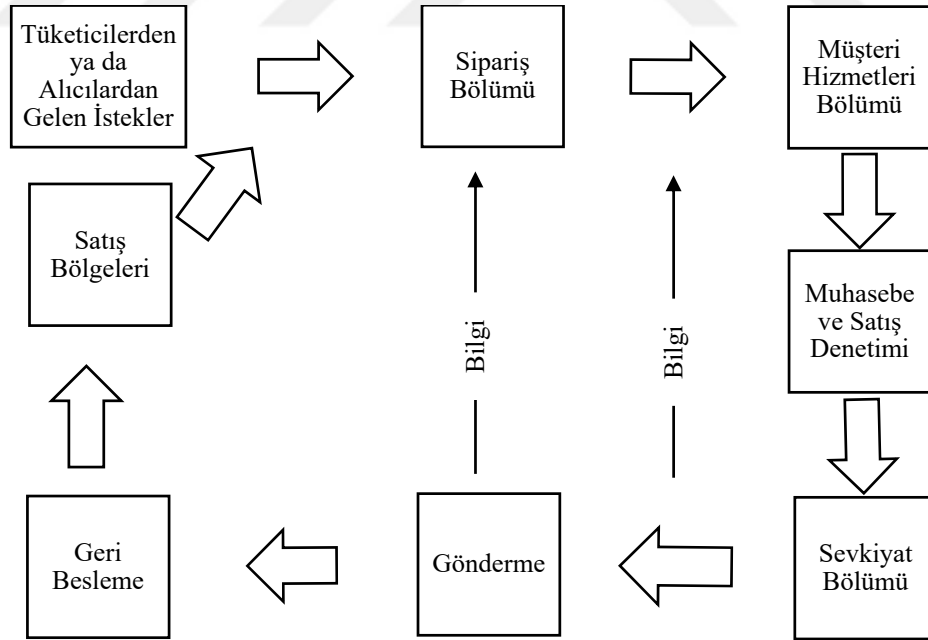
Müşteri hizmetleri veya müşteri servisi kavramı günümüze kadar evrim sürecine uğraşmıştır. 1980 yılına kadar işletme odaklı bakış açısıyla fiziksel dağıtım, yer ve zaman faydası olarak dikkate alınmaktadır. 1980 itibarıyla müşteri servisinin müşteri değerini artırdığı fark edilmiştir. Ayrıca bu faaliyet Değer Zinciri Analizi'nde de yer almaktadır (bkz. Birinci Bölüm 2.1.2.2). Müşteri servisi, müşteri değerinin artırma yönünde izlediği

rol, maliyet liderliği ile gerçekleşmektedir. Bu sayede lojistik faaliyetlere ve tedarik zincirine katkı sağlayan bir süreç olarak tanımlanmaktadır (Kayabaşı, 2010: 98).

Diğer bir ifadeyle müşteri servisi, işlem öncesi, işlem anı ve işlem sonrasında müşteri için yer ve zaman yönünden fayda sağlayan ve dolayısıyla değer yaratmakta olan eş zamanlı bir süreç olarak görülmektedir (Odabaşı, 2005: 93). Öte yandan günümüzde rekabet düzeyinin artması müşterilerin beklenti düzeylerini de artırmaktadır. Küreselleşmeye dayalı olarak müşteri beklentilerini karşılamada hem yer hem de zaman açısından fayda sağlayan *lojistik hizmet düzeyi* önem kazanmaktadır (Tuna, 2001: 198). Bu doğrultuda müşteri servisinin, lojistik stratejilerin belirlenmesinde önemli olduğu ve rekabetçi avantaj sağlayan mükemmel bir araç olduğu anlaşılmaktadır.

3.1.4.Sipariş İşlemi

Siparişlerin zamanında giderilmesi, rekabet açısından olduğu kadar müşteri bağlılığı ve kar açısından da büyük önem taşımaktadır (İslamoğlu, 1996: 381). Sipariş işlemleri bir süreç olarak kabul edilmektedir (bkz. Şekil 8).



Şekil 8. Sipariş İşleme Süreci

Kaynak: İslamoğlu, 2002: 311.

Tüketici, aracı ya da satış bölgelerinden gelen istekler (talepler) sipariş bölümüne alınmaktadır. Sipariş bölümü talepleri inceledikten sonra müşteri hizmetlerine

aktarmaktadır. Müşteri servisi (hizmetleri) mevcut bulunmayan işletmeler de muhasebe ve satış bölümüne talebi göndererek onayı almaktadır. Sevkiyat (ulaştırma) bölümünden nihai tüketici, aracı ya da satış bölgelerine nihai ürünlerin gönderimi gerçekleştirilmektedir. Bu sırada hem müşteri servisine hem de sipariş bölümüne bilgi verilmektedir (Taşkın ve Durmaz, 2015: 86).

3.1.5.Ulaştırma

Lojistik faaliyetleri arasında *ulaştırma* en önemli karar alma mekanizmalarındandır. Ulaştırma, insanların veya ürünlerin iki nokta arasındaki taşınma hareketi olarak tanımlanabilir. Taşıma ise hammaddelerin üretim noktasına, nihai ürünlerin tüketim noktasına aktarılmasını (naklini) sağlamaktır. Daha geniş bir ifadeyle taşımacılık, müşterilerin taleplerini karşılama ve ihtiyaçlarını giderme amacıyla nihai ürünlerin talep edilen nokta veya bölgelere zamanında nakledilmesi olarak tanımlanmaktadır (Çancı ve Erdal, 2013a: 30).

3.1.5.1. Ulaştırma Sistemleri (Modları)

Ulaştırma, insan veya ürünün talepleri tatmin amacıyla, yer ve zaman faydası sağlayacak şekilde yer değiştirilmesine olanak sağlayan sistemsel bir hizmet olarak görülmektedir (Taşkın ve Durmaz, 2015: 42). Ulaştırma faaliyeti, maliyeti nedeniyle lojistikte en önemli unsuru temsil etmektedir. Ulaştırma sistemleri; ürünlerin çıkış ve varış yerleri arasında kamyon, traktör, tren gibi araçların ve römork, palet, konteyner gibi ekipmanların kullanılmasıyla taşınması faaliyetini, belirli bir süre zarfında ve mümkün olan en düşük maliyetle tasarlayan, düzenleyen, ayarlayan ve planlayan bir organizasyondur (Khooban, 2011: 109).

Günümüze kadar taşıma hizmetiyle yararlanabilme gayesiyle güçlü bir ulaşım altyapısı ve sistemleri geliştirilmiştir. En etkili ve verimli taşımanın gerçekleşmesi için taşıma yeri, taşınanların türü ve miktarı bakımından değerlendirme yapılarak hangi taşıma sisteminin kullanılacağına karar verilir. Taşıma sistemleri karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları ve boru hatları olarak beşe ayrılır. Bu ulaşım sistemleri kombine (bileşik) şekilde de kullanılabilir (Kayabaşı, 2010: 100).

Ulaştırma türünün seçim aşamasında, ulaştırma türlerinin fiyat/performans yapılarına bağlı olarak maliyet konusu en önemli husustur. Ulaştırma türleri arasındaki rekabet (Çancı ve Erdal, 2013b: 19) ve hangi ulaştırma türünün kullanılacağı ise hız, mesafe, tutarlılık, maliyet (Tokol, 2007: 120), kalite, konfor, kullanılan enerji miktarının minimum olması, güvenlik, çevrenin korunması, ilk tesis ve bakım onarım kolaylığı, verimlilik ve esneklik gibi faktörlere bağlıdır (Kayabaşı, 2010: 101).

3.1.5.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Taşımacılık, günümüzde çağdaş şartlara uyum sağlayabilen ve hala gelişimini devam ettirmekte olduğu söylenebilir bir kavramdır. Karayolu taşımacılığı ise taşımacılığın kılcal damarı olarak kabul görmektedir. Karayolu taşımacılığı, yükün (ürün ya da insan) bir noktadan farklı bir noktaya karayoluyla taşınmasının ve göndericiyle taşıyıcı arasında ücrete ve sözleşmeye tabi şekilde gerçekleştirilmesini gerektiren bir taşıma türü olarak ifade edilmektedir (Buket, 2006: 12).

Karayolu taşımacılığının ülke bağlamında ekonomik kalkınma ve refahın gelişimi adına önemli rolü olduğu düşünülmektedir (Taşkın ve Durmaz, 2015: 51). Ülgen, Guerin ve Tekçe (2007: 155) karayolu taşımacılığı sektörünün Türkiye ekonomisinin yapısını açıklar nitelikte olduğunu savunmaktadırlar. Buna rağmen sektör, özellikle Türkiye’de ekonomik dalgalanmaların etkisi altında kalmaktadır. Komşu ülkelerle ilişkiler, savaşlar, döviz kuru ve enflasyon gibi etkiler bu duruma örnek gösterilebilir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013: 83)

Türkiye’de 1950 sonrası, özellikle tarım ve sanayi ürünlerinin etkin dağıtımının sağlanması amacıyla karayollarının yapımına önem verildiği bilinmektedir (Karluk, 2009: 261). 1950-1970 arası erişebilirlik sağlayan yol tiplerine öncelik veren yol yapım politikası izlenmiştir. 1970 sonrasında ise yol uzunluğuna nazaran fiziksel kapasitenin artırılmasına önem verilmiştir (KGM, 2005: 17). Ayrıca devlet ve il yollarına, otoyollara ait planlama, proje, yapım-bakım ve işletilme işleri 5339 sayılı kanunla Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğu altındadır (Gürdal, 2006: 52).

Karayolu taşımacılığının esnekliğe sahip olmasının, denizyolu ve demiryolu taşımacılıklarına nazaran avantaja sahip olduğunu belirtmektedir, çünkü ulaştırma sırasında yüklerin hasar görme riski düşüktür (Tokol, 1998: 121). Ancak ulaşım

ihtiyaçlarının yüksek oranlarda karayolu taşımacılığında karşılanması beraberinde yoğunluğu da getirmektedir. Bununla birlikte trafik kazaları, ölümler, hava ve çevre kirliliği gibi olumsuz sonuçlar da ortaya çıkmaktadır.

3.1.5.1.2. Havayolu Taşımacılığı

Hava taşımacılığı (*air transportation*) insan veya eşyanın (kargo, bagaj, posta vb.) havadan taşınması olarak tanımlanabilir (Sarılğan, 2007: 3). Havayolu taşımacılığı (*airline industry*) ve genel havacılık (*general aviation*) hava taşımacılığının unsurlarıdır. Ticari ya da ticari olmayan bir amaçla küçük hava araçlarıyla gerçekleşen havacılık faaliyetleri havayolu taşımacılığı faaliyetleridir. Hava taksi uçuşları, zirai ilaçlama ve yangınla mücadele gibi uçuşlar genel havacılık faaliyetlerine örnek gösterilebilir (Gerede, 2002: 15).

Hava yolu taşımacılığı teknolojik ve önemli gelişmelerin en çok kaydedildiği sektördür. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin sektörde özelleştirme politikasını izlemeleri hizmet kalitesinin artırılmasına ve hükümet sübvansiyonlarının azaltılmasına yönelik olarak gerçekleşmektedir. Artan rekabet ortamında üstünlük kazanma amacıyla havayolu taşımacılığının özelleştirilmesi hükümetler tarafından desteklenmektedir (Kayabaşı, 2010: 102-103).

Havayolu taşımacılığı özellikle değerli ürünlerin, küçük boyutlu ve paketli ürünlerin taşınması için uygundur. Diğer ulaştırma sistemlerine nazaran maliyeti yüksek olmasına rağmen, sağladığı hız avantajı ve dolayısıyla depolamada maliyet azaltıcı etkisi, bu sistemi etkin ve verimli kılmaktadır (Baki, 2004: 51).

3.1.5.1.3. Denizyolu Taşımacılığı

İnsanoğlunun ticaretin uluslararası boyuta taşınmasıyla birlikte ürün veya hizmetlerin nihai kullanıcıya ulaştırılmasında farklı sistemlerin arayışı içine girdiği bilinmektedir. İnsanlığın kullandığı ilk sistemlerden biri de denizyolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığı, ürünlerin veya hizmetlerin farklı bir noktaya deniz yoluyla taşınmasının genel ifadesidir. Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrili ve 8333 km denize kıyısı bulunmaktadır. Dolayısıyla bu jeopolitik konumuyla deniz taşımacılığına elverişli bir ülke konumundadır (Töre, 2019: 4).

Dursun ve Erol'a (2012: 368) göre denizyolu taşımacılığı diğer ulaştırma sistemlerine nazaran en güvenli ve düşük maliyetli olanıdır. Koçak da (2012: 11) denizyolu taşımacılığının taşıma hacminin diğer sistemlere nazaran daha büyük olması ve dolayısıyla birim maliyetleri düşürücü etkisiyle daha ekonomik olması ve çevreci özelliğe sahip olması sebebiyle daha çok tercih edildiğini savunmaktadır. Ayrıca dünya ticaretindeki küreselleşme ulaştırma sistemleri arasında etkileşimi doğurmuştur. Bu etkileşimle birlikte denizyolu ticaretinin önemi daha çok artmıştır. Dünya ticaretinin yaklaşık olarak %80'i denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir (Topaloğlu, 2007: i).

3.1.5.1.4. Demiryolu Taşımacılığı

Yüklerin raylı sistemlere sahip demiryollarıyla taşınması demiryolu taşımacılığı olarak ifade edilebilir. Yatırım maliyetlerinin yüksekliğine istinaden kullanım maliyetinin diğer ulaşım sistemlerine göre düşük olması, demiryolu taşımacılığının hızla yaygınlaşmasına öncül olmuştur. Dış ticaretin hızla artması ve demiryolu taşımacılığının diğer ulaşım sistemlerine entegre edilebilirliği bu sisteme karşı eğilimi artırmıştır. Bu bağlamda altyapı çalışmaları ve kapasite artırımına gidilmesi zorunlu bir hal almaktadır (Koban ve Keser, 2015: 223).

Türkiye'nin lojistik sektörünün sergilediği rekabetçi duruşun güçlenmesi ve bu kapsamda yeteneklerinin artırılması hedefi yönünde demiryolu taşımacılığına önemli rol düşmektedir (Tanyaş ve diğerleri, 2011: 61). Türkiye konumu gereği Orta-Asya, Kafkasya, Avrupa, Rusya ve Ortadoğu noktalarının ortasında transit (aktarım, geçiş) ülke görevindedir. Bu bağlamda Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren (Yarmalı, Baykara ve Şen, 2013: 72) vizyoner (ileri görüşlü) bir perspektifle Anadolu toprakları dört bir yandan demir ağlarla (raylı sistemler ve altyapıları hazırlanmıştır) örülmüştür (Çamlıbel ve Çağlar, 1933).

Türkiye'nin lojistik üssü olma potansiyeli oldukça yüksektir (Yarmalı, Baykara ve Şen, 2013: 68-69) ve kendini bu konumda görerek rekabetçiliğini sürdürülebilir kılmak amacıyla çalışmalarını artırmasında fayda vardır (Tanyaş ve diğerleri, 2011: 49). Bu destinasyon köklü ve modernize edilmiş demir ağlarla farklı ülkelerin bir araya gelerek ortaya çıkardığı bir dünya projesine, yani Modern İpek Yolu Projesi'ne imza atmıştır (Karagöl, 2017: 5). Londra'dan Pekin'e kadar uzanan ticaret güzergahında köprü görevi

görecektir. Günümüzde yapımı devam etmekte olan Yüksek Hızlı Tren (YHT) projeleri, Türkiye’yi Kuzeyden Güneye ve Doğudan Batıya birleştirici otoban projeleri (örn. İstanbul-İzmir Otobanı) vb. ulaşım sistemlerine gerekli altyapı sağlayıcı projeler Modern İpekyolu Projesi’ne entegre amacı taşımaktadırlar. Demiryolu taşımacılığına yüksek derecede önem verilen bu proje, Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (*Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia – TRACECA*) programının kapsamlı halidir. TRACECA programı ve Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu (KTB) projeleri Türkiye’nin lojistik üssü olduğunu nitelemektedir (Purtaş, 2011: 11; Küçükyıldız, 2012: 62; Aydın, 2017: 210; Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 195).

3.1.5.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı (boruyolu) taşımacılığı 19. yüzyılın sonlarına doğru küçük hacimli ürünleri kısa mesafelere taşıma amacıyla kullanılmaya başlanılmıştır. Doğal gaz, petrol ve benzeri yüklerin ulaştırılmasında kullanılan boru hattı taşımacılığı, artan taleplerle ve gelişen teknolojiyle birlikte günümüzde daha büyük hacimli yüklerin daha uzun mesafeli ve daha yüksek basınçla ulaştırılmasında kullanılmaktadır (Zengin ve Esedov, 2009: 98).

İlk tesis (yatırım) maliyeti yüksek olmasına rağmen, yapım aşaması bittikten sonra ulaştırma maliyeti oldukça düşüktür (Kayabaşı, 2007: 71). Kesintisiz enerji kullanımı işletmelerin devamlılığı açısından önem taşımaktadır. Bu bağlamda boru hattı taşımacılığı işletmeler ve dolayısıyla ülkelerin ekonomisi açısından avantaj sağlamaktadır (Taşkın ve Durmaz, 2015: 80).

Tarihten beri Türkiye’nin doğusunda bulunan ülkeler (Azerbaycan, Rusya, Orta Asya, Orta Doğu) enerji kaynaklarını Avrupa pazarında değerlendirmek istemişlerdir. Pazarın petrol ve doğal gaz tedarikçisi olmak için Azerbaycan, Türkiye’yle (Gürcistan’ın da dahil olduğu) birçok işbirliği gerçekleştirmiştir. Öte yandan Türkiye’nin boru hattı taşımacılığı açısından Rusya, İran, Irak ve Yunanistan’la da işbirliği bulunmaktadır.

Bu kapsamda Türkiye’nin de içinde yer aldığı bugüne kadar hayata geçirilen ve devam etmekte olan projeler; “Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Ana İhraç Ham Petrol Hattı, Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP), TürkAkım Gaz Boru Hattı Projesi, Rusya-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı), Mavi Akım Gaz Boru Hattı, Doğu Anadolu Doğal Gaz Ana İletim Hattı (İran-

Türkiye), Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğal Gaz Boru Hattı, Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonneksiyonu (ITG)” şeklinde sıralanabilir (T.C. Enerji Bakanlığı, 2019).

Türkiye demiryolu taşımacılığında olduğu gibi boru hattı taşımacılığında da transit (geçiş) ülke görevi görerek lojistik sektörü adına ülke ekonomisini canlandırdığı söylenebilir. Böylece Türkiye’nin enerji ve lojistik üssü olma yolunda emin adımlarla ilerlediği görülmektedir.

3.1.5.1.6. Kombine Taşımacılık

Ulaştırma sistemlerinde hız, maliyet, güvenlik, kalite vb. koşullar göz önünde bulundurularak yeni projeler geliştirilmektedir. Bu doğrultuda, bir taşıma işlemi sırasında yukarıda ifade edilen taşıma sistemlerinden en az ikisinin entegre şekilde kullanılması kombine taşımacılık olarak ifade edilebilir. Üç farklı uygulama şekli bulunmaktadır (Tanyaş ve diğerleri, 2011: 82). Bunlar *kombine taşımacılık*, *intermodal taşımacılık* ve *multimodal taşımacılıktır*. Kombine taşımacılık (*Combined Transportation*), taşıma sürecinin ilk ve son aşamalarında karayolu taşımacılığının kullanıldığı sistemdir. Aradaki uzun mesafeli taşıma süreci denizyolu, demiryolu, nehir veya kanal yoluyla yapılmaktadır. Intermodal taşımacılık (*Intermodal Transportation*), aynı taşıma aracının ya da kabının iki veya daha fazla taşıma sistemi kullanılarak nihai noktaya ulaştırıldığı sistemdir. Taşıma sistemi değişimlerinde araç ya da kap içindeki yükler herhangi bir elleçlemeden geçmemektedir. Çok modlu taşımacılık (*Multi-Modal Transportation*), iki veya daha fazla taşıma sisteminin kullanıldığı, taşıma sistemi değişimlerinde araç ya da kap içindeki yüklerin elleçlendiği sistemdir.

3.2. Lojistiği Destekleyici Faaliyetler

3.2.1. Üretim Planlaması

Üretim planlaması, ürünlerin talep edilen ya da sipariş verilen miktar ve zamanda en etkin ve verimli şekilde üretilmesi için hammadde, yarı mamul, makine ve teçhizatlar gibi üretim girdilerinin entegrasyon sürecinin genel ifadesidir. Üretim planlamasında amaç, belirli bir ürünün ya da gelen siparişlerin karşılanabilmesi gayesiyle ürünü talep edilen zaman, miktar ve nitelikte üretmektir (Kayabaşı, 2010: 107). Hammadde, yarı mamul, mamul stok mevcudunun sürdürülebilirliği, stoklama maliyetinin azaltılması ve

kayıp-zarar yönetiminin sağlanması bağlamında üretim planlaması, işletmelerin lojistik yönetimi için önemlidir (Dirik, 2012: 39).

3.2.2.Ambalajlama

Ambalaj, ürünün çevre koşullarından korumasını, temiz ve güvenli şekilde saklanmasını veya depolanmasını ve bu şekilde nihai kullanıcıya (tüketiciye) ulaştırılmasını sağlayan malzemedir. Ambalajlama ise ürünlerin tedarikçiden üreticiye veya üreticiden tüketiciye ulaştırılması sürecinde hammadde, yarı mamul veya mamulün (tamamlanmış ürün) zarar görmemesini sağlayan en önemli lojistik faaliyetidir (Türker, 2010: 27). Nihai ürünlerin pazara veya hammaddelerin tesise ulaştırılmasında belirlenen ulaştırma sistemi, ihtiyaç duyulan ambalajlamayı da etkilemektedir (Günay, 2005: 22).

3.2.3.Tesis (Yer) Seçimi

Lojistikle ilgili diğer bir önemli husus ise fabrika ve depo yerinin seçilmesidir. Fabrikanın hammadde tedarik noktasına ve aynı zamanda fabrikanın pazar noktasına uzaklığı ulaştırma maliyetlerinde etkilidir. Bu sebeple lojistik yöneticileri yer seçimi kararlarında dikkat etmektedirler (Taşkın ve Durmaz, 2015: 90). Kuruluş yeri işletmenin uzun dönem faaliyetlerini gerçekleştireceği noktadır. Dolayısıyla kuruluş yeri seçimi kararı dönülmesi zor bir karardır (Küçük, 2014: 163). Yanlış yer seçimi sonucu işletmenin birçok sorunla karşı karşıya kalmasına sebep olmaktadır. Bu sorunların çözülmesi için yapılan harcamalar ürün veya hizmetin birim maliyetlerinde artışa neden olmaktadır (Eleren, 2007: 281).

3.2.4.Depolama

Depo, hammadde, yarı mamul veya tamamlanmış mamullerin satış için bekletildiği ya da stok için bulundurulduğu işletme bünyesindeki yerler olarak tanımlanmaktadır (Koban ve Keser, 2015: 125). Depolama faaliyetinin esas amacı, zaman faydası yaratmak ve arz-talep dengesini sağlamaktır (Kayabaşı, 2007: 74). Öte yandan, bazı ürünlerin depolanmasında özel tedbir gerekmede ve bu durum da bakım maliyeti yaratmaktadır. Aynı zamanda depo personeli eğitimi ve depo güvenliği için oluşan giderler de maliyeti artırmaktadır. Lojistik gelişmelerin getirdiği yeniliklerden biri de tam zamanında üretim (*just in time – JIT*) sistemidir. Bu üretim depolama ve ulaştırma faaliyetlerinde işletmelere maliyet azaltıcı fayda sağlamaktadır (Akyıldız, 2004: 8).

3.2.5.Satın Alma

Satın alma, ihtiyaçlar kapsamında gerekli hammadde, yarı mamul ve teçhizatın tedarik yerlerinin belirlenmesi, belirlenenler arasında seçim yapılması, satın alma zamanının, miktarının ve maliyetinin belirlenmesiyle birlikte kalite kontrollerinin gerçekleşmesini kapsayan sürecin genel ifadesidir (Akyıldız, 2004: 9). Satın alma faaliyeti işletmeler bağlamında önem arz etmektedir. Bu faaliyetin gerçekleşme sürecinde etkili olan faktörler; kalite, maliyet, zaman, teknoloji ve tedarik sürekliliği şeklinde sıralanabilir (Kayabaşı, 2010: 110).

3.2.6.Diğer Faaliyetler

Lojistik faaliyetler kapsamında; servis desteği, ürün kurtarma, hurda, tamir, bakım ve ürün dizaynı gibi faaliyetler de yer almaktadır. Bu lojistik faaliyetler, elde edilen lojistik performansı açısından etkili ve önemlidirler (Kayabaşı, 2010: 111).

4. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ

Son yıllarda lojistik sektörünün önemi artmış ve gelişimi hızlanmıştır. Sektörlerdeki gelişimin hızlanmasıyla oluşan karmaşıklık lojistik sektöründe de görölmektedir. Eski zamanlarda basit olarak algılanan lojistik faaliyetler, günümüzde teknolojinin de gelişimiyle evrim geçirmiştir (Gülen, 2011: 30). Ticaretin küreselleşmesiyle müşteri talebinde, ihtiyaçlarda, pazarlarda ve bunlara paralel olarak tüm kurumsal yapılarda iş anlayışının değişmesi, lojistik yönetiminin ve sektörünün oldukça önem görmesine yol açmıştır (Yaylacı, 2005:4).

Lojistik faaliyetlerin tarihin her noktasında yaşamı kolaylaştırıcı görevler üstlendiği göz önünde tutulduğunda, bu faaliyetlerle işletmelerin bulundukları rekabetçi ortamda rekabet üstünlüğü sağladıkları görölmektedir. İşletmelerin lojistik faaliyetlerle rekabette bulunduğu diğer işletmelere nazaran farklılık yaratabilme ve rekabet avantajı elde edebilmesi için lojistiğin önemini ve yönetimini iyi algılamaları gerekmektedir (Gümüş, 2009: 100). Lojistik sektörünün önemi işletmeler ve ekonomi açısından incelenebilmektedir (Taşkın ve Durmaz, 2015: 9). Bu inceleme soncunda lojistik sektörünün önemi ülkeler açısından da belirlenmiş olacaktır. Bu doğrultuda dünya açısından (makro bakış açısıyla) lojistik sektörünün önemi ele alınarak aşağıda açıklanmıştır.

4.1. Dünyada Lojistik Sektörünün Önemi

İşletmelerin temel girdilerini optimum tedarik noktalarından optimum maliyetle sağlayacak müşteri taleplerini karşılamada hızlı ve düşük maliyetli ürünü/hizmeti sunacak tedarik zincirini oluşturmaları ve bu zinciri verimli bir lojistik yönetimiyle yönetmeleri dünya pazarında rekabet avantajı elde etmelerini sağlar. Bu amaçla küresel işletmeler arası ve bölgesel işbirlikleri gündeme gelmektedir. Lojistik sektörünün büyüklüğü ve büyüme hızı da bu sürece etki etmektedir (Gürdal, 2006: 27).

Ülkelerin küresel rekabetçi ortamda ayakta durabilmek için oluşturdukları “Avrupa Birliği (AB), Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA), Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN), Avrupa Serbest Ticaret Anlaşması (EFTA), Latin Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (LAFTA)” gibi ekonomik işbirlikleri sayesinde gümrük engelleri ortadan kalkmış ve üye ülkeler arasındaki ticaret artmıştır. Bu durum lojistiğe olan ihtiyacı da doğru orantılı olarak artmıştır (Zeybek, 2007: 61). Önceki bölümlerde bahsedilen, Türkiye’nin diğer ülkeler ile gerçekleştirdiği enerji ve lojistik projeleri de (bkz. 3.1.5.1.4 ve 3.1.5.1.5 başlıklarında anlatılmıştır) bu duruma örnek niteliği taşımaktadır.

Diğer yandan lojistik sektörünün ülke ekonomilerinde önemli paylara sahip olduğu bilinmektedir. Örneğin Amerika Birleşik Devletleri’ne (ABD) bakıldığında lojistik harcamalarının yüksek olduğu görülmektedir. Bu durum ABD’deki mesafelerin Avrupa’ya nazaran daha uzun olmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle ABD lojistik işletmeleri rekabetçi ortamda Avrupa menşeli işletmelere karşı avantaj elde edememişlerdir. Avrupa menşeli işletmeler satın alma veya birleşme yoluyla ABD pazarına girmiştir. ABD ise bu duruma karşılık AB ve diğer pazarlarda yayılma politikası izlemeye başlamıştır (Gürdal, 2006: 28-29). Günümüzde çoğu işletme kendi ülkesi dışındaki pazarlarda önemli ve büyüyen bir yapılanmaya sahiptir. Böylelikle dış ticaret hacmi ve beraberinde lojistiğe olan önem de artmıştır (Rodrigues, Bowersox ve Calantone, 2005: 1). İzleyen başlıkta lojistik sektörünün önemi Türkiye bağlamında ele alınmıştır.

4.2. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Önemi

Dünyada diğer ülkelerin lojistik sektörü açısından daha köklü altyapılara sahip olmaları ve lojistiğin daha erken algılanmasına karşın, Türkiye’de 1980’lerde algılandığı ve altyapı çalışmalarına başlanıldığı bilinmektedir. Türkiye 1990’larda lojistik sektöründe tam anlamıyla atılıma geçmeye başlamıştır (Babacan, 2003: 10).

Lojistik sektörünün Türkiye için hala genç bir sektör olduğu söylenmektedir. Buna rağmen son yıllarda Türkiye’deki lojistik sektörü geleneksel anlamda nitelendirilen nakliyecilikten sıyrılmış ve önemli gelişmeler kaydetmiştir. Bununla birlikte Türkiye, Asya-Avrupa arasındaki jeo-politik ve jeo-stratejik konumu dolayısıyla (Gürdal, 2006: 48) yer aldığı projeler ve 2023 hedefleriyle (bkz. On Birinci Kalkınma Planı, 2019: 71, 123) bölgelerarası lojistik merkez haline gelmeyi başarabilecektir (Ulu ve Aracı, 2012: 31).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÜLKELERİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL REKABET GÜCÜ AÇISINDAN İNCELENMESİ

Günümüzde uluslararası ticaretin yaygınlaşması, emek-sermaye yoğun iş hacminin artması, teknolojiye hızlı gelişmelerin sonucu ülkelerin sosyo-kültürel veya politik hedeflerle yakınlaşmaları küreselleşmeyi ortaya çıkarmıştır. Küreselleşme ise tüm dünyada mesafe algısını ortadan kaldırarak sermaye akışına yön vermekte ve tüketici taleplerini değiştirmektedir. Bu süreçte ürün veya hizmetlerin dünyanın farklı noktalarında üretilen ve tüketilen bir hal alması, dünya ticaret hacmini artırmaktadır. Dolayısıyla ekonomiler (ülkeler) uluslararası pazarlarda yer edinme çabasına girmekte ve rekabetçi ortamda üstünlük sağlamaya çalışmaktadırlar. Bu kapsamda lojistik faaliyetlerin yönetimi ve iyileştirmesinde başarı elde etmenin de hem işletmeler hem de ülkeler açısından küresel rekabet gücüne artırıcı bir etki gösterdiği bilinmektedir (bkz. Şekil 9). Bu doğrultuda ilgili yazında ülkeler açısından lojistik sektöründeki rekabet gücüne yönelik yapılan ve bu kavramları konu alan çalışmalar incelenmiştir.



Şekil 9. Rekabet Edilebilir Fiyat Düzeyi

Kaynak: UNCTAD, 1998: 4.

Akiş (2008) tarafından gerçekleştirilen çalışmada Türk beyaz eşya sektörünün rekabet gücünün var olup olmadığı araştırılmıştır. Türkiye dahil olmak üzere 9 ülke üzerinden gerçekleştirilen çalışmada analiz için “açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi” (AKÜE) ve “elmas modeli” kullanılmıştır. Araştırma sonucunda Türk beyaz eşya sektörünün rekabet gücüne sahip olduğu, fakat sektör içinde rekabet eden

işletmelerin ileri teknolojili ve yüksek katma değerli ürünlere geçiş yapmaları gerektiği ileri sürülmüştür.

Wu ve Lin (2008) tarafından lojistik sektörüne yönelik gerçekleştirilen çalışmada, 2000-2005 arası Hindistan odaklı toplam 22 gelişmekte olan ülke üzerinden liman operasyonları kapsamında karşılaştırmalı bir analiz yapılmıştır. lke limanlarının rekabet güçlerini belirlemek için “açıklanmış karşılaştırmalı stnlkler endeksi” kullanılmış ve sonrasında Hindistan’ın konteyner liman operasyonlarının verimliliğini belirlemek için “veri zarflama analizi (DEA)” kullanılmıştır. Sonuç olarak, Çin’deki şangay ve Bangladeş’teki Chittagong limanlarının üstün verimlilik elde ederek rekabet gücüne sahip oldukları bulgulanmıştır. Hindistan’ın liman operasyonlarında rekabet gücü elde edememe sebepleri olarak liman içi ulaşım ve limanla diğer ulaşım ağlarının entegre olamaması ileri sürülmüştür.

Çekerol ve Kurnaz (2011) tarafından gerçekleştirilen çalışmada, küresel boyutta oluşan krizin, lojistik sektörü üzerindeki etkileri incelenmiş ve sonrasında lojistik sektörünün krize rağmen rekabet durumu SWOT analiziyle belirlenmiştir. Sonuçta, lojistik sektörünün rekabet gücünün yüksek ve sürdürülebilir şekilde sağlanması için maliyet ve verimlilik ekseninde yaşama ve ilerleme stratejileri arasında denge kurulması gerektiği ileri sürülmüştür.

Keser (2011) tarafından gerçekleştirilen çalışmada Türk lojistik sektörünün durumu ve rekabet gücünün belirlenmesi amacıyla lojistik sektörünün Elmas Modeli’ne göre analizi gerçekleştirilmiş ve sonrasında çoklu yapısal kırılmalı birim kök testi kullanılarak analiz gerçekleştirilmiştir. Sonuç olarak lojistiğin alt sektörü olan taşımacılık alanına yönelik rekabet gücü değerlendirilerek lojistik sektörü ile GSYİH değişkenleri arasında pozitif bir ilişki olduğu bulgulanmıştır. Ayrıca ihracatın ve sanayi büyüme kapasitesinin artırılması gerektiği ve bunun yapılabilmesi için de ithalata yönelmenin gerektiği ileri sürülmüştür.

Puertas, Martı ve Garcıa (2013) tarafından 26 AB lkesi için gerçekleştirilen çalışmada, lojistiğin ithalatçı lkelerdense ihracatçı ülkeler için daha önemli olduğu bulgulanmıştır. AB’ye ye 26 ülkenin 2005-2010 dönemi boyunca lojistikte kaydettikleri ilerlemeyi LPI kullanılarak iki aşamalı Heckman prosedürünü temel alan çekim

modelleriyle analiz etmişlerdir. Son zamanlarda Avrupa ülkelerindeki iç talebin zayıfladığı, yeni uluslararası pazar arayışlarının olduğu ve bununla birlikte LPI'nin bileşenlerinden yetkinlik ve takipçi olmanın önem kazandığı belirlenmiştir. Sonuç olarak lojistiğin dış ticaret için özellikle ihracatçı olan ülkeler için daha önemli olduğu savunulmuştur.

Civelek, Uca ve Çemberci (2015) gerçekleştirdikleri çalışmalarında; Dünya Bankası'nın (*World Bank*) düzenli olarak yayınladığı *lojistik performans endeksinin* (*Logistics Performance Index – LPI*) WEF'in yayınladığı *küresel rekabet gücü endeksi* (*GCI*) ile Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) arasındaki ilişkide mediator (aracı) etkisinin var olup olmadığı belirlemeyi amaçlamışlardır. LPI'nin aracılık etkisi hiyerarşik regresyon analizi kullanılarak ölçülmüştür. Analizler sonucunda LPI'nin GCI ve GSYİH arasındaki ilişki üzerindeki aracı etkisi istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Araştırmanın sonucu olarak bir ülkenin lojistik sektöründeki yeteneğinin rekabet gücü ve refah arasındaki ilişkide aracı olduğu savunulmaktadır.

Ekici, Kabak ve Ülengin, (2016) tarafından yapay sinir ağı (ANN) ve kümülatif inanç dereceleri (CBD) yaklaşımları kullanılarak gerçekleştirilen analiz sonucunda, bir ülkenin lojistik verimliliği ile küresel rekabet gücü arasında yakın ilişki olduğu bulgulanmıştır. Ekici, Kabak ve Ülengin (2019) tarafından gerçekleştirilen bir diğer çalışmada ise *küresel rekabet gücü endeksinin lojistik performans endeksi* üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Bu iki değişken arasındaki olumlu ilişkiden yola çıkarak, ülkelerin lojistik performanslarını iyileştirmelerine yardımcı olacak stratejik bir yol haritası belirlemek amaçlanmıştır. TAN Bayes algoritması, PLS ve IPMA tekniklerine dayanan entegre analiz sonucunda, ülkelerin lojistik performanslarını diğer ülkelerinkinden farklılaştırmak için dijitalleşme ve tedarik zinciri analitiğine, lojistikçilere uygun eğitim ve öğretim konusuna, hükümetlerin üniversitelerle işbirliği kurmasına ve AR-GE'ye önemli yatırım yapılması gerektiğine ulaşılmıştır.

Keser ve Ay (2016) tarafından yük taşımacılığındaki rekabet güçleri açısından Türkiye ve BRIC ülkeleri (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin) karşılaştırılmıştır. Balassa'nın "*açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük endeksi*" kullanılarak gerçekleştirilen analiz sonucunda, Türkiye'nin zayıf da olsa rekabet gücüne sahip olduğu, diğer ülkelerin ise rekabet gücüne sahip olmadıkları tespit edilmiştir. Ulaştırma hizmetinin ihracatı ve

fiyatlar yönünden Çin ilk sırada yer alırken, alt yapının yeterliliği yönünden Türkiye ilk sırada yer almaktadır.

Özellikle gelişmekte olan ülkelerin küresel pazarda rekabet edebilirliğinin lojistik sektörü üzerinden sağlanan küresel rekabet avantajıyla ilişkili olduğu görülmektedir. Ancak ilgili ulusal ve uluslararası yazın incelendiğinde, gelişmekte olan ülkelerdeki lojistik sektörüne yönelik çalışmaların hala sınırlı olduğu, ülkelerin lojistik sektörlerindeki rekabet gücünün analizi için çoğunlukla *lojistik performans endeksi* ve *küresel rekabet gücü endeksinin* kullanıldığı ya da rekabet gücünün ekonomik değişkenlerle ilişkilendirildiği görülmektedir. Yazındaki boşluk ve yetersizlik göz önünde bulundurulduğunda, gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörleri üzerinden sağladıkları küresel rekabet güçlerinin ölçüldüğü ve karşılaştırıldığı bu çalışmanın özgünlüğünün öne çıktığı söylenebilmektedir. Bu açıklamalar ışığında, gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörlerinde elde ettikleri küresel rekabet güçlerini karşılaştırmalı olarak analiz etmek maksadıyla Tablo 1’deki önermeler ileri sürülmüştür. İlerleyen bölümde ise yöntem ve araştırmaya yer verilmiştir.

Tablo 1. Önermeler

Ö1:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü gelişmekte olan ülkelere göre yüksektir.
Ö1a:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Arjantin’e göre yüksektir.
Ö1b:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Brezilya’ya göre yüksektir.
Ö1c:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Çekya’ya göre yüksektir.
Ö1d:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Endonezya’ya göre yüksektir.
Ö1e:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Filipinler’e göre yüksektir.
Ö1f:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Güney Afrika’ya göre yüksektir.
Ö1g:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Hindistan’a göre yüksektir.
Ö1h:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Katar’a göre yüksektir.
Ö1i:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Kolombiya’ya göre yüksektir.
Ö1j:	Türkiye’nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Kore’ye göre yüksektir.

Tablo 1. Önermeler (devamı)

Ö1k:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Macaristan'a göre yüksektir.
Ö1l:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Malezya'ya göre yüksektir.
Ö1m:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Meksika'ya göre yüksektir.
Ö1n:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Mısır'a göre yüksektir.
Ö1o:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Pakistan'a göre yüksektir.
Ö1p:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Peru'ya göre yüksektir.
Ö1r:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Polonya'ya göre yüksektir.
Ö1s:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Rusya'ya göre yüksektir.
Ö1t:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Suudi Arabistan'a göre yüksektir.
Ö1u:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Şili'ye göre yüksektir.
Ö1v:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Tayland'a göre yüksektir.
Ö1y:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Tayvan'a göre yüksektir.
Ö1z:	Türkiye'nin lojistik sektörü küresel rekabet gücü Yunanistan'a göre yüksektir.

Not: Ö: Önerme; Tablodaki önermeler, Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi toplam sektör 2009-2018 periyodu ortalamalarına göre test edilecektir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM VE ARAŞTIRMA

1. ARAŞTIRMA KAPSAMI

Bu bölümde araştırmanın amacı, evreni ve örneklemini, varsayımları ve sınırlılıkları, yöntemi ve veri seti hakkında bilgi verilmiştir. Bunun yanında ikincil verilerin elde edilme süreci, ölçütlerin seçilmesi ve bu ölçütler ile hesaplanabilmesi için verilerin hazırlanma süreci, içeriğinin hesaplanma süreci üzerinde durulmuş ve araştırmada kullanılan ölçümleme teknikleri açıklanarak analiz sürecinden bahsedilmiştir. Son olarak elde edilen veriler, ölçüm teknikleri aracılığıyla analiz edilerek araştırma bulguları sunulmuş ve değerlendirilerek sonuç kısmında yorumlanmıştır.

2. ARAŞTIRMA AMACI

Bu çalışmanın amacı, Türkiye'nin de yer aldığı gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörlerinin küresel rekabet gücüne sahip olup olmadıklarının belirlenmesi ve karşılaştırmalı olarak incelenmesidir.

Küreselleşen ticaretin hareketliliğindeki hızlı artışın yanı sıra küresel üretim de gittikçe daha fazla paylaşılmaktadır. Bunlarla birlikte ürünlerin kısalan raf ömürleri ve zamanla artmakta olan küresel rekabet sonucu lojistik hizmetler, “stratejik rekabet avantajı” sağlamada önem arz etmektedir (Elgün, 2011: 20). Buna bağlı olarak dünya ticaretindeki inovatif ve yenilikçi adımların ilk istasyonunun, lojistik sektörü olduğu görülmektedir. Neredeyse her sektör ile doğrudan ilişkisi olan lojistik, uluslararası pazarlarda avantaj sağlayıcı bir role sahiptir. Lojistiği var eden özelliklerinden daha hızlı ve daha ekonomik şekilde ulaştırma faaliyetleri, onu bu role itmektedir (Çancı ve Erdal, 2013a: 4). Ayrıca ülkeler, dış ticaret potansiyellerini artırmak ve ürün hareketlerini hızlandırmak için farklı politikalar uygulamaktalar (Karataş, 2017). Bu bağlamda, ülkelerin lojistik sektörü üzerinden sağladıkları küresel rekabet gücü yadsınamaz bir gerçektir.

Yapılacak olan araştırma doğrultusunda, stratejik rekabet avantajı sağlayıcısı olarak önem gören lojistik sektörünün küresel rekabet gücü, gelişmekte olan ülkeler bağlamında karşılaştırmalı olarak incelenecektir. Elde edilecek olan veriler ve

endekslerin çıktıları neticesinde, gelecekte yapılacak olan araştırmalara ışık tutulması ve yazına anlamlı katkı sağlanması beklenmektedir.

3. EVREN VE ÖRNEKLEM

Dış ticarete küresel rekabet gücü elde etmek isteyen ülkeler araştırma kapsamında evreni oluşturmaktadır. Bu ülkelerin lojistik sektörünü itici bir güç olarak görmeleri ve sektörde öne çıkmaya çalışmaları geliştirmekte olan ülkelerin değerlendirilmesi kararında etkili olmuştur. Bu doğrultuda, araştırma amacına uygun olarak geliştirmekte olan ülkeler araştırmanın örneklemini oluşturmaktadır. Bu ülkeler *Morgan Stanley Capital International (MSCI)* verilerine göre geliştirmekte olan ülkeler 3 kategoride toplanmıştır. Bunlar; Amerika Kıtası (*Americas*), Avrupa, Orta Doğu ve Afrika (*Europe, Middle East ve Africa*), Asya'dır (*Asia*) (bkz. Tablo 2).

Tablo 2. Geliştirmekte Olan Ülkeler

AMERİKA	AVRUPA, ORTA DOĞU VE AFRİKA	ASYA
Arjantin	Birleşik Arap Emirlikleri	Çin
Brezilya	Çekya	Endonezya
Kolombiya	Güney Afrika	Filipinler
Meksika	Katar	Hindistan
Peru	Macaristan	Kore
Şili	Mısır	Malezya
	Polonya	Pakistan
	Rusya	Tayland
	Suudi Arabistan	Tayvan
	Türkiye	
	Yunanistan	

Kaynak: MSCI, 2019.

4. VARSAYIMLAR VE SINIRLILIKLAR

Elde edilen verilerin ülkelere ait istatistik kurumlarından doğru bir şekilde ITC veri tabanına aktarıldığı varsayımı, araştırmanın temel varsayımıdır.

Araştırmanın amacı doğrultusunda kriterleri sağlamayan (seçilen ülke verilerinin %60 ve/veya fazlasının eksik olduğu) ülkeler, araştırmanın sınırlılıklarını oluşturmaktadır. Bu nedenle bu tür verilerle ilgili hesaplamalar araştırma kapsamından çıkarılmışlardır. Bu ülkeler Çin Halk Cumhuriyeti ve Birleşik Arap Emirlikleri'dir. Diğer

yandan, ITC Trademap veri tabanında 2019 yılı verileri hali hazırda yer almamaktadır. Bu doğrultuda, araştırmanın veri aralığı 2009-2018 (10 yıllık periyot) olarak belirlenmiştir.

5. YÖNTEM

Türkiye'nin de yer aldığı 24 gelişmekte olan ülkenin 2009-2018 sürecinde lojistik sektörü üzerinden elde ettikleri küresel rekabet güçlerinin karşılaştırıldığı bu çalışmada; nicel bir araştırma deseni kullanılmıştır. Gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörlerini karşılaştırabilmek adına 2. veri kaynakları taranmıştır ve sonrasında araştırma sorusunun cevaplanması için alanyazında daha önce geçerlik ve güvenilirliği doğrulanan formüller aracılığıyla endeksler hesaplanmıştır. Araştırmanın örneklemini gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörleri oluşturmaktadır. Bu kapsamda tarama yönteminde sıklıkla kullanılan olasılıksız örnekleme türlerinden amaçlı örnekleme (purposive sampling) tercih edilerek, araştırmadan beklenen verilerin daha uygun bir şekilde toplanması hedeflenmiştir (Yazıcıoğlu ve Erdoğan, 2004: 44). Bu bağlamda araştırma; temel felsefesi açısından uygulamalı, amacı bakımından tanımlayıcı, yöntem açısından nicel ve süre açısından boyamsaldır. Araştırmanın analiz birimi ve gözlem birimi ülkedir. Bu doğrultuda ilerleyen kısımlarda küresel rekabet gücünün ölçülmesi ve veri setine değinilecektir. Devamında ise analiz sonucu ulaşılan bulgular ve değerlendirme bölümü yer almaktadır.

5.1. Rekabet Gücünün Ölçülmesi

İlgili yazın incelendiğinde rekabet gücünün ürün, işletme (firma) ve ulusal (uluslararası) düzeylerde ölçülmesi için birçok yöntemin (endeks, formül, model) geliştirildiği görülmektedir. Bu farklılıkların ana nedeni, küresel rekabet gücünün mikro ve/veya makro olmak üzere farklı disiplinlerin ilgi alanı içerisinde yer almasıdır (Kibritçioğlu, 1996). Bilim insanları dinamik ve statik olarak ayrı bakış açılarıyla inceledikleri küresel rekabet avantajını ölçmek için bazı yöntemler geliştirmişlerdir. Bu yöntemleri geliştirirken, rekabet gücünü ürün, işletme (firma) ve ülke olarak ele almışlardır ve birçok koşula göre göstergeleri belirlemişlerdir. Bu bağlamda, rekabet gücünün çoğunlukla rekabet gücünü etkileyen faktörlerden yararlanılarak ölçümlendiği görülmektedir (Adıgüzel, 2013: 3; Tuerxun, 2017: 6). Hatta Dünya Ekonomik Forumu

(*World Economic Forum – WEF*) düzenli olarak yayımladığı *Global Competitiveness Report* adlı raporunun ölçümelerini, birçok göstergenin birleşimiyle kompozit bir yöntemle aktarmaktadır (WEF, 2015; WEF, 2016; WEF, 2017; WEF, 2018; WEF, 2019). Rekabet gücü kavramının çok boyutlu olması, karmaşık yapısından kaynaklanmaktadır. Mikro düzeyde çok boyutlu ekonomik göstergeler arasında en popüler olanı Porter'in (1990a) Elmas Modeli'dir. Öte yandan Burkley, Pass ve Prescott (1992) rekabet gücü göstergelerini (yani rekabet gücünü etkileyen faktörleri), Rekabetçi Performans, Rekabetçi Potansiyel ve Yönetim Süreci olmak üzere 3 başlık altında toplamaktadır (Adıgüzel, 2013: 5) (bkz. Tablo 3).

Tablo 3. Küresel Rekabet Gücü Göstergeleri

Rekabetçi Potansiyelin Ölçüleri	Yönetim Süreci Ölçüleri	Rekabetçi Performans Ölçüleri
Ülke; ▪ Karşılaştırmalı üstünlük ▪ Maliyet rekabetçiliği ▪ Verimlilik ▪ Fiyat rekabetçiliği ▪ Teknoloji göstergeleri ▪ Kaynaklara erişebilirlik (endüstriye göre değişebilir) Endüstri; ▪ Maliyet rekabetçiliği ▪ Verimlilik ▪ Fiyat rekabetçiliği ▪ Teknoloji göstergeleri Firma; ▪ Maliyet rekabetçiliği ▪ Verimlilik ▪ Fiyat rekabetçiliği ▪ Teknoloji göstergeleri Ürün; ▪ Maliyet rekabetçiliği ▪ Verimlilik ▪ Fiyat rekabetçiliği ▪ Teknoloji göstergeleri	Ülke; ▪ Uluslararası iş dünyasıyla bağlantı ▪ Hükümet politikaları ▪ Eğitim / Öğretim Endüstri; ▪ Uluslararası iş dünyasıyla bağlantı ▪ Ticari birlikler vd. Firma; ▪ Mülkiyet avantajı ▪ Uluslararası iş dünyasıyla bağlantı ▪ Pazarlama yeteneği ▪ Yönetim ilişkileri ▪ Müşteriye yakınlık ▪ Kapsam ve ölçek ekonomileri Ürün; Ürün şampiyonları	Ülke; ▪ İhracat pazar payı ▪ Toplam çıktı içindeki imalat sanayi % payı ▪ Ödemeler dengesi ▪ İhracatın büyümesi ▪ Karlılık bağımlılığı Endüstri; ▪ İhracat pazar payı ▪ Toplam çıktı içindeki imalat sanayi % payı ▪ Ödemeler dengesi ▪ İhracatın büyümesi ▪ Karlılık bağımlılığı Firma; ▪ İhracat pazar payı ▪ Toplam çıktı içindeki imalat sanayi % payı ▪ Ödemeler dengesi ▪ İhracatın büyümesi ▪ Karlılık bağımlılığı Ürün; ▪ İhracat pazar payı ▪ Toplam çıktı içindeki imalat sanayi % payı ▪ Ödemeler dengesi ▪ İhracatın büyümesi ▪ Karlılık bağımlılığı

Kaynak: Buckley, Pass ve Prescott, 1988: 179-181; Adıgüzel, 2013: 5.

Rekabet gücü kavramının farklı düzeylerde (işletme, sektör, ülke) tanımlanabilmesi, rekabet gücünü etkileyen faktörlerin çeşitliliği ve farklı rekabet türlerine bağlıdır. Dolayısıyla rekabet gücü göstergeleri ve ölçüm yöntemleri de farklı olmaktadır. Bu kapsamda Tablo 4’de bazı küresel rekabet gücü ölçme yöntemleri gösterilmektedir.

Tablo 4. Bazı Rekabet Gücü Ölçme Yöntemleri ve Göstergeleri

1.Dünya Ekonomik Forumu, Küresel Rekabet Gücü Endeksi (WEF, GCI)
2.Uluslararası Yönetim Geliştirme Merkezi, Dünya Rekabet Gücü Yıllığı (IMD)
3.Rekabetçi Endüstriyel Performans Endeksi (CIP)
4.Dış Ticaret Göstergeleri Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi (AKÜE) Görelî İhracat Avantajı Endeksi (GİAE) Görelî İthalat Nüfuz Endeksi (GİNE) Ticari Performans Ölçütü (TPÖ) Dış Ticaret Hadleri İhracatın Kompozisyonu ve Piyasa Payı Net İhracat Oranı (NETİHR) İthalat Nüfuz Oranı (Import Penetration Ratio) İhracat/İthalat Oranı (İHİTOR) Uluslararası Rekabete Maruz Kalma Düzeyi
5.Maliyet Rekabetçiliği Göstergeleri Sermaye Maliyeti Birim Ücretler ve İş Gücü Maliyetleri Enerji maliyetleri Vergiler
6.Makro Göstergeler Cari (Ödemeler) Denge(sî) Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kişi Başına Düşen Reel Milli Gelir Verimlilik
7.Mal ve Sektörlerin Payları Pazar payı Toplam Çıktı İçinde İmalat Sanayinin Payı Dünya İmalat Sanayi Üretimindeki Pay Mal ve Sektörlerin İhracat Payları Endüstri İçi Ticaret (EİT)
8.Teknoloji Göstergeleri Ar-Ge ve Patent Sayısı Patentler-Açıklanmış Teknolojik Üstünlük
9.Fiyat Rekabeti Göstergeleri İhracat Kar Marjları İhracat Kâr Marjı Endeksi Kâr Marjı Bazı Alternatif Fiyat Rekabeti Ölçütleri i) Nisbî İhracat Fiyat Endeksi (NİFE) ii) Nisbî Toptan Eşya Fiyat Endeksi (NTFE) iii) İhracat Kârlılık Endeksi (İKE) iv) Nisbî İhracat Kârlılık Endeksi (NİKE) v) İthalat Fiyatları Rekabet Edebilirlik Endeksi (İFRE)

Kaynak: Adıgüzel, 2011: 185-187; Adıgüzel, 2013: 8-11; Tuerxun, 2017: 6.

Tablo 4’de görüldüğü üzere rekabet gücünü ölçmek amacıyla birçok endeks bulunmaktadır (Şahbudak ve Şahin, 2016: 245). Ancak rekabet gücü göreceli bir kavram olduğu için bir kıyaslama ölçütü ile ölçülmelidir (Latruffe, 2010: 50). Bununla birlikte küresel rekabet gücünü sektör düzeyinde ölçen çalışmalar dış ticaret verilerini yani sektörün ihracat-ithalat oranı, piyasa payı ve ihracat performansını esas alarak ölçmeye çalışmaktadır (Miral, 2006: 27). Araştırmanın amacına uygun olarak makro (uluslararası) düzeyde ülke bağlamında lojistik sektörünün küresel rekabet gücünün ölçülmesi için kullanılacak yöntemler dış ticaret göstergeleridir. Yani ele alınan sektörle (lojistik sektörü) diğer sektörler arasında ve ele alınan ülkeyle (Türkiye) diğer ülkeler arasında bir ayırım yapma olanağı sunmakta olan endeksler şöyledir:

- Açıklanmış Karşılaştırılmalı Üstünlükler Endeksi,
- Göreli İhracat Avantajı Endeksi,
- Göreli İthalat Nüfuz Endeksi,
- Göreli Ticaret Avantajı Endeksi,
- Ticari Performans Ölçütü,
- Net Ticaret Rasyosu,
- İhracat-İthalat Oranı.

Türkiye odaklı gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörünün küresel rekabet gücü açısından karşılaştırılması amacıyla ilgili ülkelerin ihracat ve ithalat verilerinin kullanılmasıyla gerçekleştirilecek analizde *açıklanmış karşılaştırılmalı üstünlükler endeksi* kullanılmıştır. Dolayısıyla ileri sürülen önermelerin testi bu endekse göre gerçekleştirilmiştir. *Göreli ihracat avantajı endeksi*, *göreli ithalat nüfuz endeksi* ve *göreli ticaret avantajı endeksi* ise ilgili ülkelerin lojistik sektörlerinin ihracat, ithalat ve ticaret avantajlarının dünyaya oranla ne durumda olduğu; *ticari performans ölçütü* ilgili ülkelerin lojistik sektörlerinin birbirlerine oranla ne durumda olduğu; *net ticaret rasyosu* ilgili ülkelerin lojistik sektörlerinin birbirlerine oranla net üstünlüklerinin ne olduğu ve *ihracat-ithalat oranı* ilgili ülkelerin lojistik sektörleri kapsamında dış ticaret açığı veya dış ticaret fazlası verip vermedikleri hakkında bilgi amaçlı ek analizler olarak hesaplanmış ve sunulmuştur.

5.1.1. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi

Bir ülkenin üretimine hakim olduğu ürünün dış ticaret rekabet avantajına sahip olup olmadığını hesaplamada, bilindiği üzere Adam Smith'in "*Mutlak Üstünlük*", David Ricardo'nun "*Karşılaştırmalı Üstünlük*" ve Heckscher-Ohlin'in "*Faktör Donatımı Teorisi*" yaklaşımları kullanılmıştır (Aydın, Başkaya ve Demiroğlu, 2015). Ricardo bakışı açısından iki ülke arasındaki malların göreceli fiyatına göre, Heckscher-Ohlin bakışı ise daha ucuz olan faktöre göre uzmanlaşma sağlanıyordu. Ancak bu yaklaşımlara göre karşılaştırmalı üstünlüğü belirlemek amacıyla herhangi bir katsayı bulunmuyordu. Bu duruma karşı 1958 yılında H. H. Liesner "*The European Common Market and British Industry*" adlı makalesinde Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler – AKÜ (*Revealed Comparative Advantage – RCA*) yaklaşımına değinerek bu kavramı yazına kazandırmıştır (Liesner, 1958: 302-311). Liesner'e göre fiyat dışı faktörler ve göreceli maliyetler, ülkeler arası farklılıkları belirlemede kullanılmaktadır. Fakat Balassa'ya göre bunların uluslararası ticarete yansıtılması sonucu açıklanmış karşılaştırmalı üstünlük ortaya çıkmakta (Miral, 2006: 29) ve ülkelerin ithal edilen ürünlere uyguladıkları gümrük vergilerinin farklı olması, ihracat-ithalat oranlarını belirlemeye etki etmektedir (Balassa, 1965: 103-104). Bu sebeple Balassa, 1965 yılında karşılaştırmalı üstünlüklerin hesaplanmasında kendi formülünü geliştirerek işlevsel hale getirmiştir (Atik, 2005: 62). Sonrasında bu endeks küresel rekabet gücünü belirlemede yaygın olarak kullanılmıştır (Benedictis ve Tamberi, 2001: 4; Hinloopen ve van Marrewijk, 2004; Miral, 2006; Hausmann ve Klinger, 2007:12; Shen ve Gu, 2007; Altay ve Gürpınar, 2008; Yu, Cai ve Leung, 2009; Yücel, 2010: 239; Phasuk ve Wann, 2012; Adıgüzel, 2013: 16; Özçalık ve Okur, 2013; Abbas ve Waheed, 2017; Abtew, Kumari ve Moorthy, 2017; Saki ve diğerleri, 2019; Shuai ve diğerleri, 2019; Lee, 2020). Bu endeksi Balassa (1965: 106) aşağıdaki gibi formüle etmiştir:

$$AKÜ_B = (X_{ij}/X_{nj})/(X_{it}/X_{nt})$$

Formülde yer alan "X" ihracatı temsil etmektedir. Bununla birlikte X_{ij} : "i" rekabet ölçümü yapılan ülkeyi, "j" ihraç edilen/rekabet ölçümü yapılan ürünü/sektörü, X_{nj} : "n" karşılaştırılan ülke veya ülkeler grubu (dünya), "t" toplam ihracatı ifade etmektedir. Hesaplama sonucunda değer 1'den büyük ise ilgili ülkenin ilgili üründe/sektörde

karşılaştırmalı üstünlük elde ettiğini, küçük ise karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğunu yorumlayabiliriz.

5.1.2. Göreli İhracat Avantajı Endeksi

Nispi İhracat Avantajı Endeksi (*The Relative Export Advantage Index – RXA*) olarak da adlandırılmaktadır. Belirli bir üründe/sektörde belirli bir ülkenin dünya pazarında sahip olduğu ihracat payının, diğer bütün ürünlerde/sektörlerde dünya ihracatında sahip olduğu paya oranı olarak tanım yapılabilir. Endeksin bu özelliği sayesinde ilgili sektör ve ülkenin toplam dünya ihracatı hesaplanırken iki defa hesaplamaya katılması engellenmektedir.

RXA formülünde de görüldüğü üzere incelenmek istenen ürün ve ülke, toplam ihracat hesaplamasında tekrar dikkate alınmamaktadır.

$$RXA_{ij} = \left(X_{ij} / \sum_{l, l \neq j} X_{il} \right) / \left(\sum_{k, k \neq i} X_{kj} / \sum_{k, k \neq i} \sum_{l, l \neq j} X_{kl} \right)$$

Formülde yer alan “X” ihracatı (export) temsil etmektedir. “i” ve “k” ürünleri/sektörleri, “j” ve “l” ülkeleri ifade etmektedir.

Bu doğrultuda hesaplanan endeks sonucunun 1’den büyük olması ülkenin üründe/sektörde rekabet avantajı elde ettiğini, 1’den küçük olması ise tersini ifade etmektedir (Aktan ve Vural, 2004b: 66).

5.1.3. Göreli İthalat Nüfuz Endeksi

Nispi İthalat Nüfuz (Avantajı) Endeksi (*The Relative Import Advantage Index – RMA*) olarak da adlandırılmaktadır. Göreli İhracat Avantajı Endeksi’ne benzemektedir. Aralarındaki tek fark formülde ihracat yerine ithalatın (import) yer alması ve tam tersi bir şekilde yorumlanmasıdır. Analiz sonucunda endeks değeri 1’den yüksek ise rekabetçi dezavantaja, 1’den küçük ise rekabetçi avantaja işaretir. Endeksin formüle edilmiş hali şu şekildedir (Aktan, 2019).

$$GİNE_{ij} = \left(M_{ij} / \sum_{l, l \neq j} M_{il} \right) / \left(\sum_{k, k \neq i} M_{kj} / \sum_{k, k \neq i} \sum_{l, l \neq j} M_{kl} \right)$$

5.1.4. Göreli Ticaret Avantajı Endeksi

Leisner (1958) ve Balassa'nın (1965) yaklaşımlarında bulunduğu eksikleri gidermek amacıyla Vollrath (1991: 275), GİAE (*RXA*), GİNE (*RMA*) ve GTAE (*RTA*) şeklinde kendi üç alternatifini ileri sürmüştür (Çakmak, 2005: 70). Bu sayede karşılaştırmalı üstünlük ölçütleri ürün ve ülke ile sınırlandırılmış halde kalmamıştır. Düşük ya da orta gelirli ülkeleri de ölçümlere katmak mümkün hale gelmiştir (Bekmez ve Terzioğlu, 2008: 19).

Göreli Ticaret Avantajı Endeksi – GTAE (*The Relative Trade Advantage Index – RTA*); Göreli İhracat Avantajı Endeksi'nden, Göreli İthalat Nüfuzu Endeksi'nin çıkarılmasıyla elde edilir (Utkulu ve Seymen, 2004: 10-11).

$$RTA = RXA - RMA$$

$$GTAE = GİAE - GİNE$$

$$GTAE = [(X_{ij}/X_{it})/(X_{nj}/X_{nt})] - [(M_{ij}/M_{it}) - (M_{nj}/M_{nt})]$$

Formülde yer alan, “i” seçilen ülkeyi, “j” ölçüm yapılan ürünü/sektörü, “t” toplam ürün/sektör ihracatını ve “n” karşılaştırması yapılan ülke ya da ülkeler toplamını (dünyayı) ifade etmektedir. Ölçüm sonucunda elde edilen değer pozitif ise rekabetçi bir avantaja, negatif ise karşılaştırmalı bir dezavantaja yorumlanır (Frohberg ve Hartmann, 1997: 7-8).

5.1.5. Ticari Performans Ölçütü

Ticari performansı, toplam ihracat tutarının toplam ithalat tutarına oranlanması ve bu oranın zaman içindeki değişimi ifade etmektedir. Ticari performansı hem makro (ulusal) düzeyde hem de mikro (firma, endüstri) düzeyde ele alabilmek mümkündür. Ticari performans ulusal düzeyde dış ticaret dengesinin (ihracat-ithalat hacmi arasındaki ilişki) ölçümüdür. Bu formül ile birlikte bir ülkenin ticari performans ölçütü kolaylıkla hesaplanabilmektedir.

$$TPÖ_j = \left(\sum_i^k X_i^j / \sum_i^k M_i^j \right)$$

(X_i^j) formülü “j” ülkesinin “i” ürünündeki yıllık toplam ihracatını temsil etmektedir. (M_i^j) formülü ise “j” ülkesinin “i” ürünündeki yıllık toplam ithalatını temsil

etmektedir. Bu ölçütün çıktısı olarak $TPÖ > 1$ ise iyi bir ticari performans vardır ve konu olan endüstrinin/firmanın/ülkenin rekabet gücü yüksektir anlamına gelmektedir (Türker, 2009: 285).

5.1.6. Net Ticaret Rasyosu

Karşılaştırmalı üstünlükleri ölçmenin bir diğer yolu Net Ticaret Rasyosu'dur (Net Trade Ratio – NTR). NTR net ihracatın nispi büyüklüğünü gösteren bir ölçüttür. Formülü ise şu şekildedir;

$$NTR_{ij} = [(X_{ij} - M_{ij}) / (X_{ij} + M_{ij})] \times 100$$

Formülde yer alan, “X” ihracatı, “M” ithalatı, “i” seçilen ülkeyi ve “j” ise ürünü ya da sektörü ifade etmektedir. Değerin pozitif (+) sonuçlanması ihracatın ithalattan fazla olduğunu, negatif (-) sonuçlanması ise ithalatın ihracattan fazla olduğunu göstermektedir (Aktan, 2019).

5.1.7. İhracat/İthalat Oranı

Ülkelerin uluslararası ticarete gelişmişlik düzeylerini belirlemede kullanılan diğer bir ölçüt İhracatın İthalatı Karşılama Oranı'dır (İHİTOR). Ülkeler arasındaki dış ticaret performanslarının karşılaştırılmasını ve bunun zaman içindeki değişimini ölçmede kullanılan bir ölçüttür (Aydın, Başkaya ve Demiroğlu, 2015). İhracatın ithalata oranlanmasıyla formüle edilmiştir;

$$İHİTOR = (GİAE / GİNE) \times 100$$

Sonucun 100'den fazla olması durumunda, ülkenin dış ticaret fazlası verdiği şeklinde bir sonuca varılabilir. Eğer sonuç 100'den küçük ise dış ticaret açığı vardır.

6. VERİ SETİ

6.1. Gelişmekte Olan Ülkeler

MSCI (2019) verilerine göre belirlenen 26 gelişmekte olan ülke içerisinde araştırmanın sınırlılıkları haricinde incelemeye alınan 24 ülke bulunmaktadır. Bunlar; Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili, Endonezya, Filipinler, Hindistan,

Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan, Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye ve Yunanistan’dır.

6.2. Verileri Toplama Süreci

Hesaplama da yararlanılan araştırma kapsamında yer alan ülkelere ait, ihracat ve ithalat verilerine Uluslararası Ticaret Merkezi’ne (International Trade Center – ITC) ait *Trademap* (Ticaret Haritası) veri tabanından ulaşılmıştır (bkz. Tablo 5). ITC, bu verilerin dayanağı olarak ilgili ülkelerin istatistik kurumlarını adres göstermektedir (ITC, 2019).

Tablo 5. Veri Seti

ÜLKE ADI	VERİ ARALIĞI	KAYNAK
Arjantin	2009-2018	www.trademap.org
Brezilya	2009-2018	www.trademap.org
Çekya	2009-2018	www.trademap.org
Endonezya	2009-2018	www.trademap.org
Filipinler	2009-2018	www.trademap.org
Güney Afrika	2009-2018	www.trademap.org
Hindistan	2009-2018	www.trademap.org
Katar	2009-2018	www.trademap.org
Kolombiya	2009-2018	www.trademap.org
Kore	2009-2018	www.trademap.org
Macaristan	2009-2018	www.trademap.org
Malezya	2009-2018	www.trademap.org
Meksika	2009-2018	www.trademap.org
Mısır	2009-2018	www.trademap.org
Pakistan	2009-2018	www.trademap.org
Peru	2009-2018	www.trademap.org
Polonya	2009-2018	www.trademap.org
Rusya	2009-2018	www.trademap.org
Suudi Arabistan	2009-2018	www.trademap.org
Şili	2009-2018	www.trademap.org
Tayland	2009-2018	www.trademap.org
Tayvan	2009-2018	www.trademap.org
Türkiye	2009-2018	www.trademap.org
Yunanistan	2009-2018	www.trademap.org

Kaynak: TRADEMAP, 2019.

Trademap veri tabanından ihracat ve ithalat verilerine ulaşmak için seçilen ülkelerin taşımacılık (*transport - service code:3*) ve seyahat (*travel - service code: 4*) sektör gruplarıyla birlikte bunların alt hizmet alanları ele alınmıştır (bkz. Tablo 6).

Tablo 6. Sektör Grupları ve Alt Hizmet Alanları

SEKTÖR KODU	AÇIKLAMASI
3.	Taşımacılık
3.1.	Deniz Taşımacılığı
3.2.	Hava Taşımacılığı
3.3.	Diğer Modlar (Hava ve Deniz Dışında)
3.4.	Posta ve Kurye Taşımacılığı
3a.1.	(ALTERNATİF) Yolcu Taşımacılığı
3a.2.	(ALTERNATİF) Yük Taşımacılığı
3a.3.	(ALTERNATİF) Diğer Taşımacılık
4.	Seyahat
4.1.	İş Seyahati

Kaynak: TRADEMAP, 2019.

Araştırma kapsamında ülkelerin 10 yıl periyodunda (2009-2018) yer alan verileri kullanılarak araştırma kapsamı geniş tutulmuştur. Öte yandan ülkelerin ihracat-ithalat verileri tüm dünya (all world) ile karşılaştırılmıştır. Bu sayede ilgili ülkelerin dünya dış ticaretinde küresel rekabet gücüne sahip olup olmadıkları incelenmiştir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

BULGULAR VE DEĞERLENDİRME

Bu kısımda, araştırmanın yöntemi ve tasarımı ışığında analiz bulguları sunulacaktır. Uygulama AKÜE endeksine göre sırasıyla Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili, Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan, Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye ve Yunanistan açısından gerçekleştirilmiştir. Ayrıca analiz sonuçlarının yorumlarına da yer verilecektir. Bununla birlikte GİAE, GİNE, GTAE, TPÖ, NTR ve İHİTOR endekslerine göre yine aynı ülke sıralamasıyla gerçekleştirilen ek analizlere ait sonuçlar da bu bölümde sunulmuştur.

1. ARAŞTIRMA BULGULARI

Gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörlerinin sahip olduğu küresel rekabet güçlerini, karşılıklı olarak incelemek için daha önce belirtilen (bkz. Dördüncü Bölüm 5.1 başlığı) *açıklanmış karşılıklı üstünlükler endeksi* kullanılmıştır. Trademap veri tabanından elde edilen ikincil veriler (ilgili ülkelere ait ihracat ve ithalat verileri) kullanılarak, endekse ait formülle tek tek hesaplanmıştır. Bu kısımda, ulaşılan sonuçlar sırasıyla sunulmuştur.

1.1. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi (AKÜE) Sonuçları

Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi (AKÜE) hesaplanması sonucunda; değer 1'den büyük olursa avantajlı, 1'den küçük olursa dezavantajlı olduğu yorumlanabilir. Tablolarda yer alan “–” ifadesi, ITC Trademap veri tabanında ilgili yıl ve/veya sektöre ait herhangi bir verinin girilmediğine işaretir.

1.1.1. Amerika Kıyaslaması

Tablo 7. AKÜE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili)

ARJ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,80	1,16	2,07	1,91	1,78	2,95	0,78	3,44	1,55	2,32
2010	0,79	0,67	1,52	1,32	1,08	2,26	0,61	2,46	1,62	2,17
2011	0,78	0,64	1,23	1,09	0,97	1,94	0,64	2,39	1,57	2,10
2012	0,84	0,69	1,30	1,18	0,89	1,89	0,66	2,98	1,46	2,15
2013	0,99	0,86	1,61	1,06	1,02	2,26	0,69	4,00	1,36	2,04
2014	0,96	0,90	1,53	0,82	0,45	2,38	0,61	4,25	1,54	2,47
2015	0,97	1,02	1,46	0,71	0,58	1,62	0,51	4,41	1,53	2,61
2016	0,88	1,08	1,17	0,64	0,71	1,53	0,50	3,79	1,50	2,23
2017	0,75	0,83	0,98	0,54	0,69	1,29	0,44	3,45	1,48	2,59
2018	0,74	1,03	1,17	0,80	1,24	4,09	1,30	10,89	1,62	24,03
ORT.	0,85	0,89	1,40	1,01	0,94	2,22	0,67	4,21	1,52	4,47
KOL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,30	0,86	5,23	1,50	0,98	8,86	1,58	2,15	2,18	1,95
2010	1,14	0,54	3,64	0,44	0,59	5,90	0,93	1,55	2,27	1,70
2011	1,37	0,47	4,03	0,30	0,67	6,29	0,81	2,59	2,23	1,82
2012	1,20	0,40	3,41	0,29	0,54	5,80	0,73	1,88	2,23	1,68
2013	1,32	0,38	3,85	0,26	0,39	7,48	0,72	1,69	2,11	1,73
2014	1,30	0,42	3,46	0,20	0,87	6,91	0,77	2,37	2,22	1,76
2015	1,19	0,33	3,23	0,13	0,46	5,55	0,92	1,44	2,34	1,71
2016	1,15	0,37	3,01	0,06	0,43	5,01	0,92	1,41	2,42	1,72
2017	1,13	0,37	2,82	0,08	0,40	4,41	0,95	2,02	2,39	1,69
2018	1,11	–	3,42	–	0,62	–	–	–	2,46	1,67
ORT.	1,22	0,46	3,61	0,36	0,60	6,25	0,93	1,90	2,29	1,74
BRZ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,81	3,06	0,64	0,38	0,65	0,80	1,55	3,78	0,78	0,10
2010	0,82	1,89	0,44	0,29	0,52	0,40	1,18	2,97	0,71	1,81
2011	0,83	1,71	0,38	0,21	0,38	0,33	1,18	2,97	0,69	1,96
2012	0,73	1,52	0,32	0,18	0,30	0,26	1,02	2,92	0,68	1,84
2013	0,78	1,65	0,37	0,18	0,58	0,37	1,03	3,28	0,70	1,90
2014	0,77	1,63	0,42	0,17	0,49	0,65	0,95	3,50	0,71	1,73
2015	0,81	1,78	0,40	0,18	0,32	0,51	1,03	3,31	0,71	1,49
2016	0,89	1,96	0,52	0,18	1,28	0,73	1,13	3,52	0,74	1,55
2017	0,97	2,19	0,39	0,20	0,58	0,44	1,28	4,39	0,68	1,57
2018	1,01	2,76	0,58	0,35	2,04	1,58	4,26	13,75	0,72	13,48
ORT.	0,84	2,02	0,45	0,23	0,71	0,61	1,46	4,44	0,71	2,74
MEKS.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,49	0,09	2,47	–	–	4,55	–	0,96	3,12	1,62
2010	0,34	0,05	1,34	–	–	1,93	–	0,88	3,22	1,68
2011	0,34	0,04	1,16	–	–	1,67	–	0,94	3,14	1,84
2012	0,30	0,03	1,00	–	–	1,47	–	0,86	3,22	1,83
2013	0,24	0,04	0,77	–	–	0,92	–	1,00	3,16	1,97
2014	0,22	0,03	0,64	–	–	0,88	–	0,93	3,17	1,96
2015	0,34	0,04	1,02	–	–	1,81	–	0,74	3,17	2,04
2016	0,38	0,04	0,95	0,28	–	1,63	0,20	0,70	3,25	2,27
2017	0,40	0,04	0,94	0,34	–	1,72	0,25	0,76	3,19	2,33
2018	0,44	0,05	1,24	0,58	–	–	–	–	3,25	–
ORT.	0,35	0,05	1,15	0,40	–	1,84	0,23	0,86	3,19	1,95

Tablo 7. AKÜE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili) devamı

PERU	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,15	1,06	4,87	–	–	7,81	0,25	3,86	2,27	–
2010	1,18	0,75	3,76	–	–	5,94	0,18	3,21	2,26	–
2011	1,22	0,67	3,40	–	–	5,81	0,22	3,05	2,22	–
2012	1,29	0,91	3,20	–	–	5,31	0,17	4,10	2,06	–
2013	1,42	0,82	3,77	–	–	7,21	0,13	4,02	2,11	–
2014	1,22	0,71	3,03	–	–	6,51	0,12	3,64	2,15	–
2015	1,22	0,71	2,98	–	–	5,54	0,10	3,22	2,17	–
2016	1,23	0,82	2,87	–	–	5,24	0,07	3,37	2,26	–
2017	1,16	0,73	2,58	–	–	4,83	0,12	3,40	2,04	–
2018	1,27	–	–	–	–	–	–	–	2,21	–
ORT.	1,24	0,80	3,38	–	–	6,02	0,15	3,54	2,18	–
ŞİLİ	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	3,04	9,07	–	14,58	–	6,06	8,87	7,13	0,78	2,09
2010	3,00	5,89	–	7,15	–	3,51	6,89	4,65	0,60	1,44
2011	3,05	5,28	–	6,19	–	3,16	6,69	5,55	0,59	1,19
2012	2,64	4,21	–	6,45	–	3,40	5,74	4,43	0,73	1,12
2013	2,64	4,41	–	5,72	–	3,74	5,13	5,32	0,74	1,10
2014	2,30	3,51	–	5,79	–	4,11	4,38	5,16	0,88	1,20
2015	1,85	1,93	–	6,67	–	4,07	2,29	4,93	1,07	1,45
2016	1,85	1,83	–	6,94	–	4,62	1,95	4,99	1,15	1,52
2017	1,67	1,62	–	5,84	–	3,98	1,85	4,82	1,46	1,46
2018	1,85	2,18	–	8,74	–	–	–	–	1,29	–
ORT.	2,39	3,99	–	7,41	–	4,07	4,87	5,22	0,93	1,40

Not: ARJ.: Arjantin; BRZ.: Brezilya; KOL.: Kolombiya; MEKS.: Meksika; ORT.: Ortalama.

Gelişmekte olan ülkelere ait AKÜE sonuç tabloları incelendiğinde, *Arjantin'in* taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1.), posta ve kurye taşımacılığı ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında ortalama olarak dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır. 10 yıllık süreçte deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2) ve posta/kurye taşımacılığında (3.4.) rekabet avantajının azaldığı belirlenmiştir. Ancak alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat grubu (4) hizmetlerinde rekabet avantajında yükseliş olduğu tespit edilmiştir. Hatta Arjantin'in iş seyahati (4.1) alanında 2018 yılında 2009 yılına göre 10,35 kat daha fazla avantaja ulaştığı görülmektedir.

Brezilya tablosu incelendiğinde, 10 yıllık süreç boyunca taşımacılık (3), posta ve kurye taşımacılığı (3.4), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) hizmet alanlarında rekabet avantajının arttığı, deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3) ve seyahat (4) hizmet alanlarında rekabet avantajının azaldığı görülmektedir. *Brezilya*'nın ortalama olarak deniz taşımacılığı (3.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç diğer alanların tümünde dezavantajlı durumda olduğu tespit edilmiştir.

Kolombiya 'ya ait verilere bakıldığında, incelenen tüm hizmet alanları için yıldan yıla daha az avantajlı olduğu, fakat seyahat (4.) alanında daha avantajlı olduğu gözlenmiştir. Deniz taşımacılığı (3.1), diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında ise ortalama olarak dezavantajlı olduğu tespit edilmiştir. *Kolombiya*'nın diğer tüm sektör alanlarında ortalamaya göre avantajlı olduğu bulgulanmıştır.

Meksika verilerinin %28'inin veri tabanında yer almadığı görülmektedir. Mevcut veriler incelendiğinde, ülkenin genel anlamda diğer ülkelere göre daha az avantajlı konumda olduğu ve yıldan yıla rekabet avantajının azaldığı gözlemlenmiştir. Hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamaya göre avantajlı olduğu belirlenmiştir.

Peru 'nun 2018 yılında, 2009 yılına göre taşımacılık (3.) sektöründe 0,12 birim artış, seyahat (4.) alanında 0,06 birim düşüş yaşadığı yorumlanabilir. Ayrıca diğer alt hizmet alanlarına bakıldığında 2009-2018 periyodu boyunca avantajlı durumdan daha az avantajlı duruma gerilediği gözlenmiştir. Diğer yandan, ortalamaya göre deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında dezavantajlı olduğu belirlenmiştir.

Şili, 2009 yılında taşımacılık alanında 3,04 birim ile oldukça avantajlı iken, 2018 yılını 1,85 birim ile yani daha az avantajlı konumda bitirmiştir. Diğer taraftan, 2009 yılından 2018 yılına kadar deniz taşımacılığı (3.1) alanında 6,89 birim ve diğer modlar alanında 5,84 birim gibi ciddi bir rekabet avantajı azalışı ile göze çarpsa da, seyahat (4) sektör alanında 0,51 birim artış olduğu tespit edilmiştir.

1.1.2. Asya Kıyaslaması

Tablo 8. AKÜE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)

END.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,02	–	–	–	–	2,29	3,27	1,72	1,73	5,37
2010	0,81	–	–	–	–	1,83	1,60	1,05	1,72	4,59
2011	0,83	–	–	–	–	2,13	1,66	0,83	1,53	3,91
2012	0,84	–	–	–	–	1,99	1,58	1,08	1,46	3,75
2013	0,85	–	–	–	–	2,36	1,39	1,27	1,63	4,24
2014	0,85	–	–	–	–	2,58	1,44	1,32	1,81	4,67
2015	0,86	–	–	–	–	2,42	1,31	1,33	1,98	5,25
2016	0,89	–	–	–	–	2,41	1,65	0,95	1,95	5,48
2017	0,79	–	–	–	–	2,54	1,15	1,09	2,11	5,75
2018	0,75	–	–	–	–	7,09	3,67	2,92	2,09	46,55
ORT.	0,85	–	–	–	–	2,76	1,87	1,36	1,80	8,96
HİND.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,67	1,81	0,44	2,40	2,04	0,06	0,55	4,71	0,49	–
2010	0,58	0,75	0,40	1,65	0,14	–	–	3,83	0,52	–
2011	0,67	0,61	0,43	2,02	0,06	–	–	4,24	0,54	–
2012	0,62	0,90	0,61	0,59	0,07	0,10	1,39	1,60	0,51	0,21
2013	0,61	1,08	0,65	0,05	0,07	0,20	1,78	0,54	0,51	0,40
2014	0,62	1,10	0,67	0,06	0,04	0,31	1,88	0,60	0,52	0,49
2015	0,51	0,95	0,47	0,05	0,05	0,12	1,56	0,54	0,55	0,49
2016	0,55	1,07	0,52	0,06	0,05	0,17	1,71	0,62	0,56	0,56
2017	0,53	1,00	0,45	0,07	0,06	0,11	1,68	0,65	0,60	0,60
2018	0,54	1,29	0,58	0,11	0,06	–	–	–	0,58	–
ORT.	0,59	1,06	0,52	0,71	0,26	0,15	1,51	1,93	0,54	0,46
FLİP.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,40	0,05	2,01	–	0,67	2,59	0,60	0,59	0,69	0,03
2010	0,39	0,02	1,56	–	0,05	2,10	0,38	0,35	0,62	0,02
2011	0,40	0,01	1,39	–	0,13	2,03	0,39	0,33	0,71	0,02
2012	0,40	0,02	1,36	–	0,08	1,83	0,42	0,41	0,82	0,04
2013	0,38	0,01	1,28	–	0,08	1,78	0,41	0,36	0,82	0,06
2014	0,39	0,01	1,21	–	0,05	1,88	0,44	0,43	0,82	0,03
2015	0,37	–	1,13	–	0,07	1,64	0,36	0,38	0,74	0,02
2016	0,35	0,02	1,04	–	0,11	1,52	0,31	0,44	0,67	0,03
2017	0,41	0,27	0,91	–	0,06	1,62	0,45	0,55	0,82	0,04
2018	0,42	0,35	1,14	–	0,13	5,24	1,33	1,79	0,82	0,38
ORT.	0,39	0,08	1,30	–	0,14	2,22	0,51	0,56	0,75	0,07
KORE	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,19	8,15	2,30	–	1,75	3,20	9,21	1,37	0,55	1,95
2010	2,40	5,41	1,92	–	1,33	2,28	7,14	1,10	0,52	1,41
2011	2,15	4,14	1,71	–	1,15	2,44	6,26	1,11	0,57	1,44
2012	2,09	4,06	1,59	–	1,01	2,17	5,67	1,74	0,54	1,05
2013	1,97	3,96	1,51	–	1,26	2,21	5,03	1,84	0,58	1,06
2014	1,80	3,80	1,24	–	1,13	2,02	5,01	1,65	0,66	1,25
2015	1,94	4,31	1,12	–	1,10	1,64	5,68	1,50	0,64	–
2016	1,68	3,82	1,13	–	1,18	1,67	4,81	1,60	0,74	–
2017	1,62	3,30	1,20	–	1,42	1,69	4,47	1,90	0,62	–
2018	1,66	4,29	1,57	–	1,94	–	–	–	0,66	–
ORT.	1,95	4,52	1,53	–	1,33	2,15	5,92	1,53	0,61	1,36

Tablo 8. AKÜE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan) devamı

MLZY.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,86	2,09	2,10	0,20	–	3,38	2,08	1,54	2,29	21,55
2010	0,72	1,00	1,33	0,31	–	1,99	1,11	1,27	2,18	3,63
2011	0,68	0,80	1,15	0,29	–	1,95	0,95	1,26	2,12	3,37
2012	0,57	0,63	0,93	0,32	–	1,49	0,68	1,39	2,07	2,89
2013	0,60	0,64	1,04	0,31	–	1,94	0,57	1,55	2,09	2,43
2014	0,60	0,66	0,96	0,29	–	2,07	0,54	1,73	2,23	2,51
2015	0,66	0,75	1,02	0,36	–	1,82	0,63	1,80	2,07	2,36
2016	0,68	0,84	1,01	0,35	–	1,85	0,64	1,82	2,07	2,01
2017	0,70	0,67	1,15	0,34	–	2,15	0,46	2,13	2,01	2,07
2018	0,74	–	–	–	–	–	–	–	1,99	–
ORT.	0,68	0,90	1,19	0,31	–	2,07	0,85	1,61	2,11	4,76
TAYL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,03	–	–	–	–	8,30	1,56	0,43	2,18	1,79
2010	0,88	–	–	–	–	5,05	1,04	0,26	2,44	1,75
2011	0,74	–	–	–	–	4,04	0,84	0,24	2,74	1,90
2012	0,62	–	–	–	–	3,26	0,64	0,24	2,82	2,51
2013	0,57	–	–	–	–	3,08	0,57	0,27	2,91	2,49
2014	0,54	–	–	–	–	3,04	0,60	0,29	2,87	2,11
2015	0,51	–	–	–	–	2,43	0,58	0,27	2,98	2,04
2016	0,49	–	–	–	–	2,24	0,55	0,27	2,93	2,03
2017	0,52	–	–	–	–	2,57	0,52	0,27	3,06	1,09
2018	0,53	–	–	–	–	–	–	–	3,10	–
ORT.	0,64	–	–	–	–	3,78	0,77	0,28	2,80	1,97
PAKİ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,61	0,84	7,51	0,07	–	11,44	0,73	4,45	0,28	0,09
2010	1,10	0,73	3,44	0,07	0,07	4,95	0,32	3,16	0,19	0,02
2011	1,70	1,23	4,27	0,03	–	6,62	0,48	5,00	0,31	0,03
2012	1,09	0,85	2,58	–	–	4,25	0,33	3,31	0,21	0,01
2013	1,36	0,69	3,70	0,05	0,16	6,04	0,38	4,03	0,24	0,02
2014	1,24	0,68	3,12	0,01	–	5,51	0,34	4,20	0,20	0,04
2015	1,10	0,18	3,21	0,01	–	4,22	0,35	3,16	0,22	0,13
2016	1,23	0,14	3,44	0,20	0,07	3,88	0,36	4,18	0,26	0,14
2017	0,93	0,07	2,47	0,27	0,06	3,77	0,29	2,49	0,25	0,01
2018	0,94	0,20	2,94	0,41	–	10,79	0,92	9,41	0,31	0,22
ORT.	1,23	0,56	3,67	0,12	0,09	6,15	0,45	4,34	0,25	0,07
TAYV.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,70	–	–	–	–	3,71	6,72	0,89	1,36	2,56
2010	1,86	–	–	–	–	2,93	5,27	0,50	1,36	2,09
2011	1,66	–	–	–	–	2,93	4,62	0,45	1,51	2,11
2012	1,50	–	–	–	–	2,81	3,92	0,44	1,41	1,47
2013	1,49	–	–	–	–	3,09	3,68	0,43	1,38	1,37
2014	1,39	–	–	–	–	3,15	3,61	0,44	1,46	0,97
2015	1,32	–	–	–	–	2,64	3,46	0,33	1,44	0,91
2016	1,24	–	–	–	–	2,44	3,34	0,36	1,32	0,83
2017	1,27	–	–	–	–	2,23	3,58	0,37	1,11	0,75
2018	1,27	–	–	–	–	–	–	–	1,13	–
ORT.	1,47	–	–	–	–	2,88	4,24	0,47	1,35	1,45

Not: END.: Endonezya; FLIP.: Filipinler; HIND.: Hindistan; MLZY.: Malezya; PAKİ.: Pakistan; TAYL.: Tayland; TAYV.: Tayvan; ORT.: Ortalama.

Endonezya’ya ait deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) hizmet alanlarına ait veriler veri tabanında yer almamaktadır. Öte yandan mevcut verilere bakıldığında, sadece taşımacılık (3) alanında avantajlı konumdayken zamanla dezavantajlı konuma gerilediği gözlenmiştir. Diğer hizmet alanlarında ise rekabet avantajının yıllara göre arttığı belirlenmiştir.

Filipinler’e ait sonuçlara bakıldığında, hava taşımacılığı (3.2) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) hizmet alanlarında süreç boyunca dezavantajlı konuma gerilediği, diğer hizmet alanlarında ise daha avantajlı konuma geldiği gözlenmiştir. Ortalamaya göre hava taşımacılığı (3.2) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanları hariç hiçbir alanda avantajlı olmadığı belirlenmiştir.

Hindistan’ın 10 yıllık sürecin sonunda, hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında daha avantajlı konuma geldiği, diğer sektörlerde ise daha az avantajlı konuma gerilediği gözlenmiştir. Ortalamaya göre deniz taşımacılığı (3.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanları haricinde tüm alanlarda dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır.

Kore sonuçları incelendiğinde, posta ve kurye taşımacılığı (3.4), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanları haricinde rekabet avantajında düşüş kaydettiği gözlemlenmiştir. Kore’nin ortalama göre sadece seyahat (4) alanında dezavantajlı olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca Kore’nin deniz taşımacılığı alanında $\bar{X}=4,52$ birim ve alternatif yük taşımacılığı alanında $\bar{X}=5,92$ birimle oldukça avantajlı olduğu bulgulanmakta ancak bu iki alanda yıllara göre yaşadığı düşüş dikkat çekmektedir.

Malezya’nın deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında yıllara göre rekabet gücünde azalma yaşayarak dezavantajlı konuma gerilediği gözlenmiştir. 10 yıllık ortalamada taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), diğer modlar (3.3) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında dezavantajlı, diğer alanlarda ise avantajlı olduğu tespit edilmiştir.

Pakistan, 2011 yılında taşımacılık (3) ve deniz taşımacılığı (3.1) alanında rekabet avantajında zirveyi görmüştür, fakat 2012’den itibaren 2018 sonuna kadar ise düşüşte olduğu gözlemlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında sahip olduğu

rekabet avantajı 2009 sonrası azalmış olsa dahi, 2018 yılında dikkat çeken bir yükseliş göstermektedir. Sonuç olarak ortalamaya göre taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında avantajlı, diğer tüm alanlarda ise dezavantajlı olduğu söylenebilir.

Veri aralığına uygun olarak incelenen *Tayland*'a ait verilerin %44'ünün veri tabanına girilmemiş olduğu belirlenmiştir. Diğer sonuçlar incelendiği takdirde, seyahat (4) alanı haricindeki tüm alanların 10 yıllık sürecin başında avantajlı konumda iken, sürecin sonunda rekabet avantajlarında azalma olduğu gözlenmiştir. Taşımacılık (3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında dezavantajlı iken, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ise avantajlı olduğu söylenebilir.

Tayvan'a ait verilerin de Tayland verileri gibi %44 eksik olduğu tespit edilmiştir. Diğer yandan, ulaşılan verilerin hesaplanması sonucu tüm sektör gruplarında 10 yıllık sürecin sonunda rekabet avantajında azalma olduğu bulgulanmıştır. Bu bulgular ışığında, Tayvan ortalamaya göre sadece alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında dezavantajlıdır. Diğer sektör gruplarında ise avantajlı olarak tabloya yansımaktadır.

1.1.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması

Tablo 9. AKÜE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)

ÇEK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,30	0,05	1,81	12,38	1,76	—	—	—	1,44	—
2010	1,25	0,03	1,20	7,33	1,20	1,92	2,92	1,51	1,36	3,06
2011	1,28	0,03	0,88	6,62	0,90	1,49	3,28	1,39	1,36	3,06
2012	1,25	0,03	0,81	6,62	0,62	1,23	3,22	1,44	1,28	2,96
2013	1,22	0,03	0,88	5,63	0,85	1,43	2,85	1,70	1,20	2,52
2014	1,18	0,04	0,78	5,19	0,74	1,46	2,97	1,70	1,13	2,22
2015	1,25	0,04	0,80	5,59	0,83	1,29	3,20	1,59	1,09	1,97
2016	1,37	0,05	0,82	5,99	0,87	1,24	3,77	1,70	1,06	2,03
2017	1,37	0,05	0,72	5,81	1,32	1,11	3,70	2,06	1,05	2,12
2018	1,44	0,06	0,90	8,12	1,80	—	—	—	1,02	—
ORT.	1,29	0,04	0,96	6,93	1,09	1,40	3,24	1,64	1,20	2,49
KATAR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	4,36	—	—	—	—	—	—	—	0,37	—
2010	2,97	—	—	—	—	—	—	—	0,81	—
2011	2,79	—	—	—	—	19,98	1,67	—	0,66	—
2012	2,44	—	—	—	—	18,21	0,58	—	1,19	—
2013	2,71	—	—	—	—	20,46	1,01	—	1,27	—
2014	2,50	—	—	—	—	20,61	0,63	—	1,41	—
2015	2,73	—	—	—	—	19,69	0,43	0,01	1,37	—
2016	2,93	—	—	—	—	19,53	0,63	0,02	1,45	—
2017	3,33	—	—	—	—	22,89	0,57	0,01	1,37	—
2018	3,20	—	—	—	—	70,49	1,39	0,04	1,26	—
ORT.	3,00	—	—	—	—	26,48	0,86	0,02	1,12	—
GAFR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,99	—	—	—	1,48	5,36	2,24	1,00	2,37	4,19
2010	0,98	—	—	—	0,51	3,58	1,82	0,59	2,36	3,31
2011	1,01	—	—	—	0,27	3,08	2,03	0,65	2,30	3,15
2012	0,92	—	—	—	0,37	2,83	1,73	0,62	2,35	3,05
2013	1,01	—	—	—	0,26	3,33	1,82	0,64	2,25	2,85
2014	0,95	—	—	—	0,27	3,17	1,89	0,62	2,30	2,73
2015	0,91	—	—	—	0,56	2,44	1,87	0,61	2,25	2,72
2016	0,89	—	—	—	0,30	2,55	1,74	0,61	2,24	2,88
2017	0,85	—	—	—	0,60	2,33	1,50	1,07	2,27	2,98
2018	0,81	—	—	—	0,61	6,67	4,37	3,21	2,32	24,37
ORT.	0,93	—	—	—	0,52	3,53	2,10	0,96	2,30	5,22
MAC.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,07	—	—	—	—	—	—	—	1,32	—
2010	1,03	0,04	1,48	4,96	2,10	—	—	—	1,21	1,40
2011	1,13	0,03	1,44	4,53	1,56	—	—	—	1,10	1,06
2012	1,18	0,04	1,33	5,05	1,63	—	—	—	1,02	0,92
2013	1,31	0,05	1,46	5,03	1,59	—	—	—	0,97	0,95
2014	1,28	0,04	1,38	4,62	1,33	—	—	—	0,98	0,74
2015	1,33	0,05	1,49	4,72	1,44	—	—	—	0,97	0,79
2016	1,4	0,05	1,53	4,75	1,72	—	—	—	0,94	0,68
2017	1,43	0,04	1,61	4,49	1,57	—	—	—	0,94	0,63
2018	1,49	0,06	2,24	5,77	2,24	—	—	—	0,97	—
ORT.	1,27	0,04	1,55	4,88	1,69	—	—	—	1,04	0,9

Tablo 9. AKÜE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)
devamı

MISIR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,72	0,78	1,53	16,63	—	3,11	1,05	10,68	2,05	—
2010	1,70	0,75	1,10	9,09	—	2,18	1,07	7,69	2,19	—
2011	2,25	1,06	0,77	10,55	—	1,47	1,73	10,17	1,90	—
2012	2,11	1,18	0,88	9,24	—	1,68	1,85	9,89	1,89	—
2013	2,79	2,11	0,89	10,31	—	1,75	2,95	13,09	1,36	—
2014	2,35	1,72	0,70	8,52	—	1,64	2,46	12,01	1,36	—
2015	2,90	2,29	0,94	10,27	—	1,87	3,32	12,50	1,34	—
2016	3,51	2,88	1,46	11,53	—	1,85	3,90	15,99	0,79	—
2017	2,54	1,45	1,23	8,60	—	1,83	2,20	12,97	1,62	—
2018	2,18	—	—	—	—	—	—	—	2,04	—
ORT.	2,41	1,58	1,06	10,53	—	1,93	2,28	11,67	1,65	—
RUSYA	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,49	1,75	3,43	6,01	1,25	4,38	3,18	4,33	0,84	4,57
2010	1,54	0,98	3,13	3,34	0,83	4,21	2,14	3,18	0,75	3,49
2011	1,57	0,83	2,87	2,78	0,90	4,35	2,15	2,99	0,82	3,59
2012	1,60	0,82	2,96	2,65	0,90	4,73	1,96	3,25	0,72	3,51
2013	1,60	0,85	3,04	2,24	1,04	5,36	1,72	3,53	0,70	3,17
2014	1,64	1,00	2,77	2,15	1,43	5,45	1,91	4,09	0,74	2,93
2015	1,78	1,41	2,61	2,36	1,54	3,84	2,25	4,76	0,67	2,38
2016	1,97	1,60	2,91	2,39	2,05	4,10	2,67	5,05	0,62	2,27
2017	1,98	1,37	2,90	2,37	2,60	4,33	2,79	5,01	0,63	2,62
2018	1,98	1,65	3,82	2,88	3,60	—	—	—	0,73	—
ORT.	1,72	1,23	3,04	2,92	1,61	4,53	2,31	4,02	0,72	3,17
POL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,55	—	—	—	—	—	—	—	1,18	—
2010	1,28	0,15	0,55	8,47	1,19	—	—	—	1,13	1,62
2011	1,42	0,14	0,59	7,78	1,04	—	—	—	1,09	1,65
2012	1,41	0,15	0,57	7,83	0,77	—	—	—	1,11	1,73
2013	1,48	0,16	0,61	7,34	0,93	—	—	—	1,04	1,52
2014	1,44	0,17	0,50	6,85	0,77	—	—	—	1,01	1,46
2015	1,49	0,15	0,48	7,36	1,00	—	—	—	0,95	1,66
2016	1,58	0,16	0,55	7,44	1,10	—	—	—	0,90	1,87
2017	1,56	0,15	0,55	7,00	1,01	—	—	—	0,88	2,22
2018	1,63	0,17	0,69	9,62	2,05	—	—	—	0,83	—
ORT.	1,48	0,16	0,57	7,74	1,10	—	—	—	1,01	1,72
SUAR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,10	—	—	—	—	5,13	1,47	3,32	2,52	—
2010	0,97	—	—	—	—	3,62	0,94	2,10	2,62	—
2011	0,90	—	—	—	—	3,35	0,94	1,61	3,08	—
2012	1,07	—	—	—	—	3,63	1,06	2,28	2,79	—
2013	1,22	—	—	—	—	4,02	1,34	2,68	2,65	—
2014	1,21	—	—	—	—	3,82	1,71	2,55	2,73	—
2015	1,09	—	—	—	—	3,03	1,30	2,40	2,87	—
2016	1,48	—	—	—	—	5,60	1,28	2,59	2,62	—
2017	1,37	—	—	—	—	6,77	1,03	1,24	2,70	—
2018	1,46	—	—	—	—	23,50	3,06	4,08	2,75	—
ORT.	1,19	—	—	—	—	6,25	1,41	2,49	2,73	—

Tablo 9. AKÜE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

TÜRK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,28	0,55	4,62	3,66	1,44	6,25	2,40	2,61	2,63	1,47
2010	1,32	0,54	3,57	1,96	0,97	4,81	1,71	2,12	2,58	1,40
2011	1,40	0,45	3,49	1,54	0,77	5,70	1,61	1,90	2,54	1,34
2012	1,51	0,50	3,64	1,61	0,70	5,91	1,67	2,21	2,41	1,76
2013	1,60	0,46	4,04	1,37	0,66	7,78	1,46	2,00	2,38	1,85
2014	1,59	0,47	3,74	1,26	0,58	8,34	1,51	1,97	2,36	2,18
2015	1,71	0,50	4,15	1,07	0,67	7,95	1,58	1,78	2,32	2,09
2016	2,02	0,67	4,66	1,27	0,92	8,78	2,05	1,96	2,02	1,93
2017	1,98	0,66	4,27	1,35	0,76	8,84	1,83	2,23	2,08	2,09
2018	2,10	0,81	5,83	1,61	1,31	32,53	4,56	7,29	2,14	17,03
ORT.	1,65	0,56	4,20	1,67	0,88	9,69	2,04	2,61	2,35	3,31
YUN.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,73	–	–	–	–	–	–	–	1,59	–
2010	2,80	7,16	0,72	0,64	0,26	–	–	–	1,42	0,92
2011	2,62	5,91	0,59	0,60	0,45	–	–	–	1,56	0,84
2012	2,54	5,64	0,69	0,60	0,33	–	–	–	1,59	0,69
2013	2,33	5,40	0,61	0,50	0,39	1,66	7,05	0,59	1,78	0,73
2014	2,23	5,30	0,63	0,45	0,34	1,89	7,16	0,51	1,79	0,80
2015	2,38	5,71	0,75	0,42	0,32	2,23	7,22	1,19	1,83	0,80
2016	2,46	6,14	0,93	0,46	0,31	2,60	7,57	1,23	1,80	0,91
2017	2,48	5,92	0,79	0,41	0,33	2,45	7,82	1,18	1,77	0,89
2018	2,63	8,11	1,05	0,53	0,45	–	–	–	1,76	–
ORT.	2,52	6,14	0,75	0,51	0,35	2,17	7,36	0,94	1,69	0,82

Not: ÇEK.: Çekya; GAFR.: Güney Afrika; MAC.: Macaristan; POL.: Polonya; SUAR.: Suudi Arabistan; TÜRK.: Türkiye; YUN.: Yunanistan; ORT.: Ortalama.

Çekya'nın, 2009'dan 2018'e kadar taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), posta ve kurye taşımacılığı (3.4), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında daha avantajlı konuma geldiği tespit edilmiştir. Ancak diğer alanlarda ise yıllara göre rekabet avantajının azaldığı gözlenmiştir. Ayrıca ortalamaya göre sadece deniz taşımacılığı (3.1) ve hava taşımacılığı (3.2) alanlarında dezavantajlı olduğu tespit edilmiştir.

Güney Afrika sonuçlarına bakıldığında, iş seyahati (4.1) alanında 2018 yılında 2009 yılına göre 5,81 kat daha avantajlı olduğu bulgulanmıştır. İlgili veri tabanı incelendiğinde, bu bulgunun sebebinin sektörün toplam dünya ihracatında yaşanan

azalmadan kaynaklandığı düşünülmektedir. Diğer yandan taşımacılık (3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve seyahat (4) alanlarında yıllara göre azalma olduğu gözlemlenmiştir. Güney Afrika taşımacılık (3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve (alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanları hariç verilerine ulaşılan her alanda rekabet avantajına sahip olduğu tespit edilmiştir.

Katar verilerinde %60 eksiklik görülmesine rağmen alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında diğer ülkelere nazaran yüksek rekabet avantajına sahip olması dikkat çekicidir. İlgili veri tabanına bakıldığında, 2018 yılı itibariyle sektörün toplam dünya ihracatı azalmaktadır. Bu bulgu çerçevesinde, oranların yüksek görülmesinin normal olduğu düşünülmektedir. Katar ortalamaya göre taşımacılık (3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanında avantajlı, alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında ise dezavantajlıdır şeklinde yorumlanabilir.

Macaristan'ın %36 veri eksikliği tabloya yansımaktadır. Ülkenin taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında yıllara göre daha avantajlı olduğu bulgulanmıştır. Diğer yandan seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında yıllara göre avantajlı konumun yitirildiği ve dezavantajlı konuma gerilediği tespit edilmiştir. Macaristan'ın ortalamaya göre deniz taşımacılığı (3.1) ve iş seyahati (4.1) alanlarında dezavantajlı olduğu belirlenmiştir.

Mısır sonuçları incelendiğinde, hemen hemen her sektör grubu için dalgalı bir 10 yıl olduğu yorumlanabilir. Örneğin; taşımacılık (3) alanında 2012 yılında 2,11 birimle avantajlı iken, 2013 yılında 2,79 birime yükseldiği, 2014 yılında 2,35 birime gerilediği ve tekrar 2015 yılında 2,90 birime yükseldiği gözlemlenmiştir. Diğer yandan deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2) ve seyahat (4) alanlarında yıllara göre dezavantajlı konuma gerileyen Mısır, son yıllarda avantajlı olarak tabloya yansımaktadır. Ülkenin ilgili alanların tümünde (veri eksikliği bulunanlar hariç) ortalamaya göre avantajlı olduğu tespit edilmiştir.

%36 veri eksikliğine sahip olduğu görülen *Polonya*, seyahat (4) alanı hariç her alanda zamanla daha avantajlı konuma geldiği gözlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında

veri eksikliği tespit edilmiştir. Ülkenin ortalamaya göre taşımacılık (3), diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında avantajlı olduğu bulgulanmıştır. Öte yandan deniz taşımacılığı (3.1) ve hava taşımacılığı (3.2) alanlarında ise dezavantajlı olduğu belirlenmiştir.

Rusya'ya ait deniz taşımacılığı (3.1), diğer modlar (3.3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarındaki oranların 10 yıllık sürecin ilk yıllarına göre sonunda azaldığı bulgulanmıştır. Diğer yandan taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında ise yıllara göre oranların arttığı gözlenmiştir. Rusya ortalamaya göre sadece seyahat (4) alanında dezavantajlı olarak tabloya yansımaktadır.

Suudi Arabistan'a ait ilgili sektör alanlarında %50 veri eksikliği tespit edilmiştir. Mevcut sonuçlara bakıldığında, her alanda yıllara göre daha avantajlı konuma geldiği gözlenmiştir. Ayrıca alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanı için 2018 yılında 2009 yılına göre 18,37 birim daha fazla avantajlı olduğu bulgulanmıştır. Bu bulgunun, 2018 yılı sektörün toplam dünya ihracatının azalması sonucu elde edildiği düşünülmektedir. Bulgulara göre ortalama olarak Suudi Arabistan'ın dezavantajlı olduğu alan bulunmamaktadır.

Türkiye'ye ait diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve seyahat (4) alanları hariç her alanda rekabet avantajının yıllara göre arttığı gözlenmiştir. Özellikle alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve iş seyahati (4.1) alanlarında bulgulan yüksek oranlar dikkat çekmektedir. Türkiye'nin, ortalamaya göre sadece deniz taşımacılığı (3.1) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında dezavantajlı olduğu belirlenmiştir.

Yunanistan %21 veri eksikliğine sahiptir. Ortalamaya göre hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında dezavantajlı olduğu belirlenmiştir. Hava taşımacılığı (3.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3.3) alanlarında yıllara göre dezavantajlı iken avantajlı olduğu tespit edilmiştir. Taşımacılık (3), diğer modlar (3.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında yıllara göre daha az avantajlı konuma gerilediği, diğer alanlarda ise daha avantajlı konuma geldiği bulgulanmıştır.

1.2. Toplam Sektör Sonuçları

Lojistik (3) ve seyahat (4) sektör grupları ile alt hizmet alanlarının (3.1;3.2;3.3;3.4;3a.1;3a.2;3a.3;4.1) toplam ihracat ve ithalat verilerinin kullanılmasıyla gerçekleştirilen hesaplama sonuçları bu başlıkta sunulmuştur.

1.2.1. Toplam Sektör AKÜE Kıyaslaması

Tablo 10. AKÜE (Toplam Sektör)

TOPLAM SEKTÖR	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ORT.
Türkiye	2,16	2,01	2,00	2,06	2,13	2,13	2,20	2,32	2,30	2,92	2,22
Arjantin	1,30	1,28	1,22	1,23	1,32	1,37	1,38	1,29	1,19	1,51	1,31
Brezilya	1,05	0,99	0,96	0,87	0,92	0,92	0,93	0,99	1,03	1,30	1,00
Çekya	1,61	1,14	1,58	1,53	1,46	1,40	1,41	1,49	1,48	1,30	1,44
Endonezya	1,45	1,20	1,10	1,08	1,18	1,25	1,35	1,38	1,37	1,62	1,30
Filipinler	0,61	0,53	0,55	0,59	0,58	0,58	0,54	0,51	0,60	0,73	0,58
Güney Afrika	1,69	1,47	1,42	1,39	1,41	1,38	1,35	1,37	1,35	1,63	1,44
Hindistan	0,70	0,65	0,71	0,67	0,66	0,68	0,60	0,64	0,63	0,57	0,65
Katar	1,71	1,08	1,69	1,68	1,83	1,78	1,86	1,98	2,15	2,47	1,82
Kolombiya	1,95	1,70	1,82	1,68	1,73	1,76	1,71	1,72	1,69	1,67	1,74
Kore	1,90	2,21	1,94	1,87	1,76	1,69	1,70	1,53	1,43	1,28	1,73
Macaristan	1,00	1,03	1,00	1,00	1,04	1,03	1,04	1,07	1,07	1,31	1,06
Malezya	1,69	1,47	1,38	1,25	1,28	1,32	1,32	1,34	1,32	1,07	1,34
Meksika	1,83	1,43	1,38	1,38	1,34	1,31	1,44	1,53	1,52	1,65	1,48
Mısır	2,19	2,13	2,40	2,29	2,62	2,30	2,67	2,91	2,47	1,52	2,35
Pakistan	1,28	0,97	1,44	0,93	1,13	1,04	0,92	1,02	0,78	0,98	1,05
Peru	1,89	1,73	1,70	1,69	1,81	1,68	1,67	1,73	1,59	1,33	1,68
Polonya	1,11	1,15	1,18	1,18	1,18	1,15	1,16	1,19	1,18	1,34	1,18
Rusya	1,68	1,66	1,65	1,64	1,61	1,66	1,69	1,80	1,81	1,51	1,67
Suudi Arabistan	1,58	1,41	1,49	1,48	1,53	1,54	1,54	1,68	1,64	2,05	1,59
Şili	2,62	2,73	2,65	2,37	2,34	2,15	1,84	1,86	1,82	1,66	2,20
Tayland	1,49	1,37	1,37	1,36	1,39	1,33	1,37	1,38	1,39	1,48	1,39
Tayvan	1,37	1,56	1,46	1,31	1,30	1,26	1,20	1,13	1,06	0,86	1,25
Yunanistan	1,72	2,05	1,93	1,88	1,83	2,38	2,48	2,53	2,51	2,34	2,17

Not: Değer 1'den büyük olursa avantajlı, 1'den küçük olursa dezavantajlı olduğu yorumlanabilir; ORT.: Ortalama.

İlgili ülkeler bağlamında Toplam Sektör AKÜE oranları hesaplanmıştır. Filipinler ($\bar{X}$: 0,58 birim) ve Hindistan'ın ($\bar{X}$: 0,65 birim) veri aralığı boyunca dezavantajlı oldukları bulgulanmıştır. Bu bulgu, Türkiye'nin ($\bar{X}$: 2,22 birim) en uzak rekabet mesafesindeki rakipleri oldukları şeklinde yorumlanabilir. Türkiye'nin yakın mesafeli rekabet ettiği ülkeler ise Mısır ($\bar{X}$: 2,35 birim), Şili ($\bar{X}$: 2,20 birim) ve Yunanistan ($\bar{X}$: 2,17 birim) olarak

tespit edilmiştir. Fakat daha önce belirtildiği üzere Trademap veri tabanına Mısır'a ait verilerin aktarılırken (ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca) bir hata yapılması sonucu bu oranların elde edildiği düşünülmektedir. Şili'nin 2012 ve öncesi diğer ülkelere göre daha avantajlı olduğu ve sonrasında yıldan yıla oldukça gerilediği görülmektedir.

Arjantin'in veri aralığı boyunca avantajlı olduğu görülmektedir. Brezilya'nın 2010 ve sonrası dezavantajlı konuma gerilediği, fakat 2017 itibariyle avantajlı olduğu tespit edilmiştir. Çekya'nın son yıllara doğru daha az avantajlı konuma gerilediği gözlenmiştir. Endonezya'nın 2012'ye doğru gerilediği, 2018'e doğru artış gösterdiği söylenebilir. Güney Afrika oranlarının yıllara göre dalgalı görünmesine rağmen 2018'de ortalamanın üstünde değer elde ettiği tespit edilmiştir. Katar'ın 2018 yılında ilgili ülkeler arasında en yüksek 2. avantajlı ülke olduğu gözlenmiştir. Kolombiya'nın veri aralığı boyunca dalgalı ancak avantajlı oranlar elde ettiği söylenebilir. Kore'nin yıldan yıla daha az avantajlı konuma gerilediği tespit edilmiştir. Macaristan'ın az da olsa avantajlı konumda olduğu söylenebilir. Malezya'nın 2009'dan 2018'e kadar 0,62 birim değer kaybederek daha az avantajlı konuma gerilediği belirlenmiştir. Meksika'nın 2014'e kadar düşüş sonrasında artış gösterdiği bulgulanmıştır. Pakistan'ın dönem dönem avantajlı konuma yükseldiği, fakat son 2 yıldır dezavantajlı olduğu gözlenmiştir. Peru'nun süreç boyunca avantajlı olduğu, ancak yıllara göre gerilediği gözlenmiştir. Polonya'nın son yıllara doğru yükselme eğiliminde olduğu belirlenmiştir. Rusya'nın yıllara göre ortalama üstü oranlara sahip olduğu, ancak 2018'de ciddi gerileme kaydettiği söylenebilir. Suudi Arabistan'a ait oranların yıldan yıla arttığı gözlenmiştir. Tayland'ın ortalamanın biraz altında avantajlı oranlara sahip olduğu görülmektedir. Tayvan'ın ortalamaya yakın avantajlı oranlar elde ettiği, ancak 2018 itibariyle dezavantajlı duruma gerilediği tespit edilmiştir. Yunanistan'ın yıllara göre avantajlı oranlarda yükselme seyrettiği ve ortalamaya göre ilgili ülkeler arasında en yüksek 4. avantajlı ülke olduğu gözlenmiştir.

İlgili ülkelerin yıllara göre ortalama rekabet güçleri (AKÜE); Türkiye 2,22 birim; Arjantin 1,31 birim; Brezilya 1,00 birim; Çekya 1,44 birim; Endonezya 1,30 birim; Filipinler 0,58 birim; Güney Afrika 1,44 birim; Hindistan 0,65 birim; Katar 1,82 birim; Kolombiya 1,74 birim; Kore 1,73 birim; Macaristan 1,06 birim; Malezya 1,34 birim; Meksika 1,48 birim; Mısır 2,35 birim; Pakistan 1,05 birim; Peru 1,68 birim; Polonya 1,18

birim; Rusya 1,67 birim; Suudi Arabistan 1,59 birim; Şili 2,20 birim; Tayland 1,39 birim; Tayvan 1,25 birim ve Yunanistan 2,17 birim olarak hesaplanmıştır.

1.3. Önermelerin Sonuçları

Alanyazın esas alınarak Türkiye odaklı gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörünün küresel rekabet gücü açısından incelenmesine yönelik olarak ileri sürülen önermelerin tümü kısmi bir şekilde desteklenmiştir. Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi'ne göre gerçekleştirilen hesaplama sonucu, Mısır $\bar{X}$: 2,35 birimle en avantajlı ülke olarak belirlenmiştir. Türkiye ise $\bar{X}$: 2,22 birimle ilgili ülkeler arasında en avantajlı ikinci ülke konumunda yer almaktadır. Dolayısıyla “Ö1n” önermesi hariç tüm önermeler desteklenmiştir. Ayrıca Filipinler ise $\bar{X}$: 0,58 birimle en dezavantajlı ülke olarak tespit edilmiştir.

1.4. Ek Endeksler Kapsamında Hesaplanan Sektör Sonuçları

Gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörleri bağlamında ihracat, ithalat ve ticaret açısından elde ettikleri küresel rekabet avantajlarını, karşılıklı olarak inceleme amacıyla daha önce belirtilen ek analizler [*görelî ihracat avantajı endeksi*, *görelî ithalat nüfuz endeksi* ve *görelî ticaret avantajı endeksi* (ilgili ülkelerin lojistik sektörlerinin ihracat, ithalat ve ticaret avantajlarının dünyaya oranla ne durumunu belirlemede); *ticari performans ölçütü* (ilgili ülkelerin lojistik sektörlerinin birbirlerine oranla durumunu belirlemede); *net ticaret rasyosu* (ilgili ülkelerin lojistik sektörlerinin birbirlerine oranla net üstünlüklerini belirlemede) ve *ihracat-ithalat oranı* (ilgili ülkelerin lojistik sektörleri kapsamında dış ticaret açığı veya dış ticaret fazlası verip vermediklerini belirlemede)] hesaplanmış ve sunulmuştur. Trademap veri tabanından elde edilen ikincil veriler (ilgili ülkelere ait ihracat ve ithalat verileri), endekslere ait formüllerle tek tek hesaplanmıştır. Bu kısımda, ulaşılan sonuçlar sırasıyla sunulmuştur.

1.4.1. Görelî İhracat Avantajı Endeksi (GİAE) Sonuçları

Dünyaya oranla gerçekleştirilen endeks sonucu 1'den büyük olması halinde üründe/sektörde ülkenin rekabetçi ortamda ihracat avantajına sahip olduğu, 1'den küçük olması halinde ise tam tersi şekilde ifade edilmektedir (Aktan ve Vural, 2004b: 66). Tablolarda yer alan “–” ifadesi, ITC Trademap veri tabanında ilgili yıl ve/veya sektöre ait herhangi bir verinin girilmediğine işaret eder.

1.4.1.1. Amerika Kıyaslaması

Tablo 11. GİAE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili)

ARJ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,76	1,17	2,15	1,94	1,78	3,04	0,77	3,64	1,89	2,40
2010	0,75	0,65	1,56	1,33	1,08	2,32	0,60	2,58	2,02	2,25
2011	0,74	0,62	1,25	1,09	0,97	1,98	0,63	2,49	1,91	2,17
2012	0,81	0,67	1,32	1,19	0,89	1,93	0,65	3,15	1,71	2,23
2013	0,99	0,85	1,67	1,07	1,02	2,32	0,67	4,32	1,53	2,11
2014	0,96	0,90	1,58	0,81	0,45	2,45	0,59	4,62	1,85	2,59
2015	0,97	1,03	1,51	0,70	0,58	1,64	0,50	4,84	1,84	2,75
2016	0,86	1,08	1,19	0,63	0,71	1,55	0,49	4,07	1,80	2,32
2017	0,71	0,82	0,98	0,53	0,69	1,30	0,43	3,66	1,76	2,71
2018	0,70	1,03	1,18	0,80	1,24	4,19	1,31	11,72	2,03	26,13
ORT.	0,83	0,88	1,44	1,01	0,94	2,27	0,66	4,51	1,83	4,77
KOL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,39	0,85	6,16	1,51	0,98	10,1	1,62	2,21	3,51	–
2010	1,18	0,52	4,2	0,43	0,59	6,6	0,92	1,57	3,81	–
2011	1,51	0,45	4,86	0,3	0,67	7,15	0,8	2,72	3,64	–
2012	1,26	0,38	3,98	0,28	0,54	6,59	0,71	1,93	3,65	–
2013	1,42	0,36	4,6	0,25	0,39	8,74	0,71	1,71	3,28	–
2014	1,4	0,41	4,11	0,2	0,87	7,94	0,76	2,46	3,61	–
2015	1,24	0,32	3,74	0,12	0,46	6,25	0,91	1,45	4,13	–
2016	1,18	0,35	3,43	0,06	0,43	5,56	0,91	1,43	4,48	–
2017	1,16	0,35	3,19	0,08	0,4	4,82	0,95	2,06	4,38	–
2018	1,14	–	3,9	–	0,62	–	–	–	4,62	–
ORT.	1,29	0,44	4,22	0,36	0,6	7,08	0,92	1,95	3,91	–
BRZ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,78	3,34	0,63	0,38	0,65	0,79	1,58	4,02	0,73	0,10
2010	0,79	2,03	0,43	0,29	0,52	0,39	1,20	3,16	0,66	1,85
2011	0,80	1,82	0,37	0,21	0,37	0,33	1,19	3,17	0,63	2,02
2012	0,68	1,59	0,31	0,18	0,30	0,26	1,02	3,09	0,62	1,89
2013	0,74	1,74	0,36	0,18	0,58	0,37	1,03	3,48	0,64	1,96
2014	0,73	1,71	0,41	0,17	0,49	0,65	0,95	3,72	0,65	1,77
2015	0,78	1,88	0,39	0,18	0,32	0,50	1,04	3,52	0,65	1,51
2016	0,87	2,08	0,50	0,18	1,28	0,73	1,13	3,75	0,68	1,58
2017	0,96	2,38	0,38	0,20	0,58	0,43	1,29	4,77	0,62	1,59
2018	1,01	3,03	0,57	0,35	2,04	1,58	4,48	15,13	0,66	14,10
ORT.	0,81	2,16	0,44	0,23	0,71	0,60	1,49	4,78	0,65	2,84
MEKS.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,44	0,09	2,61	–	–	4,81	–	0,95	9,92	1,65
2010	0,30	0,05	1,36	–	–	1,97	–	0,88	10,85	1,71
2011	0,30	0,04	1,17	–	–	1,69	–	0,94	9,56	1,89
2012	0,26	0,03	1,00	–	–	1,48	–	0,85	10,97	1,88
2013	0,20	0,03	0,76	–	–	0,91	–	1,00	10,42	2,03
2014	0,18	0,03	0,63	–	–	0,87	–	0,93	10,25	2,02
2015	0,30	0,04	1,03	–	–	1,84	–	0,73	10,61	2,11
2016	0,34	0,04	0,94	0,27	–	1,65	0,19	0,70	12,18	2,36
2017	0,36	0,03	0,94	0,33	–	1,75	0,24	0,75	11,17	2,42
2018	0,40	0,05	1,26	0,58	–	–	–	–	11,63	–
ORT.	0,31	0,04	1,17	0,40	–	1,89	0,22	0,86	10,76	2,01

Tablo 11. GİAE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili) devamı

PERU	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,19	1,06	5,64	–	–	8,72	0,25	4,12	3,85	–
2010	1,23	0,74	4,37	–	–	6,65	0,17	3,44	3,77	–
2011	1,29	0,66	3,93	–	–	6,52	0,21	3,26	3,60	–
2012	1,39	0,90	3,69	–	–	5,95	0,17	4,49	3,11	–
2013	1,57	0,81	4,48	–	–	8,38	0,12	4,35	3,30	–
2014	1,29	0,70	3,49	–	–	7,41	0,11	3,89	3,38	–
2015	1,28	0,70	3,39	–	–	6,24	0,10	3,42	3,50	–
2016	1,30	0,81	3,24	–	–	5,86	0,06	3,58	3,82	–
2017	1,20	0,72	2,87	–	–	5,34	0,12	3,60	3,09	–
2018	1,35	–	–	–	–	–	–	–	3,61	–
ORT.	1,31	0,79	3,90	–	–	6,79	0,15	3,79	3,50	–
ŞİLİ	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	5,54	13,43	–	17,99	–	6,57	12,38	8,24	0,73	2,15
2010	5,87	9,28	–	8,50	–	3,71	10,46	5,23	0,53	1,46
2011	5,90	8,15	–	7,33	–	3,32	9,68	6,47	0,52	1,19
2012	4,34	5,73	–	7,71	–	3,62	7,84	4,89	0,67	1,12
2013	4,19	5,95	–	6,73	–	3,98	6,71	5,97	0,68	1,11
2014	3,31	4,31	–	6,94	–	4,42	5,37	5,74	0,84	1,21
2015	2,27	2,07	–	8,16	–	4,40	2,46	5,50	1,09	1,47
2016	2,25	1,92	–	8,55	–	5,08	2,04	5,54	1,20	1,54
2017	1,94	1,70	–	6,96	–	4,30	1,93	5,30	1,72	1,48
2018	2,24	2,32	–	10,83	–	–	–	–	1,43	–
ORT.	3,79	5,49	–	8,97	–	4,38	6,54	5,88	0,94	1,41

Not: ARJ.: Arjantin; BRZ.: Brezilya; KOL.: Kolombiya; MEKS.: Meksika; ORT.: Ortalama.

10 yıllık ortalamaya göre taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1) ve posta/kuryer taşımacılığı (3.4) alanlarında dezavantajlı olduğu gözlenen *Arjantin'in*, 2009 yılına göre 2018 yılında alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 8,08 birim ve iş seyahati (4.1) alanında 23,73 birim daha fazla avantajlı konuma gelmesi dikkat çekmektedir. Bu bulgunun daha önce belirtildiği üzere sektörün toplam dünya ihracatının azalması sonucu elde edildiği düşünülmektedir. Arjantin, 2018 yılı itibariyle sadece taşımacılık (3) ve diğer modlar (3.3) alanlarında dezavantajlı olarak gözlenmiştir.

Brezilya hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3) ve seyahat (4) alanlarında 2018 itibariyle dezavantajlı olarak tespit edilmiştir. İş seyahati (4.1) alanında 2009 yılında dezavantajlı konumda iken, 2018 yılında 14,10 birim gibi yüksek bir rekabet avantajının

elde edildiği gözlenmiştir. Ülkenin taşımacılık (3), posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında da periyodun ilk yıllarında dezavantajlı iken, 2018 itibariyle avantajlı olduğu bulgulanmıştır.

Kolombiya'ya ait sonuçlara göre seyahat (4) alanı dışında her alanda yıllara göre oranların azaldığı söylenebilir. Özellikle diğer modlar (3.3) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanı için 2009'da avantajlı olan Kolombiya'nın, 2017 yılında dezavantajlı konuma gerilediği tespit edilmiştir. Ortalamaya göre taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında avantajlı, diğer alanlarda ise dezavantajlı olduğu gözlenmiştir.

Meksika'nın ortalamaya göre ilgili alanların yarısında (3, 3.1, 3.3, 3a.2, 3a.3) dezavantajlı olduğu ve seyahat (4) alanında periyot boyunca yüksek oranda avantajlı olduğu gözlenmiştir. Hava taşımacılığı (3.2) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanlarında 2009 yılına göre yıldan yıla rekabet avantajında azalma olduğu, iş seyahati (4.1) alanında ise artma olduğu tespit edilmiştir.

Peru sadece taşımacılık (3) alanında yıllara göre artış yakalamıştır. 2009'da rekabet avantajına sahip olduğu deniz taşımacılığı (3.1) alanında, 2010 itibariyle dezavantajlı olduğu sonuçlara yansımaktadır. Ortalamaya göre taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında avantajlı, deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında ise dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır.

Periyodun ilk yıllarında seyahat (4) alanında dezavantajlı olan *Şili*, zamanla artış yakalayarak avantajlı duruma geçmiştir. Diğer alanların tümünde ise 10 yılın sonunda daha az avantajlı olduğu tespit edilmiştir. İlgili alanlarda ortalama olarak en fazla avantaj sağladığı sektör alanı ise diğer modlar olduğu söylenebilir.

1.4.1.2. Asya Kıyaslaması

Tablo 12. GİAE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)

END.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,02	—	—	—	—	2,34	3,56	1,74	2,27	6,07
2010	0,77	—	—	—	—	1,87	1,66	1,06	2,22	5,14
2011	0,80	—	—	—	—	2,19	1,72	0,83	1,83	4,29
2012	0,81	—	—	—	—	2,04	1,63	1,08	1,71	4,11
2013	0,82	—	—	—	—	2,43	1,42	1,28	2,04	4,74
2014	0,82	—	—	—	—	2,68	1,47	1,33	2,43	5,29
2015	0,83	—	—	—	—	2,51	1,34	1,34	2,91	6,08
2016	0,87	—	—	—	—	2,49	1,70	0,95	2,84	6,34
2017	0,76	—	—	—	—	2,64	1,16	1,09	3,30	6,67
2018	0,71	—	—	—	—	7,43	3,83	2,96	3,19	55,36
ORT.	0,82	—	—	—	—	2,86	1,95	1,37	2,47	10,41
HİND.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,62	1,87	0,43	2,45	2,05	0,06	0,55	5,13	0,42	—
2010	0,52	0,74	0,39	1,68	0,14	—	—	4,20	0,45	—
2011	0,62	0,59	0,41	2,08	0,06	—	—	4,71	0,47	—
2012	0,57	0,89	0,59	0,58	0,07	0,10	1,42	1,63	0,44	0,21
2013	0,56	1,09	0,64	0,05	0,07	0,19	1,86	0,54	0,44	0,40
2014	0,57	1,10	0,65	0,06	0,04	0,31	1,98	0,60	0,45	0,48
2015	0,46	0,95	0,46	0,05	0,05	0,12	1,60	0,53	0,48	0,48
2016	0,50	1,08	0,50	0,06	0,05	0,17	1,77	0,62	0,49	0,55
2017	0,48	1,00	0,44	0,07	0,06	0,11	1,74	0,64	0,53	0,60
2018	0,49	1,31	0,57	0,11	0,06	—	—	—	0,51	—
ORT.	0,54	1,06	0,51	0,72	0,27	0,15	1,56	2,07	0,47	0,45
FLİP.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,35	0,05	2,08	—	0,67	2,65	0,59	0,58	0,03	0,63
2010	0,34	0,02	1,60	—	0,05	2,15	0,37	0,34	0,02	0,55
2011	0,35	0,01	1,43	—	0,13	2,08	0,38	0,32	0,02	0,65
2012	0,35	0,02	1,39	—	0,08	1,87	0,41	0,40	0,03	0,78
2013	0,33	0,01	1,31	—	0,08	1,81	0,40	0,36	0,06	0,78
2014	0,34	0,01	1,23	—	0,05	1,92	0,43	0,42	0,03	0,77
2015	0,32	0,00	1,14	—	0,07	1,66	0,35	0,37	0,02	0,69
2016	0,31	0,02	1,04	—	0,11	1,54	0,31	0,43	0,03	0,61
2017	0,37	0,26	0,90	—	0,06	1,64	0,44	0,55	0,04	0,77
2018	0,37	0,33	1,14	—	0,13	5,42	1,33	1,80	0,38	0,78
ORT.	0,34	0,07	1,33	—	0,14	2,27	0,50	0,56	0,07	0,70
KORE	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,97	11,44	2,41	—	1,75	3,31	13,06	1,38	0,48	2,00
2010	3,65	8,08	2,01	—	1,33	2,34	11,06	1,10	0,45	1,43
2011	2,94	5,59	1,78	—	1,15	2,52	8,74	1,11	0,51	1,46
2012	2,82	5,45	1,65	—	1,01	2,23	7,70	1,77	0,47	1,05
2013	2,52	5,11	1,56	—	1,26	2,27	6,53	1,88	0,51	1,06
2014	2,21	4,80	1,26	—	1,13	2,07	6,42	1,68	0,60	1,26
2015	2,44	5,62	1,13	—	1,10	1,66	7,43	1,52	0,57	—
2016	1,96	4,62	1,14	—	1,18	1,70	5,82	1,62	0,69	—
2017	1,86	3,90	1,21	—	1,42	1,72	5,33	1,94	0,56	—
2018	1,92	5,13	1,62	—	1,95	—	—	—	0,59	—
ORT.	2,53	5,97	1,58	—	1,33	2,20	8,01	1,56	0,54	1,38

Tablo 12. GİAE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan) devamı

MLZY.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,83	2,18	2,19	0,19	–	3,51	2,17	1,56	3,92	46,75
2010	0,67	1,00	1,35	0,30	–	2,03	1,12	1,28	3,48	3,94
2011	0,64	0,78	1,16	0,29	–	1,99	0,95	1,27	3,26	3,64
2012	0,52	0,62	0,93	0,31	–	1,51	0,66	1,40	3,13	3,08
2013	0,55	0,62	1,05	0,30	–	1,98	0,56	1,57	3,23	2,55
2014	0,55	0,64	0,96	0,28	–	2,12	0,53	1,76	3,66	2,63
2015	0,62	0,74	1,02	0,36	–	1,86	0,62	1,84	3,17	2,46
2016	0,64	0,83	1,01	0,34	–	1,89	0,63	1,86	3,17	2,08
2017	0,66	0,65	1,16	0,33	–	2,21	0,45	2,19	3,00	2,14
2018	0,70	–	–	–	–	–	–	–	2,92	–
ORT.	0,64	0,90	1,20	0,30	–	2,12	0,85	1,64	3,29	7,70
TAYL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,04	–	–	–	–	9,34	1,59	0,42	3,52	1,83
2010	0,85	–	–	–	–	5,53	1,04	0,26	4,47	1,79
2011	0,69	–	–	–	–	4,34	0,83	0,24	6,03	1,95
2012	0,57	–	–	–	–	3,45	0,62	0,23	6,71	2,64
2013	0,51	–	–	–	–	3,23	0,56	0,26	7,61	2,61
2014	0,49	–	–	–	–	3,19	0,58	0,28	7,06	2,19
2015	0,46	–	–	–	–	2,52	0,56	0,26	8,26	2,11
2016	0,45	–	–	–	–	2,31	0,53	0,26	7,88	2,10
2017	0,48	–	–	–	–	2,67	0,51	0,26	9,39	1,09
2018	0,48	–	–	–	–	–	–	–	9,38	–
ORT.	0,60	–	–	–	–	4,06	0,76	0,27	7,03	2,03

PAKİ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,86	0,84	9,78	0,07	–	13,60	0,72	4,82	0,23	0,09
2010	1,13	0,72	3,92	0,07	0,07	5,41	0,31	3,39	0,15	0,02
2011	2,03	1,26	5,24	0,03	–	7,60	0,47	5,71	0,25	0,03
2012	1,11	0,84	2,85	–	–	4,62	0,32	3,54	0,17	0,01
2013	1,48	0,67	4,38	0,05	0,16	6,80	0,37	4,36	0,19	0,02
2014	1,31	0,67	3,61	–	–	6,12	0,33	4,55	0,16	0,04
2015	1,12	0,17	3,72	0,01	–	4,58	0,33	3,36	0,18	0,12
2016	1,29	0,13	4,04	0,20	0,07	4,18	0,35	4,54	0,21	0,14
2017	0,92	0,06	2,73	0,26	0,06	4,05	0,28	2,58	0,20	0,01
2018	0,93	0,20	3,26	0,40	–	11,66	0,91	10,01	0,25	0,22
ORT.	1,32	0,56	4,35	0,14	0,09	6,86	0,44	4,69	0,20	0,07
TAYV.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,01	–	–	–	–	3,87	8,46	0,89	1,54	2,67
2010	2,36	–	–	–	–	3,06	7,01	0,50	1,54	2,16
2011	1,97	–	–	–	–	3,07	5,75	0,45	1,80	2,19
2012	1,70	–	–	–	–	2,94	4,69	0,43	1,63	1,49
2013	1,68	–	–	–	–	3,24	4,34	0,42	1,58	1,39
2014	1,54	–	–	–	–	3,30	4,22	0,43	1,71	0,97
2015	1,42	–	–	–	–	2,75	3,96	0,32	1,67	0,90
2016	1,31	–	–	–	–	2,54	3,74	0,35	1,47	0,83
2017	1,34	–	–	–	–	2,30	4,07	0,37	1,15	0,75
2018	1,34	–	–	–	–	–	–	–	1,17	–
ORT.	1,67	–	–	–	–	3,01	5,14	0,46	1,53	1,48

Not: END.: Endonezya; FLIP.: Filipinler; HIND.: Hindistan; MLZY.: Malezya; PAKİ.: Pakistan; TAYL.: Tayland; TAYV.: Tayvan; ORT.: Ortalama.

Endonezya'nın verileri %40 eksiktir. Taşımacılık (3) alanında 2009 yılı için avantajlı iken, 2018 yılında dezavantajlı konuma gerilediği bulgulanmıştır. Bununla birlikte, taşımacılık (3) alanı hariç her sektör grubu için rekabet gücünün yıldan yıla arttığı söylenebilir. Özellikle iş seyahati (4.1) alanında 10 yılda 9,12 kat rekabet gücünün yükselmesi dikkat çekmektedir. Ayrıca Endonezya, ortalamaya göre sadece taşımacılık (3) alanında dezavantajlı olarak tespit edilmiştir.

Filipinler için incelenen sektör grupları arasında ortalamaya göre sadece hava taşımacılığı (3.2) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanlarında avantaj elde edildiği gözlenmiştir. Diğer yandan, 2009 yılında alternatif yük (3a.2) ve alternatif diğer (3a.3) taşımacılık dallarında dezavantajlı iken, 2018 yılında avantajlı rekabet gücüne sahip olduğu bulgulanmıştır.

Hindistan için incelenen 10 sektör alanından 7'si (3, 3.2, 3.3, 3.4, 3a.1, 4, 4.1) ortalamaya göre rekabet gücü bakımından dezavantajlıdır. Geri kalan alanlardan deniz taşımacılığı (3.1) alanında 10 yıllık süreç sonunda daha az avantajlı olduğu ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanında daha avantajlı olduğu gözlenmiştir. Alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında ise periyodun başlarında avantajlı olduğu ancak 2013 itibariyle dezavantajlı olduğu belirlenmiştir.

Kore sonuçlarına bakıldığında, posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanları hariç diğer sektör gruplarında yıllara göre avantajlı iken daha az avantajlı oranlara gerilediği gözlenmiştir. Ortalamaya göre seyahat (4) alanı ise tek dezavantajlı olduğu alandır. Deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında yıllara göre gözlenen azalış dikkat çekmektedir.

İlgili sektör gruplarının 4'ünde (3, 3.1, 3.3 ve 3a.2) 10 yıllık ortalamaya göre dezavantajlı olduğu gözlenen *Malezya*, sadece diğer modlar (3.3) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında yıldan yıla rekabet gücü artışı yaşamaktadır. Ayrıca, iş seyahati (4.1) alanında 2009 yılında oldukça yüksek avantaja sahip iken 2010 itibariyle ciddi düşüş yaşadığı belirlenmiştir. Öte yandan, deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında yıllara göre avantajlı iken dezavantajlı konuma gerilediği de tespit edilmiştir.

Pakistan’ın ilgili alanlardan 4’ünde (3, 3.2, 3a.1 ve 3a.3) ortalama olarak avantajlı olduğu gözlenmiştir. Hava taşımacılığı (3.2) ve alternatif yolcu taşımacılığında (3a.1) yıldan yıla daha az avantajlı konuma gerileyen Pakistan, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında ise daha fazla avantajlı konuma gelmiştir. Ayrıca, taşımacılık (3) alanında 2017 ve sonrası dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında 2018 için bulgularan oranların yüksekliği önceden de belirtildiği üzere sektörün toplam dünya ihracatının azalması sonucu elde edildiği düşünülmektedir.

Tayland %54 veri eksikliğine sahiptir. Taşımacılık (3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında ülkenin ortalamaya göre dezavantajlı olduğu gözlenmiştir. Taşımacılık (3) alanında 2010 ve sonrası, alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanında ise 2011 ve sonrası dezavantajlı konuma gerilediği tespit edilmiştir. Sadece seyahat (4) alanında yıldan yıla daha avantajlı bir seviyeye yükseldiği söylenebilir.

Tayvan’a ait ilgili sektör gruplarının hepsinde yıllara göre oranların azaldığı gözlenmiştir. Ortalamaya göre sadece alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında dezavantajlı iken diğer sektör gruplarında avantajlı olarak tabloya yansımaktadır. İş seyahati (4.1) alanında yıllara göre oranların azaldığı ve 2014 itibariyle dezavantajlı konuma gerilediği belirlenmiştir.

1.4.1.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması

Tablo 13. GİAE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)

ÇEK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,40	0,05	1,86	14,72	1,76	–	–	–	1,68	–
2010	1,33	0,03	1,22	8,75	1,20	1,96	3,29	1,54	1,54	3,26
2011	1,37	0,02	0,87	7,96	0,90	1,51	3,74	1,40	1,53	3,27
2012	1,33	0,02	0,80	7,96	0,62	1,23	3,69	1,46	1,40	3,16
2013	1,29	0,03	0,87	6,61	0,85	1,44	3,18	1,73	1,29	2,65
2014	1,24	0,04	0,77	6,06	0,74	1,48	3,33	1,72	1,18	2,31
2015	1,32	0,04	0,79	6,56	0,83	1,30	3,60	1,61	1,12	2,03
2016	1,49	0,05	0,81	7,11	0,87	1,25	4,31	1,73	1,08	2,10
2017	1,48	0,05	0,71	6,91	1,32	1,11	4,22	2,11	1,06	2,19
2018	1,59	0,06	0,90	9,88	1,80	–	–	–	1,03	–
ORT.	1,38	0,04	0,96	8,25	1,09	1,41	3,67	1,66	1,29	2,62
KATAR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	17,08	–	–	–	–	–	–	–	0,30	–
2010	5,71	–	–	–	–	–	–	–	0,76	–
2011	4,82	–	–	–	–	35,22	1,74	–	0,60	–
2012	3,73	–	–	–	–	31,71	0,57	–	1,27	–
2013	4,44	–	–	–	–	36,20	1,01	–	1,39	–
2014	3,86	–	–	–	–	36,17	0,62	–	1,62	–
2015	4,42	–	–	–	–	36,48	0,42	0,01	1,56	–
2016	4,86	–	–	–	–	36,18	0,62	0,02	1,70	–
2017	6,53	–	–	–	–	49,93	0,56	0,01	1,56	–
2018	5,91	–	–	–	–	148,68	1,40	0,04	1,37	–
ORT.	6,14	–	–	–	–	51,32	0,87	0,02	1,21	–
GAFR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,99	–	–	–	1,48	5,74	2,35	1,00	4,24	4,57
2010	0,98	–	–	–	0,51	3,79	1,91	0,58	4,12	3,55
2011	1,01	–	–	–	0,27	3,23	2,15	0,65	3,87	3,37
2012	0,91	–	–	–	0,37	2,96	1,81	0,61	4,11	3,26
2013	1,01	–	–	–	0,26	3,51	1,91	0,63	3,78	3,03
2014	0,94	–	–	–	0,27	3,33	1,98	0,61	3,92	2,89
2015	0,89	–	–	–	0,56	2,52	1,95	0,61	3,76	2,87
2016	0,87	–	–	–	0,30	2,66	1,80	0,60	3,77	3,06
2017	0,82	–	–	–	0,60	2,41	1,54	1,07	3,88	3,17
2018	0,77	–	–	–	0,61	6,97	4,61	3,26	4,03	26,54
ORT.	0,92	–	–	–	0,52	3,71	2,20	0,96	3,95	5,63
MAC.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,08	–	–	–	–	–	–	–	1,47	–
2010	1,03	0,03	1,52	5,52	2,10	–	–	–	1,29	1,42
2011	1,16	0,03	1,47	5,07	1,56	–	–	–	1,14	1,06
2012	1,24	0,04	1,36	5,75	1,63	–	–	–	1,02	0,92
2013	1,40	0,04	1,50	5,77	1,59	–	–	–	0,97	0,95
2014	1,38	0,04	1,41	5,28	1,33	–	–	–	0,97	0,73
2015	1,44	0,04	1,54	5,36	1,44	–	–	–	0,96	0,79
2016	1,53	0,04	1,58	5,39	1,72	–	–	–	0,92	0,68
2017	1,57	0,04	1,67	5,08	1,57	–	–	–	0,92	0,63
2018	1,66	0,06	2,39	6,55	2,24	–	–	–	0,95	–
ORT.	1,35	0,04	1,60	5,53	1,69	–	–	–	1,06	0,90

Tablo 13. GİAE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)
devamı

MISIR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,04	0,77	1,56	21,25	–	3,21	1,05	13,54	3,10	–
2010	2,04	0,74	1,11	11,47	–	2,24	1,08	9,67	3,51	–
2011	3,18	1,06	0,76	14,78	–	1,48	1,80	14,23	2,66	–
2012	2,88	1,19	0,88	12,25	–	1,71	1,94	13,14	2,64	–
2013	4,70	2,31	0,89	14,67	–	1,78	3,32	18,75	1,53	–
2014	3,44	1,82	0,69	11,51	–	1,66	2,67	16,39	1,54	–
2015	4,99	2,52	0,93	14,63	–	1,91	3,76	17,92	1,50	–
2016	7,32	3,25	1,50	17,27	–	1,89	4,50	25,48	0,74	–
2017	3,75	1,49	1,24	11,50	–	1,86	2,33	18,08	2,03	–
2018	2,90	–	–	–	–	–	–	–	3,04	–
ORT.	3,72	1,68	1,06	14,37	–	1,97	2,49	16,36	2,23	–
RUSYA	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,67	1,80	3,76	6,46	1,25	4,62	3,45	4,67	0,80	5,04
2010	1,78	0,98	3,50	3,55	0,83	4,53	2,29	3,41	0,69	3,77
2011	1,81	0,81	3,21	2,93	0,90	4,71	2,29	3,19	0,77	3,90
2012	1,86	0,81	3,35	2,78	0,90	5,21	2,08	3,47	0,66	3,81
2013	1,85	0,84	3,44	2,33	1,04	5,94	1,80	3,77	0,64	3,41
2014	1,94	1,00	3,13	2,24	1,43	6,04	2,00	4,42	0,69	3,12
2015	2,15	1,45	2,90	2,46	1,54	4,13	2,40	5,28	0,60	2,49
2016	2,47	1,66	3,30	2,50	2,06	4,44	2,89	5,62	0,56	2,36
2017	2,49	1,40	3,30	2,49	2,62	4,72	3,05	5,53	0,56	2,74
2018	2,49	1,70	4,46	3,02	3,62	–	–	–	0,67	–
ORT.	2,05	1,25	3,44	3,08	1,62	4,93	2,47	4,37	0,66	3,40
POL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,76	–	–	–	–	–	–	–	1,26	–
2010	1,37	0,14	0,53	10,47	1,19	–	–	–	1,18	1,65
2011	1,58	0,13	0,58	9,76	1,04	–	–	–	1,13	1,68
2012	1,57	0,14	0,56	9,84	0,77	–	–	–	1,15	1,77
2013	1,66	0,15	0,60	9,21	0,93	–	–	–	1,06	1,55
2014	1,60	0,16	0,49	8,59	0,77	–	–	–	1,01	1,48
2015	1,67	0,15	0,46	9,25	1,00	–	–	–	0,93	1,69
2016	1,80	0,15	0,54	9,34	1,10	–	–	–	0,87	1,92
2017	1,76	0,14	0,53	8,75	1,01	–	–	–	0,85	2,30
2018	1,87	0,16	0,68	12,26	2,06	–	–	–	0,79	–
ORT.	1,66	0,15	0,55	9,72	1,10	–	–	–	1,02	1,76
SUAR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,12	–	–	–	–	5,47	1,50	3,50	4,95	–
2010	0,97	–	–	–	–	3,84	0,94	2,17	5,34	–
2011	0,88	–	–	–	–	3,54	0,94	1,65	8,90	–
2012	1,09	–	–	–	–	3,88	1,06	2,36	6,46	–
2013	1,28	–	–	–	–	4,31	1,36	2,80	5,65	–
2014	1,28	–	–	–	–	4,07	1,77	2,65	6,06	–
2015	1,11	–	–	–	–	3,19	1,33	2,49	7,22	–
2016	1,65	–	–	–	–	6,32	1,29	2,70	5,53	–
2017	1,48	–	–	–	–	7,90	1,03	1,25	6,08	–
2018	1,62	–	–	–	–	28,32	3,16	4,17	6,25	–
ORT.	1,25	–	–	–	–	7,08	1,44	2,57	6,24	–

Tablo 13. GİAE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

TÜRK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,37	0,54	5,31	3,81	1,44	6,79	2,52	2,71	5,55	1,48
2010	1,43	0,52	4,09	2,01	0,97	5,24	1,78	2,19	5,15	1,42
2011	1,55	0,43	4,05	1,57	0,77	6,39	1,67	1,96	4,93	1,36
2012	1,71	0,48	4,31	1,64	0,70	6,73	1,74	2,28	4,38	1,80
2013	1,85	0,45	4,89	1,39	0,65	9,17	1,49	2,05	4,29	1,90
2014	1,85	0,45	4,54	1,28	0,58	9,94	1,55	2,02	4,15	2,27
2015	2,04	0,49	5,15	1,07	0,67	9,58	1,62	1,82	4,03	2,17
2016	2,57	0,65	6,00	1,28	0,92	10,89	2,15	2,00	3,02	1,98
2017	2,49	0,65	5,40	1,37	0,76	10,97	1,91	2,30	3,20	2,16
2018	2,73	0,80	7,71	1,63	1,31	42,72	4,82	7,63	3,35	18,03
ORT.	1,96	0,55	5,15	1,71	0,88	11,84	2,13	2,70	4,21	3,46
YUN.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	4,44	—	—	—	—	—	—	—	1,96	—
2010	4,99	13,29	0,71	0,63	0,26	—	—	—	1,64	0,92
2011	4,25	9,93	0,58	0,59	0,45	—	—	—	1,89	0,84
2012	4,00	9,17	0,68	0,60	0,33	—	—	—	1,96	0,68
2013	3,33	8,10	0,60	0,50	0,39	1,68	10,7	0,59	2,37	0,72
2014	3,12	7,82	0,62	0,44	0,34	1,93	10,8	0,50	2,39	0,80
2015	3,44	8,52	0,74	0,42	0,31	2,30	10,5	1,19	2,49	0,79
2016	3,53	8,96	0,92	0,45	0,31	2,71	10,8	1,24	2,44	0,91
2017	3,60	8,79	0,78	0,40	0,33	2,54	11,4	1,18	2,36	0,89
2018	3,98	12,62	1,06	0,52	0,45	—	—	—	2,32	—
ORT.	3,87	9,69	0,74	0,51	0,35	2,23	10,85	0,94	2,18	0,82

Not: ÇEK.: Çekya; GAFR.: Güney Afrika; MAC.: Macaristan; POL.: Polonya; SUAR.: Suudi Arabistan; TÜRK.: Türkiye; YUN.: Yunanistan; ORT.: Ortalama.

Çekya hava taşımacılığı (3.2) alanında 2009 yılında avantajlı iken 2011 itibariyle dezavantajlı konuma gerilemiştir. Bu doğrultuda ülkenin sadece deniz taşımacılığı (3.1) ve hava taşımacılığı (3.2) alanlarında ortalamaya göre dezavantajlı olduğu söylenebilir. Diğer sektör gruplarında ortalama olarak avantajlı olduğu tabloya yansımaktadır. Hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında yıllara göre rekabet gücünün azaldığı tespit edilmiştir. Diğer modlar (3.3) alanında yüksek oranlar elde etmiştir.

Güney Afrika'ya ait taşımacılık (3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanları ortalamaya göre dezavantajlı olarak tabloya

yansımaktadır. Diğer sektör gruplarından sadece seyahat (4) alanında oranların son yıllara doğru azaldığı gözlenmiştir. Öte yandan, 2018 için 26,54 birim ile iş seyahati (4.1) alanı dikkat çekmektedir.

Birçok verisinin eksik olduğu gözlenen *Katar*, ortalamaya göre alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında dezavantajlı olarak tespit edilmiştir. Seyahat (4) alanında 2012 itibariyle avantajlı konuma geçtiği belirlenmiştir. Taşımacılık (3) alanında yıllara göre daha az avantajlı konuma gerilediği bulgulanmıştır. Diğer yandan, alternatif yolcu taşımacılığında (3a.1) 2018 yılı için 148,68 birim gibi ciddi yükseklikte rekabet gücü avantajına sahip olduğu bulgulanmıştır. Ancak bu sonuç için Trademap veri tabanına ilgili ülke verisi aktarılırken (ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca) bir hata yapıldığı düşünülmektedir.

Macaristan verilerine bakıldığında, deniz taşımacılığı (3.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamaya göre dezavantajlı olduğu gözlenmiştir. Seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında avantajlı konumdayken yıldan yıla dezavantajlı konuma gerilediği belirlenmiştir. Diğer sektör gruplarında 2018 itibariyle daha avantajlı konuma yükseldiği söylenebilir.

Mısır'a ait sonuçlara göre deniz taşımacılığı (3.1) alanında dezavantajlı rekabet gücüne sahipken yıldan yıla avantajlı konuma yükseldiği gözlenmiştir. Taşımacılık (3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında daha fazla avantajlı konuma yükselmiştir. Diğer sektör gruplarında ise rekabet gücünde azalma olduğu belirlenmiştir. Ayrıca diğer modlar (3.3) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında dikkat çeken oranların Trademap veri tabanına (ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca) hatalı veri girilmesi sonucu elde edildiği düşünülmektedir.

Polonya %36 veri eksikliğine sahiptir. Ülkenin deniz (3.1) ve hava (3.2) taşımacılığında ortalamaya göre dezavantajlı olduğu belirlenmiştir. Seyahat (4) grubunda ise avantajlı iken yıllara göre dezavantajlı konuma gerilediği söylenebilir. Diğer gruplarda periyot sonunda daha avantajlı rekabet gücüne sahip olduğu gözlenmiştir.

Sadece seyahat (4) alanında ortalama olarak dezavantajlı olduğu gözlenen *Rusya'nın* deniz taşımacılığı (3.1), diğer modlar (3.3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2)

ve iş seyahati (4.1) alanlarında yıldan yıla daha az avantajlı konuma gerilediği tespit edilmiştir. Diğer gruplarda ise rekabet gücünün yıllara göre artmakta olduğu söylenebilir.

Suudi Arabistan’a ait verilerin yarısı eksiktir. Mevcut sonuçlara göre her grupta ihracat avantajının yıldan yıla arttığı gözlenmiştir. Özellikle 2009 yılında 5,47 birim olan alternatif yolcu taşımacılığının (3a.1) 2018 yılında 28,32 birime yükselişi dikkat çekmektedir. Diğer yandan alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında elde edilen oranlar da oldukça yüksek rekabet avantajı sağlandığını belirtmektedir.

Sadece deniz taşımacılığı (3.1) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında ortalamaya göre dezavantajlı olduğu tespit edilen *Türkiye’nin* diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve seyahat (4) alanlarındaki oranlarının yıllara göre azalma seyrettiği gözlenmiştir. Öte yandan taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında daha avantajlı konuma yükseldiği belirlenmiştir. Türkiye’nin 2009 yılına göre alternatif yolcu taşımacılığında (3a.1) 2018 yılında 6,29 kat ve iş seyahati (4.1) alanında 12,18 kat artış yaşaması dikkat çekmektedir. Bu iki alanda ulaşılan bulguların, sektörün toplam dünya ihracatının azalması sonucu ya da Trademap veri tabanına ilgili ülke verisi aktarılırken bir hata yapılması sonucu oluştuğu düşünülmektedir.

Yunanistan sonuçlarına göre ilgili alanların yarısında (3.2, 3.3, 3.4, 3a.3, 4.1) ortalamaya olarak ülkenin dezavantajlı olduğu belirlenmiştir. Hava taşımacılığı (3.2) ve alternatif yük taşımacılığında (3a.2) ülkenin yıldan yıla dezavantajlı konumdan avantajlı konuma yükseldiği gözlenmiştir. Aynı zamanda taşımacılık (3) ve deniz taşımacılığı (3.1) alanlarında ihracat avantajının yıllara göre azaldığı ve diğer gruplarda ise arttığı tabloya yansımaktadır.

1.4.2. Göreli İthalat Nüfuz Endeksi (GİNE) Sonuçları

Analiz sonucunda endeks değeri 1’den yüksek ise rekabetçi dezavantaj olduğu, 1’den küçük ise rekabetçi avantaj olduğu yorumlanabilir. Endeksin formüle edilmiş hali şu şekildedir (Aktan, 2019). Tablolarda yer alan “–“ ifadesi, ITC Trademap veri tabanında ilgili yıl ve/veya sektöre ait herhangi bir verinin girilmediğine işaretler.

1.4.2.1. Amerika Kıyaslaması

Tablo 14. GİNE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili)

ARJ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,92	1,28	3,29	1,58	2,40	6,60	1,81	0,52	1,95	4,66
2010	1,04	1,30	2,48	0,80	1,19	4,87	1,96	0,34	1,78	3,39
2011	1,05	1,18	2,35	0,69	1,10	4,93	1,96	0,32	1,67	2,61
2012	1,02	0,95	2,64	0,67	1,03	5,77	1,57	0,28	1,71	2,69
2013	1,12	1,11	2,72	0,68	1,03	6,62	1,75	0,36	1,52	2,43
2014	1,01	1,06	2,09	0,63	1,15	5,58	1,71	0,40	1,53	2,86
2015	1,11	0,93	2,59	0,65	0,93	6,62	1,55	0,34	1,76	2,64
2016	1,00	0,82	2,44	0,46	0,90	6,30	1,29	0,35	2,36	2,57
2017	0,97	0,76	2,02	0,50	0,74	6,53	1,44	0,26	2,51	2,50
2018	0,96	1,15	2,54	0,64	1,38	22,18	4,95	0,68	2,45	21,25
ORT.	1,02	1,05	2,52	0,73	1,19	7,60	2,00	0,39	1,92	4,76
KOL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,41	3,15	3,47	0,32	0,39	4,32	3,68	1,80	1,35	–
2010	1,28	2,35	2,32	0,10	0,17	2,57	3,07	1,02	1,31	–
2011	1,16	1,97	1,97	0,09	0,65	2,28	3,01	0,73	1,32	–
2012	1,18	1,87	2,09	0,09	1,17	2,44	2,75	0,99	1,38	–
2013	0,96	1,87	1,40	0,07	1,46	1,86	2,59	0,63	1,40	–
2014	1,01	1,97	1,26	0,07	1,49	1,73	2,71	0,76	1,49	–
2015	1,10	1,96	1,45	0,12	1,51	2,00	2,83	0,61	1,67	–
2016	1,14	1,85	1,63	0,28	1,62	2,50	2,62	0,94	1,80	–
2017	1,05	1,40	1,51	0,23	1,06	2,84	2,37	1,02	1,68	–
2018	1,07	–	–	–	2,49	–	–	–	1,72	–
ORT.	1,14	2,04	1,90	0,15	1,20	2,50	2,85	0,94	1,51	–
BRZ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,70	2,08	1,33	0,32	0,02	2,60	1,21	2,72	1,04	0,37
2010	0,69	1,53	1,06	0,17	0,01	2,15	1,01	1,67	1,24	2,28
2011	0,68	1,41	0,99	0,12	0,01	2,17	1,01	1,69	1,38	2,20
2012	0,63	1,26	0,95	0,11	0,01	2,08	0,88	1,70	1,32	2,18
2013	0,66	1,38	0,96	0,11	0,01	2,34	0,93	2,09	1,42	2,18
2014	0,66	1,30	0,93	0,10	0,01	2,58	0,88	1,97	1,26	2,38
2015	0,64	1,28	0,82	0,09	0,01	2,06	0,87	1,62	0,99	2,35
2016	0,61	1,23	0,82	0,08	0,01	1,97	0,85	1,57	0,87	2,48
2017	0,69	1,04	1,02	0,09	0,04	3,19	0,87	1,60	1,15	3,09
2018	0,79	1,71	1,41	0,13	0,02	12,04	3,24	5,70	1,11	19,54
ORT.	0,68	1,42	1,03	0,13	0,02	3,32	1,18	2,23	1,18	3,91
MEKS.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,01	3,53	5,80	–	–	3,80	6,94	0,57	1,39	1,91
2010	2,00	3,30	3,48	–	–	2,96	5,77	0,24	1,29	1,37
2011	1,88	3,13	2,76	–	–	2,54	5,76	0,19	1,17	1,35
2012	1,86	2,88	2,92	–	–	3,09	5,12	0,22	1,26	1,44
2013	2,03	3,02	3,36	–	–	4,27	5,18	0,34	1,33	1,68
2014	2,49	3,64	3,38	–	–	4,56	6,33	0,36	1,19	1,57
2015	2,32	3,45	3,17	–	–	3,98	5,95	0,38	1,36	1,89
2016	2,48	3,88	3,12	0,01	–	3,81	6,56	0,45	1,32	1,97
2017	2,47	3,37	2,78	0,02	–	4,23	6,76	0,46	1,24	1,70
2018	2,62	4,72	3,97	0,03	–	–	–	–	1,32	–
ORT.	2,22	3,49	3,47	0,02	–	3,69	6,04	0,36	1,29	1,65

Tablo 14. GİNE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili) devamı

PERU	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,92	5,39	3,01	–	–	4,10	6,03	1,16	1,00	–
2010	2,11	4,79	2,08	–	–	2,80	5,72	0,74	0,92	–
2011	1,89	3,79	2,02	–	–	2,71	5,47	0,42	0,93	–
2012	1,85	3,65	1,95	–	–	2,60	5,15	0,47	0,82	–
2013	1,81	3,70	1,99	–	–	3,08	4,98	0,52	0,86	–
2014	1,88	3,57	2,03	–	–	3,53	4,93	0,53	0,78	–
2015	1,82	3,12	2,29	–	–	4,04	4,36	0,49	0,89	–
2016	1,71	3,01	2,22	–	–	4,04	4,08	0,55	0,96	–
2017	1,68	2,50	2,04	–	–	4,45	4,10	0,61	1,00	–
2018	1,53	–	–	–	–	–	–	–	1,12	–
ORT.	1,82	3,72	2,18	–	–	3,48	4,98	0,61	0,93	–
ŞİLİ	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,94	8,40	–	11,72	–	2,02	4,15	12,94	0,45	0,97
2010	3,23	7,23	–	4,86	–	1,48	3,55	9,14	0,40	0,91
2011	3,25	7,14	–	3,54	–	1,13	3,40	10,28	0,43	0,95
2012	2,65	5,27	–	4,26	–	1,56	3,70	7,03	0,48	0,69
2013	2,53	5,25	–	3,87	–	1,86	3,70	7,74	0,46	0,68
2014	2,41	4,57	–	3,97	–	2,18	4,12	5,62	0,52	0,74
2015	1,93	3,24	–	4,55	–	2,06	4,64	1,88	0,54	0,70
2016	1,86	3,00	–	4,95	–	2,35	4,75	1,39	0,59	0,82
2017	1,94	2,63	–	4,94	–	2,75	5,06	1,44	0,64	0,75
2018	2,00	3,72	–	6,26	–	–	–	–	0,62	–
ORT.	2,47	5,05	–	5,29	–	1,93	4,12	6,38	0,51	0,80

Not: ARJ.: Arjantin; BRZ.: Brezilya; KOL.: Kolombiya; MEKS.: Meksika; ORT.: Ortalama.

GİNE sonuçlarına göre *Arjantin*'in diğer modlar (3.3) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında ortalama olarak ithalat avantajına sahip olduğu söylenebilir. Deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarındaki dezavantajlı durumun yıllara göre azaldığı gözlenmiştir. Diğer yandan, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ise dezavantajlı durumunun arttığı belirlenmiştir.

Brezilya taşımacılık (3), diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında ortalamaya göre avantajlı, diğer alanlarda ise dezavantajlı olarak belirlenmiştir. İş seyahati (4.1) alanında 2009 yılında avantajlı iken 2018 yılında dezavantajlı konuma gerilediği tabloya yansımaktadır. Sadece deniz taşımacılığında (3.1)

yıldan yıla rekabetçi dezavantaj azalışı yaşayan Brezilya, hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında ise daha dezavantajlı konuma gerilemiştir.

Sonuçlara göre ortalama olarak sadece diğer modlar (3.3) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında rekabetçi avantaja sahip olan *Kolombiya'nın* 2009'da posta ve kurye taşımacılığında (3.4) avantajlı iken 2012 ve devamında ise dezavantajlı konuma gerilediği gözlenmiştir. Seyahat sektör (4) alanında rekabetçi dezavantajın yıllara göre arttığı diğer tüm sektör gruplarında ise azaldığı bulgulanmıştır.

Diğer modlar (3.3) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında rekabetçi avantaja sahip olduğu gözlenen *Meksika*, taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanlarında yıldan yıla daha fazla dezavantajlı konuma gerilemiştir. Diğer alanlar da ise dezavantaj oranlarının azaldığı tespit edilmiştir.

Peru'ya ait sonuçlar incelendiğinde, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında dezavantajlı konumdan avantajlı konuma yükseldiği bulgulanmıştır. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanlarında rekabetçi dezavantajlı durumun son yıllarda arttığı tespit edilmiştir. Diğer alanlarda ise rekabetçi dezavantajlı durumun yıldan yıla azaldığı gözlemlenmiştir.

Şili'nin GİNE sonuçlarına göre ortalama olarak sadece seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında rekabetçi avantaja sahip olduğu tespit edilmiştir. Diğer yandan alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında yıllara göre daha dezavantajlı olduğu, diğer alanlarda ise dezavantajlı durumunun azaldığı gözlemlenmiştir.

1.4.2.2. Asya Kıyaslaması

Tablo 15. GİNE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)

END.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,33	–	–	–	–	4,31	4,17	0,43	1,02	3,00
2010	1,50	–	–	–	–	3,56	3,86	0,32	1,11	2,42
2011	1,86	–	–	–	–	3,28	5,10	0,37	0,87	1,79
2012	1,70	–	–	–	–	2,81	4,51	0,58	0,84	1,90
2013	1,73	–	–	–	–	3,53	4,26	0,95	0,94	2,26
2014	1,86	–	–	–	–	4,06	4,32	1,06	0,91	2,41
2015	1,62	–	–	–	–	4,11	3,74	0,51	0,94	2,62
2016	1,63	–	–	–	–	3,95	3,70	0,80	0,98	2,85
2017	1,70	–	–	–	–	4,55	3,96	0,89	1,02	2,85
2018	2,03	–	–	–	–	17,27	14,53	3,41	1,01	18,35
ORT.	1,70	–	–	–	–	5,14	5,22	0,93	0,96	4,05
HİND.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,73	5,50	3,88	4,59	2,38	0,31	0,17	6,11	0,45	1,83
2010	2,11	3,49	2,84	1,07	0,31	–	–	3,82	0,35	1,15
2011	2,59	3,78	2,27	2,10	0,23	–	–	3,78	0,43	1,80
2012	2,60	4,54	2,42	0,45	0,22	0,54	0,82	1,28	0,36	1,61
2013	2,56	4,86	2,49	0,10	0,14	0,80	1,07	0,44	0,34	1,42
2014	2,84	4,82	2,72	0,17	0,14	1,12	1,26	0,58	0,39	1,59
2015	2,63	4,08	2,91	0,31	0,15	1,10	1,30	0,50	0,41	1,75
2016	2,13	3,16	2,98	0,17	0,13	1,01	1,07	0,62	0,42	1,91
2017	2,16	2,62	2,87	0,18	0,17	1,16	1,10	0,53	0,41	1,55
2018	2,24	–	–	–	0,23	–	–	–	0,42	–
ORT.	2,46	4,09	2,82	1,02	0,41	0,86	0,97	1,96	0,40	1,62
FLİP.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,35	0,10	9,39	–	0,39	2,56	4,13	1,87	2,29	0,35
2010	1,18	0,06	6,53	–	0,37	1,76	2,92	1,26	2,92	0,21
2011	1,05	0,07	5,38	–	0,16	1,48	2,83	1,03	2,96	0,22
2012	1,00	0,10	5,05	–	–	1,70	2,40	1,24	2,90	0,24
2013	0,82	0,03	4,15	–	0,18	1,58	2,01	1,27	3,10	0,26
2014	0,76	0,02	3,49	–	0,04	1,27	1,90	1,16	3,16	0,22
2015	0,70	0,01	3,13	–	0,04	1,06	1,78	0,88	2,81	0,21
2016	0,83	0,01	3,50	–	0,04	1,08	2,27	0,88	2,54	0,28
2017	0,88	1,87	0,65	–	0,04	1,19	2,59	0,75	2,48	0,32
2018	0,90	2,63	0,85	–	0,07	4,50	8,29	2,15	2,44	2,20
ORT.	0,95	0,49	4,21	–	0,15	1,82	3,11	1,25	2,76	0,45
KORE	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,40	5,07	1,22	–	3,49	0,95	2,83	6,46	0,77	1,74
2010	1,40	3,80	0,98	–	2,57	0,90	1,89	5,09	0,83	1,08
2011	1,27	3,09	0,96	–	2,64	0,90	1,66	5,04	0,85	0,95
2012	1,21	2,91	0,87	–	2,68	0,84	1,56	5,22	0,80	0,78
2013	1,18	2,86	0,98	–	2,71	1,15	1,53	5,85	0,82	0,74
2014	1,29	3,07	0,88	–	2,75	1,27	1,76	5,60	0,77	0,89
2015	1,29	3,03	0,87	–	2,29	1,14	1,78	4,61	0,88	–
2016	1,31	3,18	0,90	–	2,25	1,10	1,94	4,63	0,95	–
2017	1,20	2,45	0,81	–	2,26	1,19	2,18	3,64	1,00	–
2018	1,26	3,48	1,10	–	4,81	–	–	–	1,00	–
ORT.	1,28	3,29	0,96	–	2,85	1,05	1,90	5,13	0,87	1,03

Tablo 15. GİNE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan) devamı

MLZY.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,73	6,75	1,06	0,01	—	1,50	6,13	1,81	1,07	9,90
2010	1,41	2,37	1,88	1,57	—	1,26	3,42	1,94	1,19	1,93
2011	1,27	2,13	1,49	1,16	—	1,02	3,37	1,63	1,28	1,94
2012	1,08	1,88	1,23	1,02	—	0,88	2,97	1,29	1,34	1,85
2013	1,15	2,06	1,38	0,89	—	1,14	3,17	1,54	1,25	1,77
2014	1,31	2,17	1,50	0,83	—	1,61	3,43	1,46	1,16	1,77
2015	1,27	2,08	1,40	0,91	—	1,06	3,48	1,24	1,11	1,75
2016	1,23	2,11	1,32	0,87	—	1,03	3,46	1,22	1,05	1,71
2017	1,35	1,93	1,37	0,85	—	1,65	3,80	1,24	1,01	1,59
2018	1,34	—	—	—	—	—	—	—	1,11	—
ORT.	1,31	2,61	1,40	0,90	—	1,24	3,69	1,49	1,16	2,69
TAYL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,58	—	—	—	—	2,32	9,70	0,92	0,51	1,13
2010	2,59	—	—	—	—	1,64	8,17	0,56	0,55	0,69
2011	2,52	—	—	—	—	1,64	8,12	0,53	0,50	0,37
2012	2,69	—	—	—	—	1,65	8,41	0,50	0,54	0,17
2013	2,54	—	—	—	—	1,69	8,04	0,63	0,53	0,24
2014	2,44	—	—	—	—	1,96	7,38	0,65	0,57	0,34
2015	2,10	—	—	—	—	2,09	6,13	0,56	0,67	0,59
2016	2,01	—	—	—	—	2,49	5,80	0,53	0,78	0,74
2017	2,08	—	—	—	—	2,51	6,35	0,54	0,87	0,83
2018	1,93	—	—	—	—	—	—	—	0,87	—
ORT.	2,35	—	—	—	—	2,00	7,57	0,60	0,64	0,57
PAKİ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	3,25	7,93	4,36	0,54	0,38	3,89	9,03	3,32	0,40	0,15
2010	3,37	6,19	3,38	0,14	0,24	2,82	7,91	1,98	0,51	0,13
2011	2,90	4,97	2,93	0,11	0,27	3,92	6,94	1,16	0,57	0,13
2012	1,89	3,86	1,81	0,03	0,26	2,12	5,10	1,03	0,68	0,16
2013	2,45	4,73	2,38	0,12	0,26	3,30	5,99	1,66	0,53	0,17
2014	3,12	5,01	3,03	0,16	0,39	5,39	6,28	2,07	0,59	0,14
2015	2,62	3,50	3,70	0,09	0,36	5,86	4,46	2,23	0,71	0,19
2016	2,29	3,24	3,24	0,06	2,05	6,04	3,81	2,12	0,78	0,18
2017	2,27	3,26	2,43	0,09	0,29	6,61	4,65	1,06	0,71	0,19
2018	2,13	4,10	3,24	0,04	1,01	23,76	13,52	3,03	0,65	1,26
ORT.	2,63	4,68	3,05	0,14	0,55	6,37	6,77	1,97	0,61	0,27
TAYV.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,17	—	—	—	—	1,77	2,45	4,65	1,23	3,10
2010	1,02	—	—	—	—	1,58	1,85	2,41	1,15	1,85
2011	0,87	—	—	—	—	1,58	1,58	2,15	1,12	1,68
2012	0,67	—	—	—	—	1,39	1,18	1,82	0,86	1,38
2013	0,73	—	—	—	—	1,63	1,27	2,35	1,05	1,45
2014	0,81	—	—	—	—	1,87	1,28	2,68	1,11	1,53
2015	0,87	—	—	—	—	1,77	1,28	2,57	1,30	1,79
2016	1,02	—	—	—	—	2,54	1,40	2,77	1,40	1,93
2017	0,98	—	—	—	—	2,52	1,43	2,86	1,51	1,84
2018	1,02	—	—	—	—	—	—	—	1,56	—
ORT.	0,92	—	—	—	—	1,85	1,52	2,70	1,23	1,84

Not: END.: Endonezya; FLIP.: Filipinler; HIND.: Hindistan; MLZY.: Malezya; PAKİ.: Pakistan; TAYL.: Tayland; TAYV.: Tayvan; ORT.: Ortalama.

Endonezya 'ya ait verilerin %40'ı eksik olarak tabloya yansımaktadır. Taşımacılık (3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve iş seyahati (4.1) alanlarında rekabetçi dezavantajlı durumun yıllara göre arttığı gözlenmiştir. Endonezya'nın alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında dönem dönem avantajlı olduğu, ancak ortalamaya göre sadece bu iki alanda dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır.

Filipinler'in sonuçları değerlendirildiğinde, taşımacılık (3) alanında 2013 itibariyle avantajlı konuma yükseldiği, deniz taşımacılığı (3.1) alanında 2017 itibariyle dezavantajlı konuma gerilediği, hava taşımacılığı (3.2) alanında 2017 itibariyle avantajlı konuma yükseldiği ve iş seyahati (4.1) alanında 2018 itibariyle dezavantajlı konuma gerilediği gözlenmiştir. Diğer yandan, taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), posta ve kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamaya göre rekabetçi avantaja sahip olduğu ve diğer alanlarda ise rekabetçi dezavantaja sahip olduğu belirlenmiştir.

Seyahat (4) alanında avantajlı, iş seyahati (4.1) alanında ise dezavantajlı olduğu gözlenen *Hindistan* 'ın taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1) ve hava taşımacılığı (3.2) alanlarında rekabetçi dezavantajlı durumunun yıldan yıla azaldığı belirlenmiştir. Ayrıca diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında adım adım dezavantajlı durumdan avantajlı duruma geçildiği de tespit edilmiştir. Alternatif yolcu (3a.1) ve yük (3a.2) taşımacılığı alanlarında ise tam tersi durum söz konusudur.

Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanlarında yıldan yıla rekabetçi dezavantajlı duruma gerileyen *Kore* 'nin iş seyahati (4.1) alanında ise tam tersi durumu yaşadığı gözlenmiştir. Posta ve kurye taşımacılığı (3.4) alanında daha dezavantajlı oranlara gerilediği ve diğer alanlarda ise rekabetçi dezavantajın azaldığı belirlenmiştir.

Malezya 'nın sadece diğer modlar (3.3) alanında rekabetçi avantaja sahip olduğu tespit edilmiştir. Hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanlarında rekabetçi dezavantajlı durumun arttığı, diğer alanlarda ise rekabetçi dezavantajlı oranların azaldığı gözlemlenmiştir.

Diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamaya göre rekabetçi avantaja sahip olan *Pakistan* 'ın posta/kurye

taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında avantajlı iken yıldan yıla dezavantajlı konuma gerilediği gözlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında oldukça düşük dezavantajlı durumda olduğu tespit edilmiştir. Diğer alanlarda ise dezavantajlı durumun yıldan yıla azalmakta olduğu bulgulanmıştır.

Tayland'a ait %44 veri eksikliği tabloya yansımaktadır. Alternatif diğer taşımacılık (3a.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamaya göre rekabetçi avantaja sahip olduğu gözlenmiştir. Ayrıca alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında rekabetçi dezavantajın yıllara göre daha düşük oranlara gerilediği, taşımacılık (3) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında ise dezavantajlı durumun azaldığı görülmektedir.

GİNE verilerine göre ortalama olarak sadece taşımacılık (3) alanında rekabetçi avantaja sahip olan *Tayvan* %44 veri eksikliğine sahiptir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanlarında rekabetçi dezavantajın yıllara göre daha düşük oranlara gerilediği, diğer alanlarda ise rekabetçi dezavantajlı durumun azaldığı gözlemlenmiştir.

1.4.2.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması

Tablo 16. GİNE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)

ÇEK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,93	0,19	1,20	14,63	9,60	–	–	–	1,22	–
2010	1,00	0,18	0,82	7,36	7,22	0,25	2,56	1,95	1,09	1,50
2011	0,93	0,14	0,65	6,11	7,84	0,17	2,38	2,03	1,08	1,71
2012	0,93	0,13	0,55	6,75	5,86	0,16	2,46	1,86	0,97	1,75
2013	0,99	0,14	0,62	6,31	4,90	0,13	2,57	2,53	0,99	1,82
2014	0,96	0,16	0,42	5,77	4,38	0,09	2,58	2,09	0,92	1,89
2015	1,10	0,17	0,52	6,51	4,13	0,11	2,89	1,97	0,97	1,61
2016	1,11	0,17	0,37	6,63	4,63	0,10	3,09	1,88	0,98	1,73
2017	1,12	0,11	0,34	6,68	3,84	0,16	3,27	1,80	1,00	1,75
2018	1,16	0,16	0,57	8,79	6,21	–	–	–	–	–
ORT.	1,02	0,16	0,61	7,55	5,86	0,15	2,73	2,01	1,02	1,72
KATAR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	6,57	–	–	–	–	–	–	–	0,30	–
2010	5,88	–	–	–	–	–	–	–	0,23	–
2011	4,19	–	–	–	–	22,15	2,07	2,44	0,42	–
2012	2,09	–	–	–	–	10,53	1,76	2,25	1,06	–
2013	1,84	–	–	–	–	10,05	1,59	2,81	1,06	–
2014	1,96	–	–	–	–	7,11	1,26	6,62	1,10	–
2015	2,13	–	–	–	–	5,92	1,26	6,88	1,10	–
2016	2,02	–	–	–	–	6,93	1,45	5,12	1,20	–
2017	1,97	–	–	–	–	4,74	1,38	7,53	1,32	–
2018	2,00	–	–	–	–	16,08	4,54	23,45	1,21	–
ORT.	3,07	–	–	–	–	10,44	1,91	7,14	0,90	–
GAFR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,12	–	–	–	0,92	10,10	4,98	0,14	1,27	3,95
2010	1,78	–	–	–	0,47	6,37	3,73	0,10	1,39	2,92
2011	2,00	–	–	–	0,31	7,03	3,97	0,17	1,20	2,42
2012	2,21	–	–	–	0,43	7,62	4,07	0,19	0,94	2,05
2013	2,34	–	–	–	0,31	8,98	4,20	0,20	0,79	1,87
2014	2,66	–	–	–	0,51	11,01	4,30	0,22	0,70	1,86
2015	2,56	–	–	–	0,46	9,97	4,18	0,20	0,73	2,05
2016	2,33	–	–	–	0,54	9,40	3,79	0,32	0,70	2,14
2017	2,39	–	–	–	0,45	10,83	3,92	0,40	0,75	2,25
2018	2,59	–	–	–	0,72	42,25	13,12	1,19	0,79	15,49
ORT.	2,30	–	–	–	0,51	12,36	5,03	0,31	0,93	3,70
MAC.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,70	–	–	–	–	–	–	–	0,67	–
2010	0,80	0,11	1,37	4,73	3,60	–	–	–	0,62	1,12
2011	0,81	0,10	1,30	4,14	3,40	–	–	–	0,57	0,98
2012	0,90	0,10	1,33	4,90	4,07	–	–	–	0,47	0,77
2013	0,90	0,10	1,27	4,42	3,79	–	–	–	0,41	0,76
2014	1,03	0,12	1,31	4,42	3,76	–	–	–	0,37	0,63
2015	1,09	0,12	1,35	4,71	4,09	–	–	–	0,37	0,69
2016	1,16	0,12	1,28	4,92	4,80	–	–	–	0,43	0,84
2017	1,17	0,11	1,16	4,79	4,87	–	–	–	0,46	0,81
2018	1,24	0,14	1,87	6,29	7,76	–	–	–	0,45	–
ORT.	0,98	0,11	1,36	4,81	4,46	–	–	–	0,48	0,83

**Tablo 16. GİNE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)
devamı**

MISIR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,36	9,05	1,16	0,31	–	1,74	9,31	0,79	0,77	0,40
2010	2,49	7,30	0,88	0,14	–	1,36	8,06	0,55	0,62	0,37
2011	2,55	7,15	0,71	0,01	–	1,09	8,82	0,40	0,66	0,22
2012	2,51	6,73	0,81	0,01	–	1,03	8,11	0,70	0,65	0,17
2013	2,34	6,71	0,72	0,01	–	0,67	7,76	1,03	0,76	0,19
2014	2,91	7,79	0,84	–	–	0,98	9,06	1,18	0,67	0,18
2015	2,50	6,80	0,60	0,15	–	0,52	8,05	0,98	0,74	0,26
2016	2,62	7,67	0,49	0,17	–	0,66	8,83	0,74	0,93	0,14
2017	2,64	6,46	0,58	0,04	–	0,76	8,98	0,94	0,41	0,17
2018	2,86	9,29	–	–	–	–	–	–	0,50	–
ORT.	2,58	7,50	0,75	0,11	–	0,98	8,55	0,81	0,67	0,23
RUSYA	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,59	0,64	2,31	1,98	0,43	2,67	1,23	1,52	1,71	1,31
2010	0,58	0,48	1,83	0,83	0,20	2,07	1,04	0,93	1,91	0,79
2011	0,61	0,48	1,75	0,72	0,08	2,04	1,19	0,88	1,98	0,71
2012	0,53	0,37	1,61	0,66	0,08	2,01	0,95	0,82	2,21	0,60
2013	0,49	0,35	1,50	0,54	0,09	2,17	0,84	0,92	2,39	0,49
2014	0,49	0,37	1,37	0,40	0,10	2,08	0,80	1,06	2,20	0,46
2015	0,57	0,43	1,40	0,64	0,09	1,91	0,94	1,08	1,97	0,52
2016	0,72	0,56	1,64	0,74	0,10	2,45	1,20	1,21	1,41	0,63
2017	0,72	0,47	1,54	0,69	0,12	2,77	1,23	1,27	1,61	0,63
2018	0,71	0,63	2,06	0,93	0,34	–	–	–	1,72	–
ORT.	0,60	0,48	1,70	0,81	0,16	2,24	1,05	1,08	1,91	0,68
POL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,95	–	–	–	–	–	–	–	1,49	–
2010	0,78	0,41	0,52	5,60	1,60	–	–	–	1,34	2,89
2011	0,78	0,34	0,49	4,98	1,60	–	–	–	1,17	2,15
2012	0,81	0,36	0,47	5,36	1,39	–	–	–	1,22	2,28
2013	0,81	0,39	0,45	4,67	1,88	–	–	–	1,16	2,48
2014	0,92	0,42	0,58	4,47	1,40	–	–	–	0,98	1,81
2015	0,98	0,43	0,61	4,76	1,82	–	–	–	0,96	1,83
2016	1,07	0,47	0,72	4,87	1,88	–	–	–	0,90	1,98
2017	1,09	0,41	0,63	4,84	2,24	–	–	–	0,90	1,95
2018	1,14	0,54	0,91	6,50	4,57	–	–	–	0,87	–
ORT.	0,93	0,42	0,60	5,12	2,04	–	–	–	1,10	2,17
SUAR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,61	–	–	–	–	0,70	2,54	0,26	1,29	–
2010	0,61	–	–	–	–	0,53	2,11	0,19	1,32	–
2011	0,73	–	–	–	–	0,48	2,64	0,20	1,00	–
2012	0,95	–	–	–	–	0,52	3,34	0,21	1,03	–
2013	1,04	–	–	–	–	0,57	3,68	0,26	1,01	–
2014	0,83	–	–	–	–	0,50	2,85	0,22	0,97	–
2015	1,06	–	–	–	–	0,55	3,63	0,25	0,86	–
2016	1,15	–	–	–	–	0,69	3,67	0,72	0,92	–
2017	0,93	–	–	–	–	1,01	2,97	0,54	0,86	–
2018	0,85	–	–	–	–	3,16	8,18	2,07	0,71	–
ORT.	0,88	–	–	–	–	0,87	3,56	0,49	1,00	–

Tablo 16. GİNE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

TÜRK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,09	4,64	3,75	1,83	2,14	1,71	5,83	4,28	1,26	4,34
2010	2,14	3,78	2,66	0,87	0,98	1,39	5,19	2,39	1,25	2,83
2011	2,09	3,11	2,70	0,84	0,95	0,96	5,05	2,88	1,07	2,71
2012	2,19	3,26	2,78	0,67	0,87	0,94	4,99	3,41	0,83	3,09
2013	2,23	2,95	3,50	0,57	0,80	0,79	4,82	4,93	0,82	2,29
2014	2,28	3,16	3,01	0,53	0,79	0,79	4,70	5,17	0,77	2,86
2015	2,10	2,38	3,52	0,56	0,87	0,65	3,74	5,42	0,94	3,51
2016	2,12	2,41	3,55	0,54	0,98	0,51	3,91	5,68	0,80	3,28
2017	2,50	2,67	3,19	0,61	1,02	0,78	4,85	5,94	0,75	3,10
2018	2,52	3,76	4,13	0,82	2,64	3,37	12,41	22,52	0,74	20,06
ORT.	2,23	3,21	3,28	0,78	1,20	1,19	5,55	6,26	0,92	4,81
YUN.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	3,55	–	–	–	–	–	–	–	0,63	–
2010	3,60	7,13	0,48	4,96	0,77	–	–	–	0,58	2,01
2011	3,27	5,76	0,53	4,28	0,78	–	–	–	0,69	2,61
2012	3,15	5,42	0,66	4,04	0,59	–	–	–	0,60	2,32
2013	3,47	3,63	1,43	6,79	0,15	3,90	0,34	26,16	0,59	2,49
2014	3,22	3,23	1,27	6,37	0,42	3,85	0,39	23,37	0,60	2,97
2015	5,92	7,81	1,40	4,86	0,56	3,86	0,31	35,46	0,48	2,49
2016	5,52	7,17	1,45	5,36	0,82	4,06	0,38	32,70	0,52	2,67
2017	5,76	6,97	1,05	4,82	1,47	3,58	0,32	38,09	0,42	2,10
2018	5,97	9,76	1,39	6,21	2,46	–	–	–	0,42	–
ORT.	4,34	6,32	1,07	5,30	0,89	3,85	0,35	31,16	0,55	2,46

Not: ÇEK.: Çekya; GAFR.: Güney Afrika; MAC.: Macaristan; POL.: Polonya; SUAR.: Suudi Arabistan; TÜRK.: Türkiye; YUN.: Yunanistan; ORT.: Ortalama.

Çekya verileri incelendiğinde, taşımacılık (3) alanında 2009 yılında rekabetçi avantaja sahipken 2015 ve devamında dezavantajlı duruma gerilediği, hava taşımacılığı (3.2) alanında ise 2009 yılında dezavantajlı iken 2010 ve devamında avantajlı olduğu gözlenmiştir. Deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2) ve alternatif yolcu taşımacılığında (3a.1) ortalamaya göre ithalat avantajına sahip olduğu, diğer alanlarda ise dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır.

Güney Afrika'ya ait sonuçlara bakıldığında, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında yıllara göre avantajlı konuma yükseldiği, fakat 2018 yılını dezavantajlı olarak bitirdiği bulgulanmıştır. Seyahat (4) alanında ise 2012 itibariyle avantajlı konuma geçildiği gözlenmiştir. Diğer yandan posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif diğer

taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanları hariç tüm alanlarda ortalamaya göre rekabetçi dezavantaj söz konusudur.

Katar'ın %56 veri eksikliğine sahip olduğu ve mevcut sonuçlara göre ortalama olarak seyahat (4) alanı hariç tüm alanlarda dezavantajlı olduğu gözlenmiştir. Taşımacılık (3) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanlarında rekabetçi dezavantajın azaldığı, alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında ise dezavantajlı durumun yıllara göre daha düşük oranlara gerilediği belirlenmiştir. Seyahat (4) alanında ise 2012 itibariyle dezavantajlı konuma gerilediği söylenebilir.

Macaristan'ın %36 veri eksiliği bulunmaktadır. Ortalamaya göre taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ithalat avantajına sahip olduğu, diğer alanlarda ise dezavantajlı olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca taşımacılık (3) alanında 2014 yılına kadar avantajlı, sonrasında ise dezavantajlı olduğu gözlenmiştir.

Mısır sonuçları incelendiğinde, hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında rekabetçi avantaja sahip olduğu gözlenmiştir. Diğer yandan taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığında (3a.2) ise oldukça düşük oranlarla dezavantajlı olduğu belirlenmiştir. Hava taşımacılığı (3.2) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanlarında yıllara göre dezavantajlı iken avantajlı duruma yükseldiği tespit edilmiştir.

Taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1) ve hava taşımacılığı (3.2) alanlarında ortalamalara göre ithalat avantajına sahip olduğu gözlenen *Polonya*'nın, iş seyahati (4.1) alanı hariç diğer alanlarda yıldan yıla oldukça dezavantajlı konuma gerilediği bulgulanmıştır. Taşımacılık (3) alanında 2016 itibariyle dezavantajlı duruma gerilediği, seyahat (4) alanında ise 2014 itibariyle avantajlı duruma yükseldiği tespit edilmiştir.

Rusya ortalama sonuçlarına göre sektör gruplarının yarısında (3, 3.1, 3.3, 3.4 ve 4.1) rekabetçi avantaja sahip olduğu gözlenmiştir. Hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında ortalama olarak rekabetçi dezavantaj söz konusudur.

Diğer modlar (3.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında 2010 itibariyle ithalat avantajı sağlandığı bulgulanmıştır.

Verilerinin yarısı eksik olduğu tespit edilen *Suudi Arabistan*’ın taşımacılık (3) ve seyahat (4) alanlarında yıllara göre dezavantajlı durum hakim olsa dahi, 2018 itibariyle rekabetçi avantaj söz konusudur. Suudi Arabistan’ın alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 2017 yılı itibariyle ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2018 itibariyle dezavantajlı konuma gerilediği tespit edilmiştir. Alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanında oldukça düşük oranlarda rekabetçi dezavantaj gözlenmiştir.

Türkiye’ye ait sonuçlar incelendiğinde, taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında yıldan yıla rekabetçi dezavantajın arttığı bulgulanmıştır. Posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanlarında dönem dönem rekabetçi avantaja sahip olmasına rağmen 2018 yılını dezavantajlı olarak bitirmiştir. Alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında bulgularan oranların yüksek olması, sektörün toplam dünya ihracatının azalması sonucu elde edildiği düşünülmektedir. Diğer yandan Türkiye sadece diğer modlar (3.3) ve seyahat (4) alanlarında ortalamaya olarak ithalat avantajına sahiptir.

Ortalamalara göre posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve seyahat (4) alanlarında rekabetçi avantaja sahip olan *Yunanistan*, diğer alanlarda dezavantajlı olarak tabloya yansımaktadır. Dezavantajlı olduğu her alanda yıldan yıla olumsuz yönde hareket gösterdiği belirlenmiştir. Özellikle alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında oldukça düşük oranlarda rekabetçi dezavantaj oranları dikkat çekmektedir. Ayrıca önceden rekabet avantajına sahip olduğu hava taşımacılığı (3.2) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında, yıllara göre dezavantajlı konuma gerilediği gözlemlenmiştir.

1.4.3. Göreli Ticaret Avantajı Endeksi (GTAE) Sonuçları

Ölçüm sonucunda elde edilen değer olumlu ise rekabetçi bir avantaja, olumsuz ise karşılaştırmalı bir dezavantaja yorumlanır. Tablolarda yer alan “–“ ifadesi, ITC Trademap veri tabanında ilgili yıl ve/veya sektöre ait herhangi bir verinin girilmediğine işaretir.

1.4.3.1. Amerika Kıyaslaması

Tablo 17. GTAE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili)

ARJ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-0,16	-0,11	-1,13	0,36	-0,61	-3,56	-1,04	3,12	-0,06	-2,26
2010	-0,29	-0,65	-0,92	0,53	-0,12	-2,55	-1,36	2,24	0,24	-1,14
2011	-0,31	-0,57	-1,11	0,41	-0,13	-2,95	-1,33	2,18	0,24	-0,44
2012	-0,21	-0,28	-1,32	0,51	-0,13	-3,83	-0,92	2,86	0,00	-0,47
2013	-0,13	-0,26	-1,05	0,39	-0,02	-4,30	-1,07	3,97	0,01	-0,32
2014	-0,05	-0,17	-0,51	0,18	-0,70	-3,12	-1,11	4,22	0,32	-0,27
2015	-0,14	0,10	-1,09	0,05	-0,35	-4,97	-1,05	4,51	0,08	0,11
2016	-0,14	0,26	-1,25	0,17	-0,19	-4,75	-0,80	3,72	-0,56	-0,25
2017	-0,26	0,06	-1,03	0,04	-0,05	-5,23	-1,01	3,40	-0,76	0,21
2018	-0,26	-0,13	-1,36	0,15	-0,14	-17,99	-3,64	11,04	-0,42	4,89
ORT.	-0,20	-0,18	-1,08	0,28	-0,24	-5,33	-1,33	4,13	-0,09	0,01
KOL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-0,02	-2,30	2,69	1,19	0,58	5,74	-2,07	0,41	2,16	–
2010	-0,10	-1,82	1,88	0,34	0,42	4,04	-2,14	0,55	2,49	–
2011	0,35	-1,52	2,89	0,20	0,02	4,88	-2,21	1,99	2,32	–
2012	0,08	-1,49	1,88	0,20	-0,63	4,15	-2,04	0,94	2,27	–
2013	0,46	-1,51	3,21	0,18	-1,07	6,88	-1,89	1,08	1,87	–
2014	0,38	-1,56	2,85	0,12	-0,62	6,22	-1,95	1,70	2,13	–
2015	0,14	-1,64	2,30	0,01	-1,05	4,25	-1,91	0,84	2,46	–
2016	0,04	-1,49	1,80	-0,22	-1,19	3,06	-1,70	0,49	2,69	–
2017	0,12	-1,05	1,68	-0,15	-0,66	1,98	-1,42	1,04	2,70	–
2018	0,07	–	3,90	–	-1,87	–	–	–	2,91	–
ORT.	0,15	-1,60	2,51	0,21	-0,61	4,58	-1,93	1,00	2,40	–
BRZ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,08	1,26	-0,69	0,06	0,63	-1,80	0,37	1,30	-0,31	-0,28
2010	0,10	0,49	-0,63	0,12	0,51	-1,76	0,19	1,49	-0,58	-0,43
2011	0,11	0,41	-0,62	0,09	0,36	-1,84	0,19	1,48	-0,75	-0,19
2012	0,05	0,33	-0,64	0,06	0,29	-1,82	0,14	1,39	-0,70	-0,29
2013	0,08	0,35	-0,61	0,07	0,57	-1,97	0,10	1,39	-0,78	-0,23
2014	0,07	0,42	-0,52	0,07	0,48	-1,93	0,07	1,75	-0,61	-0,61
2015	0,14	0,61	-0,43	0,08	0,31	-1,56	0,16	1,89	-0,34	-0,84
2016	0,26	0,85	-0,31	0,09	1,27	-1,24	0,29	2,18	-0,20	-0,91
2017	0,27	1,34	-0,64	0,11	0,54	-2,76	0,43	3,16	-0,53	-1,49
2018	0,21	1,32	-0,84	0,22	2,02	-10,46	1,24	9,42	-0,45	-5,44
ORT.	0,14	0,74	-0,59	0,10	0,70	-2,71	0,32	2,55	-0,53	-1,07
MEKS.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-1,57	-3,44	5,80	–	–	1,00	-6,94	0,38	8,53	-0,26
2010	-1,70	-3,26	3,48	–	–	-1,00	-5,77	0,64	9,56	0,34
2011	-1,59	-3,09	2,76	–	–	-0,84	-5,76	0,75	8,39	0,54
2012	-1,60	-2,85	2,92	–	–	-1,61	-5,12	0,63	9,71	0,44
2013	-1,82	-2,99	3,36	–	–	-3,36	-5,18	0,66	9,09	0,35
2014	-2,31	-3,61	3,38	–	–	-3,68	-6,33	0,57	9,07	0,45
2015	-2,02	-3,41	3,17	–	–	-2,14	-5,95	0,36	9,25	0,21
2016	-2,14	-3,85	3,12	0,26	–	-2,16	-6,37	0,24	10,86	0,40
2017	-2,11	-3,33	2,78	0,31	–	-2,48	-6,52	0,29	9,93	0,72
2018	-2,22	-4,67	3,97	0,55	–	–	–	–	10,31	–
ORT.	-1,91	-3,45	3,47	0,37	–	-1,81	-5,99	0,50	9,47	0,35

Tablo 17. GTAE (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili) devamı

PERU	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-0,73	-4,32	2,63	–	–	4,62	-5,79	2,96	2,85	–
2010	-0,87	-4,05	2,28	–	–	3,85	-5,55	2,70	2,85	–
2011	-0,60	-3,14	1,92	–	–	3,81	-5,26	2,84	2,67	–
2012	-0,46	-2,75	1,73	–	–	3,35	-4,98	4,02	2,29	–
2013	-0,24	-2,89	2,49	–	–	5,30	-4,86	3,82	2,44	–
2014	-0,59	-2,87	1,46	–	–	3,88	-4,82	3,36	2,60	–
2015	-0,54	-2,42	1,10	–	–	2,21	-4,26	2,92	2,61	–
2016	-0,42	-2,20	1,02	–	–	1,82	-4,02	3,03	2,86	–
2017	-0,48	-1,77	0,83	–	–	0,89	-3,98	2,99	2,08	–
2018	-0,18	–	–	–	–	–	–	–	2,50	–
ORT.	-0,51	-2,93	1,72	–	–	3,30	-4,84	3,18	2,58	–
ŞİLİ	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	2,61	5,03	–	6,26	–	4,54	8,23	-4,70	0,28	1,18
2010	2,64	2,05	–	3,64	–	2,23	6,90	-3,91	0,12	0,55
2011	2,66	1,01	–	3,79	–	2,19	6,28	-3,81	0,09	0,24
2012	1,69	0,46	–	3,45	–	2,05	4,14	-2,14	0,19	0,43
2013	1,67	0,70	–	2,87	–	2,12	3,01	-1,78	0,22	0,43
2014	0,90	-0,25	–	2,97	–	2,24	1,25	0,12	0,32	0,47
2015	0,34	-1,17	–	3,61	–	2,34	-2,18	3,63	0,55	0,77
2016	0,39	-1,08	–	3,59	–	2,72	-2,71	4,15	0,61	0,73
2017	–	-0,93	–	2,02	–	1,55	-3,13	3,86	1,08	0,73
2018	0,24	-1,40	–	4,57	–	–	–	–	0,81	–
ORT.	1,46	0,44	–	3,68	–	2,44	2,42	-0,51	0,43	0,61

Not: ARJ.: Arjantin; BRZ.: Brezilya; KOL.: Kolombiya; MEKS.: Meksika; ORT.: Ortalama.

GTAE ortalama sonuçlarına göre *Arjantin*, diğer modlar (3.3), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında rekabetçi avantaja sahipken, diğer alanlarda ise karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu gözlenmiştir. Posta/kurye taşımacılığı (3.4) hariç tüm dezavantajlı bulunduğu alanlarda yıllara göre daha düşük oranların elde edildiği tespit edilmiştir. Özellikle alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında oldukça düşük oranların bulgulanması dikkat çekmektedir. Ayrıca iş seyahati (4.1) alanında yıldan yıla dezavantajlı iken avantajlı olduğu diğer dikkat çeken bulgudur.

Brezilya ortalama sonuçlarına göre sektör gruplarının %40'ında karşılaştırmalı dezavantaja, %60'ında ise rekabetçi avantaja sahip olduğu tespit edilmiştir. Avantajlı bulunduğu alanlarda (3, 3.1, 3.3, 3.4, 3a.2 ve 3a.3) veri aralığı boyunca olumlu yönde

artış, dezavantajlı bulunduğu alanlarda da olumsuz yönde artış gözlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ki yüksek oranda artış, sektörün toplam dünya ihracatının azalması sonucu elde edildiği düşünülmektedir.

Kolombiya sonuçları incelendiğinde, taşımacılık (3) alanında 2011 yılından itibaren rekabetçi avantaj gözlenmiştir. Öte yandan diğer modlar (3.3) alanında 2017 yılından itibaren ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında 2012 yılından itibaren dezavantajlı duruma gerilediği tespit edilmiştir. Diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) hariç her alanda olumlu yönde oranların arttığı bulgulanmıştır.

Meksika'ya ait sonuçlara bakıldığında, diğer modlar (3.3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında olumlu yönde, diğer alanlarda ise olumsuz yönde artış olduğu gözlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 2009 yılında avantaj söz konusu iken 2010 yılından itibaren dezavantajlı konuma gerilediği tespit edilmiştir. Tam tersi durum iş seyahati (4.1) alanında görülmektedir.

Peru'ya ait ortalamalara göre taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında karşılaştırmalı dezavantaj tespit edilmiştir. Diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında veri eksikliği mevcuttur. Verilerine ulaşılan alanların yarısından fazlasında yıldan yıla olumlu yönde artış gözlenmiştir. Bu durum, Peru'nun GTAE sonuçlarına göre ticaret avantajının var olduğu şeklinde yorumlanabilir.

Şili'nin veri aralığı boyunca sadece alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında olumlu yönde artış gösterdiği tespit edilmiştir. Deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında yıllara göre oldukça düşük oranlara gerilediği ve son yıllarda da dezavantajlı konumda bulunduğu gözlenmiştir. Şili ortalamalara göre sadece alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında dezavantaja sahiptir.

1.4.3.2. Asya Kıyaslaması

Tablo 18. GTAE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)

END.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-0,31	–	–	–	–	-1,97	-0,62	1,31	1,25	3,07
2010	-0,73	–	–	–	–	-1,69	-2,20	0,74	1,11	2,72
2011	-1,06	–	–	–	–	-1,09	-3,37	0,45	0,97	2,50
2012	-0,90	–	–	–	–	-0,77	-2,88	0,50	0,87	2,21
2013	-0,91	–	–	–	–	-1,10	-2,84	0,33	1,10	2,48
2014	-1,04	–	–	–	–	-1,38	-2,84	0,26	1,52	2,88
2015	-0,79	–	–	–	–	-1,60	-2,40	0,83	1,97	3,46
2016	-0,75	–	–	–	–	-1,46	-2,00	0,15	1,85	3,49
2017	-0,95	–	–	–	–	-1,92	-2,80	0,21	2,29	3,82
2018	-1,31	–	–	–	–	-9,84	-10,70	-0,44	2,18	37,00
ORT.	-0,88	–	–	–	–	-2,28	-3,27	0,43	1,51	6,36
HİND.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-2,11	-3,63	-3,45	-2,14	-0,34	-0,25	0,38	-0,98	-0,03	-1,83
2010	-1,59	-2,75	-2,45	0,61	-0,17	–	–	0,38	0,10	-1,15
2011	-1,97	-3,20	-1,85	-0,02	-0,17	–	–	0,93	0,03	-1,80
2012	-2,02	-3,64	-1,83	0,14	-0,15	-0,44	0,61	0,35	0,08	-1,40
2013	-1,99	-3,77	-1,85	-0,05	-0,08	-0,61	0,79	0,10	0,10	-1,02
2014	-2,27	-3,71	-2,07	-0,11	-0,10	-0,82	0,71	0,02	0,06	-1,11
2015	-2,18	-3,13	-2,46	-0,26	-0,10	-0,98	0,30	0,03	0,07	-1,27
2016	-1,63	-2,08	-2,47	-0,11	-0,08	-0,84	0,70	–	0,08	-1,36
2017	-1,68	-1,62	-2,43	-0,11	-0,11	-1,05	0,64	0,11	0,13	-0,95
2018	-1,75	1,31	0,57	0,11	-0,17	–	–	–	0,09	–
ORT.	-1,92	-2,62	-2,03	-0,19	-0,15	-0,71	0,59	0,12	0,07	-1,32
FLİP.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-1,00	-0,05	-7,31	–	0,28	0,10	-3,54	-1,28	-1,66	-0,32
2010	-0,84	-0,04	-4,92	–	-0,32	0,39	-2,56	-0,92	-2,37	-0,19
2011	-0,71	-0,07	-3,95	–	-0,03	0,60	-2,45	-0,71	-2,31	-0,20
2012	-0,65	-0,08	-3,66	–	0,08	0,16	-1,99	-0,84	-2,12	-0,20
2013	-0,49	-0,02	-2,85	–	-0,10	0,23	-1,61	-0,91	-2,32	-0,20
2014	-0,42	-0,02	-2,27	–	0,01	0,65	-1,47	-0,74	-2,38	-0,19
2015	-0,38	-0,01	-1,99	–	0,03	0,60	-1,42	-0,51	-2,13	-0,19
2016	-0,52	0,01	-2,46	–	0,07	0,45	-1,96	-0,44	-1,93	-0,26
2017	-0,51	-1,62	0,26	–	0,02	0,45	-2,15	-0,20	-1,71	-0,28
2018	-0,53	-2,29	0,30	–	0,06	0,91	-6,96	-0,35	-1,66	-1,82
ORT.	-0,61	-0,42	-2,89	–	0,01	0,45	-2,61	-0,69	-2,06	-0,39
KORE	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,57	6,37	1,19	–	-1,74	2,36	2,83	-5,08	-0,29	0,25
2010	2,25	4,28	1,03	–	-1,24	1,44	1,89	-3,98	-0,38	0,34
2011	1,67	2,50	0,82	–	-1,49	1,62	1,66	-3,93	-0,34	0,51
2012	1,62	2,54	0,78	–	-1,67	1,39	1,56	-3,44	-0,33	0,27
2013	1,34	2,25	0,58	–	-1,45	1,12	1,53	-3,97	-0,31	0,31
2014	0,93	1,73	0,38	–	-1,61	0,80	1,76	-3,93	-0,17	0,37
2015	1,16	2,59	0,26	–	-1,19	0,52	1,78	-3,10	-0,31	–
2016	0,65	1,44	0,23	–	-1,07	0,60	1,94	-3,01	-0,26	–
2017	0,67	1,45	0,40	–	-0,84	0,53	2,18	-1,71	-0,45	–
2018	0,66	1,65	0,52	–	-2,87	–	–	–	-0,41	–
ORT.	1,25	2,68	0,62	–	-1,52	1,15	1,90	-3,57	-0,33	0,34

Tablo 18. GTAE (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan) devamı

MLZY.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-0,90	-4,56	1,13	0,19	—	2,01	-3,97	-0,25	2,85	36,86
2010	-0,74	-1,37	-0,53	-1,27	—	0,77	-2,29	-0,66	2,29	2,01
2011	-0,63	-1,34	-0,33	-0,88	—	0,97	-2,42	-0,35	1,98	1,70
2012	-0,56	-1,27	-0,31	-0,71	—	0,63	-2,31	0,11	1,79	1,23
2013	-0,61	-1,44	-0,33	-0,59	—	0,84	-2,61	0,04	1,98	0,78
2014	-0,77	-1,52	-0,54	-0,55	—	0,51	-2,90	0,30	2,49	0,86
2015	-0,65	-1,35	-0,38	-0,56	—	0,80	-2,87	0,60	2,06	0,71
2016	-0,59	-1,28	-0,31	-0,52	—	0,86	-2,83	0,64	2,12	0,37
2017	-0,69	-1,28	-0,22	-0,52	—	0,56	-3,34	0,95	2,00	0,54
2018	-0,64	—	—	—	—	—	—	—	1,81	—
ORT.	-0,68	-1,71	-0,20	-0,60	—	0,88	-2,84	0,15	2,14	5,01
TAYL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-1,53	—	—	—	—	7,02	-8,11	-0,49	3,01	0,69
2010	-1,73	—	—	—	—	3,90	-7,12	-0,30	3,92	1,11
2011	-1,83	—	—	—	—	2,70	-7,29	-0,30	5,53	1,57
2012	-2,13	—	—	—	—	1,79	-7,78	-0,26	6,17	2,47
2013	-2,03	—	—	—	—	1,54	-7,48	-0,37	7,08	2,37
2014	-1,95	—	—	—	—	1,22	-6,79	-0,36	6,49	1,86
2015	-1,63	—	—	—	—	0,43	-5,56	-0,30	7,58	1,52
2016	-1,57	—	—	—	—	-0,18	-5,26	-0,27	7,09	1,36
2017	-1,60	—	—	—	—	0,16	-5,84	-0,27	8,52	0,26
2018	-1,45	—	—	—	—	—	—	—	8,51	—
ORT.	-1,75	—	—	—	—	2,06	-6,80	-0,32	6,39	1,47

PAKİ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-1,39	-7,09	5,41	-0,46	-0,38	9,71	-8,31	1,50	-0,17	-0,07
2010	-2,24	-5,47	0,53	-0,07	-0,17	2,59	-7,60	1,40	-0,36	-0,12
2011	-0,87	-3,71	2,31	-0,08	-0,27	3,68	-6,47	4,55	-0,32	-0,10
2012	-0,78	-3,02	1,05	-0,02	-0,26	2,49	-4,79	2,51	-0,51	-0,15
2013	-0,98	-4,05	2,00	-0,07	-0,10	3,50	-5,62	2,71	-0,34	-0,15
2014	-1,80	-4,34	0,58	-0,16	-0,39	0,73	-5,95	2,48	-0,43	-0,10
2015	-1,49	-3,33	0,02	-0,09	-0,36	-1,28	-4,13	1,12	-0,53	-0,07
2016	-1,00	-3,12	0,79	0,14	-1,98	-1,87	-3,46	2,43	-0,56	-0,04
2017	-1,35	-3,19	0,30	0,17	-0,23	-2,56	-4,37	1,53	-0,51	-0,19
2018	-1,20	-3,91	0,02	0,36	-1,01	-12,11	-12,60	6,97	-0,40	-1,05
ORT.	-1,31	-4,12	1,30	-0,03	-0,52	0,49	-6,33	2,72	-0,41	-0,20
TAYV.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,84	—	—	—	—	2,11	6,01	-3,76	0,31	-0,43
2010	1,34	—	—	—	—	1,49	5,16	-1,91	0,39	0,31
2011	1,09	—	—	—	—	1,49	4,17	-1,70	0,68	0,51
2012	1,03	—	—	—	—	1,55	3,51	-1,38	0,77	0,11
2013	0,95	—	—	—	—	1,61	3,08	-1,93	0,53	-0,06
2014	0,72	—	—	—	—	1,44	2,94	-2,25	0,60	-0,56
2015	0,54	—	—	—	—	0,99	2,67	-2,25	0,37	-0,88
2016	0,29	—	—	—	—	—	2,34	-2,42	0,06	-1,10
2017	0,36	—	—	—	—	-0,22	2,64	-2,49	-0,36	-1,10
2018	0,32	—	—	—	—	—	—	—	-0,39	—
ORT.	0,75	—	—	—	—	1,31	3,61	-2,23	0,30	-0,36

Not: END.: Endonezya; FLIP.: Filipinler; HIND.: Hindistan; MLZY.: Malezya; PAKİ.: Pakistan; TAYL.: Tayland; TAYV.: Tayvan; ORT.: Ortalama.

Endonezya sonuçları incelendiğinde, deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarındaki verilerin eksik olduğu gözlenmiştir. Diğer yandan seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanları yıldan yıla olumlu yönde artışın ve rekabetçi avantajın belirlendiği alanlardır. Diğer alanlarda hem dezavantaj hem de olumsuz yönde artış tespit edilmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında oldukça düşük oranda dezavantajlı durum, iş seyahati (4.1) alanında ise yüksek oranda avantajlı durum dikkat çekmektedir. Bu durum, sektörün toplam dünya ihracatının azalması sonucu elde edildiği şeklinde düşünülmektedir.

Filipinler'e ait sonuçlara bakıldığında, hava taşımacılığı (3.2) alanındaki olumlu yönde yüksek artış ve 2017 itibariyle rekabetçi dezavantajlı durumdan avantajlı duruma geçiş gözlenmiştir. Ortalamalara göre posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) haricinde her alanın karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu bulgulanmıştır. Öte yandan veri aralığı boyunca deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarındaki düşüş oranının yüksek olduğu söylenebilir.

Hindistan'a ait GTAE sonuçlarına bakıldığında, deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2) ve diğer modlar (3.3) alanlarında 2018 itibariyle avantajlı konuma yükseldiği gözlenmiştir. Ayrıca alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında da 2010 itibariyle rekabetçi avantaj sağlandığı belirlenmiştir. Diğer yandan taşımacılık (3), posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve iş seyahati (4.1) alanlarında karşılaştırmalı dezavantaj ve yıldan yıla olumlu yönde artış söz konusudur.

Kore sonuçları incelendiğinde, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç her sektör grubunda olumsuz yönde artış gözlenmiştir. Ortalamalara göre posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında karşılaştırmalı dezavantaj ve diğer alanlarda ise avantaj sağlandığı söylenebilir.

Malezya'ya ait posta/kurye taşımacılığı (3.4) verilerinin eksik olduğu tabloya yansımaktadır. Taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında yıllara göre olumlu yönde, diğer

alanlarda ise olumsuz yönde artış olduğu gözlenmiştir. 2010 itibariyle hava taşımacılığı (3.2) ve diğer modlar (3.3) alanlarında dezavantajlı konuma gerilediği tespit edilmiştir. Ayrıca iş seyahati (4.1) alanında ki yüksek oranlı avantaj kaybı dikkat çekmektedir.

Pakistan'a ait taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), diğer modlar (3.3) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanları hariç tüm alanlarda yıllara göre olumsuz yönde artış olduğu gözlenmiştir. Özellikle alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında oldukça düşük oranlarda dezavantajlı konuma gerileme dikkat çekmektedir. Ortalamalara göre ülkenin hava taşımacılığı (3.4), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında avantajlı olduğu bulgulanmıştır.

Tayland'a ait verilerin %44'ü bulunmamaktadır. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç diğer alanlarda yıldan yıla olumlu yönde artış söz konusudur. Alternatif yolcu taşımacılığında (3a.1) süreç boyunca daha az avantajlı konuma gerilemesi dikkat çekmektedir. Tayland'ın taşımacılık (3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında dezavantajlı, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ise avantajlı olduğu tespit edilmiştir.

Tayvan sonuçlarına bakıldığında %45 veri eksikliği gözlenmiştir. Alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanı hariç her alanda yıldan yıla olumsuz yönde artış olduğu belirlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanlarında yıllara göre azalma yaşayarak dezavantajlı konuma gerilediği tespit edilmiştir. Ortalamaya göre Tayvan'ın taşımacılık (3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve seyahat (4) alanlarında avantajlı, diğer alanlarda ise dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır.

1.4.3.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması

Tablo 19. GTAE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)

ÇEK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,47	-0,14	0,66	0,08	-7,84	—	—	—	0,46	—
2010	0,33	-0,15	0,39	1,39	-6,01	1,71	0,73	-0,41	0,45	1,75
2011	0,44	-0,11	0,22	1,86	-6,95	1,34	1,36	-0,62	0,45	1,56
2012	0,41	-0,11	0,25	1,21	-5,24	1,07	1,22	-0,40	0,43	1,40
2013	0,30	-0,11	0,25	0,29	-4,05	1,31	0,61	-0,79	0,30	0,83
2014	0,28	-0,12	0,35	0,30	-3,64	1,39	0,74	-0,36	0,26	0,42
2015	0,22	-0,13	0,27	0,04	-3,30	1,19	0,71	-0,36	0,14	0,42
2016	0,38	-0,12	0,44	0,47	-3,76	1,15	1,22	-0,15	0,10	0,37
2017	0,36	-0,07	0,36	0,23	-2,53	0,96	0,95	0,31	0,07	0,44
2018	0,43	-0,10	0,33	1,09	-4,41	—	—	—	0,07	—
ORT.	0,36	-0,12	0,35	0,70	-4,77	1,27	0,94	-0,35	0,27	0,90
KATAR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	10,51	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2010	-0,17	—	—	—	—	—	—	—	0,53	—
2011	0,62	—	—	—	—	13,07	-0,34	-2,44	0,17	—
2012	1,64	—	—	—	—	21,18	-1,19	-2,25	0,22	—
2013	2,59	—	—	—	—	26,15	-0,58	-2,81	0,32	—
2014	1,90	—	—	—	—	29,06	-0,64	-6,62	0,51	—
2015	2,29	—	—	—	—	30,56	-0,84	-6,87	0,47	—
2016	2,84	—	—	—	—	29,25	-0,83	-5,10	0,50	—
2017	4,56	—	—	—	—	45,19	-0,82	-7,52	0,24	—
2018	3,90	—	—	—	—	132,60	-3,14	-23,41	0,16	—
ORT.	3,07	—	—	—	—	40,88	-1,05	-7,13	0,35	—
GAFR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-1,13	—	—	—	0,55	-4,36	-2,63	0,86	2,97	0,62
2010	-0,80	—	—	—	0,05	-2,58	-1,82	0,48	2,73	0,64
2011	-0,98	—	—	—	-0,04	-3,79	-1,82	0,48	2,67	0,95
2012	-1,31	—	—	—	-0,07	-4,66	-2,26	0,43	3,18	1,21
2013	-1,34	—	—	—	-0,04	-5,46	-2,29	0,43	2,99	1,16
2014	-1,72	—	—	—	-0,24	-7,68	-2,32	0,39	3,22	1,03
2015	-1,67	—	—	—	0,09	-7,44	-2,23	0,41	3,04	0,83
2016	-1,46	—	—	—	-0,24	-6,75	-1,99	0,28	3,07	0,91
2017	-1,57	—	—	—	0,14	-8,41	-2,38	0,68	3,13	0,91
2018	-1,82	—	—	—	-0,10	-35,28	-8,51	2,07	3,25	11,05
ORT.	-1,38	—	—	—	0,01	-8,64	-2,83	0,65	3,03	1,93
MAC.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,38	—	—	—	—	—	—	—	0,81	—
2010	0,24	-0,08	0,14	0,79	-1,50	—	—	—	0,67	0,30
2011	0,36	-0,07	0,17	0,93	-1,84	—	—	—	0,57	0,08
2012	0,34	-0,06	0,03	0,85	-2,44	—	—	—	0,56	0,15
2013	0,51	-0,06	0,23	1,36	-2,20	—	—	—	0,56	0,19
2014	0,35	-0,08	0,10	0,87	-2,43	—	—	—	0,60	0,10
2015	0,34	-0,08	0,18	0,64	-2,65	—	—	—	0,60	0,09
2016	0,36	-0,07	0,29	0,47	-3,08	—	—	—	0,49	-0,17
2017	0,40	-0,07	0,51	0,29	-3,30	—	—	—	0,46	-0,19
2018	0,42	-0,09	0,52	0,26	-5,52	—	—	—	0,50	—
ORT.	0,37	-0,07	0,24	0,72	-2,77	—	—	—	0,58	0,07

Tablo 19. GTAE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)
devamı

MISIR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-0,32	-8,27	0,40	20,94	—	1,47	-8,26	12,76	2,33	-0,40
2010	-0,45	-6,55	0,23	11,32	—	0,87	-6,98	9,12	2,89	-0,37
2011	0,63	-6,09	0,05	14,77	—	0,40	-7,02	13,83	2,00	-0,22
2012	0,37	-5,54	0,07	12,24	—	0,68	-6,17	12,44	2,00	-0,17
2013	2,35	-4,40	0,16	14,66	—	1,11	-4,44	17,72	0,78	-0,19
2014	0,53	-5,96	-0,15	11,51	—	0,68	-6,39	15,21	0,87	-0,18
2015	2,50	-4,28	0,33	14,49	—	1,39	-4,29	16,94	0,76	-0,26
2016	4,70	-4,42	1,01	17,10	—	1,22	-4,33	24,73	-0,19	-0,14
2017	1,11	-4,97	0,66	11,46	—	1,10	-6,65	17,14	1,61	-0,17
2018	0,04	-9,29	—	—	—	—	—	—	2,54	—
ORT.	1,15	-5,98	0,31	14,28	—	0,99	-6,06	15,54	1,56	-0,23
RUSYA	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,08	1,16	1,45	4,48	0,82	1,95	2,22	3,15	-0,91	3,73
2010	1,20	0,50	1,67	2,72	0,63	2,46	1,25	2,48	-1,22	2,97
2011	1,21	0,33	1,46	2,21	0,82	2,67	1,10	2,32	-1,21	3,19
2012	1,33	0,44	1,74	2,13	0,82	3,20	1,13	2,65	-1,55	3,21
2013	1,36	0,48	1,94	1,79	0,95	3,76	0,95	2,85	-1,76	2,92
2014	1,45	0,64	1,76	1,83	1,34	3,96	1,21	3,36	-1,51	2,66
2015	1,59	1,02	1,50	1,83	1,45	2,22	1,45	4,20	-1,37	1,97
2016	1,75	1,10	1,66	1,76	1,95	1,99	1,69	4,41	-0,85	1,74
2017	1,77	0,93	1,76	1,79	2,50	1,95	1,81	4,26	-1,05	2,12
2018	1,78	1,07	2,40	2,10	3,28	—	—	—	-1,04	—
ORT.	1,45	0,77	1,73	2,26	1,46	2,68	1,42	3,30	-1,25	2,72
POL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,81	—	—	—	—	—	—	—	-0,23	—
2010	0,59	-0,27	0,01	4,87	-0,42	—	—	—	-0,16	-1,24
2011	0,80	-0,21	0,09	4,78	-0,57	—	—	—	-0,05	-0,47
2012	0,76	-0,22	0,08	4,48	-0,62	—	—	—	-0,07	-0,51
2013	0,85	-0,24	0,14	4,53	-0,95	—	—	—	-0,10	-0,94
2014	0,68	-0,26	-0,10	4,12	-0,63	—	—	—	0,03	-0,33
2015	0,70	-0,29	-0,15	4,49	-0,82	—	—	—	-0,03	-0,14
2016	0,73	-0,31	-0,18	4,47	-0,78	—	—	—	-0,03	-0,06
2017	0,67	-0,27	-0,10	3,91	-1,23	—	—	—	-0,04	0,35
2018	0,74	-0,38	-0,23	5,76	-2,51	—	—	—	-0,08	—
ORT.	0,73	-0,27	-0,05	4,60	-0,95	—	—	—	-0,08	-0,42
SUAR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,51	—	—	—	—	4,77	-1,04	3,24	3,66	—
2010	0,35	—	—	—	—	3,31	-1,18	1,99	4,02	—
2011	0,15	—	—	—	—	3,06	-1,70	1,45	7,89	—
2012	0,13	—	—	—	—	3,36	-2,29	2,15	5,43	—
2013	0,24	—	—	—	—	3,73	-2,32	2,53	4,65	—
2014	0,45	—	—	—	—	3,57	-1,08	2,43	5,09	—
2015	0,05	—	—	—	—	2,64	-2,30	2,24	6,36	—
2016	0,49	—	—	—	—	5,64	-2,37	1,97	4,60	—
2017	0,55	—	—	—	—	6,88	-1,94	0,71	5,22	—
2018	0,77	—	—	—	—	25,16	-5,02	2,11	5,55	—
ORT.	0,37	—	—	—	—	6,21	-2,12	2,08	5,25	—

Tablo 19. GTAE (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

TÜRK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-0,72	-4,10	1,56	1,97	-0,69	5,08	-3,31	-1,57	4,29	-2,85
2010	-0,71	-3,26	1,43	1,15	-0,01	3,85	-3,41	-0,20	3,91	-1,42
2011	-0,54	-2,68	1,36	0,73	-0,18	5,43	-3,38	-0,92	3,85	-1,36
2012	-0,48	-2,78	1,53	0,97	-0,17	5,79	-3,25	-1,12	3,55	-1,29
2013	-0,38	-2,51	1,39	0,82	-0,15	8,38	-3,32	-2,88	3,47	-0,39
2014	-0,44	-2,71	1,53	0,75	-0,21	9,15	-3,15	-3,15	3,38	-0,59
2015	-0,07	-1,90	1,63	0,52	-0,20	8,93	-2,12	-3,60	3,10	-1,34
2016	0,44	-1,76	2,45	0,74	-0,06	10,38	-1,76	-3,68	2,22	-1,30
2017	0,00	-2,02	2,21	0,76	-0,26	10,19	-2,94	-3,64	2,45	-0,93
2018	0,21	-2,96	3,58	0,81	-1,32	39,35	-7,59	-14,89	2,61	-2,02
ORT.	-0,27	-2,67	1,87	0,92	-0,33	10,65	-3,42	-3,57	3,28	-1,35
YUN.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,89	–	–	–	–	–	–	–	1,32	–
2010	1,39	6,16	0,22	-4,33	-0,51	–	–	–	1,07	-1,10
2011	0,97	4,17	0,05	-3,69	-0,33	–	–	–	1,20	-1,77
2012	0,86	3,75	0,02	-3,44	-0,26	–	–	–	1,35	-1,63
2013	-0,14	4,47	-0,83	-6,30	0,24	-2,22	10,40	-25,57	1,78	-1,77
2014	-0,09	4,58	-0,66	-5,93	-0,08	-1,93	10,39	-22,87	1,79	-2,17
2015	-2,48	0,71	-0,66	-4,44	-0,24	-1,55	10,23	-34,27	2,02	-1,70
2016	-1,99	1,79	-0,53	-4,91	-0,52	-1,35	10,41	-31,46	1,92	-1,76
2017	-2,16	1,82	-0,27	-4,41	-1,14	-1,04	11,07	-36,90	1,94	-1,21
2018	-1,99	2,86	-0,33	-5,68	-2,02	–	–	–	1,90	–
ORT.	-0,47	3,37	-0,33	-4,79	-0,54	-1,62	10,50	-30,21	1,63	-1,64

Not: ÇEK.: Çekya; GAFR.: Güney Afrika; MAC.: Macaristan; POL.: Polonya; SUAR.: Suudi Arabistan; TÜRK.: Türkiye; YUN.: Yunanistan; ORT.: Ortalama.

Çekya ortalama sonuçları incelendiğinde, deniz taşımacılığı (3.1), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanları haricinde tüm sektör gruplarında rekabetçi avantaj elde ettiği gözlenmiştir. Alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2017 itibariyle avantajlı konuma geçmiştir. İlgili alanların yarısında (3.1, 3.3, 3.4, 3a.2 ve 3a.3), veri aralığı boyunca olumlu yönde artış gösterdiği tespit edilmiştir.

Güney Afrika tablosunda %30 veri eksikliği gözlenmiştir. Ortalamaya göre posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif diğer taşımacılık (3a.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında rekabetçi avantaja, diğer alanlarda ise dezavantaja sahip olduğu tespit edilmiştir. Güney Afrika'nın alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük

taşımacılığı (3a.2) ve ile iş seyahati (4.1) alanlarındaki 2018 oranları dikkat çekmektedir. Bu durumun sektörün toplam dünya ihracatının azalması sonucu elde edildiği ve/veya Trademap veri tabanına ilgili ülke verisi aktarılırken (ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca) bir hata yapıldığı düşünülmektedir.

Katar %57 veri eksikliğine sahiptir. Taşımacılık (3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında veri aralığı boyunca oranlarda azalma yaşandığı gözlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığında (3a.1) oldukça yüksek rekabetçi avantaj sağladığı bulgulanmıştır. Özellikle 2018 yılında 132,60 birim gibi oldukça yüksek ticaret avantajı sağladığı tespit edilmiştir. Fakat bu durumun, sektörün toplam dünya ihracatının azalması sonucu elde edileceği ve/veya Trademap veri tabanına ilgili ülke verisi aktarılırken (ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca) bir hata yapıldığı düşünülmektedir. Diğer yandan alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında izlenen olumsuz yönde artış da dikkat çekmektedir.

Verilerinin %36'sı eksik olan *Macaristan*, deniz taşımacılığı (3.1) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında ortalamaya göre dezavantajlı olarak bulgulanmıştır. Diğer yandan iş seyahati (4.1) alanında 2016 itibariyle karşılaştırmalı dezavantaj konumuna gerilediği belirlenmiştir. Veri aralığı boyunca sadece taşımacılık (3) ve diğer modlar (3.3) alanlarında olumlu yönde artış gözlenmiştir.

Mısır sonuçlarına bakıldığında, taşımacılık (3) alanında veri aralığının başında dezavantajlı iken, 2011 itibariyle avantajlı olduğu gözlenmiştir. Deniz taşımacılığı (3.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve iş seyahati (4.1) alanları haricindeki her sektör grubunda ortalamalara göre rekabetçi avantajın var olduğu tespit edilmiştir. Diğer modlar (3.3) alanında 2009 yılında 20,94 birim rekabetçi avantajın var olduğu belirlenen Mısır'ın, 2017 yılında 11,46 birime gerilediği bulgulanmıştır. Deniz taşımacılığı ve alternatif yolcu taşımacılığı alanlarında da diğer modlar alanında olduğu gibi yıllara göre azalma tespit edilmiştir. İlgili diğer alanlarda ise veri aralığı boyunca daha avantajlı oranalar elde edildiği bulgulanmıştır.

Polonya 'ya ait verilerin %36'sı eksiktir. Ortalamaya göre taşımacılık (3) ve diğer modlar (3.3) alanları haricinde tüm sektör gruplarına dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır. İş seyahati (4.1) alanında sadece 2017 yılında avantaj sağlandığı tespit edilmiştir. Hava

taşımacılığı (3.2) alanına ait sonuçlar incelendiğinde, 2014 yılına kadar avantajlı iken 2014 ve sonrasında dezavantajlı olduğu gözlenmiştir. Veri aralığı boyunca diğer modlar (3.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm sektör gruplarında azalma olduğu bulgulanmıştır.

Rusya 'ya ait taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında yıldan yıla rekabet avantajında artış olduğu gözlenmiştir. Diğer tüm sektör gruplarında ise azalma olduğu söylenebilir. Ayrıca ortalamaya göre seyahat (4) alanı hariç tüm sektör gruplarında ticaret avantajı sağladığı tespit edilmiştir.

Suudi Arabistan 'a ait sonuçların yarısının eksik olduğu gözlenmiştir. Veri aralığı süresince taşımacılık (3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanlarında daha avantajlı konuma yükseldiği, alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında ise daha az avantajlı konuma gerilediği söylenebilir. Diğer yandan Suudi Arabistan'ın alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 2018 yılında 25,16 birim ticaret avantajına sahip olduğu bulgulanmıştır. Bu bulgu, sektörün toplam dünya ihracatının azalması sonucu elde edildiği şeklinde düşünülmektedir.

Ortalamalara göre *Türkiye* 'nin hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanları hariç diğer alanların tümünde karşılaştırmalı dezavantaja sahip olduğu gözlenmiştir. Yıllara göre taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve iş seyahati (4.1) alanlarında olumlu yönde, diğer alanlarda ise olumsuz yönde değer artışı olduğu tespit edilmiştir. Diğer yandan alternatif yolcu taşımacılığı (3a.19) alanında daha avantajlı konuma gelmesi ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ile alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında rekabet avantajında oldukça düşük oranlara gerilmesi dikkat çekmektedir. Bu sonucun sektörün toplam dünya ihracatının azalmasıyla elde edildiği düşünülmektedir.

Yunanistan sonuçları incelendiğinde, taşımacılık (3) ve hava taşımacılığı (3.2) alanlarında 2013 ve sonrası dezavantajlı konuma gerilediği gözlenmiştir. Ortalamalara göre deniz taşımacılığı (3.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve seyahat (4) alanları hariç diğer alanların tümünde dezavantajlıdır. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük

taşımacılığı (3a.2) ve seyahat (4) alanlarında yıldan yıla olumlu yönde değer artışı tespit edilmiştir. Diğer yandan taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında yıllara göre oranların azaldığı bulgulanmıştır.

1.4.4. Ticari Performans Ölçütü (TPÖ) Sonuçları

Bu ölçütün çıktısı olarak TPÖ>1 ise iyi bir ticari performans vardır ve konu olan endüstri/firma/ülkenin rekabet gücü yüksektir anlamına gelmektedir (Aktan, 2019). Tablolarda yer alan “–“ ifadesi, ITC Trademap veri tabanında ilgili yıl ve/veya sektöre ait herhangi bir verinin girilmediğine işaretir.

1.4.4.1. Amerika Kıyaslaması

Tablo 20. TPÖ (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili)

ARJ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,57	0,51	0,51	1,23	0,71	0,37	0,23	5,35	0,88	0,55
2010	0,54	0,39	0,51	1,34	0,74	0,41	0,21	5,18	1,01	0,58
2011	0,47	0,38	0,42	1,18	0,76	0,32	0,20	5,07	0,96	0,65
2012	0,49	0,46	0,39	1,26	0,76	0,28	0,23	6,54	0,82	0,65
2013	0,50	0,46	0,43	1,03	0,74	0,27	0,21	7,19	0,76	0,66
2014	0,59	0,53	0,58	0,91	0,33	0,37	0,20	7,08	0,83	0,72
2015	0,52	0,63	0,43	0,73	0,48	0,22	0,17	7,62	0,71	0,81
2016	0,44	0,64	0,31	0,81	0,54	0,19	0,17	5,58	0,51	0,62
2017	0,37	0,46	0,29	0,61	0,60	0,16	0,13	6,43	0,47	0,68
2018	0,36	0,39	0,30	0,68	0,73	0,18	0,12	6,95	0,52	0,62
ORT.	0,49	0,49	0,42	0,98	0,64	0,28	0,19	6,30	0,75	0,65
BRZ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,51	0,61	0,25	0,85	17,74	0,17	0,46	0,82	0,49	0,19
2010	0,45	0,55	0,19	0,81	22,63	0,09	0,43	0,76	0,33	0,40
2011	0,42	0,53	0,17	0,79	19,82	0,07	0,40	0,76	0,29	0,43
2012	0,39	0,50	0,15	0,71	21,56	0,06	0,38	0,71	0,29	0,43
2013	0,37	0,45	0,16	0,70	22,91	0,07	0,35	0,66	0,26	0,43
2014	0,40	0,49	0,21	0,76	19,80	0,13	0,35	0,75	0,27	0,37
2015	0,47	0,56	0,23	0,87	22,05	0,14	0,40	0,85	0,34	0,35
2016	0,58	0,68	0,32	1,07	75,02	0,23	0,48	1,02	0,42	0,38
2017	0,54	0,77	0,18	1,09	7,87	0,09	0,51	1,16	0,31	0,29
2018	0,49	0,62	0,21	1,22	76,67	0,10	0,48	0,93	0,32	0,32
ORT.	0,46	0,58	0,21	0,89	30,61	0,12	0,42	0,84	0,33	0,36

Tablo 20. TPÖ (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili) devamı

KOL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,46	0,12	0,83	3,17	1,62	1,11	0,17	0,68	1,08	–
2010	0,40	0,12	0,79	2,16	1,68	1,18	0,13	0,67	1,06	–
2011	0,47	0,11	0,99	1,48	0,55	1,32	0,11	1,50	0,99	–
2012	0,42	0,10	0,83	1,53	0,27	1,23	0,10	0,80	0,95	–
2013	0,54	0,09	1,36	1,61	0,15	2,11	0,12	1,25	0,92	–
2014	0,53	0,10	1,39	1,26	0,33	2,16	0,11	1,40	0,82	–
2015	0,56	0,09	1,40	0,62	0,20	1,97	0,16	1,21	0,98	–
2016	0,58	0,12	1,27	0,14	0,20	1,63	0,18	0,88	1,07	–
2017	0,59	0,13	1,20	0,23	0,27	1,36	0,20	1,09	1,09	–
2018	0,59	–	–	–	0,24	–	–	–	1,15	–
ORT.	0,51	0,11	1,12	1,36	0,55	1,56	0,14	1,05	1,01	–
PERU	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,44	0,12	1,15	–	–	1,35	0,02	2,43	1,85	–
2010	0,35	0,11	1,04	–	–	1,26	0,02	2,16	1,58	–
2011	0,39	0,12	1,06	–	–	1,34	0,02	3,95	1,67	–
2012	0,43	0,17	1,07	–	–	1,37	0,02	4,69	1,70	–
2013	0,53	0,17	1,37	–	–	1,79	0,02	5,11	1,87	–
2014	0,49	0,15	1,20	–	–	1,57	0,02	4,66	1,94	–
2015	0,49	0,17	1,06	–	–	1,26	0,02	4,14	1,77	–
2016	0,52	0,19	1,03	–	–	1,22	0,01	3,94	1,73	–
2017	0,54	0,20	1,05	–	–	1,23	0,02	3,78	1,68	–
2018	0,55	–	–	–	–	–	–	–	1,48	–
ORT.	0,47	0,16	1,11	–	–	1,38	0,02	3,87	1,73	–
MEKS.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,14	0,01	0,27	–	–	0,67	–	0,96	1,60	0,63
2010	0,10	0,01	0,22	–	–	0,36	–	1,69	1,65	0,69
2011	0,09	0,01	0,21	–	–	0,31	–	2,07	1,52	0,65
2012	0,08	0,01	0,19	–	–	0,25	–	1,61	1,51	0,68
2013	0,06	0,01	0,13	–	–	0,13	–	1,47	1,53	0,71
2014	0,06	0,01	0,13	–	–	0,14	–	1,40	1,69	0,84
2015	0,11	0,01	0,26	–	–	0,39	–	1,15	1,76	0,87
2016	0,12	0,01	0,24	18,38	–	0,38	0,02	0,96	1,91	0,97
2017	0,13	0,01	0,26	10,89	–	0,40	0,03	0,97	1,97	1,09
2018	0,14	0,01	0,28	14,81	–	–	–	–	1,99	–
ORT.	0,10	0,01	0,22	14,69	–	0,34	0,03	1,36	1,71	0,79
ŞİLİ	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,00	0,86	–	1,40	–	2,27	1,28	0,56	1,37	2,17
2010	0,99	0,90	–	1,31	–	1,91	1,45	0,47	1,18	1,31
2011	0,94	0,81	–	1,46	–	2,16	1,33	0,51	1,09	0,97
2012	0,89	0,76	–	1,29	–	1,78	1,05	0,52	1,17	1,33
2013	0,85	0,73	–	1,16	–	1,57	0,93	0,57	1,17	1,31
2014	0,78	0,62	–	1,15	–	1,53	0,69	0,69	1,08	1,28
2015	0,70	0,42	–	1,15	–	1,68	0,32	1,67	1,26	1,68
2016	0,72	0,41	–	1,13	–	1,74	0,26	2,31	1,25	1,54
2017	0,64	0,39	–	0,98	–	1,46	0,25	2,14	1,57	1,59
2018	0,66	0,37	–	1,08	–	–	–	–	1,35	–
ORT.	0,82	0,63	–	1,21	–	1,79	0,84	1,05	1,25	1,46

Not: ARJ.: Arjantin; BRZ.: Brezilya; KOL.: Kolombiya; MEKS.: Meksika; ORT.: Ortalama.

Arjantin'e ait TPÖ ortalama sonuçlarına göre alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanı hariç tüm alanlarda kötü bir ticari performansın var olduğu söylenebilir. Veri aralığı boyunca posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ticari performansın arttığı, diğer alanlarda ise azaldığı gözlenmiştir. Arjantin'e ait sektör grupları arasında ticari performansı en yüksek olanı alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanıdır.

Brezilya sonuçları incelendiğinde, sadece posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında iyi bir ticari performansa sahip olduğu gözlenmiştir. Ülkenin diğer modlar (3.3) alanında 2016 ve sonrasında iyi ticari performansa sahip olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2016-2017 yıllarında iyi bir ticari performansın var olduğu, fakat 2018 yılında tekrar kötü ticari performans sergilediği söylenebilir. Veri aralığı süresince taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanları hariç tüm alanlarda ticari performansın arttığı gözlemlenmiştir. Posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında bulgularan oranların, veri tabanı üzerinden ulaşılan verilere göre normal olduğu tespit edilmiştir. Ancak veri tabanına ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca aktarılan verilerde hata yapıldığı düşünülmektedir.

Ortalama sonuçlarına göre *Kolombiya'nın* hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında iyi bir ticari performans sağladığı gözlenmiştir. Diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında yıldan yıla ticari performansta azalma olduğu belirlenmiştir. Hava taşımacılığı (3.2) alanında 2013 itibariyle iyi bir ticari performansın sağlandığı, diğer modlar (3.3) alanında ise 2015 itibariyle ticari performansın gerilediği bulgulanmıştır.

Meksika'nın diğer modlar (3.3), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında ortalamalara göre iyi ticari performans sağladığı gözlenmiştir. Diğer yandan taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamalara göre iyi bir ticari performans elde edilmediği tespit edilmiştir. Alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2010-2015 arası iyi ticari performansın varlığı söz konusudur, fakat sonrasında tekrar kötü ticari performansa gerilediği bulgulanmıştır.

Peru'nun ortalama sonuçlarına göre hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında iyi ticari performans elde ettiği belirlenmiştir. Diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında veri eksikliği gözlenmiştir. Diğer tüm alanlarda ticari performansın düşük olduğu tabloya yansımaktadır. Peru, ortalama olarak en yüksek ticari performansı alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında sağlamıştır.

Şili'ye ait sonuçlara bakıldığında, hava taşımacılığı (3.2) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında veri eksikliği olduğu gözlenmiştir. Ülke ticari performansının alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanı haricinde tüm alanlarda yılda yıla azaldığı tespit edilmiştir. Taşımacılık (3) alanında 2010 itibariyle, alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanında ise 2013 itibariyle ticari performansın kötüye döndüğü söylenebilir.

1.4.4.2. Asya Kıyaslaması

Tablo 21. TPÖ (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)

END.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,37	–	–	–	–	0,29	0,32	2,14	1,05	1,29
2010	0,31	–	–	–	–	0,32	0,23	1,70	1,09	1,21
2011	0,28	–	–	–	–	0,43	0,20	1,27	1,28	1,44
2012	0,31	–	–	–	–	0,50	0,21	1,05	1,23	1,41
2013	0,29	–	–	–	–	0,45	0,19	0,79	1,19	1,34
2014	0,32	–	–	–	–	0,51	0,21	0,79	1,34	1,52
2015	0,36	–	–	–	–	0,52	0,21	1,56	1,48	1,69
2016	0,39	–	–	–	–	0,57	0,28	0,78	1,48	1,73
2017	0,34	–	–	–	–	0,58	0,19	0,78	1,59	1,74
2018	0,29	–	–	–	–	0,52	0,18	0,51	1,61	1,85
ORT.	0,33	–	–	–	–	0,47	0,22	1,14	1,33	1,52

Tablo 21. TPÖ (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan) devamı

FLİP.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,39	0,49	0,38	–	2,95	1,42	0,16	0,47	0,65	0,14
2010	0,41	0,40	0,41	–	0,19	1,67	0,16	0,34	0,48	0,11
2011	0,44	0,13	0,45	–	1,26	1,95	0,17	0,41	0,57	0,13
2012	0,44	0,25	0,45	–	36,34	1,52	0,19	0,39	0,62	0,21
2013	0,48	0,21	0,48	–	0,64	1,60	0,23	0,38	0,60	0,36
2014	0,48	0,28	0,49	–	1,76	1,93	0,22	0,41	0,47	0,18
2015	0,50	0,29	0,50	–	2,51	2,18	0,19	0,45	0,46	0,14
2016	0,44	2,10	0,43	–	4,34	2,10	0,13	0,56	0,46	0,14
2017	0,50	0,15	1,70	–	2,23	2,30	0,18	0,80	0,59	0,19
2018	0,51	0,15	1,87	–	3,65	2,42	0,18	0,86	0,62	0,21
ORT.	0,46	0,45	0,72	–	5,59	1,91	0,18	0,51	0,55	0,18
KORE	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,20	1,16	1,47	–	0,50	2,64	1,92	0,20	0,65	1,21
2010	1,29	1,27	1,48	–	0,41	2,00	2,50	0,17	0,55	1,07
2011	1,21	1,18	1,42	–	0,40	2,17	2,37	0,19	0,63	1,24
2012	1,32	1,28	1,61	–	0,41	2,37	2,45	0,30	0,65	1,27
2013	1,24	1,24	1,34	–	0,46	1,78	2,29	0,30	0,68	1,39
2014	1,19	1,17	1,36	–	0,46	1,65	2,08	0,29	0,77	1,45
2015	1,16	1,18	1,12	–	0,46	1,43	2,07	0,27	0,60	–
2016	0,95	0,94	1,02	–	0,49	1,49	1,53	0,28	0,64	–
2017	0,82	0,79	0,98	–	0,49	1,30	1,11	0,33	0,44	–
2018	0,87	0,81	1,13	–	0,43	–	–	–	0,50	–
ORT.	1,13	1,10	1,29	–	0,45	1,87	2,04	0,26	0,61	1,27
HİND.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,31	0,32	0,13	0,75	1,12	0,20	2,16	0,95	1,20	0,00
2010	0,28	0,22	0,14	1,47	0,43	–	–	0,93	1,38	0,00
2011	0,30	0,19	0,20	1,01	0,32	–	–	1,15	1,29	0,00
2012	0,29	0,24	0,28	1,36	0,38	0,21	1,27	1,17	1,46	0,15
2013	0,29	0,29	0,31	0,54	0,57	0,28	1,40	1,31	1,58	0,36
2014	0,32	0,31	0,33	0,38	0,42	0,36	1,33	1,15	1,35	0,41
2015	0,27	0,30	0,23	0,21	0,45	0,16	1,10	1,13	1,42	0,40
2016	0,32	0,38	0,23	0,41	0,50	0,24	1,35	1,03	1,37	0,40
2017	0,30	0,38	0,20	0,44	0,46	0,15	1,29	1,20	1,48	0,50
2018	0,28	–	–	–	0,42	–	–	–	1,34	–
ORT.	0,30	0,29	0,23	0,73	0,51	0,23	1,41	1,11	1,39	0,25
MLZY.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,48	0,28	1,80	31,07	–	2,08	0,27	0,86	2,43	3,22
2010	0,48	0,42	0,70	0,20	–	1,57	0,30	0,59	2,18	1,97
2011	0,44	0,35	0,73	0,24	–	1,77	0,23	0,68	1,93	1,69
2012	0,38	0,28	0,67	0,27	–	1,54	0,17	0,84	1,66	1,50
2013	0,38	0,26	0,67	0,29	–	1,56	0,14	0,86	1,76	1,37
2014	0,37	0,26	0,61	0,30	–	1,29	0,12	1,00	1,82	1,44
2015	0,40	0,28	0,65	0,33	–	1,72	0,13	1,09	1,65	1,34
2016	0,42	0,30	0,67	0,34	–	1,84	0,13	1,15	1,73	1,19
2017	0,40	0,24	0,70	0,33	–	1,46	0,09	1,25	1,72	1,23
2018	0,42	–	–	–	–	–	–	–	1,60	–
ORT.	0,42	0,30	0,80	3,71	–	1,65	0,18	0,92	1,85	1,66

Tablo 21. TPÖ (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan) devamı

PAKİ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,36	0,06	1,02	0,10	–	1,64	0,04	0,81	0,40	0,41
2010	0,38	0,13	0,93	0,41	0,25	1,56	0,04	1,25	0,33	0,10
2011	0,41	0,18	0,92	0,15	–	1,04	0,04	2,30	0,33	0,12
2012	0,42	0,18	1,08	0,11	–	1,54	0,04	2,06	0,24	0,05
2013	0,35	0,10	0,96	0,23	0,40	1,17	0,04	1,39	0,27	0,08
2014	0,34	0,10	0,80	0,02	–	0,82	0,04	1,29	0,21	0,21
2015	0,32	0,03	0,67	0,04	–	0,61	0,05	0,84	0,19	0,49
2016	0,30	0,02	0,63	1,63	0,02	0,45	0,04	0,95	0,17	0,47
2017	0,23	0,01	0,56	1,48	0,13	0,44	0,03	1,06	0,17	0,02
2018	0,23	0,02	0,53	5,16	–	0,39	0,03	1,21	0,22	0,08
ORT.	0,33	0,08	0,81	0,93	0,20	0,97	0,04	1,32	0,25	0,20
TAYL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,38	–	–	–	–	2,86	0,13	0,39	3,62	1,68
2010	0,31	–	–	–	–	2,42	0,12	0,32	3,57	2,01
2011	0,28	–	–	–	–	2,06	0,10	0,34	4,75	4,16
2012	0,27	–	–	–	–	2,12	0,09	0,42	5,42	15,62
2013	0,29	–	–	–	–	2,25	0,10	0,47	6,45	13,42
2014	0,30	–	–	–	–	2,07	0,10	0,49	5,43	8,13
2015	0,37	–	–	–	–	1,98	0,13	0,59	5,82	5,55
2016	0,38	–	–	–	–	1,67	0,13	0,67	5,38	4,75
2017	0,41	–	–	–	–	2,16	0,12	0,66	5,42	2,25
2018	0,40	–	–	–	–	–	–	–	5,11	–
ORT.	0,34	–	–	–	–	2,18	0,11	0,48	5,10	6,40
TAYV.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,84	–	–	–	–	1,31	1,24	0,14	0,87	0,72
2010	1,04	–	–	–	–	1,24	1,56	0,13	0,93	0,78
2011	1,03	–	–	–	–	1,26	1,52	0,14	1,09	0,88
2012	1,02	–	–	–	–	1,29	1,49	0,13	1,11	0,70
2013	1,02	–	–	–	–	1,33	1,49	0,12	1,00	0,71
2014	1,06	–	–	–	–	1,43	1,62	0,12	1,04	0,54
2015	0,97	–	–	–	–	1,38	1,55	0,09	0,93	0,46
2016	0,81	–	–	–	–	0,92	1,35	0,09	0,81	0,40
2017	0,88	–	–	–	–	0,97	1,51	0,10	0,69	0,37
2018	0,89	–	–	–	–	–	–	–	0,71	–
ORT.	0,96	–	–	–	–	1,24	1,48	0,12	0,92	0,62

Not: END.: Endonezya; FLIP.: Filipinler; HIND.: Hindistan; MLZY.: Malezya; PAKİ.: Pakistan; TAYL.: Tayland; TAYV.: Tayvan; ORT.: Ortalama.

Endonezya'ya ait deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında veri eksikliği olduğu belirlenmiştir. Ortalamalara göre ülkenin alternatif diğer taşımacılık (3a.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanları haricinde iyi ticari performans sergilediği alan bulunmadığı söylenebilir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında yıldan yıla ticari performansın arttığı, diğer alanlarda ise azaldığı tespit edilmiştir.

Filipinler'e ait sonuçlar incelendiğinde, deniz taşımacılığı (3.1) ve seyahat (4) alanlarında elde edilen ticari performansın yıldan yıla azaldığı belirlenmiştir. Diğer alanlarda ise ticari performans artmaktadır. Özellikle hava taşımacılığı (3.2) alanında 2017 ve sonrası iyi ticari performans konuma yükseldiği gözlenmiştir. Filipinler, ortalamaya göre ilgili sektör gruplarından sadece posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanlarında iyi ticari performans sağladığı tespit edilmiştir.

Hindistan'a ait diğer modlar (3.3) alanında 2010-2012 arası, posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında sadece 2009 yılında iyi ticari performans sağlandığı, sonrasında ticari performansın azaldığı gözlenmiştir. Ülke ortalamalara göre alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında iyi ticari performansa sahiptir. Deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında yıldan yıla ticari performansın arttığı, diğer alanlarda ise azaldığı bulgulanmıştır.

Kore'nin taşımacılık (3) ve deniz taşımacılığı (3.1) alanlarında 2016 ve sonrası kötü ticari performans sergilediği gözlenmiştir. Ülke ortalamalara göre posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanları hariç tüm alanlarda iyi ticari performansa sahiptir. Sadece alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanlarında yıllara göre ticari performans artışı tespit edilmiştir.

Malezya'ya ait sonuçlar incelendiğinde, sadece alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında yıldan yıla ticari performans artışı gözlenmiştir. Diğer tüm sektör gruplarında azalma olduğu belirlenmiştir. Özellikle hava taşımacılığı (3.2) ve diğer modlar (3.3) alanlarında 2009 ve sonrası ticari performansın büyük oranda azaldığı dikkat

çekmektedir. Öte yandan alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2014 ve sonrası iyi ticari performans sağlandığı da söylenebilir.

Pakistan sonuçları incelendiğinde, diğer modlar (3.3) alanında 2016 ve sonrası iyi ticari performans sağlandığı, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 2014 ve sonrası ticari performansın gerilediği tespit edilmiştir. Ülkenin, ortalamalara göre alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanı hariç iyi ticari performans sergilediği alan bulunmamaktadır. Ayrıca diğer modlar (3.3) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanları hariç tüm sektör gruplarında yıldan yıla oranların azaldığı da söylenebilir.

Tayland'a ait deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında veri eksikliği tespit edilmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanları hariç tüm alanlarda yıldan yıla ticari performansın arttığı gözlenmiştir. Ortalamalara göre ülkenin alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında iyi ticari performans elde ettiği saptanmıştır.

Tayvan sonuçları %44 veri eksikliği ile tabloya yansımaktadır. Ülkenin ortalamaya göre sadece alternatif yolcu (3a.1) ve yük (3a.2) taşımacılığı alanlarında iyi ticari performansa sahip olduğu saptanmıştır. Diğer alanlarda ise ticari performansın düşük olduğu belirlenmiştir. Ayrıca ülkenin taşımacılık (3) alanında 2010-2014 arası, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 2009-2015 arası ve seyahat (4) alanında 2011-2014 arası iyi ticari performans elde etmesine rağmen sonrasında düşüş yaşadığı tespit edilmiştir.

1.4.4.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması

Tablo 22. TPÖ (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)

ÇEK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,40	0,21	1,69	1,48	0,27	–	–	–	1,70	–
2010	1,23	0,17	1,58	1,34	0,19	8,79	1,14	0,82	1,69	2,44
2011	1,26	0,18	1,46	1,42	0,15	9,53	1,27	0,73	1,70	2,09
2012	1,21	0,18	1,60	1,29	0,14	8,56	1,18	0,79	1,67	2,07
2013	1,10	0,20	1,50	1,14	0,22	12,36	1,04	0,75	1,52	1,75
2014	1,13	0,22	2,00	1,13	0,22	19,44	1,02	0,84	1,33	1,45
2015	1,12	0,21	1,75	1,14	0,26	15,23	1,03	0,82	1,27	1,62
2016	1,27	0,28	2,54	1,25	0,26	17,21	1,16	0,97	1,28	1,64
2017	1,26	0,36	2,32	1,23	0,46	10,87	1,12	1,20	1,28	1,63
2018	1,26	0,32	1,90	1,25	0,48	–	–	–	1,25	–
ORT.	1,22	0,23	1,83	1,27	0,27	12,75	1,12	0,87	1,47	1,84
KATAR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,41	–	–	–	–	–	–	–	0,37	–
2010	0,30	–	–	–	–	–	–	–	1,08	–
2011	0,40	–	–	–	–	0,55	0,26	–	0,65	–
2012	0,47	–	–	–	–	0,86	0,10	–	0,51	–
2013	0,55	–	–	–	–	0,98	0,19	–	0,52	–
2014	0,53	–	–	–	–	1,43	0,15	–	0,53	–
2015	0,65	–	–	–	–	2,04	0,12	–	0,62	–
2016	0,69	–	–	–	–	1,77	0,15	–	0,60	–
2017	0,94	–	–	–	–	3,70	0,17	–	0,62	–
2018	0,88	–	–	–	–	3,90	0,13	–	0,60	–
ORT.	0,58	–	–	–	–	1,90	0,16	–	0,61	–

GAFR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,40	–	–	–	1,55	0,47	0,29	5,71	1,84	1,17
2010	0,43	–	–	–	0,84	0,48	0,35	3,99	1,62	0,94
2011	0,40	–	–	–	0,77	0,38	0,35	2,67	1,80	1,06
2012	0,39	–	–	–	0,89	0,39	0,33	2,47	2,46	1,43
2013	0,40	–	–	–	0,84	0,40	0,36	2,57	2,70	1,52
2014	0,40	–	–	–	0,59	0,36	0,38	2,45	2,95	1,59
2015	0,38	–	–	–	1,28	0,32	0,37	2,53	2,75	1,48
2016	0,39	–	–	–	0,60	0,36	0,36	1,53	2,77	1,49
2017	0,36	–	–	–	1,39	0,32	0,31	2,13	2,71	1,42
2018	0,32	–	–	–	1,13	0,27	0,28	1,93	2,64	1,38
ORT.	0,39	–	–	–	0,99	0,38	0,34	2,80	2,42	1,35
MAC.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,24	–	–	–	–	–	–	–	2,17	–
2010	1,20	0,31	1,19	1,31	0,66	–	–	–	2,33	1,47
2011	1,27	0,33	1,27	1,39	0,60	–	–	–	2,38	1,26
2012	1,28	0,39	1,25	1,41	0,60	–	–	–	2,68	1,55
2013	1,38	0,45	1,38	1,50	0,57	–	–	–	2,81	1,67
2014	1,38	0,37	1,42	1,49	0,54	–	–	–	2,89	1,65
2015	1,37	0,39	1,49	1,43	0,51	–	–	–	2,91	1,68
2016	1,48	0,44	1,70	1,50	0,58	–	–	–	2,62	1,30
2017	1,49	0,33	1,88	1,46	0,51	–	–	–	2,52	1,19
2018	1,47	0,41	1,83	1,40	0,57	–	–	–	2,61	–
ORT.	1,36	0,38	1,49	1,43	0,57	–	–	–	2,59	1,47

Tablo 22. TPÖ (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)
devamı

MISIR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,17	0,13	1,80	98,50	–	2,49	0,15	20,04	4,24	–
2010	1,20	0,21	1,80	93,39	–	2,42	0,24	18,49	5,59	–
2011	1,27	0,26	1,32	962,84	–	1,68	0,29	28,31	3,95	–
2012	1,17	0,29	1,34	1666,86	–	2,11	0,32	15,30	3,80	–
2013	1,33	0,43	1,24	819,76	–	2,84	0,46	12,79	2,01	–
2014	1,20	0,36	1,04	3463,61	–	2,23	0,38	11,53	2,30	–
2015	1,36	0,43	1,62	70,17	–	4,28	0,46	11,52	1,76	–
2016	1,17	0,35	2,24	50,82	–	2,53	0,36	14,51	0,64	–
2017	1,16	0,26	2,09	208,58	–	3,32	0,28	12,50	3,60	–
2018	1,08	0,00	–	–	–	–	–	–	4,36	–
ORT.	1,21	0,27	1,61	826,06	–	2,66	0,33	16,11	3,23	–
RUSYA	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,32	1,27	0,99	2,65	2,36	1,09	1,14	2,00	0,45	3,07
2010	1,25	1,08	1,03	2,45	2,49	1,27	0,98	1,84	0,33	2,73
2011	1,13	0,86	0,98	2,22	7,46	1,27	0,79	1,82	0,34	2,96
2012	1,17	0,97	1,02	2,13	7,17	1,34	0,80	1,86	0,25	3,33
2013	1,19	1,02	1,05	2,07	6,59	1,36	0,79	1,90	0,22	3,69
2014	1,33	1,18	1,12	2,71	9,19	1,55	0,91	1,89	0,23	3,64
2015	1,38	1,50	1,12	2,06	10,39	1,36	0,98	2,20	0,24	2,95
2016	1,45	1,51	1,22	2,08	15,17	1,36	1,06	2,46	0,33	2,74
2017	1,37	1,30	1,18	2,11	15,56	1,33	1,04	2,13	0,29	2,86
2018	1,45	1,27	1,35	1,97	9,83	–	–	–	0,34	–
ORT.	1,30	1,20	1,11	2,25	8,62	1,33	0,94	2,01	0,30	3,11
POL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,65	–	–	–	–	–	–	–	1,23	–
2010	1,42	0,33	1,03	1,81	0,79	–	–	–	1,12	0,65
2011	1,59	0,39	1,29	1,96	0,82	–	–	–	1,27	0,89
2012	1,56	0,39	1,34	1,91	0,77	–	–	–	1,25	0,97
2013	1,71	0,40	1,55	2,10	0,67	–	–	–	1,29	0,87
2014	1,69	0,42	1,11	2,19	0,83	–	–	–	1,34	1,17
2015	1,73	0,39	1,04	2,29	0,82	–	–	–	1,32	1,42
2016	1,79	0,39	1,07	2,39	0,95	–	–	–	1,38	1,57
2017	1,80	0,37	1,21	2,39	0,75	–	–	–	1,44	1,90
2018	1,90	0,35	1,23	2,51	0,99	–	–	–	1,44	–
ORT.	1,68	0,38	1,21	2,17	0,82	–	–	–	1,31	1,18
SUAR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	0,17	–	–	–	–	0,84	0,05	1,54	0,29	–
2010	0,16	–	–	–	–	0,88	0,05	1,25	0,32	–
2011	0,13	–	–	–	–	0,92	0,04	1,00	0,49	–
2012	0,13	–	–	–	–	1,01	0,04	1,31	0,44	–
2013	0,14	–	–	–	–	1,05	0,05	1,40	0,43	–
2014	0,14	–	–	–	–	1,01	0,06	1,25	0,34	–
2015	0,14	–	–	–	–	1,03	0,05	1,30	0,52	–
2016	0,27	–	–	–	–	2,31	0,07	0,75	0,67	–
2017	0,27	–	–	–	–	1,96	0,06	0,43	0,69	–
2018	0,28	–	–	–	–	2,31	0,06	0,31	0,74	–
ORT.	0,18	–	–	–	–	1,33	0,05	1,05	0,49	–

Tablo 22. TPÖ (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

TÜRK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,28	0,20	2,51	5,06	1,60	6,90	0,66	1,32	5,02	0,92
2010	1,17	0,27	2,40	3,90	1,70	5,99	0,58	1,42	4,35	0,92
2011	1,28	0,28	2,53	3,31	1,67	10,73	0,56	1,17	5,13	0,96
2012	1,41	0,31	2,80	4,62	1,88	12,67	0,62	1,19	6,19	1,26
2013	1,39	0,30	2,39	4,29	1,68	18,80	0,54	0,79	5,81	1,73
2014	1,53	0,30	2,87	4,65	1,73	23,08	0,60	0,78	5,83	1,77
2015	1,73	0,40	2,80	3,79	1,76	28,51	0,73	0,66	4,96	1,48
2016	1,62	0,41	2,47	3,73	1,77	33,24	0,72	0,56	3,92	1,17
2017	1,56	0,38	2,60	3,82	1,48	26,31	0,60	0,64	4,66	1,39
2018	1,86	0,39	3,41	3,77	1,42	29,92	0,67	0,60	5,49	1,63
ORT.	1,48	0,32	2,68	4,09	1,67	19,62	0,63	0,91	5,14	1,32
YUN.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	1,69	–	–	–	–	–	–	–	4,34	–
2010	1,89	2,37	2,37	0,25	0,58	–	–	–	4,46	0,83
2011	1,95	2,50	2,00	0,29	1,23	–	–	–	4,63	0,64
2012	2,10	2,66	2,12	0,34	1,40	–	–	–	5,66	0,69
2013	1,86	3,41	0,92	0,19	6,18	1,01	32,18	0,08	6,62	0,73
2014	2,10	3,95	1,23	0,20	2,23	1,34	30,52	0,08	6,45	0,75
2015	1,46	1,95	1,16	0,20	1,31	1,48	32,64	0,12	6,93	0,79
2016	1,57	2,19	1,41	0,21	0,92	1,75	29,14	0,14	6,59	0,88
2017	1,52	2,01	1,52	0,20	0,53	1,96	34,97	0,11	7,68	1,00
2018	1,51	1,96	1,61	0,18	0,51	–	–	–	7,15	–
ORT.	1,77	2,56	1,59	0,23	1,65	1,51	31,89	0,11	6,05	0,79

Not: ÇEK.: Çekya; GAFR.: Güney Afrika; MAC.: Macaristan; POL.: Polonya; SUAR.: Suudi Arabistan; TÜRK.: Türkiye; YUN.: Yunanistan; ORT.: Ortalama.

Çekya ortalama sonuçları incelendiğinde, deniz taşımacılığı (3.1), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanları hariç tüm alanlarda iyi bir ticari performans sergilediği gözlenmiştir. Ayrıca alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2017 itibarıyla iyi ticari performans elde etmeye başladığı belirlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanı sonuçları incelendiğinde, 2014 yılında oldukça yüksek ticari performans (19,44 birim) elde edildiği dikkat çekmektedir. Sonrasında oranların azaldığı fakat yine de diğer ülkelere veya sektör gruplarına göre yüksek ticari performans elde edildiği saptanmıştır. İlgili alanda bulguların oranların veri tabanı üzerinden ulaşılan verilere göre normal olduğu tespit edilmiştir.

Güney Afrika sonuçlarına bakıldığında, deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2) ve diğer modlar (3.3) alanlarında veri eksikliği olduğu gözlenmiştir. Seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda yıldan yıla ticari performansın azaldığı belirlenmiştir. Posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında oranların süreç boyunca dalgalı seyrettiği ancak 2017 itibariyle iyi ticari performans konuma yükseldiği saptanmıştır. Diğer yandan ortalamalara göre ülkenin alternatif diğer taşımacılık (3a.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç iyi ticari performans elde ettiği alan bulunmamaktadır.

Katar'ın alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) hariç tüm alanlarda iyi bir ticari performansa sahip olmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca büyük veri eksikliği olduğu dikkat çekmektedir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanı için 2014 itibariyle iyi ticari performans elde etmeye başladığı gözlenmiştir. Taşımacılık (3) ve seyahat (4) alanlarında 2009 yılına göre 2018 yılında ticari performansın az da olsa arttığı söylenebilir. Diğer yandan alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanında ise yıldan yıla ticari performansın azaldığı belirlenmiştir.

Macaristan sonuçları incelendiğinde, taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında iyi ticari performans elde ettiği tespit edilmiştir. Deniz taşımacılığı (3.1) ve posta/kurye taşımacılığında (3.4) ise ticari performansın düşük olduğu gözlenmiştir. Posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda yıldan yıla ticari performansın arttığı belirlenmiştir. Ülke sektör grupları arasında (ortalamalaya göre) en yüksek ticari performansı seyahat (4) alanında elde etmiştir.

Mısır'ın deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanları hariç tüm alanlarda iyi ticari performansa sahip olduğu belirlenmiştir. Ülkenin tüm alanlardaki ticari performansının periyot boyunca dalgalı şekilde seyrettiği gözlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında iyi ticari performans elde ettiği bulgulanmıştır. Diğer modlar (3.3) alanında oldukça yüksek oranların olduğu tespit edilmiştir. Bu durumun, Trademap veri tabanına ilgili ülke verisi aktarılırken (ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca) bir hata yapılması sonucu elde edildiği düşünülmektedir. Trademap veri tabanı, ulaştığı tüm verileri bin dolar ekseninde işlemektedir (bkz. www.trademap.org). Bu doğrultuda, Mısır istatistik kurumlarınca verilerin tekrar bin ile çarpıldığı veya hatalı şekilde paylaşıldığı düşünülmektedir.

Polonya'ya ait sonuçlar incelendiğinde, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında veri eksikliği olduğu gözlenmiştir. Mevcut tüm alanlarda yıllara göre ticari performansın arttığı belirlenmiştir. Ülkenin ortalama sonuçlarına göre taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında iyi ticari performans elde ettiği tespit edilmiştir.

Rusya'ya ait ortalama sonuçlarına bakıldığında, alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve seyahat (4) alanları hariç tüm alanlarda iyi ticari performansa sahip olduğu gözlenmiştir. Rusya'nın deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında dönem dönem kötü ticari performansa gerilediği ancak tekrar oranların arttığı ve iyi ticari performans elde ettiği tespit edilmiştir. Diğer yandan sonuçlar veri aralığının ilk ve son yıllarına göre (2009-2018) kıyaslandığında, diğer modlar (3.3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda ticari performansın arttığı söylenebilir.

Suudi Arabistan'a ait sonuçlar incelendiğinde, deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında veri eksikliği olduğu gözlenmiştir. Ortalamaya göre ülke sadece alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında iyi ticari performans sergilediği bulgulanmıştır. Bununla birlikte alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanı hariç diğer tüm alanlarda yıldan yıla ticari performansın artmakta olduğu söylenebilir.

Türkiye'ye ait sonuçlar incelendiğinde, diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanları hariç tüm alanlarda yıllara göre ticari performansın arttığı gözlenmiştir. Ortalama sonuçlarına göre ülkenin taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında iyi ticari performans elde ettiği saptanmıştır. Özellikle alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanlarında ticari performans oranları dikkat çekmektedir. İlgili alanda bulgularan oranların veri tabanı üzerinden ulaşılan verilere göre normal olduğu tespit edilmiştir.

Yunanistan sonuçları incelendiğinde, taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında yıldan yıla ticari performansın arttığı gözlenmiştir. Diğer alanların tümünde ise ticari performansın yıllara göre azaldığı söylenebilir. Ülkenin ortalamaya göre diğer modlar (3.3), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda iyi ticari performans sergilediği bulgulanmıştır. İş seyahati alanında sadece 2017 yılında iyi ticari performans elde edildiği saptanmıştır. Ayrıca alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve seyahat (4) alanlarında elde edilen yüksek ticari performans oranları dikkat çekmektedir. İlgili alanda bulgulan oranların, veri tabanı üzerinden ulaşılan verilere göre normal olduğu tespit edilmiştir.

1.4.5. Net Ticaret Rasyosu (NTR) Sonuçları

Değerin pozitif (+) sonuçlanması ihracatın ithalattan fazla olduğunu, negatif (-) sonuçlanması ise ithalatın ihracattan fazla olduğunu göstermektedir (Aktan, 2019). Tablolarda yer alan “-“ ifadesi, ITC Trademap veri tabanında ilgili yıl ve/veya sektöre ait herhangi bir verinin girilmediğine işaretir.

1.4.5.1. Amerika Kıyaslaması

Tablo 23. NTR (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili)

ARJ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-27,20	-32,29	-32,71	10,23	-16,96	-46,37	-62,99	68,49	-6,42	-29,43
2010	-30,17	-43,85	-32,05	14,56	-15,16	-41,70	-64,87	67,66	0,39	-26,88
2011	-36,12	-45,45	-40,92	8,45	-13,87	-51,07	-67,27	67,04	-2,12	-21,39
2012	-34,25	-37,04	-43,78	11,38	-13,38	-56,63	-62,42	73,48	-9,92	-21,07
2013	-33,54	-36,72	-39,67	1,57	-14,68	-57,36	-64,88	75,57	-13,46	-20,43
2014	-25,81	-30,60	-26,65	-4,86	-49,94	-46,07	-66,91	75,26	-9,35	-16,02
2015	-31,62	-22,80	-39,85	-15,94	-35,57	-64,29	-71,18	76,80	-17,25	-10,72
2016	-38,56	-22,19	-52,33	-10,72	-29,90	-67,74	-71,47	69,61	-32,18	-23,38
2017	-45,96	-37,22	-55,50	-24,51	-25,32	-71,81	-77,14	73,08	-35,82	-19,24
2018	-46,55	-44,13	-54,38	-19,13	-15,85	-69,77	-78,84	74,84	-31,50	-23,39
ORT.	-34,98	-35,23	-41,78	-2,90	-23,06	-57,28	-68,80	72,18	-15,76	-21,20

Tablo 23. NTR (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili) devamı

BRZ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-32,44	-24,21	-59,57	-8,32	89,33	-71,64	-36,80	-9,95	-34,52	-68,68
2010	-38,32	-29,11	-68,46	-10,53	91,54	-83,59	-39,82	-13,70	-50,43	-43,14
2011	-40,56	-31,05	-70,48	-11,52	90,40	-86,52	-43,00	-13,61	-54,68	-39,95
2012	-43,56	-33,45	-73,39	-17,11	91,13	-88,35	-44,76	-16,75	-55,11	-39,77
2013	-46,22	-37,46	-72,59	-17,72	91,63	-86,44	-47,75	-20,53	-58,90	-40,32
2014	-42,66	-34,29	-65,83	-13,73	90,38	-77,50	-48,40	-14,60	-57,77	-46,25
2015	-36,36	-27,95	-62,29	-6,73	91,32	-75,93	-43,12	-8,39	-49,62	-47,97
2016	-26,94	-19,02	-51,49	3,30	97,37	-62,72	-35,57	0,95	-41,29	-45,02
2017	-30,05	-12,71	-69,45	4,26	77,46	-83,20	-32,07	7,27	-53,17	-55,32
2018	-34,36	-23,77	-65,01	10,10	97,42	-81,55	-34,99	-3,76	-51,06	-51,77
ORT.	-37,15	-27,30	-65,86	-6,80	90,80	-79,74	-40,63	-9,31	-50,66	-47,82
KOL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-36,71	-79,17	-9,00	52,08	23,71	5,22	-70,62	-19,38	4,01	—
2010	-42,39	-79,34	-11,62	36,73	25,49	8,12	-76,26	-20,10	2,86	—
2011	-35,63	-80,18	-0,48	19,37	-29,41	13,84	-80,72	20,04	-0,36	—
2012	-41,28	-82,23	-9,33	21,07	-57,75	10,17	-81,18	-10,97	-2,34	—
2013	-29,61	-82,90	15,33	23,42	-74,11	35,70	-79,21	11,21	-4,37	—
2014	-30,80	-82,34	16,26	11,50	-50,36	36,65	-79,64	16,68	-10,08	—
2015	-28,17	-83,14	16,55	-23,46	-66,31	32,69	-72,78	9,41	-0,88	—
2016	-26,60	-79,30	11,97	-75,91	-66,07	24,02	-69,31	-6,39	3,47	—
2017	-25,51	-76,64	9,05	-62,35	-56,95	15,43	-66,22	4,18	4,45	—
2018	-25,44	—	100,00	—	-61,72	—	—	—	6,98	—
ORT.	-32,21	-80,58	13,87	0,27	-41,35	20,20	-75,10	0,52	0,37	—
MEKS.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-74,85	-97,61	-57,73	—	—	-19,57	—	-1,86	23,00	-22,49
2010	-82,08	-98,27	-63,56	—	—	-46,59	—	25,62	24,61	-18,69
2011	-84,26	-98,59	-65,08	—	—	-52,16	—	34,87	20,49	-21,45
2012	-85,27	-98,81	-68,51	—	—	-59,49	—	23,33	20,25	-19,34
2013	-88,14	-98,68	-76,23	—	—	-77,44	—	19,16	20,92	-17,29
2014	-88,85	-98,86	-76,45	—	—	-76,20	—	16,75	25,58	-8,96
2015	-79,95	-98,47	-59,19	—	—	-44,20	—	7,16	27,43	-7,10
2016	-78,40	-98,61	-60,67	89,68	—	-44,44	-95,97	-1,87	31,20	-1,35
2017	-77,25	-98,60	-58,81	83,19	—	-42,59	-94,96	-1,30	32,66	4,25
2018	-75,29	-98,59	-56,62	87,35	—	—	—	—	33,19	—
ORT.	-81,43	-98,51	-64,29	86,74	—	-51,41	-95,47	13,54	25,93	-12,49

Tablo 23. NTR (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili) devamı

PERU	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-39,26	-78,05	7,17	–	–	14,82	-95,20	41,70	29,87	–
2010	-48,35	-80,79	1,78	–	–	11,34	-96,23	36,70	22,59	–
2011	-43,51	-78,28	2,86	–	–	14,49	-95,26	59,63	25,04	–
2012	-39,96	-71,16	3,57	–	–	15,57	-96,05	64,87	25,86	–
2013	-30,96	-71,40	15,56	–	–	28,22	-96,59	67,25	30,27	–
2014	-34,28	-73,32	9,21	–	–	22,14	-96,69	64,65	31,87	–
2015	-33,79	-71,56	2,75	–	–	11,45	-96,94	61,08	27,86	–
2016	-31,72	-68,10	1,49	–	–	9,82	-98,00	59,52	26,63	–
2017	-30,16	-66,42	2,45	–	–	10,29	-95,89	58,16	25,24	–
2018	-28,75	–	–	–	–	–	–	–	19,32	–
ORT.	-36,07	-73,23	5,20	–	–	15,35	-96,32	57,06	26,46	–
ŞİLİ	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-0,15	-7,77	–	16,72	–	38,88	12,12	-28,07	15,77	36,93
2010	-0,46	-5,46	–	13,25	–	31,36	18,23	-36,39	8,35	13,32
2011	-3,16	-10,52	–	18,62	–	36,63	14,09	-32,41	4,31	-1,34
2012	-5,68	-13,86	–	12,70	–	27,99	2,63	-32,00	7,98	14,31
2013	-8,31	-15,40	–	7,55	–	22,10	-3,73	-27,14	7,74	13,58
2014	-12,64	-23,66	–	6,78	–	20,88	-18,34	-18,44	3,91	12,34
2015	-17,95	-40,64	–	6,93	–	25,29	-51,74	25,17	11,66	25,39
2016	-16,46	-41,41	–	5,92	–	26,96	-58,72	39,52	11,30	21,25
2017	-21,65	-43,59	–	-0,90	–	18,60	-60,44	36,33	22,16	22,72
2018	-20,52	-46,17	–	3,77	–	–	–	–	15,06	–
ORT.	-10,70	-24,85	–	9,13	–	27,63	-16,21	-8,16	10,82	17,61

Not: ARJ.: Arjantin; BRZ.: Brezilya; KOL.: Kolombiya; MEKS.: Meksika; ORT.: Ortalama.

Arjantin'e ait sonuçlar incelendiğinde, ortalama olarak alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanı hariç tüm alanlarda ithalatın ihracattan fazla olduğu gözlenmiştir. Ayrıca diğer modlar (3.3) alanında 2009-2013 yılları arasında pozitif sonuç elde eden Arjantin'in, 2014 ve sonrası negatif oranlara gerilediği belirlenmiştir. Diğer yandan seyahat (4) alanında ise sadece 2010 yılında ihracatın ithalattan fazla olduğu tespit edilmiştir.

Brezilya'nın diğer modlar (3.3) alanında 2016 itibarıyla, posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında 2009-2018 yılları arasında ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2016-2017 yıllarında pozitif değer elde ettiği bulgulanmıştır. Bu bulgular hariç tüm alanlar ve yıllarda ithalatın ihracattan yüksek olduğu söylenebilir.

Kolombiya sonuçlarına bakıldığında, hava taşımacılığı (3.2) alanında 2013 itibariyle, diğer modlar (3.3) alanında 2014 ve öncesi, posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında 2009-2010 yıllarında, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında veri aralığı boyunca, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında ise yıllara göre pozitif değer elde edildiği gözlenmiştir. Diğer tüm alan ve yıllarda negatif sonuç elde eden Kolombiya'ya ait taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında yıldan yıla ihracatın arttığı/ithalatın azaldığı saptanmıştır. Deniz taşımacılığı (3.1) 2018 NTR sonucu 100 birim olarak belirlenmiştir. Bu durum, 2018 ithalat verilerinin olmaması halinde ihracat verisinin tekrar kendisine bölünüp 100 ile çarpılması sonucu oluşmaktadır.

Meksika'ya ait diğer modlar (3.3) alanında 2016-2018 arası, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2010-2015 arası, seyahat (4) alanında veri aralığı boyunca, iş seyahati (4.1) alanında ise sadece 2017 yılında ihracatın ithalattan fazla olduğu gözlenmiştir. Diğer tüm alan ve yıllarda negatif sonuç elde edildiği tabloya yansımaktadır.

Peru'ya ait diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanlarına ait verilerin eksik olduğu tespit edilmiştir. Hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında ortalamaya göre ihracatın ithalattan fazla olduğu gözlenmiştir. Diğer tüm alanlarda ithalatın ihracattan fazla olduğu söylenebilir. Taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında 2009 yılına göre son yıllarda ihracatın arttığı/ithalatın azaldığı, diğer alanlarda ise ihracatın azaldığı/ithalatın arttığı belirlenmiştir.

Şili'nin diğer modlar (3.3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamaya göre ihracatın ithalattan fazla olduğu bulgulanmıştır. Alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanında 2012 ve öncesi, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında ise 2015 itibariyle pozitif değer elde edildiği gözlenmiştir. Alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanı hariç tüm alanlarda yıldan yıla ihracatın azaldığı/ithalatın arttığı tespit edilmiştir.

1.4.5.2. Asya Kıyaslaması

Tablo 24. NTR (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)

END.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-45,57	—	—	—	—	-55,57	-51,67	36,40	2,58	12,72
2010	-52,98	—	—	—	—	-51,07	-62,10	25,95	4,22	9,49
2011	-55,71	—	—	—	—	-39,44	-66,63	11,91	12,22	18,00
2012	-53,17	—	—	—	—	-33,47	-65,49	2,46	10,29	16,85
2013	-55,28	—	—	—	—	-37,53	-68,07	-11,71	8,60	14,55
2014	-51,91	—	—	—	—	-32,81	-65,70	-12,04	14,37	20,52
2015	-47,06	—	—	—	—	-31,96	-64,93	22,00	19,21	25,63
2016	-43,70	—	—	—	—	-27,01	-56,68	-12,33	19,39	26,78
2017	-49,71	—	—	—	—	-26,25	-68,50	-12,24	22,64	27,14
2018	-55,10	—	—	—	—	-31,56	-69,25	-32,06	23,33	29,88
ORT.	-51,02	—	—	—	—	-36,67	-63,90	1,83	13,69	20,16
FLİP.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-44,01	-34,27	-44,70	—	49,42	17,32	-72,79	-35,81	-21,54	-76,00
2010	-42,28	-43,32	-42,20	—	-68,37	25,07	-72,50	-49,20	-34,95	-79,55
2011	-38,50	-77,04	-37,73	—	11,65	32,15	-71,63	-41,65	-27,44	-77,74
2012	-38,75	-60,52	-38,10	—	94,64	20,75	-68,05	-43,47	-23,45	-65,32
2013	-35,25	-64,66	-34,95	—	-21,79	23,18	-63,06	-45,45	-25,10	-46,77
2014	-34,73	-56,76	-34,57	—	27,50	31,83	-64,36	-41,90	-35,63	-68,81
2015	-33,20	-54,90	-33,18	—	43,06	37,02	-68,29	-37,95	-36,53	-75,91
2016	-39,16	35,41	-39,93	—	62,53	35,47	-76,40	-28,61	-36,81	-76,18
2017	-33,76	-73,99	25,93	—	38,02	39,34	-69,90	-10,98	-25,81	-68,02
2018	-32,83	-74,30	30,19	—	57,01	41,45	-69,58	-7,50	-23,47	-65,74
ORT.	-37,25	-50,44	-24,92	—	29,37	30,36	-69,66	-34,25	-29,07	-70,00
HİND.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-52,30	-51,85	-77,53	-14,04	5,74	-67,11	36,65	-2,45	8,93	-100,00
2010	-55,73	-63,37	-75,28	19,04	-39,76	—	—	-3,69	16,01	-100,00
2011	-53,33	-68,68	-66,42	0,54	-51,92	—	—	7,03	12,76	-100,00
2012	-55,23	-61,00	-55,67	15,25	-44,74	-65,46	11,85	7,72	18,57	-73,73
2013	-54,45	-55,49	-52,94	-29,49	-27,79	-55,75	16,57	13,32	22,60	-47,60
2014	-52,01	-53,05	-50,26	-44,63	-40,86	-46,57	14,05	6,89	14,89	-41,62
2015	-56,98	-53,46	-62,86	-65,12	-38,37	-72,26	4,60	6,27	17,22	-42,64
2016	-51,92	-44,74	-62,55	-41,93	-33,38	-60,83	14,85	1,64	15,59	-42,40
2017	-54,14	-45,18	-67,18	-39,24	-37,09	-73,88	12,61	8,89	19,48	-33,02
2018	-55,68	100,00	100,00	100,00	-40,47	—	—	—	14,55	—
ORT.	-54,18	-39,68	-47,07	-9,96	-34,86	-63,12	15,88	5,07	16,06	-64,56

Tablo 24. NTR (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan) devamı

KORE	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	9,18	7,44	19,09	–	-33,01	45,07	31,41	-66,35	-21,06	9,55
2010	12,52	11,74	19,41	–	-41,70	33,29	42,92	-70,22	-29,00	3,21
2011	9,37	8,10	17,29	–	-42,62	36,95	40,67	-68,41	-22,98	10,81
2012	13,91	12,36	23,35	–	-42,13	40,62	41,97	-54,13	-21,18	11,92
2013	10,78	10,71	14,36	–	-36,96	28,16	39,28	-53,52	-19,35	16,32
2014	8,78	8,01	15,23	–	-37,35	24,63	35,08	-55,25	-13,06	18,44
2015	7,24	8,46	5,59	–	-37,15	17,68	34,88	-57,90	-24,84	–
2016	-2,74	-3,10	0,98	–	-33,80	19,76	20,90	-56,80	-22,24	–
2017	-9,71	-11,74	-1,14	–	-34,20	12,93	5,03	-50,34	-39,00	–
2018	-7,17	-10,46	6,18	–	-39,74	–	–	–	-33,47	–
ORT.	5,22	4,15	12,03	–	-37,87	28,79	32,46	-59,21	-24,62	11,71
MLZY.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-35,52	-56,08	28,57	93,76	–	35,13	-57,14	-7,68	41,64	52,64
2010	-35,40	-40,67	-17,78	-66,96	–	22,18	-54,14	-25,62	37,12	32,60
2011	-38,56	-48,22	-15,93	-61,92	–	27,70	-62,78	-19,08	31,75	25,60
2012	-44,46	-56,37	-19,85	-57,22	–	21,24	-71,47	-8,74	24,74	20,09
2013	-44,83	-58,95	-20,08	-54,76	–	21,97	-75,50	-7,26	27,46	15,71
2014	-45,48	-58,79	-23,92	-53,29	–	12,58	-78,10	0,24	28,99	17,99
2015	-42,86	-56,20	-21,05	-49,87	–	26,34	-76,95	4,20	24,52	14,59
2016	-40,45	-53,35	-19,46	-48,84	–	29,62	-76,81	6,80	26,66	8,81
2017	-43,30	-61,60	-17,95	-50,03	–	18,83	-83,87	11,10	26,34	10,19
2018	-40,57	–	–	–	–	–	–	–	22,96	–
ORT.	-41,14	-54,47	-14,16	-38,79	–	23,95	-70,75	-5,12	29,22	22,02
PAKİ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-47,32	-88,86	1,09	-82,22	-100,00	24,29	-91,84	-10,45	-43,13	-41,94
2010	-44,90	-76,80	-3,50	-42,11	-60,00	21,79	-92,07	11,11	-50,41	-81,25
2011	-41,73	-69,94	-4,22	-73,22	-100,00	1,82	-91,81	39,37	-50,37	-78,95
2012	-41,25	-69,94	3,92	-80,98	-100,00	21,40	-91,52	34,62	-61,32	-91,11
2013	-47,96	-82,16	-2,11	-62,68	-42,86	7,88	-92,48	16,35	-57,99	-86,05
2014	-49,66	-81,10	-11,41	-96,08	-100,00	-10,11	-92,87	12,73	-65,76	-65,85
2015	-51,93	-93,54	-19,43	-92,86	-100,00	-24,40	-91,31	-8,69	-67,90	-34,29
2016	-53,41	-95,88	-22,37	24,00	-95,92	-38,37	-92,03	-2,69	-71,13	-36,36
2017	-62,54	-98,08	-28,00	19,42	-77,78	-39,32	-94,29	2,91	-70,31	-96,43
2018	-62,77	-95,60	-31,03	67,52	-100,00	-44,25	-93,96	9,37	-64,27	-85,71
ORT.	-50,35	-85,19	-11,71	-41,92	-87,66	-7,93	-92,42	10,46	-60,26	-69,79

Tablo 24. NTR (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan) devamı

TAYL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-44,72	—	—	—	—	48,12	-77,40	-43,55	56,76	25,37
2010	-52,26	—	—	—	—	41,46	-78,80	-51,76	56,26	33,57
2011	-56,69	—	—	—	—	34,62	-82,29	-49,21	65,25	61,26
2012	-57,21	—	—	—	—	35,85	-83,79	-40,50	68,84	87,96
2013	-55,30	—	—	—	—	38,52	-82,46	-36,19	73,14	86,13
2014	-53,82	—	—	—	—	34,86	-81,21	-34,26	68,91	78,10
2015	-46,34	—	—	—	—	32,87	-76,89	-26,14	70,68	69,46
2016	-44,93	—	—	—	—	25,18	-76,70	-20,09	68,64	65,21
2017	-42,00	—	—	—	—	36,62	-77,99	-20,76	68,85	38,41
2018	-42,82	—	—	—	—	—	—	—	67,25	—
ORT.	-49,61	—	—	—	—	36,46	-79,73	-35,83	66,46	60,61
TAYV.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-8,95	—	—	—	—	13,55	10,76	-75,74	-6,73	-16,14
2010	1,98	—	—	—	—	10,73	21,84	-77,28	-3,52	-12,11
2011	1,24	—	—	—	—	11,50	20,66	-76,03	4,50	-6,53
2012	1,17	—	—	—	—	12,77	19,59	-76,36	5,09	-17,33
2013	1,13	—	—	—	—	14,19	19,78	-78,58	0,05	-17,05
2014	3,12	—	—	—	—	17,83	23,55	-78,43	2,16	-29,71
2015	-1,65	—	—	—	—	15,92	21,57	-83,32	-3,73	-36,89
2016	-10,78	—	—	—	—	-4,02	15,02	-82,92	-10,68	-43,24
2017	-6,29	—	—	—	—	-1,28	20,47	-82,59	-18,54	-45,52
2018	-5,96	—	—	—	—	—	—	—	-17,00	—
ORT.	-2,50	—	—	—	—	10,13	19,25	-79,03	-4,84	-24,95

Not: END.: Endonezya; FLIP.: Filipinler; HIND.: Hindistan; MLZY.: Malezya; PAKI.: Pakistan; TAYL.: Tayland; TAYV.: Tayvan; ORT.: Ortalama.

Endonezya sonuçlarına bakıldığında %40 veri eksikliği gözlenmiştir. Taşımacılık (3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında ortalamaya göre negatif, diğer alanlarda ise pozitif sonuçlar elde edildiği bulgulanmıştır. Ülkenin alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2012 ve öncesi pozitif oranlar elde etmesine rağmen, 2013 itibariyle ithalatın ihracatı geçmesi dikkat çekmektedir.

Filipinler'in sonuçları incelendiğinde genel olarak ihracatın ithalattan az olduğu söylenebilir. Deniz taşımacılığı (3.1) alanında sadece 2016 yılında, hava taşımacılığı (3.2) alanında 2017 itibariyle, posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında dönem dönem, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında ise veri aralığı boyunca pozitif sonuç elde edildiği tespit

edilmiştir. Deniz taşımacılığı (3.1) ve seyahat (4) alanları hariç tüm alanlarda yıldan yıla ihracatın artmakta/ihtalatın azalmakta olduğu belirlenmiştir.

Hindistan'a ait ilgili sektör gruplarına bakıldığında genel olarak negatif sonuç elde edildiği söylenebilir. Diğer modlar (3.3) alanında 2010-2012 arası, posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında sadece 2009 yılında, alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanında veri aralığı boyunca, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2011 itibariyle, seyahat (4) alanında ise veri aralığı boyunca ihracatın ithalattan fazla olduğu tespit edilmiştir. Deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2) ve diğer modlar (3.3) alanlarında 2018 sonuçları 100 birim, iş seyahati (4.1) alanında 2009-2011 arasındaki sonuçlar -100 birim olarak bulgulanmıştır. Bu bulgu, ithalat verilerinin olmaması halinde ihracat verisinin tekrar kendisine bölünüp 100 ile çarpılması sonucu +100; ihracat verilerinin olmaması halinde ise ithalat verisinin tekrar kendisine bölünüp 100 ile çarpılması sonucu -100 elde edildiği şeklinde açıklanabilir.

Kore sonuçlarına göre alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda periyodun ilk yıllarına göre son yıllarında ihracatın azaldığı/ihtalatın arttığı belirlenmiştir. Özellikle taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1) ve hava taşımacılığı (3.2) alanlarında ilk yıllarda ihracatın ithalattan fazla olduğu, fakat son yıllarda ithalatın ihracattan fazla olduğu gözlenmiştir. Genel olarak Kore'nin veri aralığının son yıllarına doğru rekabet avantajını kaybettiği yorumlanabilir.

Malezya sonuçları incelendiğinde, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda ortalama olarak ithalatın ihracattan fazla olduğu tespit edilmiştir. Genel olarak alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanı hariç diğer tüm sektör gruplarında yıldan yıla ihracatın azaldığı/ihtalatın arttığı belirlenmiştir.

Pakistan'a ait sonuçlara göre diğer modlar (3.3) alanı hariç tüm sektör gruplarında yıllara göre ihracatın azaldığı/ihtalatın arttığı gözlenmiştir. Ülke deniz taşımacılığı (3.1) alanında 2009 yılı sonucuna göre pozitif sonuç elde etmesine rağmen, 2010 itibariyle ithalatının ihracatını geçtiği belirlenmiştir. Ortalamaya göre sadece alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında ihracatın ithalattan fazla olduğu bulgulanmıştır. Pakistan sonuç tablosunda genel olarak ithalatın ihracattan fazla olduğu söylenebilir. Diğer modlar (3.3) alanında bazı yıllar -100 birim elde edildiği tespit edilmiştir. Bu durum, daha önce

belirtildiği gibi ihracat verilerinin olmaması halinde ithalat verisinin tekrar kendisine bölünüp 100 ile çarpılması sonucu -100 elde edildiği şeklinde açıklanabilir.

Tayland'a ait sonuçlar incelendiğinde, deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında veri eksikliği olduğu gözlenmiştir. Taşımacılık (3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında ithalatın ihracattan fazla olduğu tespit edilmiştir. Diğer yandan alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamaya göre ihracatın ithalattan fazla olduğu bulgulanmıştır. Taşımacılık (3), alternatif diğer taşımacılık (3a.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda veri aralığı boyunca ihracatın azaldığı/ithalatın arttığı saptanmıştır.

Tayvan sonuçlarına göre taşımacılık (3) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanları hariç tüm alanlarda ilk yıllara göre son yıllarda oranların azaldığı bulgulanmıştır. Diğer yandan taşımacılık (3) alanında 2010-2014 arası, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 2015 ve öncesi, seyahat (4) alanında ise 2011-2014 arası ihracatın ithalatı geçtiği gözlenmiştir. Fakat son yıllarda bu durumun değiştiği söylenebilir. Ortalamalara göre ihracatın ithalattan fazla olduğu alanlar alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif yük taşımacılığıdır (3a.2).

1.4.5.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika

Tablo 25. NTR (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)

ÇEK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	16,51	-65,02	25,64	19,50	-58,05	–	–	–	25,97	–
2010	10,35	-71,12	22,60	14,50	-67,54	79,56	6,66	-10,17	25,57	41,78
2011	11,52	-69,35	18,61	17,30	-74,09	81,00	11,82	-15,29	25,88	35,25
2012	9,51	-70,14	23,21	12,71	-74,71	79,07	8,23	-11,85	25,00	34,78
2013	4,70	-66,90	20,01	6,44	-64,34	85,03	1,86	-14,49	20,59	27,20
2014	6,11	-64,00	33,40	5,98	-64,47	90,22	1,16	-8,48	14,11	18,23
2015	5,73	-65,72	27,25	6,32	-58,82	87,68	1,44	-9,88	11,87	23,71
2016	11,98	-55,94	43,50	11,10	-58,83	89,02	7,62	-1,47	12,38	24,21
2017	11,70	-47,18	39,75	10,25	-36,57	83,15	5,67	8,93	12,17	24,00
2018	11,33	-51,54	30,92	11,27	-34,73	–	–	–	11,11	–
ORT.	9,94	-62,69	28,49	11,54	-59,22	84,34	5,56	-7,84	18,47	28,65

Tablo 25. NTR (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

GAFR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-42,77	—	—	—	21,64	-36,34	-55,51	70,21	29,49	7,81
2010	-39,65	—	—	—	-8,77	-35,03	-48,11	59,94	23,77	-2,88
2011	-42,87	—	—	—	-13,19	-44,66	-47,77	45,52	28,59	2,68
2012	-44,13	—	—	—	-5,62	-43,67	-49,95	42,33	42,14	17,81
2013	-42,57	—	—	—	-8,53	-42,91	-47,33	43,96	45,89	20,77
2014	-42,58	—	—	—	-25,60	-46,58	-44,64	42,03	49,33	22,84
2015	-44,64	—	—	—	12,36	-51,31	-45,63	43,33	46,73	19,50
2016	-44,32	—	—	—	-25,30	-47,50	-47,22	20,87	46,96	19,70
2017	-46,57	—	—	—	16,38	-51,92	-52,83	36,16	46,04	17,32
2018	-51,07	—	—	—	6,07	-57,28	-55,77	31,63	45,09	15,95
ORT.	-44,12	—	—	—	-3,06	-45,72	-49,48	43,60	40,40	14,15
KATAR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-42,23	—	—	—	—	—	—	—	-45,88	—
2010	-53,34	—	—	—	—	—	—	—	4,04	—
2011	-42,96	—	—	—	—	-29,17	-58,75	-100,00	-21,43	—
2012	-35,83	—	—	—	—	-7,34	-82,10	-100,00	-32,82	—
2013	-29,28	—	—	—	—	-1,16	-67,67	-99,89	-31,37	—
2014	-30,67	—	—	—	—	17,66	-73,90	-99,94	-30,82	—
2015	-21,44	—	—	—	—	34,31	-78,39	-99,85	-23,74	—
2016	-18,03	—	—	—	—	27,73	-74,01	-99,70	-25,37	—
2017	-3,26	—	—	—	—	57,43	-71,51	-99,83	-23,50	—
2018	-6,46	—	—	—	—	59,16	-77,10	-99,82	-24,98	—
ORT.	-28,35	—	—	—	—	19,83	-72,93	-99,88	-25,59	—
MAC.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	10,63	—	—	—	—	—	—	—	36,97	—
2010	8,94	-52,44	8,69	13,56	-20,15	—	—	—	39,86	19,13
2011	11,96	-50,25	12,04	16,26	-24,70	—	—	—	40,83	11,50
2012	12,36	-44,35	11,13	17,11	-25,32	—	—	—	45,66	21,71
2013	16,00	-37,82	15,95	20,01	-27,39	—	—	—	47,54	25,22
2014	16,03	-46,49	17,46	19,73	-30,26	—	—	—	48,54	24,59
2015	15,45	-43,92	19,73	17,78	-32,04	—	—	—	48,82	25,41
2016	19,30	-38,93	25,98	20,12	-26,33	—	—	—	44,75	13,17
2017	19,78	-49,84	30,53	18,79	-32,38	—	—	—	43,19	8,77
2018	19,05	-42,15	29,24	16,77	-27,00	—	—	—	44,58	—
ORT.	14,95	-45,13	18,97	17,79	-27,29	—	—	—	44,07	18,69

Tablo 25. NTR (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

MISIR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	8,04	-77,06	28,45	97,99	—	42,63	-73,20	90,49	61,81	-100,00
2010	9,25	-64,64	28,46	97,88	—	41,60	-61,38	89,74	69,67	-100,00
2011	11,76	-58,44	13,65	99,79	—	25,51	-55,23	93,18	59,62	-100,00
2012	8,00	-55,03	14,39	99,88	—	35,64	-51,70	87,73	58,30	-100,00
2013	14,28	-40,03	10,69	99,76	—	47,87	-37,40	85,50	33,48	-100,00
2014	9,08	-46,90	1,78	99,94	—	38,05	-44,67	84,04	39,31	-100,00
2015	15,08	-39,91	23,56	97,19	—	62,14	-37,23	84,03	27,59	-100,00
2016	7,67	-47,93	38,32	96,14	—	43,29	-47,07	87,10	-21,69	-100,00
2017	7,30	-58,50	35,30	99,05	—	53,75	-56,01	85,18	56,52	-100,00
2018	3,98	-100,00	—	—	—	—	—	—	62,65	—
ORT.	9,44	-58,84	21,62	98,62	—	43,39	-51,54	87,44	44,73	-100,00
POL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	24,63	—	—	—	—	—	—	—	10,28	—
2010	17,27	-50,81	1,52	28,76	-12,00	—	—	—	5,46	-21,40
2011	22,73	-43,78	12,54	32,34	-9,99	—	—	—	11,74	-5,54
2012	21,96	-44,21	14,57	31,21	-12,76	—	—	—	11,23	-1,36
2013	26,10	-42,60	21,57	35,51	-19,53	—	—	—	12,48	-7,05
2014	25,56	-41,00	5,21	37,32	-9,37	—	—	—	14,35	7,98
2015	26,63	-44,36	2,13	39,19	-9,59	—	—	—	13,75	17,38
2016	28,31	-43,98	3,52	41,07	-2,54	—	—	—	15,82	22,31
2017	28,68	-45,69	9,32	40,98	-14,24	—	—	—	18,11	30,93
2018	30,97	-47,95	10,12	43,09	-0,66	—	—	—	18,07	—
ORT.	25,28	-44,93	8,94	36,61	-10,08	—	—	—	13,13	5,41
RUSYA	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	13,92	12,03	-0,41	45,27	40,55	4,11	6,50	33,44	-38,35	50,82
2010	11,10	3,87	1,65	42,08	42,69	11,84	-1,10	29,58	-50,28	46,44
2011	5,91	-7,27	-0,95	37,79	76,35	11,83	-11,62	29,16	-48,78	49,49
2012	7,63	-1,50	0,83	36,19	75,52	14,65	-11,15	30,07	-59,82	53,79
2013	8,48	0,90	2,25	34,80	73,64	15,14	-11,97	30,93	-63,36	57,32
2014	14,24	8,16	5,88	46,14	80,36	21,65	-4,57	30,85	-62,18	56,90
2015	15,90	20,14	5,50	34,60	82,44	15,31	-1,13	37,45	-61,16	49,33
2016	18,41	20,29	10,08	35,04	87,63	15,26	2,74	42,12	-50,94	46,47
2017	15,63	13,03	8,07	35,66	87,93	14,31	2,19	36,04	-55,28	48,16
2018	18,31	11,94	14,80	32,69	81,53	—	—	—	-49,79	—
ORT.	12,95	8,16	4,77	38,03	72,86	13,79	-3,35	33,29	-53,99	50,97

Tablo 25. NTR (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

SUAR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	-70,92	–	–	–	–	-8,77	-90,55	21,33	-54,61	–
2010	-72,41	–	–	–	–	-6,66	-90,70	11,29	-51,79	–
2011	-77,20	–	–	–	–	-4,04	-92,27	-0,11	-34,25	–
2012	-77,42	–	–	–	–	0,29	-92,67	13,25	-39,22	–
2013	-75,68	–	–	–	–	2,53	-90,81	16,52	-39,54	–
2014	-74,70	–	–	–	–	0,29	-88,63	11,25	-49,08	–
2015	-75,14	–	–	–	–	1,59	-90,58	13,17	-31,27	–
2016	-57,73	–	–	–	–	39,62	-87,09	-14,34	-20,04	–
2017	-57,20	–	–	–	–	32,42	-88,22	-39,97	-18,56	–
2018	-56,29	–	–	–	–	39,55	-88,15	-53,07	-15,18	–
ORT.	-69,47	–	–	–	–	9,68	-89,97	-2,07	-35,35	–
TÜRK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	12,40	-66,70	43,08	67,02	23,21	74,67	-20,23	13,76	66,79	-4,32
2010	7,66	-56,99	41,12	59,15	26,05	71,40	-26,45	17,41	62,60	-3,95
2011	12,21	-55,68	43,31	53,64	25,00	82,95	-28,41	8,00	67,38	-2,18
2012	17,14	-52,19	47,36	64,42	30,58	85,37	-23,65	8,87	72,19	11,34
2013	16,15	-54,38	40,97	62,20	25,40	89,90	-29,51	-11,43	70,64	26,62
2014	21,06	-53,47	48,29	64,60	26,72	91,70	-25,30	-12,10	70,70	27,89
2015	26,85	-42,96	47,31	58,21	27,54	93,22	-15,57	-20,84	66,43	19,22
2016	23,76	-41,80	42,42	57,73	27,74	94,16	-16,41	-28,16	59,34	7,71
2017	21,74	-45,28	44,42	58,51	19,25	92,68	-24,95	-21,60	64,67	16,23
2018	29,96	-44,36	54,69	58,03	17,43	93,53	-20,01	-25,08	69,18	24,03
ORT.	18,89	-51,38	45,30	60,35	24,89	86,96	-23,05	-7,12	66,99	12,26
YUN.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	25,77	–	–	–	–	–	–	–	62,56	–
2010	30,71	40,57	40,63	-60,56	-26,24	–	–	–	63,36	-9,10
2011	32,12	42,89	33,37	-55,37	10,46	–	–	–	64,51	-21,60
2012	35,44	45,37	35,95	-49,53	16,71	–	–	–	69,98	-18,47
2013	30,02	54,65	-4,37	-68,67	72,15	0,70	93,97	-85,42	73,76	-15,54
2014	35,44	59,63	10,26	-67,13	38,17	14,64	93,65	-85,87	73,15	-14,60
2015	18,62	32,28	7,28	-66,76	13,29	19,20	94,05	-78,25	74,79	-11,99
2016	22,30	37,31	17,00	-65,92	-4,04	27,17	93,36	-76,20	73,64	-6,40
2017	20,64	33,57	20,63	-66,80	-30,96	32,47	94,44	-79,84	76,96	-0,03
2018	20,17	32,49	23,26	-68,81	-32,40	–	–	–	75,47	–
ORT.	27,12	42,08	20,45	-63,28	6,35	18,84	93,89	-81,12	70,82	-12,22

Not: ÇEK.: Çekya; GAFR.: Güney Afrika; MAC.: Macaristan; POL.: Polonya; SUAR.: Suudi Arabistan; TÜRK.: Türkiye; YUN.: Yunanistan; ORT.: Ortalama.

Çekya NTR sonuç tablosu incelendiğinde deniz taşımacılığı (3.1), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif diğer taşımacılık (3.a3) hariç tüm alanlarda ortalama olarak ihracatın ithalattan fazla olduğu gözlenmiştir. Taşımacılık (3), diğer modlar (3.3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda yıldan yıla ihracatın arttığı tespit edilmiştir.

Güney Afrika sonuçlarına bakıldığında deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2) ve diğer modlar (3.3) alanlarında veri eksikliği bulunmaktadır. Mevcut veriler incelendiğinde taşımacılık (3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında yıldan yıla ihracatın azaldığı/ithalatın arttığı negatif değerler bulgulanmıştır. Posta ve kurye taşımacılığı (3.4) alanında dönem dönem negatif sonuçlar elde edilmesine rağmen, veri aralığının son yıllarında ihracatın ithalattan fazla olduğu belirlenmiştir. Alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında yıllara göre ihracatın azalmakta/ithalatın artmakta olduğu, seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ise ihracatın artmakta/ithalatın azalmakta olduğu söylenebilir.

Katar'a ait alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 2014 itibariyle, seyahat (4) alanında ise sadece 2004 yılında ihracatın ithalattan fazla olduğu gözlenmiştir. Çoğu verinin eksik olduğu tablo incelendiğinde, alternatif yük taşımacılığı (3a.2) hariç tüm alanlarda yılda yıla ihracatın arttığı/ithalatın azaldığı tespit edilmiştir. Ortalamalara göre sadece alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında pozitif değer elde edildiği belirlenmiştir. Diğer yandan alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarına ait negatif oranlar dikkat çekmektedir. Alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2011 ve 2012 yıllarında ulaşılan sonuçların -100 birim olması, ihracat verilerinin olmaması halinde ithalat verisinin tekrar kendisine bölünüp 100 ile çarpılması sonucu -100 olarak sonuçlandığı şeklinde açıklanabilir.

Macaristan tablosuna bakıldığında, ortalamalara göre taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ihracatın ithalattan fazla olduğu, deniz taşımacılığı (3.1) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında ise ithalatın ihracattan fazla olduğu gözlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında veri eksikliği bulgulanmıştır. Posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda son yıllara doğru ihracatın arttığı/ithalatın azaldığı tespit edilmiştir.

Mısır'a ait sonuçlara bakıldığında taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında ortalamaya göre ihracatın ithalattan fazla olduğu gözlenmiştir. Genel olarak sektör gruplarında yıldan yıla ihracatın artmakta/ithalatın azalmakta olduğu bulgulanmıştır. Deniz taşımacılığı (3.1) alanında 2018 yılı, iş seyahati (4.1) alanına ise veri aralığı boyunca elde edilen sonuçların -100 birim olması, ihracat verilerinin olmaması halinde ithalat verisinin tekrar kendisine bölünüp 100 ile çarpılması sonucu -100 olarak sonuçlandığı şeklinde açıklanabilir.

Polonya'ya ait alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında veri eksikliği olduğu tespit edilmiştir. Verilerine ulaşılan tüm alanlarda, periyodun ilk yıllarına göre son yıllarında ihracatın arttığı/ithalatın azaldığı gözlenmiştir. Ortalamalara göre sadece deniz taşımacılığı (3.1) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında negatif sonuç elde edildiği bulgulanmıştır. Diğer tüm alanlarda ithalatın ihracattan az olduğu söylenebilir. Diğer yandan, iş seyahati (4.1) alanında 2013 ve öncesi ithalatın ihracattan fazla olduğu gözlenmesine rağmen, 2014 itibariyle ihracatın ithalatı geçtiği tespit edilmiştir.

Rusya'ya ait sonuçlar ele alındığında deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında dönem dönem ithalatın ihracatı geçtiği gözlenmiştir. Ancak bu alanlar için son yıllara doğru ihracatın ithalatı geçtiği ve rekabet gücüne fayda sağladığı söylenebilir. Ortalamalara göre sadece alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve seyahat (4) alanlarında negatif sonuç elde edildiği tespit edilmiştir. Diğer tüm alanlarda ihracatın ithalattan fazla olduğu bulgulanmıştır. Veri aralığı boyunca ortalamalar incelendiğinde, hava taşımacılığı (3.2), posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve iş seyahati (4.1) alanlarına ait oranların 2009 yılındaki oranlara göre arttığı belirlenmiştir.

Suudi Arabistan sonuçlarına bakıldığında alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 2012 itibariyle, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında ise dönem dönem ihracatın ithalatı geçtiği gözlenmiştir. Diğer tüm alanlarda 10 yıllık periyot boyunca negatif sonuç elde eden Suudi Arabistan'ın, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) hariç her alanda bir önceki yıla göre ihracatını artırdığı söylenebilir. Ayrıca deniz taşımacılığı (3.1),

hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında veri eksikliği bulunmaktadır.

Türkiye’ye ait sektör grupları incelendiğinde, ortalama olarak deniz taşımacılığı (3.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanları hariç tüm alanlarda ihracatın ithalattan fazla olduğu bulgulanmıştır. Öte yandan diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında ilk yıllara göre son yıllarda ihracatın azaldığı/ithalatın arttığı gözlenmiştir. Ayrıca veri aralığı boyunca tüm alanların ortalaması 23,41 birim olarak hesaplanmıştır. Bu bilgiler ışığında, *Türkiye*’nin ilgili sektör gruplarında ihracatının iyi olduğu söylenebilir.

Yunanistan’ın ortalamalara göre diğer modlar (3.3), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda pozitif değer elde ettiği gözlenmiştir. Posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında 2011-2015 arası pozitif değer elde edilmesine rağmen, son yıllarda tekrar ithalatın ihracatı geçtiği tespit edilmiştir.

1.4.6. İhracat/İthalat Oranı (İHİTOR) Sonuçları

Tablolarda yer alan “–“ ifadesi, ITC Trademap veri tabanında ilgili yıl ve/veya sektöre ait herhangi bir verinin girilmediğine işarettir. Sonucun 100’den fazla olması durumunda ülkenin dış ticaret fazlası verdiği yorumlanabilir. Eğer sonuç 100’den küçük ise dış ticaret açığı vardır.

1.4.6.1. Amerika Kıyaslaması

Tablo 26. İHİTOR (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili)

ARJ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	57,24	51,18	50,70	122,78	71,00	36,64	22,71	534,71	87,93	54,52
2010	53,64	39,04	51,46	134,07	73,67	41,14	21,31	518,48	100,78	57,63
2011	46,93	37,51	41,92	118,45	75,64	32,39	19,56	506,74	95,84	64,75
2012	48,97	45,95	39,10	125,69	76,40	27,69	23,13	654,09	81,96	65,19
2013	49,77	46,29	43,20	103,18	74,40	27,10	21,30	718,67	76,27	66,07
2014	58,98	53,14	57,91	90,72	33,38	36,93	19,82	708,30	82,90	72,39
2015	51,95	62,87	43,01	72,51	47,53	21,74	16,83	762,16	70,57	80,63
2016	44,34	63,68	31,29	80,64	53,96	19,23	16,64	558,22	51,31	62,10
2017	37,02	45,75	28,62	60,63	59,59	16,41	12,91	642,82	47,25	67,73
2018	36,47	38,76	29,55	67,89	72,63	17,81	11,83	694,93	52,09	62,09
ORT.	48,53	48,42	41,68	97,66	63,82	27,71	18,60	629,91	74,69	65,31

Tablo 26. İHİTOR (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili) devamı

BRZ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	51,01	61,02	25,33	84,63	1773,99	16,52	46,20	81,90	48,67	18,57
2010	44,59	54,90	18,72	80,94	2263,15	8,94	43,04	75,90	32,95	39,72
2011	42,29	52,62	17,31	79,34	1982,31	7,22	39,86	76,04	29,30	42,91
2012	39,32	49,86	15,35	70,78	2155,70	6,18	38,16	71,31	28,94	43,09
2013	36,78	45,49	15,88	69,89	2290,57	7,27	35,36	65,93	25,87	42,53
2014	40,19	48,94	20,61	75,85	1979,89	12,68	34,77	74,52	26,76	36,75
2015	46,67	56,31	23,24	87,39	2205,03	13,68	39,74	84,52	33,67	35,16
2016	57,55	68,05	32,02	106,83	7502,36	22,91	47,52	101,91	41,55	37,91
2017	53,78	77,45	18,03	108,90	787,49	9,17	51,43	115,68	30,57	28,77
2018	48,86	61,59	21,21	122,48	7666,89	10,16	48,16	92,76	32,40	31,78
ORT.	46,10	57,62	20,77	88,70	3060,74	11,47	42,42	84,05	33,07	35,72
KOL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	46,29	11,62	83,48	317,39	162,16	111,02	17,22	67,53	108,36	–
2010	40,46	11,52	79,18	216,09	168,42	117,68	13,47	66,52	105,89	–
2011	47,46	11,00	99,05	148,06	54,55	132,12	10,67	150,12	99,29	–
2012	41,56	9,75	82,94	153,39	26,79	122,65	10,38	80,23	95,43	–
2013	54,31	9,35	136,22	161,16	14,87	211,03	11,60	125,25	91,62	–
2014	52,91	9,69	138,84	125,98	33,01	215,72	11,34	140,03	81,68	–
2015	56,04	9,20	139,66	62,00	20,26	197,15	15,76	120,78	98,25	–
2016	57,98	11,54	127,19	13,70	20,43	163,21	18,12	87,98	107,18	–
2017	59,36	13,23	119,90	23,19	27,43	136,49	20,33	108,73	109,31	–
2018	59,44	–	–	–	23,67	–	–	–	115,02	–
ORT.	51,58	10,77	111,83	135,66	55,16	156,34	14,32	105,24	101,20	–
MEKS.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	14,38	1,21	26,80	–	–	67,26	0,00	96,35	159,74	63,28
2010	9,84	0,87	22,28	–	–	36,44	0,00	168,90	165,29	68,51
2011	8,54	0,71	21,16	–	–	31,44	0,00	207,07	151,54	64,68
2012	7,95	0,60	18,69	–	–	25,40	0,00	160,85	150,79	67,59
2013	6,30	0,66	13,49	–	–	12,71	0,00	147,40	152,91	70,52
2014	5,91	0,57	13,35	–	–	13,51	0,00	140,25	168,74	83,56
2015	11,14	0,77	25,64	–	–	38,70	0,00	115,42	175,61	86,75
2016	12,11	0,70	24,48	1838,26	–	38,47	2,05	96,34	190,72	97,34
2017	12,84	0,70	25,93	1089,42	–	40,27	2,58	97,44	197,01	108,87
2018	14,10	0,71	27,70	1481,38	–	–	–	–	199,38	–
ORT.	10,31	0,75	21,95	1469,69	–	33,80	0,51	136,67	171,17	79,01

Tablo 26. İHİTOR (Arjantin, Brezilya, Kolombiya, Meksika, Peru, Şili) devamı

PERU	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	43,62	12,33	115,44	–	–	134,81	2,46	243,07	185,18	–
2010	34,82	10,63	103,62	–	–	125,59	1,92	215,97	158,35	–
2011	39,36	12,18	105,89	–	–	133,90	2,43	395,39	166,82	–
2012	42,90	16,85	107,42	–	–	136,88	2,02	469,36	169,76	–
2013	52,72	16,69	136,84	–	–	178,63	1,74	510,75	186,83	–
2014	48,94	15,39	120,29	–	–	156,86	1,68	465,72	193,56	–
2015	49,49	16,58	105,66	–	–	125,85	1,56	413,93	177,25	–
2016	51,84	18,98	103,03	–	–	121,78	1,01	394,09	172,58	–
2017	53,66	20,18	105,03	–	–	122,94	2,10	378,02	167,54	–
2018	55,34	–	–	–	–	–	–	–	147,89	–
ORT.	47,27	15,53	111,47	–	–	137,47	1,88	387,37	172,58	–
ŞİLİ	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	99,69	85,59	–	140,15	–	227,21	127,58	56,17	137,45	217,12
2010	99,09	89,64	–	130,54	–	191,36	144,58	46,64	118,22	130,74
2011	93,88	80,96	–	145,75	–	215,62	132,80	51,04	109,02	97,35
2012	89,25	75,65	–	129,10	–	177,75	105,40	51,51	117,35	133,40
2013	84,66	73,31	–	116,34	–	156,75	92,81	57,31	116,77	131,43
2014	77,55	61,73	–	114,55	–	152,78	69,01	68,87	108,13	128,15
2015	69,56	42,20	–	114,88	–	167,70	31,81	167,28	126,39	168,05
2016	71,73	41,43	–	112,60	–	173,82	26,01	230,70	125,47	153,96
2017	64,41	39,28	–	98,22	–	145,71	24,65	214,10	156,94	158,81
2018	65,95	36,83	–	107,84	–	–	–	–	135,47	–
ORT.	81,58	62,66	–	121,00	–	178,74	83,85	104,85	125,12	146,56

Not: ARJ.: Arjantin; BRZ.: Brezilya; KOL.: Kolombiya; MEKS.: Meksika; ORT.: Ortalama.

Arjantin sonuçlarına bakıldığında alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanı hariç diğer tüm sektör gruplarında ihracatın ithalatı karşılamadığı gözlenmiştir. Diğer modlar (3.3) alanında 2013 ve öncesi, seyahat (4) alanında ise sadece 2010 yılında ihracatın ithalatı karşıladığı, diğer bir ifadeyle dış ticaret fazlası verdiği belirlenmiştir. Alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında ulaşılan yüksek oranlar dikkat çekmektedir.

Brezilya'nın sonuçları incelendiğinde posta ve kurye taşımacılığı (3.4) alanında elde edilen oranların oldukça yüksek olması dikkat çekmektedir. Bu duruma ilişkin, veri tabanına ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca aktarılan verilerde hata yapıldığı düşünülmektedir. Diğer modlar (3.3) alanında 2016 ve sonrası, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında ise sadece 2016-2017 yıllarında ihracatın ithalatı karşıladığı gözlenmiştir.

Ortalamalara göre posta/kurye taşımacılığı (3.4) hariç tüm alanlarda dış ticaret açığı verildiği bulgulanmıştır.

Kolombiya'nın hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında, son yıllara doğru dış ticaret fazlası verdiği tespit edilmiştir. Tam tersi durum ise diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında gözlenmiştir. Deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında incelenen oranların oldukça düşük olduğu bulgulanmıştır.

Meksika'ya ait sonuçlar incelendiğinde taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında ihracatın ithalatı karşılamadığı ve oranların oldukça düşük olduğu gözlenmiştir. Ortalamalara göre diğer modlar (3.3), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında ihracatın ithalatı karşıladığı tespit edilmiştir. İş seyahati alanında ise 2017 yılında ihracatın ithalatı karşılamaya başladığı söylenebilir. Diğer modlar (3.3) alanında elde edilen sonuçların oldukça yüksek olduğu belirlenmiştir. Bu durumun, Trademap veri tabanına ilgili ülke verisi aktarılırken (ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca) bir hata yapılması sonucu oluştuğu düşünülmektedir.

Peru'ya ait sonuçlara bakıldığında, ortalamalara göre taşımacılık (3), deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında ihracatın ithalatı karşılamadığı, diğer alanlarda ise karşıladığı gözlenmiştir. Dış ticaret fazlası verildiği tespit edilen alanlara ait ortalamalar incelendiğinde, hava taşımacılığı (3.2) alanında 111,47 birim, alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 131,47 birim, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 387,37 birim (oldukça yüksek) ve seyahat (4) alanında 172,58 birim olduğu belirlenmiştir.

Şili'ye ait sonuçlar incelendiğinde hava taşımacılığı (3.2) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında veri eksikliği olduğu belirlenmiştir. Taşımacılık (3) ve deniz taşımacılığı (3.1) alanlarında ortalama olarak ihracatın ithalatı karşılamadığı tespit edilmiştir. Ayrıca diğer modlar (3.3) alanında 2017 yılında, alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanında 2013 itibarıyla, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2015 yılına kadar ve iş seyahati (4.1) alanında sadece 2011 yılında ihracatın ithalatı karşılamadığı bulgulanmıştır.

1.4.6.2. Asya Kıyaslaması

Tablo 27. İHİTOR (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan)

END.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	37,39	–	–	–	–	28,56	31,86	214,48	105,30	129,16
2010	30,73	–	–	–	–	32,39	23,38	170,09	108,81	120,97
2011	28,45	–	–	–	–	43,43	20,03	127,03	127,84	143,92
2012	30,58	–	–	–	–	49,85	20,85	105,04	122,94	140,53
2013	28,80	–	–	–	–	45,42	19,00	79,03	118,82	134,06
2014	31,66	–	–	–	–	50,59	20,70	78,50	133,57	151,62
2015	36,00	–	–	–	–	51,56	21,27	156,43	147,57	168,91
2016	39,18	–	–	–	–	57,47	27,65	78,05	148,10	173,16
2017	33,59	–	–	–	–	58,42	18,69	78,19	158,52	174,49
2018	28,95	–	–	–	–	52,02	18,17	51,45	160,85	185,24
ORT.	32,53	–	–	–	–	46,97	22,16	113,83	133,23	152,21
FLİP.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	38,88	48,96	38,21	–	295,41	141,88	15,75	47,26	64,56	13,64
2010	40,56	39,55	40,65	–	18,79	166,92	15,94	34,05	48,21	11,39
2011	44,40	12,97	45,21	–	126,36	194,77	16,53	41,19	56,93	12,53
2012	44,15	24,59	44,82	–	3634,48	152,38	19,01	39,40	62,01	20,98
2013	47,88	21,47	48,20	–	64,22	160,33	22,66	37,51	59,87	36,27
2014	48,45	27,58	48,63	–	175,87	193,41	21,69	40,94	47,46	18,48
2015	50,15	29,11	50,17	–	251,25	217,54	18,84	44,98	46,48	13,69
2016	43,72	209,64	42,93	–	433,76	209,93	13,38	55,51	46,18	13,52
2017	49,52	14,95	170,01	–	222,69	229,70	17,72	80,22	58,97	19,04
2018	50,57	14,74	186,51	–	365,25	241,57	17,94	86,04	61,98	20,67
ORT.	45,83	44,36	71,53	–	558,81	190,84	17,95	50,71	55,27	18,02
HİND.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	31,32	31,71	12,66	75,37	112,18	19,68	215,69	95,21	119,62	0,00
2010	28,42	22,42	14,10	147,02	43,11	–	–	92,89	138,13	0,00
2011	30,44	18,57	20,18	101,10	31,65	–	–	115,12	129,26	0,00
2012	28,84	24,22	28,48	135,98	38,18	20,87	126,88	116,73	145,62	15,12
2013	29,49	28,63	30,77	54,45	56,51	28,41	139,73	130,73	158,40	35,51
2014	31,57	30,68	33,11	38,29	41,99	36,45	132,70	114,80	134,98	41,22
2015	27,40	30,32	22,80	21,12	44,54	16,10	109,64	113,38	141,62	40,22
2016	31,65	38,18	23,04	40,91	49,95	24,35	134,88	103,33	136,95	40,45
2017	29,76	37,76	19,63	43,64	45,89	15,02	128,85	119,52	148,37	50,35
2018	28,47	–	–	–	42,38	–	–	–	134,06	–
ORT.	29,74	29,17	22,75	73,10	50,64	22,98	141,20	111,30	138,70	24,76

Tablo 27. İHİTOR (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan) devamı

KORE	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	120,22	116,09	147,18	–	50,37	264,13	191,57	20,22	65,2	121,11
2010	128,63	126,59	148,16	–	41,15	199,79	250,40	17,50	55,04	106,64
2011	120,67	117,62	141,80	–	40,23	217,23	237,07	18,76	62,63	124,23
2012	132,32	128,21	160,92	–	40,72	236,84	244,62	29,76	65,05	127,08
2013	124,17	123,99	133,54	–	46,03	178,42	229,37	30,28	67,58	139,01
2014	119,26	117,42	135,94	–	45,62	165,37	208,08	28,82	76,9	145,23
2015	115,62	118,49	111,85	–	45,82	142,94	207,13	26,66	60,21	–
2016	94,66	93,99	101,99	–	49,48	149,27	152,85	27,55	63,62	–
2017	82,29	78,99	97,74	–	49,04	129,70	110,59	33,04	43,88	–
2018	86,61	81,06	113,17	–	43,13	–	–	–	49,84	–
ORT.	112,45	110,25	129,23	–	45,16	187,08	203,52	25,84	61,00	127,22
MLZY.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	47,58	28,14	179,99	3107,25	–	208,29	27,28	85,73	242,72	322,32
2010	47,71	42,18	69,81	19,79	–	157,01	29,76	59,20	218,07	196,73
2011	44,34	34,94	72,51	23,52	–	176,61	22,87	67,96	193,02	168,82
2012	38,45	27,90	66,88	27,21	–	153,93	16,64	83,93	165,76	150,29
2013	38,09	25,82	66,56	29,24	–	156,32	13,96	86,46	175,71	137,27
2014	37,47	25,96	61,39	30,47	–	128,77	12,30	100,48	181,64	143,86
2015	39,99	28,04	65,23	33,45	–	171,54	13,03	108,77	164,99	134,16
2016	42,39	30,42	67,42	34,37	–	184,17	13,12	114,59	172,71	119,31
2017	39,57	23,76	69,56	33,31	–	146,39	8,77	124,98	171,53	122,69
2018	42,28	–	–	–	–	–	–	–	159,60	–
ORT.	41,79	29,68	79,93	370,96	–	164,78	17,53	92,46	184,58	166,16
PAKİ.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	35,76	5,90	102,20	9,76	–	164,16	4,25	81,08	39,73	40,91
2010	38,02	13,13	93,24	40,74	25,00	155,73	4,13	125,00	32,97	10,34
2011	41,12	17,69	91,90	15,46	–	103,71	4,27	229,85	33,01	11,76
2012	41,60	17,69	108,16	10,51	–	154,46	4,43	205,92	23,97	4,65
2013	35,17	9,79	95,87	22,94	40,00	117,12	3,91	139,08	26,59	7,50
2014	33,64	10,44	79,52	2,00	–	81,64	3,7	129,18	20,66	20,59
2015	31,64	3,34	67,46	3,70	–	60,77	4,54	84,01	19,12	48,94
2016	30,37	2,11	63,44	163,16	2,08	44,54	4,15	94,76	16,87	46,67
2017	23,05	0,97	56,25	148,20	12,50	43,56	2,94	105,99	17,43	1,82
2018	22,87	2,25	52,64	515,67	–	38,65	3,12	120,68	21,75	7,69
ORT.	33,32	8,33	81,07	93,21	19,90	96,43	3,94	131,56	25,21	20,09

Tablo 27. İHİTOR (Endonezya, Filipinler, Hindistan, Kore, Malezya, Pakistan, Tayland, Tayvan) devamı

TAYL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	38,20	–	–	–	–	285,53	12,74	39,32	362,49	167,99
2010	31,36	–	–	–	–	241,63	11,86	31,79	357,26	201,06
2011	27,64	–	–	–	–	205,90	9,71	34,04	475,47	416,30
2012	27,22	–	–	–	–	211,77	8,82	42,35	541,90	1561,61
2013	28,78	–	–	–	–	225,32	9,61	46,85	644,61	1341,94
2014	30,02	–	–	–	–	207,05	10,37	48,96	543,34	813,13
2015	36,67	–	–	–	–	197,95	13,06	58,55	582,03	554,83
2016	38,00	–	–	–	–	167,31	13,18	66,54	537,82	474,81
2017	40,84	–	–	–	–	215,54	12,36	65,62	542,06	224,73
2018	40,04	–	–	–	–	–	–	–	510,68	–
ORT.	33,88	–	–	–	–	217,56	11,30	48,22	509,77	639,60
TAYV.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	83,58	–	–	–	–	131,34	124,12	13,81	87,38	72,21
2010	104,03	–	–	–	–	124,05	155,89	12,82	93,20	78,39
2011	102,52	–	–	–	–	125,99	152,07	13,62	109,42	87,75
2012	102,37	–	–	–	–	129,27	148,71	13,40	110,72	70,45
2013	102,28	–	–	–	–	133,06	149,32	12,00	100,11	70,87
2014	106,43	–	–	–	–	143,40	161,62	12,09	104,41	54,19
2015	96,75	–	–	–	–	137,86	154,99	9,10	92,81	46,11
2016	80,55	–	–	–	–	92,28	135,34	9,34	80,70	39,63
2017	88,16	–	–	–	–	97,47	151,47	9,53	68,72	37,44
2018	88,75	–	–	–	–	–	–	–	70,95	–
ORT.	95,54	–	–	–	–	123,86	148,17	11,75	91,84	61,89

Not: END.: Endonezya; FLIP.: Filipinler; HIND.: Hindistan; MLZY.: Malezya; PAKI.: Pakistan; TAYL.: Tayland; TAYV.: Tayvan; ORT.: Ortalama.

Endonezya’ya ait deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında veri eksikliği bulgulanmıştır. Mevcut sonuçlar incelendiğinde, ortalamalara göre ülkenin taşımacılık (3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında dış ticaret açığı verdiği gözlenmiştir. Ayrıca alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında dönem dönem ihracatın ithalatı karşıladığı ancak son yıllarda karşılamadığı da tespit edilmiştir. Diğer tüm alanlarda (4, 4.1) dış ticaret fazlası verdiği ve ihracatın yıldan yıla arttığı belirlenmiştir.

Filipinler’e ait sonuçlara bakıldığında, ortalamalara göre sadece posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanlarında dış ticaret fazlası

verdiği gözlenmiştir. Diğer yandan posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında bulguların, veri tabanı üzerinden ulaşılan verilere göre normal olduğu tespit edilmiştir. Ancak veri tabanına ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca aktarılan verilerde hata yapıldığı düşünülmektedir.

Hindistan'ın alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında ortalamalara göre dış ticaret fazlası verdiği tespit edilmiştir. Diğer tüm alanlarda ise ihracatın ithalatı karşılamadığı bulgulanmıştır. Her alanda veri aralığı boyunca dalgalı oranların hakim olduğu gözlenmiştir. Özellikle diğer modlar (3.3) alanında yaşanan hareketlilik örnek verilebilir. Ayrıca iş seyahati (4.1) alanında 2009-2011 arası sonuçların 0 birim olması, ihracat verilerinin eksik olmasından kaynaklandığı tespit edilmiştir.

Kore'ye ait sonuçlara bakıldığında, ortalamalara göre posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında ihracatın ithalatı karşılamadığı gözlenmiştir. Taşımacılık (3) ve deniz taşımacılığı (3.1) alanlarında 2016 ve sonrası ihracatın azalmasına/ithalatın artmasına bağlı dış ticaret açığı tespit edilmiştir. Alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda yıldan yıla ihracatın azaldığı bulgulanmıştır.

Malezya'nın alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamaya göre ihracatın ithalatı karşıladığı, yani dış ticaret fazlası verdiği tespit edilmiştir. Diğer modlar (3.3) alanında 2009 yılına ilişkin bulguların sonucun, veri tabanına ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca aktarılan verilerde hata yapılmasıyla oluştuğu düşünülmektedir. Diğer yandan hava taşımacılığı (3.2) alanında sadece 2009 yılında ihracatın ithalatı karşıladığı, 2010 itibariyle ihracatın azalması/ithalatın artması sonucu, dış ticaret açığı verdiği bulgulanmıştır.

Pakistan sonuçlarına bakıldığında hava taşımacılığı, diğer modlar (3.3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında dönem dönem ihracatın ithalatı karşıladığı tespit edilmiştir. Diğer tüm alanlarda ihracatın ithalattan oldukça az olduğu bulgulanmıştır. Ayrıca Pakistan'ın diğer modlar (3.3) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında periyodun son yıllarında ihracatın arttığı belirlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığında (3a.1) ise tam tersi durum söz konusudur.

Tayland'a ait %44 veri eksikliği tabloya yansımaktadır. Taşımacılık (3) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında ihracatın ithalatı karşılayamadığı tespit edilmiştir. Diğer tüm alanlarda ihracatın ithalatı karşıladığı, yani dış ticaret fazlası verdiği gözlenmiştir. Ayrıca seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanında elde edilen oranlar dikkat çekmektedir. Daha önce belirtildiği üzere, veri tabanına ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca aktarılan verilerde hata yapıldığı düşünülmektedir.

Tayvan sonuçlarına bakıldığında, taşımacılık (3) ve seyahat (4) alanlarında dönem dönem ihracatın ithalatı karşıladığı, fakat son yıllarda tekrar düşüş yaşandığı gözlenmiştir. Deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modalar (3.3) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanlarında veri eksikliği belirlenmiştir. Genel olarak incelendiğinde, alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanı hariç hiçbir alanda ihracatın ithalatı karşılamadığı söylenebilir.

1.4.6.3. Avrupa, Orta Doğu ve Afrika

Tablo 28. İHİTOR (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan)

ÇEK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	139,55	21,20	168,95	148,44	26,55	—	—	—	170,18	—
2010	123,08	16,87	158,41	133,91	19,38	878,57	114,27	81,54	168,70	243,53
2011	126,05	18,10	145,72	141,84	14,88	952,79	126,81	73,47	169,84	208,89
2012	121,01	17,55	160,45	129,13	14,48	855,50	117,93	78,81	166,65	206,64
2013	109,86	19,83	150,03	113,77	21,70	1236,10	103,79	74,69	151,87	174,73
2014	113,00	21,95	200,32	112,72	21,61	1944,10	102,36	84,37	132,85	144,59
2015	112,16	20,69	174,93	113,50	25,93	1523,34	102,91	82,02	126,93	162,17
2016	127,23	28,26	253,95	124,98	25,92	1720,83	116,49	97,11	128,25	163,89
2017	126,49	35,89	231,96	122,85	46,45	1087,11	112,02	119,60	127,70	163,17
2018	125,56	31,98	189,51	125,39	48,44	—	—	—	124,99	—
ORT.	122,40	23,23	183,42	126,65	26,53	1274,79	112,07	86,45	146,80	183,45

Tablo 28. İHİTOR (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

GAFR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	40,08	–	–	–	155,22	46,69	28,61	571,39	183,65	116,93
2010	43,21	–	–	–	83,87	48,11	35,04	399,21	162,38	94,40
2011	39,98	–	–	–	76,69	38,26	35,35	267,11	180,09	105,50
2012	38,77	–	–	–	89,35	39,20	33,38	246,81	245,65	143,33
2013	40,28	–	–	–	84,28	39,95	35,75	256,90	269,62	152,44
2014	40,28	–	–	–	59,23	36,44	38,28	244,98	294,72	159,21
2015	38,27	–	–	–	128,21	32,18	37,34	252,94	275,45	148,46
2016	38,59	–	–	–	59,61	35,59	35,85	152,75	277,09	149,07
2017	36,45	–	–	–	139,19	31,65	30,87	213,30	270,62	141,90
2018	32,39	–	–	–	112,92	27,16	28,39	192,50	264,25	137,96
ORT.	38,83	–	–	–	98,86	37,52	33,89	279,79	242,35	134,92
KATAR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	40,61	–	–	–	–	–	–	–	37,10	–
2010	30,43	–	–	–	–	–	–	–	108,42	–
2011	39,90	–	–	–	–	54,83	25,99	–	64,71	–
2012	47,25	–	–	–	–	86,32	9,83	–	50,58	–
2013	54,70	–	–	–	–	97,71	19,28	0,06	52,24	–
2014	53,06	–	–	–	–	142,89	15,01	0,03	52,89	–
2015	64,69	–	–	–	–	204,48	12,11	0,08	61,63	–
2016	69,45	–	–	–	–	176,75	14,94	0,15	59,53	–
2017	93,68	–	–	–	–	369,83	16,61	0,08	61,95	–
2018	87,87	–	–	–	–	389,72	12,93	0,09	60,02	–
ORT.	58,16	–	–	–	–	190,32	15,84	0,08	60,91	–
MAC.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	123,79	–	–	–	–	–	–	–	217,30	–
2010	119,63	31,20	119,03	131,36	66,46	–	–	–	232,55	147,32
2011	127,17	33,11	127,38	138,82	60,39	–	–	–	238,03	125,99
2012	128,20	38,55	125,04	141,29	59,59	–	–	–	268,03	155,46
2013	138,11	45,12	137,95	150,04	57,00	–	–	–	281,26	167,44
2014	138,17	36,53	142,31	149,14	53,54	–	–	–	288,65	165,23
2015	136,54	38,97	149,17	143,25	51,47	–	–	–	290,81	168,12
2016	147,85	43,96	170,21	150,37	58,32	–	–	–	262,02	130,34
2017	149,31	33,47	187,91	146,28	51,08	–	–	–	252,07	119,22
2018	147,08	40,70	182,66	140,31	57,48	–	–	–	260,88	–
ORT.	135,59	37,96	149,07	143,43	57,26	–	–	–	259,16	147,39

Tablo 28. İHİTOR (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

MISIR	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	117,49	12,96	179,51	9849,70	—	248,60	15,47	2003,67	423,75	—
2010	120,39	21,47	179,57	9338,62	—	242,47	23,93	1848,60	559,40	—
2011	126,65	26,23	131,62	#####	—	168,49	28,84	2830,51	395,33	—
2012	117,38	29,01	133,62	#####	—	210,77	31,84	1529,63	379,64	—
2013	133,33	42,82	123,95	#####	—	283,62	45,56	1279,47	200,66	—
2014	119,97	36,15	103,62	#####	—	222,85	38,24	1153,04	229,57	—
2015	135,50	42,94	161,66	7017,14	—	428,27	45,74	1152,49	176,22	—
2016	116,60	35,20	224,24	5081,87	—	252,65	35,99	1450,78	64,35	—
2017	115,76	26,19	209,14	#####	—	332,46	28,19	1249,74	360,00	—
2018	108,30	—	—	—	—	—	—	—	435,54	—
ORT.	121,14	30,33	160,77	#####	—	265,58	32,64	1610,88	322,45	—
POL.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	165,36	—	—	—	—	—	—	—	122,91	—
2010	141,75	32,62	103,08	180,75	78,57	—	—	—	111,54	64,74
2011	158,83	39,10	128,66	195,61	81,84	—	—	—	126,61	89,49
2012	156,26	38,69	134,10	190,75	77,37	—	—	—	125,31	97,32
2013	170,65	40,25	154,99	210,13	67,33	—	—	—	128,51	86,84
2014	168,68	41,84	111,00	219,10	82,87	—	—	—	133,52	117,35
2015	172,58	38,55	104,34	228,92	82,49	—	—	—	131,90	142,08
2016	178,96	38,91	107,30	239,39	95,05	—	—	—	137,58	157,44
2017	180,43	37,28	120,56	238,84	75,06	—	—	—	144,22	189,57
2018	189,74	35,18	122,53	251,44	98,69	—	—	—	144,10	—
ORT.	168,32	38,05	120,73	217,21	82,14	—	—	—	130,62	118,10
RUSYA	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	132,33	127,34	99,18	265,41	236,42	108,58	113,90	200,49	44,56	306,66
2010	124,97	108,05	103,35	245,32	248,99	126,86	97,82	184,03	33,08	273,43
2011	112,55	86,45	98,12	221,51	745,78	126,84	79,19	182,34	34,43	295,96
2012	116,53	97,05	101,67	213,41	716,92	134,32	79,93	186,01	25,14	332,78
2013	118,52	101,82	104,61	206,76	658,63	135,69	78,62	189,55	22,43	368,56
2014	133,22	117,76	112,49	271,31	918,51	155,25	91,25	189,24	23,32	364,00
2015	137,82	150,45	111,65	205,83	1038,68	136,16	97,76	219,73	24,10	294,75
2016	145,12	150,91	122,43	207,89	1516,92	136,02	105,64	245,52	32,50	273,65
2017	137,05	129,96	117,55	210,84	1556,32	133,40	104,48	212,71	28,80	285,81
2018	144,82	127,11	134,75	197,12	982,96	—	—	—	33,52	—
ORT.	130,29	119,69	110,58	224,54	862,01	132,57	94,29	201,07	30,19	310,62

Tablo 28. İHİTOR (Çekya, Güney Afrika, Katar, Macaristan, Mısır, Polonya, Rusya, Suudi Arabistan, Türkiye, Yunanistan) devamı

SUAR.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	17,02	—	—	—	—	83,87	4,96	154,24	29,36	—
2010	16,01	—	—	—	—	87,51	4,87	125,44	31,76	—
2011	12,87	—	—	—	—	92,23	4,02	99,77	48,98	—
2012	12,72	—	—	—	—	100,58	3,80	130,56	43,66	—
2013	13,85	—	—	—	—	105,18	4,82	139,59	43,33	—
2014	14,48	—	—	—	—	100,59	6,03	125,35	34,16	—
2015	14,19	—	—	—	—	103,23	4,94	130,35	52,36	—
2016	26,80	—	—	—	—	231,26	6,90	74,92	66,61	—
2017	27,23	—	—	—	—	195,95	6,26	42,88	68,69	—
2018	27,97	—	—	—	—	230,87	6,30	30,66	73,64	—
ORT.	18,31	—	—	—	—	133,13	5,29	105,38	49,26	—
TÜRK.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	128,31	19,98	251,39	506,46	160,47	689,51	66,35	131,91	502,30	91,72
2010	116,59	27,39	239,65	389,57	170,45	599,20	58,16	142,15	434,83	92,41
2011	127,82	28,47	252,78	331,36	166,67	1073,21	55,76	117,40	513,09	95,73
2012	141,37	31,42	279,94	462,13	188,10	1267,01	61,74	119,48	619,08	125,57
2013	138,52	29,55	238,80	429,14	168,09	1879,59	54,43	79,48	581,21	172,57
2014	153,36	30,32	286,75	465,04	172,92	2308,44	59,61	78,42	582,65	177,35
2015	173,39	39,90	279,61	378,55	176,00	2851,11	73,05	65,51	495,83	147,58
2016	162,31	41,04	247,34	373,10	176,79	3324,38	71,81	56,06	391,87	116,70
2017	155,55	37,66	259,81	382,04	147,69	2630,81	60,07	64,48	466,06	138,76
2018	185,56	38,54	341,42	376,53	142,22	2992,46	66,65	59,90	548,86	163,26
ORT.	148,28	32,43	267,75	409,39	166,94	1961,57	62,76	91,48	513,58	132,17
YUN.	3	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.	3a.1.	3a.2.	3a.3.	4	4.1.
2009	169,42	—	—	—	—	—	—	—	434,20	—
2010	188,64	236,52	236,89	24,56	58,43	—	—	—	445,79	83,33
2011	194,62	250,18	200,16	28,72	123,36	—	—	—	463,48	64,47
2012	209,81	266,08	212,27	33,75	140,12	—	—	—	566,33	68,82
2013	185,78	341,06	91,62	18,58	618,20	101,42	3218,12	7,87	662,17	73,11
2014	209,81	395,44	122,86	19,67	223,44	134,29	3051,82	7,60	645,01	74,53
2015	145,75	195,34	115,70	19,93	130,66	147,53	3264,02	12,20	693,32	78,59
2016	157,40	219,01	140,97	20,54	92,23	174,62	2913,57	13,51	658,59	87,97
2017	152,03	201,08	151,97	19,90	52,72	196,16	3496,56	11,21	768,06	99,94
2018	150,53	196,25	160,60	18,48	51,06	—	—	—	715,40	—
ORT.	176,38	255,66	159,23	22,68	165,58	150,80	3188,82	10,48	605,24	78,85

Not: ÇEK.: Çekya; GAFR.: Güney Afrika; MAC.: Macaristan; POL.: Polonya; SUAR.: Suudi Arabistan; TÜRK.: Türkiye; YUN.: Yunanistan; ORT.: Ortalama.

Çekya 'ya ait sonuçlar incelendiğinde taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamalara göre dış ticaret fazlası verdiği gözlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında elde edilen oranların yüksek olduğu belirlenmiştir. İlgili alanda bulgularan oranların, veri tabanı üzerinden ulaşılan verilere göre normal olduğu tespit edilmiştir. Ancak veri tabanına ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca aktarılan verilerde hata yapıldığı düşünülmektedir .

Güney Afrika 'nın ortalama sonuçlarına göre alternatif diğer taşımacılık (3a.3), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ihracatın ithalatı karşıladığı gözlenmiştir. Seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm sektör gruplarında yıllara göre ihracatta azalma/ithalatla artma olduğu tespit edilmiştir.

Katar sonuçlarına bakıldığında taşımacılık (3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve seyahat (4) alanlarında ihracatın ithalatı karşılamadığı gözlenmiştir. Alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 2014 itibariyle, seyahat (4) alanında ise sadece 2010 yılında dış ticaret fazlası verildiği tespit edilmiştir. Ayrıca alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında elde edilen oranların düşük seviyede olmaları dikkat çekmektedir.

Macaristan 'a ait sonuçlara bakıldığında alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında veri eksikliği tespit edilmiştir. Ortalamalara göre deniz taşımacılığı (3.1) ve posta/kurye taşımacılığı (3.4) hariç tüm sektör gruplarında ihracat ithalatı karşılamaktadır. Ayrıca posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç her alanda yıldan yıla ihracatın arttığı/ithalatın azaldığı bulgulanmıştır.

Mısır sonuçları incelendiğinde posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında veri eksikliği tespit edilmiştir. Diğer yandan ülkenin sadece deniz taşımacılığı (3.1) ve alternatif yük taşımacılığı (3a.2) alanlarında ortalamaya göre dış ticaret açığı verdiği belirlenmiştir. Dolayısıyla Mısır'ın diğer tüm sektör gruplarında dış ticaret fazlası olduğu söylenebilir. Diğer modlar (3.3) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında oldukça yüksek oranlar bulgulanmıştır. Bu bulgunun, Trademap veri tabanına ilgili ülke verisi aktarılırken (ilgili ülkenin istatistik kurumlarınca) bir hata yapılması sonucu elde edildiği düşünülmektedir. Trademap veri tabanı, ulaştığı tüm verileri bin dolar ekseninde

işlemektedir (bkz. www.trademap.org). Bu doğrultuda Mısır istatistik kurumlarınca, verilerin tekrar bin ile çarpıldığı veya hatalı şekilde paylaşıldığı düşünülmektedir.

Polonya sonuçlarına bakıldığında alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanlarında veri eksikliği olduğu tespit edilmiştir. Ortalamalara göre ülkenin sadece deniz taşımacılığı (3.1) ve posta kurye/taşımacılığı (3.4) alanlarında dış ticaret açığı verdiği gözlenmiştir. Dolayısıyla Polonya'nın diğer tüm sektör gruplarında ihracatının ithalatını karşıladığı hatta dış ticaret fazlası verdiği söylenebilir.

Rusya 'ya ait ilgili sektör grupları incelendiğinde, ortalamalara göre alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve seyahat (4) alanlarında dış ticaret açığı verdiği belirlenmiştir. Ayrıca deniz taşımacılığı (3.1) ve hava taşımacılığı (3.2) alanlarında da dönem dönem dış ticaret açığı verdiği tespit edilmiştir. Diğer tüm sektör gruplarında ise ihracatın ithalatı karşıladığı, yani dış ticaret fazlası verdiği gözlenmiştir. Posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında elde edilen oranların yüksek olduğu saptanmıştır. İlgili alanda bulgulanan oranların, veri tabanı üzerinden ulaşılan verilere göre normal olduğu tespit edilmiştir.

Suudi Arabistan 'a ait sonuçlara bakıldığında deniz taşımacılığı (3.1), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında veri eksikliği tespit edilmiştir. Taşımacılık (3), alternatif yük taşımacılığı (3a.2) ve seyahat (4) alanlarında ortalamaya göre ihracatın ithalatı karşılamadığı gözlenmiştir. Ayrıca alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) alanında 2012 ve sonrası, alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında ise 2015 ve öncesi ihracatın ithalatı karşıladığı bulgulanmıştır.

Türkiye sonuçları incelendiğinde taşımacılık (3), hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), posta/kurye taşımacılığı (3.4), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1), seyahat (4) ve iş seyahati (4.1) alanlarında ortalamaya göre ihracatın ithalatı karşıladığı tespit edilmiştir. Ayrıca alternatif diğer taşımacılık (3a.3) alanında 2012 ve öncesi dış ticaret fazlası, 2013 itibarıyla de dış ticaret açığı verdiği gözlenmiştir. Hava taşımacılığı (3.2), diğer modlar (3.3), alternatif yolcu taşımacılığı (3a.1) ve seyahat (4) alanlarında tabloya

yansımakta olan oranlar dikkat çekmektedir. İlgili alanda bulgularan oranların, veri tabanı üzerinden ulaşılan verilere göre normal olduğu tespit edilmiştir.

Yunanistan’a ait sonuçlar incelediğinde, ortalamalara göre diğer modlar (3.3), alternatif diğer taşımacılık (3a.3) ve iş seyahati (4.1) alanları hariç tüm alanlarda ihracatın ithalatı karşıladığı gözlenmiştir. Diğer yandan posta/kurye taşımacılığı (3.4) alanında dönem dönem gerçekleşen hareketlilik dikkat çekmektedir. Alternatif yük taşımacılığı alanında bulgularan oranların ise veri tabanı üzerinden ulaşılan verilere göre normal olduğu tespit edilmiştir.

1.5. Ek Endeksler Kapsamında Hesaplanan Toplam Sektör Sonuçları

1.5.1. Toplam Sektör GİAE Kıyaslaması

Tablo 29. GİAE (Toplam Sektör)

TOPLAM SEKTÖR	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ORT.
Türkiye	-9,81	-1,32	-1,23	-1,08	-1,14	-1,08	-1,12	-1,22	-1,16	-1,90	-2,11
Arjantin	1,90	4,28	2,84	3,40	6,73	122,18	23,00	3,60	2,08	4,60	17,46
Brezilya	1,10	0,96	0,88	0,65	0,76	0,75	0,78	0,98	1,10	2,14	1,01
Çekya	4,45	1,79	-2,96	-3,33	-8,32	-23,20	-114,88	-17,80	-16,32	2,19	-17,84
Endonezya	2,77	2,46	1,51	1,37	2,12	3,55	9,22	8,32	9,02	9,32	4,97
Filipinler	0,43	0,24	0,25	0,28	0,28	0,27	0,25	0,24	0,31	0,54	0,31
Güney Afrika	6,13	-8,66	-13,63	-21,12	-35,12	-371,76	10,44	7,38	6,62	9,41	-41,03
Hindistan	0,54	0,35	0,40	0,35	0,36	0,37	0,30	0,35	0,34	0,36	0,37
Katar	6,96	1,38	-2,11	-1,95	-1,65	-1,69	-1,65	-1,72	-1,32	-2,62	-0,64
Kolombiya	1,95	1,70	1,82	1,68	1,73	1,76	1,71	1,72	1,69	1,67	1,74
Kore	42,01	-1,09	-1,32	-1,35	-1,87	-2,08	-2,35	-9,94	153,95	2,03	17,80
Macaristan	1,01	1,10	1,01	0,98	1,18	1,12	1,18	1,24	1,27	2,21	1,23
Malezya	6,34	-8,29	190,96	4,06	4,43	8,20	6,25	5,09	4,86	1,18	22,31
Meksika	14,60	-16,93	-214,87	-38,43	10,79	7,05	-16,99	-9,18	-7,72	12,02	-25,97
Mısır	-8,69	-1,16	-0,90	-0,90	-0,84	-0,95	-0,85	-0,91	-1,04	4,98	-1,13
Pakistan	1,80	0,92	-9,14	0,78	1,69	1,18	0,77	1,07	0,52	0,96	0,05
Peru	31,47	-2,08	-2,04	-1,86	-1,69	-2,14	-2,51	-2,87	-4,67	2,33	1,39
Polonya	1,25	1,81	2,20	2,36	2,20	1,90	1,89	2,06	1,98	2,41	2,01
Rusya	5,88	-2,54	-2,30	-2,15	-2,89	-2,21	-2,39	-2,40	-2,14	4,58	-0,86
Suudi Arabistan	4,14	-44,59	-5,13	-4,68	-4,48	-3,55	-4,71	-3,47	-3,57	-5,24	-7,53
Şili	-3,68	-0,82	-0,79	-0,86	-0,97	-1,06	-1,71	-2,08	-2,07	13,67	-0,04
Tayland	3,08	20,11	46,41	116,27	131,99	10,05	16,93	8,38	12,55	3,98	36,98
Tayvan	2,27	-3,76	-7,07	9,82	5,41	3,93	2,41	1,57	1,21	0,73	1,65
Yunanistan	7,13	-1,25	-1,34	-1,32	-1,64	-0,90	-0,93	-1,07	-1,02	-3,04	-0,54

Not: Değer>1: Avantaj; Değer<1: Dezavantaj; ORT.: Ortalama.

İlgili ülkelere ait Toplam Sektör GİAE oranları hesaplanmıştır. Bulgular incelendiğinde, Tayland ($\bar{X}$: 36,98 birim) ve Malezya ($\bar{X}$: 22,31 birim) en avantajlı iki ülke, Güney Afrika ($\bar{X}$: -41,03 birim) ve Meksika ($\bar{X}$: -25,97) en dezavantajlı iki ülke olarak tespit edilmiştir.

Türkiye'nin veri aralığı boyunca dezavantajlı olduğu gözlenmiştir. Arjantin'in süreç boyunca avantajlı olduğu ve 2014'te oldukça yüksek rekabet gücüne sahip olduğu belirlenmiştir. Brezilya'nın 2010 ve sonrası dezavantajlı duruma gerilediği ve 2017 itibariyle tekrar avantajlı duruma yükseldiği görülmektedir. Çekya'nın yıllara göre rekabet gücünde azalma yaşayarak dezavantajlı konuma gerilediği ve oldukça düşük oranlar elde ettiği tespit edilmiştir. Fakat 2018 itibariyle tekrar avantajlı duruma yükselmiştir. Endonezya'nın periyot dahilinde avantajlı olduğu ve 2015 itibariyle yüksek oranlar elde ettiği belirlenmiştir. Filipinler'in süreç boyunca dezavantajlı olduğu ve oranların 1'e çok yakın olduğu görülmektedir. Güney Afrika'nın yıllara göre oranlarında azalma yaşadığı ve 2014 yılında en düşük seviyeye geldiği (-371,76 birim) yorumlanabilir. Fakat 2015 itibariyle avantajlı duruma yükseldiği gözlenmiştir. Hindistan'ın veri aralığı boyunca dezavantajlı olduğu, fakat oranlarının skalaya yakın olduğu tespit edilmiştir. Katar'ın 2011 itibariyle dezavantajlı konuma gerilediği görülmektedir. Kolombiya skalanın biraz üstü denecek oranlar ile süreç boyunca avantajlı konumda yer almaktadır. Kore'nin oranlarına bakıldığında, 2010 itibariyle oldukça sert bir azalma göstererek dezavantajlı olduğu, ancak 2017 itibariyle büyük bir sıçrayış ile avantajlı konuma yükseldiği tespit edilmiştir. Macaristan'ın sadece 2012 yılında dezavantajlı olduğu, diğer yıllarda ise avantajlı olduğu belirlenmiştir. Malezya sonuçları incelendiğinde, 2011'de oldukça yüksek bir artış gösterdiği ve 2010 yılı hariç tüm yıllarda avantajlı olduğu bulgulanmıştır. Meksika'nın avantajlı ve dezavantajlı durumlar arası dalgalı bir sürece sahip olduğu söylenebilir. Meksika'nın oldukça düşük oranlar ile dezavantajlı duruma gerilemesine rağmen, 2018 yılında konumu avantajlı olarak belirlenmiştir. Mısır'ın süreç dahilinde dezavantajlı olduğu, fakat 2018'de avantajlı duruma yükseldiği gözlenmiştir. Pakistan'ın veri aralığı boyunca avantajlı ve dezavantajlı yıllar arası dalgalı bir hareket seyrettiği görülmektedir. 2010 yılında dezavantajlı duruma gerileyen Peru'nun 2018 itibariyle tekrar avantajlı duruma yükseldiği gözlenmiştir. Polonya'nın 10 yıl boyunca avantajlı olduğu ve sadece yıllara göre rekabet gücünde artma

ve azalma yaşadığı sylenabilir. Rusya'nın 2010 itibariyle dezavantajlı olduğu, ancak 2012'de tekrar avantajlı duruma yükseldiği yorumlanabilir. Rekabet gücünde 2010 itibariyle oldukça sert bir düşüş yaşayan Suudi Arabistan'ın sonrasında dezavantajlı durumdan çıkamadığı gözlenmiştir. Şili'nin veri aralığı boyunca dezavantajlı olduğu ve sadece 2018 yılında avantaja sahip olduğu görölmektedir. Tayland'ın 10 yıl boyunca avantajlı olduğu ve dönem dönem oldukça yüksek oranlar elde ettiği saptanmıştır. Tayvan'ın yıllara göre dezavantajlı konuma gerilediği ve 2018 yılını da bu şekilde bitirdiği belirlenmiştir. Yunanistan'ın sadece 2009'da avantajlı olduğu ve 2010 itibariyle dezavantajlı konuma gerilediği tespit edilmiştir.

İlgili ölkelerin yıllara göre ortalama rekabet güçleri (GİAE); Türkiye -2,11 birim; Arjantin 17,46 birim; Brezilya 1,01 birim; Çekya -17,84 birim; Endonezya 4,97 birim; Filipinler 0,31 birim; Güney Afrika -41,03 birim; Hindistan 0,37 birim; Katar -0,64 birim; Kolombiya 1,74 birim; Kore 17,80 birim; Macaristan 1,23 birim; Malezya 22,31 birim; Meksika -25,97; Mısır -1,13 birim; Pakistan 0,05 birim; Peru 1,39 birim; Polonya 2,01 birim; Rusya -0,86 birim; Suudi Arabistan -7,53 birim; Şili -0,04 birim; Tayland 36,98 birim; Tayvan 1,65 birim ve Yunanistan -0,54 birim olarak hesaplanmıştır.

1.5.2. Toplam Sektör GİNE Kıyaslaması

Tablo 30. GİNE (Toplam Sektör)

TOPLAM SEKTÖR	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ORT.
Türkiye	-7,63	-0,70	-0,61	-0,56	-0,70	-0,74	-0,91	-1,15	-0,82	-1,67	-1,55
Arjantin	2,88	-1,59	-1,42	-1,30	-1,57	-2,62	-2,20	-2,64	-2,16	-4,30	-1,69
Brezilya	1,03	1,78	2,10	1,33	1,85	1,41	0,87	0,74	1,30	3,83	1,62
Çekya	1,74	0,69	227,84	16,96	-41,89	4,85	22,08	10,28	34,96	1,42	27,89
Endonezya	1,04	7,50	-10,80	13,41	1080,92	-24,14	3,46	3,56	6,01	-18,95	106,20
Filipinler	30,61	-1,12	-1,10	-1,08	-2,28	-3,85	11,33	-43,31	-7,42	-12,80	-3,10
Güney Afrika	1,47	-2,75	-1,88	-1,70	-2,48	-2,22	-3,71	-48,62	-6,12	-6,50	-7,45
Hindistan	-18,43	-4,30	-1,21	-1,20	-1,84	-1,44	-2,27	69,09	-79,77	0,55	-4,08
Katar	2,21	0,64	0,48	-3,35	17,30	-143,00	-27,27	17,67	-139,99	53,57	-22,17
Kolombiya	5,04	-1,91	-2,20	-1,62	2111,11	-13,30	-5,50	-5,08	-13,44	0,80	207,39
Kore	3,15	-1,81	-2,01	-2,61	-5,35	-4,41	-19,61	-25,81	19,63	1,75	-3,71
Macaristan	0,39	0,38	0,32	0,31	0,33	0,36	0,40	0,50	0,47	0,95	0,44
Malezya	7,99	-1,27	-1,20	-1,63	-1,98	-1,70	-3,09	-8,43	-3,00	0,64	-1,37
Meksika	-25,82	-0,77	-0,69	-0,62	-0,69	-0,65	-0,79	-0,88	-0,77	-4,68	-3,64
Mısır	-87,28	-0,76	-0,61	-0,57	-0,73	-0,67	-0,91	-0,98	-0,99	20,93	-7,26
Pakistan	-10,10	-0,62	-0,56	-0,79	-0,74	-0,65	-0,88	-1,22	-1,07	-2,53	-1,92
Peru	13,84	-0,85	-0,79	-0,78	-1,00	-1,11	-1,46	-2,07	-1,70	0,72	0,48
Polonya	0,84	0,82	0,58	0,64	0,68	0,63	0,70	0,81	0,77	1,26	0,77
Rusya	1,47	1,47	1,70	1,27	1,24	1,06	1,22	1,35	1,59	1,20	1,36
Suudi Arabistan	0,57	0,39	0,34	0,51	0,65	0,43	0,58	0,73	0,45	0,72	0,54
Şili	-13,04	-0,64	-0,52	-0,56	-0,72	-0,83	-1,54	-2,08	-1,46	3,79	-1,76
Tayland	1,09	-3,91	-4,39	-2,30	-5,56	-27,90	3,96	3,59	8,27	0,73	-2,64
Tayvan	1,08	1,01	0,63	0,31	0,46	0,57	0,78	1,19	1,11	0,70	0,79
Yunanistan	1,55	-1,17	-0,96	-1,00	-1,10	-0,59	-0,53	-0,62	-0,54	-2,10	-0,71

Not: Değer<1: Avantaj; Değer>1 Dezavantaj; ORT.: Ortalama.

İlgili ülkelere ait Toplam Sektör GİNE oranları hesaplanmıştır. Bulgular incelendiğinde, Katar ($\bar{X}$: -22,17 birim) ve Güney Afrika ($\bar{X}$: -7,45 birim) en avantajlı iki ülke, Kolombiya ($\bar{X}$: 207,39 birim) ve Endonezya ($\bar{X}$: 106,20) en dezavantajlı iki ülke olarak tespit edilmiştir.

Türkiye'nin veri aralığı boyunca avantajlı olduğu görülmektedir. Arjantin 2009 yılı hariç avantajlı olarak tabloya yansımaktadır. Brezilya'nın 2015 yılında dezavantajlı duruma gerilediği, ancak 2017 itibarıyla tekrar avantajlı duruma yükseldiği belirlenmiştir. Çekya'nın oldukça sert artış-azalış yaşadığı bir süreç olduğu ve sadece 2010 ile 2013 yıllarında avantajlı olduğu tespit edilmiştir. Endonezya'nın oldukça düşük oranlara sahip

olduğu dezavantajlı yıllar geçirdiği, ancak 2018 itibariyle avantajlı olduğu gözlenmiştir. Filipinler'in sadece 2009 ve 2015 yıllarında dezavantajlı olduğu görülmektedir. Güney Afrika'nın 2010 itibariyle avantajlı duruma yükseldiği belirlenmiştir. Hindistan'ın 2016 ve 2018 yılları hariç avantajlı olduğu saptanmıştır. Katar'ın dönem dönem yüksek avantajlı rekabet gücüne sahip olduğu, fakat 2018 itibariyle dezavantajlı duruma gerilediği tespit edilmiştir. Kolombiya'nın 2013 yılında oldukça düşük dezavantajlı olduğu ve yıllara göre rekabet gücünde avantajlı olduğu gözlenmiştir. Kore'nin 2010 itibariyle avantajlı olduğu, 2017 ve sonrası dezavantajlı duruma gerilediği bulgulanmıştır. Macaristan'ın veri aralığı boyunca avantajlı olduğu görülmektedir. Malezya'nın 2010 ve sonrası avantajlı olduğu gözlenmiştir. Meksika'nın oranlarına bakıldığında 10 yıl boyunca avantajlı olduğu belirlenmiştir. Mısır'ın 2018 hariç tüm yıllar avantajlı olduğu tabloya yansımaktadır. Pakistan'ın periyot dahilinde avantaja sahip olduğu belirlenmiştir. Peru'nun 2009 hariç avantajlı olduğu gözlenmiştir. Polonya'nın sadece 2018 yılında dezavantajlı olduğu görülmektedir. Rusya'nın avantajlı olduğu yıl bulgulanmamıştır. Suudi Arabistan'ın veri aralığı boyunca avantajlı olduğu gözlenmiştir. Şili'nin 2018'e kadar avantajlı olduğu belirlenmiştir. Tayland'ın yıllara göre avantajlı-dezavantajlı durumlar arasında gidip geldiği ve 2018'de avantajlı olduğu anlaşılmıştır. Tayvan'ın dönem dönem dezavantajlı duruma gerilediği, fakat 2018 itibariyle avantajlı olduğu tespit edilmiştir. Yunanistan'ın 2010 itibariyle avantajlı olduğu gözlenmiştir.

İlgili ülkelerin yıllara göre ortalama rekabet güçleri (GİNE); Türkiye -1,55 birim; Arjantin -1,69 birim; Brezilya 1,62 birim; Çekya 27,89 birim; Endonezya 106,20; Filipinler -3,10 birim; Güney Afrika -7,45 birim; Hindistan -4,08 birim; Katar -22,17 birim; Kolombiya 207,39 birim; Kore -3,71 birim; Macaristan 0,44 birim; Malezya -1,37 birim; Meksika -3,64 birim; Mısır -7,26 birim; Pakistan -1,92 birim; Peru 0,48 birim; Polonya 0,77 birim; Rusya 1,36 birim; Suudi Arabistan 0,54 birim; Şili -1,76 birim; Tayland -2,64 birim; Tayvan 0,79 birim ve Yunanistan -0,71 birim olarak hesaplanmıştır.

1.5.3. Toplam Sektör GTAE Kıyaslaması

Tablo 31. GTAE (Toplam Sektör)

TOPLAM SEKTÖR	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ORT.
Türkiye	-2,18	-0,62	-0,62	-0,52	-0,44	-0,34	-0,21	-0,08	-0,34	-0,22	-0,56
Arjantin	-0,97	5,87	4,26	4,70	8,30	124,80	25,20	6,24	4,24	8,90	19,15
Brezilya	0,07	-0,82	-1,22	-0,68	-1,09	-0,66	-0,09	0,24	-0,20	-1,69	-0,61
Çekya	2,72	1,11	-230,81	-20,29	33,57	-28,06	-136,96	-28,07	-51,29	0,76	-45,73
Endonezya	1,73	-5,04	12,31	-12,03	-1078,80	27,69	5,76	4,76	3,01	28,27	-101,23
Filipinler	-30,18	1,37	1,35	1,36	2,55	4,12	-11,09	43,55	7,73	13,34	3,41
Güney Afrika	4,66	-5,92	-11,75	-19,42	-32,65	-369,54	14,15	56,00	12,74	15,92	-33,58
Hindistan	18,97	4,65	1,61	1,55	2,20	1,81	2,57	-68,74	80,11	-0,19	4,45
Katar	4,75	0,73	-2,59	1,40	-18,95	141,31	25,62	-19,40	138,66	-56,19	21,54
Kolombiya	-932,12	-0,34	0,61	-0,32	-2113,11	11,53	3,24	2,13	10,51	14,74	-300,31
Kore	38,86	0,72	0,70	1,26	3,48	2,33	17,26	15,88	134,32	0,28	21,51
Macaristan	0,62	0,72	0,69	0,67	0,85	0,76	0,77	0,74	0,80	1,26	0,79
Malezya	-1,65	-7,03	192,16	5,69	6,41	9,90	9,34	13,52	7,86	0,54	23,67
Meksika	40,41	-16,16	-214,18	-37,81	11,48	7,70	-16,20	-8,30	-6,95	16,70	-22,33
Mısır	78,59	-0,40	-0,29	-0,33	-0,11	-0,28	0,06	0,07	-0,05	-15,95	6,13
Pakistan	11,89	1,53	-8,58	1,56	2,44	1,82	1,65	2,29	1,59	3,49	1,97
Peru	17,63	-1,23	-1,24	-1,08	-0,69	-1,03	-1,05	-0,80	-2,96	1,61	0,92
Polonya	0,41	0,99	1,62	1,72	1,52	1,26	1,19	1,24	1,22	1,14	1,23
Rusya	4,41	-4,01	-4,01	-3,43	-4,14	-3,27	-3,61	-3,74	-3,73	3,38	-2,21
Suudi Arabistan	3,57	-44,98	-5,48	-5,19	-5,13	-3,98	-5,28	-4,20	-4,02	-5,96	-8,07
Şili	9,36	-0,18	-0,27	-0,30	-0,25	-0,23	-0,17	0,00	-0,61	9,88	1,72
Tayland	1,99	24,02	50,80	118,57	137,55	37,95	12,97	4,79	4,29	3,25	39,62
Tayvan	1,19	-4,78	-7,70	9,50	4,95	3,37	1,63	0,37	0,10	0,03	0,87
Yunanistan	5,59	-0,09	-0,38	-0,31	-0,54	-0,31	-0,40	-0,45	-0,48	-0,95	0,17

Not: Değer pozitif ise avantaj; Değer negatif ise dezavantaj; ORT.: Ortalama.

İlgili ülkelere ait Toplam Sektör GTAE oranları hesaplanmıştır. Bulgular incelendiğinde, Tayland ($\bar{X}$: 39,62 birim) ve Malezya ($\bar{X}$: 23,67 birim) en avantajlı iki ülke, Kolombiya ($\bar{X}$: -300,31 birim) ve Endonezya ($\bar{X}$: -101,23 birim) en dezavantajlı iki ülke olarak tespit edilmiştir.

Türkiye'nin veri aralığı boyunca dezavantajlı olduğu görülmektedir. Arjantin'in sadece 2009 hariç avantajlı olduğu ve hatta 2014'te oldukça yüksek rekabet gücüne sahip olduğu gözlenmiştir. Brezilya'nın periyot dahilinde dezavantajlı olduğu belirlenmiştir. Çekya'nın dönem dönem oldukça düşük oranlar ile dezavantajlı olduğu, ancak 2018 itibariyle avantajlı olduğu tespit edilmiştir. Endonezya'nın yıllara göre oldukça düşük

oranlara gerilediği, fakat 2014 itibariyle avantajlı duruma yükseldiği bulgulanmıştır. Filipinler'in 2009 ve 2015 yılları hariç avantajlı olduğu görülmektedir. Güney Afirka'nın 2010-2014 arası oldukça dezavantajlı duruma gerilediği, ancak 2015 itibariyle avantajlı duruma yükseldiği gözlenmiştir. Hindistan'ın 2016 ve 2018 yılları hariç avantajlı olduğu tespit edilmiştir. Katar'ın dönem dönem dezavantajlı duruma gerilediği, ancak oldukça avantajlı yıllar geçirdiği belirlenmiştir. Kolombiya'nın oldukça düşük oranlara gerileyerek dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır. Kore'nin veri aralığı boyunca avantajlı durumu tabloya yansımaktadır. Macaristan'ın 10 yıl boyunca az da olsa avantajlı rekabet gücüne sahip olduğu söylenebilir. Malezya'nın 2011 yılında sert artış göstererek avantajlı duruma yükseldiği ve sonrasında da avantajlı olduğu gözlenmiştir. 2010 ve sonrası dezavantajlı duruma gerileyen Mısır'ın, avantajlı rekabet gücüne sadece 2009 yılında hakim olduğu belirlenmiştir. Pakistan'ın sadece 2011 yılında dezavantajlı duruma gerilediği saptanmıştır. Peru'nun 2009 ve 2018 yılları hariç dezavantajlı olduğu tespit edilmiştir. Polonya'nın veri aralığı boyunca avantajlı olduğu görülmektedir. Rusya'nın 2009 ve 2018 yılları hariç dezavantajlı olduğu gözlenmiştir. Suudi Arabistan'ın 2010'da sert düşüş yaşayarak dezavantajlı duruma gerilediği ve sonrasında da dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır. Şili'nin 2010 ve sonrasında dezavantajlı duruma gerilediği ve 2018 itibariyle avantajlı duruma yükseldiği gözlemlenmiştir. Tayland'ın veri aralığı boyunca avantajlı olduğu ve dönem dönem oldukça yüksek avantajlı rekabet gücüne sahip olduğu belirlenmiştir. Tayvan'ın 2010-2011 yılları hariç avantajlı olduğu görülmektedir. Yunanistan'ın 2010 itibariyle dezavantajlı duruma gerilediği tespit edilmiştir.

İlgili ülkelerin yıllara göre ortalama rekabet güçleri (GTAE); Türkiye -0,56 birim; Arjantin 19,15 birim; Brezilya -0,61 birim; Çekya -45,73 birim; Endonezya -101,23 birim; Filipinler 3,41 birim; Güney Afrika -33,58 birim; Hindistan 4,45 birim; Katar 21,54 birim; Kolombiya -300,31 birim; Kore 21,51 birim; Macaristan 0,79 birim; Malezya 23,67 birim; Meksika -22,33 birim; Mısır 6,13 birim; Pakistan 1,97 birim; Peru 0,92 birim; Polonya 1,23 birim; Rusya -2,21 birim; Suudi Arabistan -8,07 birim; Şili 1,72 birim; Tayland 39,62 birim; Tayvan 0,87 birim ve Yunanistan 0,17 birim olarak hesaplanmıştır.

1.5.4. Toplam Sektör TPÖ Kıyaslaması

Tablo 32. TPÖ (Toplam Sektör)

TOPLAM SEKTÖR	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ORT.
Türkiye	2,08	1,69	1,84	2,00	1,97	2,12	2,25	1,95	1,96	2,32	2,02
Arjantin	0,71	0,67	0,61	0,59	0,58	0,67	0,60	0,48	0,43	0,44	0,58
Brezilya	0,56	0,41	0,38	0,36	0,34	0,35	0,42	0,51	0,44	0,42	0,42
Çekya	1,51	1,38	1,41	1,36	1,23	1,20	1,18	1,29	1,28	1,25	1,31
Endonezya	0,74	0,57	0,54	0,55	0,55	0,63	0,74	0,79	0,77	0,72	0,66
Filipinler	0,49	0,43	0,49	0,51	0,53	0,48	0,48	0,45	0,53	0,55	0,49
Güney Afrika	1,13	0,78	0,76	0,84	0,85	0,88	0,86	0,90	0,87	0,82	0,87
Hindistan	0,40	0,44	0,46	0,46	0,49	0,50	0,47	0,53	0,52	0,76	0,50
Katar	0,40	0,37	0,77	0,48	0,54	0,53	0,64	0,67	0,84	0,80	0,60
Kolombiya	0,66	0,56	0,60	0,55	0,65	0,62	0,70	0,76	0,77	1,13	0,70
Kore	1,08	1,16	1,11	1,20	1,14	1,12	1,03	0,87	0,73	0,75	1,02
Macaristan	1,69	1,50	1,53	1,57	1,66	1,66	1,66	1,71	1,70	1,70	1,64
Malezya	0,98	0,89	0,83	0,75	0,75	0,76	0,74	0,78	0,73	1,01	0,82
Meksika	0,55	0,40	0,35	0,36	0,36	0,36	0,47	0,50	0,51	0,64	0,45
Mısır	1,72	1,64	1,53	1,44	1,41	1,32	1,40	1,08	1,37	1,12	1,40
Pakistan	0,36	0,38	0,40	0,39	0,34	0,32	0,30	0,28	0,22	0,23	0,32
Peru	0,77	0,53	0,59	0,61	0,74	0,72	0,73	0,77	0,78	1,00	0,72
Polonya	1,41	1,22	1,41	1,40	1,48	1,53	1,57	1,64	1,70	1,75	1,51
Rusya	0,95	0,91	0,86	0,80	0,75	0,81	0,86	1,03	0,96	0,86	0,88
Suudi Arabistan	0,25	0,23	0,26	0,23	0,23	0,22	0,27	0,40	0,42	0,43	0,29
Şili	1,06	1,01	0,95	0,92	0,88	0,81	0,78	0,81	0,79	0,79	0,88
Tayland	1,15	0,76	0,85	0,99	1,18	1,17	1,52	1,61	1,62	2,25	1,31
Tayvan	0,84	0,99	1,04	1,03	0,99	1,02	0,92	0,78	0,77	0,78	0,92
Yunanistan	2,31	2,12	2,21	2,45	2,35	2,45	1,79	1,92	1,88	2,01	2,15

Not: Değer>1: İyi ticari performans; Değer<1: Kötü ticari performans; ORT.: Ortalama.

İlgili ülkelere ait Toplam Sektör TPÖ oranları hesaplanmıştır. Bulgular incelendiğinde, Yunanistan ($\bar{X}$: 2,15 birim) ve Türkiye ($\bar{X}$: 2,02 birim) en güçlü ticari performansa sahip iki ülke, Suudi Arabistan ($\bar{X}$: 0,29 birim) ve Pakistan ($\bar{X}$: 0,32 birim) en zayıf ticari performansa sahip iki ülke olarak tespit edilmiştir.

Türkiye'nin veri aralığı boyunca dalgalı ama iyi ticari performans sağladığı görülmektedir. Arjantin'in veri aralığı boyunca ortalamanın altında kötü ticari performans elde ettiği ve yıllara göre oranların azaldığı belirlenmiştir. Brezilya'ya ait oranların yıldan yıla azaldığı ve 10 yıl boyunca kötü ticari performans elde ettiği görülmektedir. Çekya'nın veri aralığı boyunca iyi ticari performans sağladığı gözlenmiştir.

Endonezya'nın periyot dahilinde ortalamanın altında kötü ticari performansa sahip olduğu tespit edilmiştir. Filipinler'in veri aralığı boyunca stabil ve kötü ticari performans elde ettiği gözlenmiştir. Güney Afrika'nın 2010 itibariyle kötü ticari performansa gerilediği bulgulanmıştır. Hindistan'ın veri aralığı boyunca kötü ticari performans elde ettiği, ancak yıldan yıla oranların yükseldiği gözlenmiştir. Katar'a ait oranların yıllara göre arttığı, ancak süreç boyunca kötü ticari performans elde ettiği görülmektedir. Kolombiya'nın sadece 2018'de iyi ticari performans sağladığı tespit edilmiştir. Kore'nin 2015 ve öncesi iyi, 2016 itibariyle kötü ticari performans elde ettiği belirlenmiştir. Macaristan'ın 10 yıl boyunca iyi ticari performans sağladığı görülmektedir. Malezya'nın sadece 2018 yılında iyi ticari performans sağladığı gözlenmiştir. Meksika'nın veri aralığı boyunca kötü ticari performans elde ettiği saptanmıştır. Mısır'ın yıldan yıla azalmakta olan iyi ticari performans sağladığı belirlenmiştir. Pakistan'ın oldukça süreç boyunca oldukça düşük kötü ticari performans elde ettiği görülmektedir. Peru'nun sadece 2018 yılında iyi ticari performans sağladığı bulgulanmıştır. 2009 itibariyle iyi ticari performans sağlayan Polonya'nın yıllara göre artış seyrettiği belirlenmiştir. Rusya'nın 2016 hariç kötü ticari performans elde ettiği görülmektedir. Suudi Arabistan'ın oldukça düşük oranlar ile kötü ticari performans sergilediği gözlenmiştir. Şili'nin 2009 ve 2010 yılları hariç kötü ticari performans elde ettiği saptanmıştır. Tayland'ın 2010'da kötü ticari performansa gerilediği, fakat 2013 itibariyle yıldan yıla artan iyi ticari performans sergilediği gözlemlenmiştir. Tayvan'ın dönem dönem iyi ticari performans sağladığı, 2015 itibariyle azalan kötü ticari performans elde ettiği tespit edilmiştir. Yunanistan'ın ise veri aralığı boyunca iyi ticari performans sağladığı gözlenmiştir.

İlgili ülkelerin yıllara göre ortalama rekabet güçleri (TPÖ); Türkiye 2,02 birim; Arjantin 0,58 birim; Brezilya 0,42 birim; Çekya 1,31 birim; Endonezya 0,66 birim; Filipinler 0,49 birim; Güney Afrika 0,87 birim; Hindistan 0,50 birim; Katar 0,60 birim; Kolombiya 0,70 birim; Kore 1,02 birim; Macaristan 1,64 birim; Malezya 0,82 birim; Meksika 0,45 birim; Mısır 1,40 birim; Pakistan 0,32 birim; Peru 0,72 birim; Polonya 1,51; Rusya 0,88 birim; Suudi Arabistan 0,29 birim; Şili 0,88 birim; Tayland 1,31 birim; Tayvan 0,92 birim ve Yunanistan 2,15 birim olarak hesaplanmıştır.

1.5.5. Toplam Sektör NTR Kıyaslaması

Tablo 33. NTR (Toplam Sektör)

TOPLAM SEKTÖR	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ORT.
Türkiye	35,15	25,55	29,57	33,35	32,71	35,94	38,39	32,24	32,52	39,78	33,52
Arjantin	-16,72	-19,50	-23,87	-25,50	-26,78	-19,67	-25,26	-35,06	-40,05	-38,56	-27,10
Brezilya	-28,51	-42,11	-44,60	-46,77	-49,77	-47,77	-41,33	-32,78	-39,22	-40,50	-41,33
Çekya	20,36	15,97	16,94	15,18	10,22	8,91	8,26	12,73	12,46	11,26	13,23
Endonezya	-14,68	-27,57	-29,84	-28,63	-28,77	-22,89	-14,72	-11,70	-12,87	-16,56	-20,82
Filipinler	-34,04	-39,74	-34,40	-32,72	-30,76	-35,32	-35,02	-38,26	-30,37	-28,85	-33,95
Güney Afrika	6,29	-12,36	-13,81	-8,84	-8,01	-6,40	-7,32	-5,28	-6,72	-9,93	-7,24
Hindistan	-42,90	-38,44	-36,56	-37,12	-34,44	-32,99	-35,90	-30,62	-31,16	-13,93	-33,41
Katar	-42,63	-45,88	-12,70	-35,15	-29,78	-30,71	-22,04	-20,09	-8,71	-11,21	-25,89
Kolombiya	-20,12	-28,24	-24,86	-28,86	-20,88	-23,32	-17,40	-13,94	-12,94	6,03	-18,45
Kore	3,72	7,34	5,10	9,26	6,48	5,61	1,65	-6,81	-15,93	-14,56	0,19
Macaristan	25,74	19,99	20,96	22,11	24,82	24,93	24,69	26,13	25,86	26,04	24,13
Malezya	-0,86	-5,73	-9,35	-14,03	-14,03	-13,67	-14,68	-12,11	-15,61	0,55	-9,95
Meksika	-29,06	-43,27	-48,41	-47,14	-47,30	-46,60	-36,30	-33,20	-32,81	-22,25	-38,63
Mısır	26,41	24,21	21,04	18,05	17,07	13,79	16,81	3,75	15,57	5,80	16,25
Pakistan	-46,89	-45,38	-42,50	-43,60	-48,94	-51,17	-53,75	-55,83	-63,71	-63,05	-51,48
Peru	-12,76	-30,74	-26,01	-24,09	-15,16	-16,40	-15,70	-13,03	-12,57	-0,20	-16,67
Polonya	16,93	10,10	17,17	16,77	19,39	21,04	22,14	24,29	25,86	27,29	20,10
Rusya	-2,48	-4,78	-7,76	-11,33	-14,13	-10,67	-7,65	1,60	-2,23	-7,57	-6,70
Suudi Arabistan	-60,08	-62,40	-58,89	-62,99	-62,45	-64,07	-57,98	-42,62	-40,81	-39,60	-55,19
Şili	2,96	0,40	-2,61	-4,12	-6,44	-10,23	-12,28	-10,57	-11,62	-11,46	-6,60
Tayland	7,00	-13,53	-8,10	-0,45	8,41	7,94	20,56	23,23	23,52	38,52	10,71
Tayvan	-8,65	-0,54	1,82	1,44	-0,26	1,19	-4,25	-12,33	-12,96	-12,43	-4,70
Yunanistan	39,61	35,97	37,62	41,99	40,35	41,97	28,42	31,61	30,59	33,65	36,18

Not: Değer + ise ihracat>ithalat; Değer – ise ithalat>ihracat; ORT.: Ortalama.

İlgili ülkelere ait Toplam Sektör NTR oranları hesaplanmıştır. Bulgular incelendiğinde, Yunanistan ($\bar{X}$: 36,18 birim) ve Türkiye ($\bar{X}$: 33,52 birim) ihracatın ithalattan en fazla olduğu iki ülke, Suudi Arabistan ($\bar{X}$: -55,19 birim) ve Pakistan ($\bar{X}$: -51,48 birim) ithalatın ihracattan en fazla olduğu iki ülke olarak tespit edilmiştir.

Veri aralığı boyunca Türkiye’de ihracatın ithalattan fazla olduğu ve yıllara göre oranların artmakta olduğu görülmektedir. Arjantin’de 10 yıl boyunca ithalatın ihracattan fazla olduğu gözlenmiştir. Brezilya ithalatının periyot süresince ihracattan fazla olduğu belirlenmiştir. Çekya oranlarının yıllara göre azaldığı ve tüm yıllarda ihracatın ithalattan az olduğu tespit edilmiştir. Endonezya ithalatının ihracattan fazla olduğu ve ortalamasının

altında seyrettiği gözlenmiştir. Filipinler ihracatının veri aralığı boyunca ithalattan az olduğu saptanmıştır. Güney Afrika'da 2009 hariç diğer yıllar ithalatın ihracattan fazla olduğu görülmektedir. Hindistan verilerine bakıldığında, yıllara göre ihracatın arttığı/ithalatın azaldığı ve 10 yıl boyunca ihracatın ithalattan az olduğu belirlenmiştir. Katar'ın ithalatı veri aralığı boyunca ihracattan fazla olarak tabloya yansımaktadır. Kolombiya'da 2018 hariç diğer yıllarda ihracatın ithalattan fazla olduğu tespit edilmiştir. Kore'de ihracatın ithalattan fazla olduğu, ancak 2016 itibariyle tersi durumun görüldüğü bulgulanmıştır. Macaristan'da veri aralığı boyunca ihracatın ithalattan fazla olduğu gözlenmiştir. Malezya ihracatının ithalattan az olduğu, fakat 2018'de ithalatın ihracattan az olduğu görülmektedir. Meksika ithalatının periyot süresince ihracattan fazla olduğu saptanmıştır. Mısır'da veri aralığı boyunca ithalatın ihracattan az olduğu ve yıldan yıla ihracatın azaldığı/ithalatın arttığı bulgulanmıştır. Peru'da yıllara göre ihracatın arttığı/ithalatın azaldığı ve 10 yıl boyunca ihracatın ithalattan az olduğu belirlenmiştir. Polonya oranlarının yıllara göre arttığı veri aralığı boyunca ihracatın ithalattan fazla olduğu tespit edilmiştir. Rusya oranlarına bakıldığında, sadece 2016 yılında ihracatın ithalatı geçtiği gözlenmiştir. İlk yıllarda ihracatının ithalattan fazla olduğu görülen Şili'de 2011 itibariyle ithalatın ihracatı geçtiği ve oranların azaldığı saptanmıştır. Tayland'da dönem dönem ithalatın ihracattan fazla olduğu, ancak 2013 itibariyle ihracatın ithalatı geçtiği ve oranların artmakta olduğu belirlenmiştir. Dönem dönem Tayvan ihracatının ithalatı geçtiği, fakat 2015 itibariyle ithalatın ihracattan fazla olduğu ve son yıllarda oranların oldukça azaldığı bulgulanmıştır.

İlgili ülkelerin yıllara göre ortalama rekabet güçleri (NTR); Türkiye 33,52 birim; Arjantin -27,10 birim; Brezilya -41,33 birim; Çekya 13,23 birim; Endonezya -20,82 birim; Filipinler -33,95 birim; Güney Afrika -7,24 birim; Hindistan -33,41 birim; Katar -25,89, Kolombiya -18,45 birim; Kore 0,19 birim; Macaristan 24,13 birim; Malezya -9,95 birim; Meksika -38,63 birim; Mısır 16,25 birim; Pakistan -51,48 birim; Peru -16,67 birim; Polonya 20,10 birim; Rusya -6,70 birim; Suudi Arabistan -55,19 birim; Şili -6,60 birim; Tayland 10,71; Tayvan -4,70 birim ve Yunanistan 36,18 birim olarak hesaplanmıştır.

1.5.6. Toplam Sektör İHİTOR Kıyaslaması

Tablo 34. İHİTOR (Toplam Sektör)

TOPLAM SEKTÖR	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ORT.
Türkiye	208,39	168,63	183,99	200,10	197,20	212,23	224,61	195,15	196,39	232,10	201,88
Arjantin	71,34	67,37	61,46	59,36	57,75	67,13	59,67	48,08	42,81	44,34	57,93
Brezilya	55,63	40,73	38,32	36,27	33,54	35,35	41,51	50,63	43,66	42,35	41,80
Çekya	151,14	138,00	140,80	135,79	122,76	119,56	118,00	129,18	128,46	125,37	130,91
Endonezya	74,39	56,77	54,04	55,48	55,31	62,74	74,34	79,05	77,19	71,59	66,09
Filipinler	49,21	43,12	48,81	50,69	52,95	47,80	48,12	44,66	53,41	55,22	49,40
Güney Afrika	113,43	77,99	75,73	83,75	85,17	87,97	86,35	89,97	87,41	81,93	86,97
Hindistan	39,96	44,47	46,45	45,86	48,77	50,38	47,16	53,11	52,49	75,55	50,42
Katar	40,23	37,10	77,46	47,99	54,10	53,01	63,89	66,54	83,97	79,84	60,41
Kolombiya	66,50	55,96	60,17	55,20	65,45	62,18	70,36	75,54	77,09	112,83	70,13
Kore	107,74	115,84	110,76	120,41	113,86	111,88	103,36	87,24	72,52	74,58	101,82
Macaristan	169,32	149,98	153,05	156,77	166,03	166,43	165,58	170,76	169,76	170,40	163,81
Malezya	98,30	89,16	82,91	75,40	75,40	75,94	74,40	78,40	72,99	101,11	82,40
Meksika	54,97	39,60	34,76	35,92	35,77	36,43	46,73	50,15	50,59	63,60	44,85
Mısır	171,78	163,89	153,29	144,04	141,17	131,98	140,40	107,79	136,88	112,32	140,35
Pakistan	36,15	37,57	40,35	39,27	34,28	32,30	30,08	28,34	22,17	22,66	32,32
Peru	77,37	52,97	58,72	61,17	73,67	71,82	72,86	76,95	77,67	99,61	72,28
Polonya	140,75	122,46	141,47	140,29	148,11	153,28	156,86	164,16	169,75	175,05	151,22
Rusya	95,16	90,87	85,61	79,65	75,23	80,71	85,79	103,24	95,64	85,93	87,78
Suudi Arabistan	24,94	23,15	25,87	22,71	23,12	21,90	26,60	40,23	42,03	43,27	29,38
Şili	106,10	100,80	94,91	92,08	87,89	81,44	78,12	80,87	79,18	79,44	88,08
Tayland	115,04	76,17	85,01	99,11	118,35	117,24	151,75	160,53	161,52	225,30	131,00
Tayvan	84,08	98,93	103,71	102,92	99,48	102,41	91,85	78,05	77,05	77,88	91,64
Yunanistan	231,20	212,34	220,63	244,79	235,28	244,65	179,41	192,43	188,12	201,45	215,03

Not: Değer>100: Dış ticaret fazlası; Değer<100: Dış ticaret açığı.

İlgili ülkelere ait Toplam Sektör İHİTOR oranları hesaplanmıştır. Bulgular incelendiğinde, Yunanistan ($\bar{X}$: 215,03 birim) ve Türkiye ($\bar{X}$: 201,88 birim) en yüksek dış ticaret fazlası veren iki ülke, Suudi Arabistan ($\bar{X}$: 29,38 birim) ve Pakistan ($\bar{X}$: 32,32 birim) en yüksek dış ticaret açığı veren iki ülke olarak tespit edilmiştir.

Türkiye'nin veri aralığı boyunca dış ticaret fazlası verdiği ve yıllara göre oranların arttığı görülmektedir. Arjantin sonuçlarına bakıldığında, son yıllara doğru ihracatın ithalatı karşılama oranının azaldığı ve 10 yıl boyunca dış ticaret açığı verildiği gözlenmiştir. İlgili yıllarda Brezilya ihracatının ithalatını karşılamadığı belirlenmiştir. Çekya'nın periyot süresince dış ticaret fazlası verdiği, fakat oranların yıllara göre azaldığı saptanmıştır. Endonezya ihracatının ithalatını karşılamadığı tespit edilmiştir. Filipinler'e

ait oranların oldukça düşük olduğu ve tüm yıllarda dış ticaret açığı verdiği belirlenmiştir. Güney Afrika'nın 2009 haricinde dış ticaret fazlası vermediği gözlenmiştir. Hindistan'ın ortalamasının altında oranlar elde ettiği ve dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. Katar'ın oranlarında dönem dönem artış görülmesine rağmen veri aralığı boyunca dış ticaret açığı verdiği belirlenmiştir. Kolombiya'nın 2017 ve öncesi dış ticaret açığı verdiği, ancak 2018'de dış ticaret fazlası verdiği saptanmıştır. 2015 ve öncesi Kore ihracatının ithalatını karşıladığı, fakat 2016 itibariyle karşılamadığı görülmektedir. Macaristan oranlarına bakıldığında, 2010'da gerilediği fakat yıldan yıla göre yükseldiği ve tüm yıllarda dış ticaret fazlası verdiği gözlenmiştir. 2018'e kadar ihracatının ithalatını karşılamadığı görülen Malezya'nın, sadece 2018'de dış ticaret fazlası verdiği bulgulanmıştır. Meksika'nın veri aralığı boyunca dış ticaret açığı verdiği tespit edilmiştir. Mısır'a ait oranların yıllara göre azaldığı, ancak veri aralığı süresince ihracatının ithalatını karşıladığı saptanmıştır. Pakistan'ın 10 yıl boyunca dış ticaret açığı verdiği ve oldukça düşük oranlar elde ettiği görülmektedir. Peru'nun yıldan yıla yükselen oranlar elde etmesine karşın, ilgili yıllarda dış ticaret açığı verdiği gözlenmiştir. Polonya'nın dış ticaret fazlası verdiği ve yıldan yıla oranlarında artış olduğu belirlenmiştir. Rusya sonuçları incelendiğinde ihracatının sadece 2016 yılında ithalatını karşıladığı bulgulanmıştır. Suudi Arabistan'ın oldukça düşük oranlar elde ettiği ve periyot süresince dış ticaret açığı verdiği gözlenmiştir. Şili'nin 2011'kadar dış ticaret fazlası verdiği, fakat 2011 itibariyle ihracatının ithalatını karşılamadığı görülmektedir. Tayland'ın 2010-2012 arasında dış ticaret açığı verdiği, ancak son yıllara doğru artan oranlar ile dış ticaret fazlası verdiği saptanmıştır. Tayvan'ın dönem dönem dış ticaret fazlası verdiği, fakat 2018'e doğru oranların azaldığı ve ihracatın ithalatı karşılamadığı gözlenmiştir. Yunanistan'ın veri aralığı boyunca dış ticaret açığı verdiği ve 2015 itibariyle oranlarda azalma olduğu belirlenmiştir.

İlgili ülkelerin yıllara göre ortalama rekabet güçleri (İHİTOR); Türkiye 201,88 birim; Arjantin 57,93 birim; Brezilya 41,80 birim; Çekya 130,91 birim; Endonezya 66,09 birim; Filipinler 49,40 birim; Güney Afrika 86,97 birim; Hindistan 50,42 birim; Katar 60,41 birim; Kolombiya 70,13 birim; Kore 101,82 birim; Macaristan 163,81 birim; Malezya 82,40 birim; Meksika 44,85 birim; Mısır 140,35 birim; Pakistan 32,32 birim; Peru 72,28 birim; Polonya 151,22 birim; Rusya 87,80 birim; Suudi Arabistan 29,38 birim;

Şili 88,08 birim; Tayland 131,00 birim; Tayvan 91,64 birim ve Yunanistan 215,03 birim olarak hesaplanmıştır.

1.5.7. Toplam Sektör Türkiye Kıyaslaması

Tablo 35. Türkiye-Avrupa, Orta Doğu ve Afrika (Toplam Sektör)

Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Kıyaslaması	ORTALAMA						
	AKÜE	GİAE	GİNE	GTAE	TPÖ	NTR	İHİTOR
Türkiye	2,22	-2,11	-1,55	-0,56	2,02	33,52	201,88
Çekya	1,44	-17,84	27,89	-45,73	1,31	13,23	130,91
Güney Afrika	1,44	-41,03	-7,45	-33,58	0,87	-7,24	86,97
Katar	1,82	-0,64	-22,17	21,54	0,60	-25,89	60,41
Macaristan	1,06	1,23	0,44	0,79	1,64	24,13	163,81
Mısır	2,35	-1,13	-7,26	6,13	1,40	16,25	140,35
Polonya	1,18	2,01	0,77	1,23	1,51	20,10	151,22
Rusya	1,67	-0,86	1,36	-2,21	0,88	-6,70	87,78
Suudi Arabistan	1,59	-7,53	0,54	-8,07	0,29	-55,19	29,38
Yunanistan	2,17	-0,54	-0,71	0,17	2,15	36,18	215,03

Not: AKÜE: Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi; GİAE: Görelî ihracat avantajı endeksi; GİNE: Görelî ithalat nüfuz endeksi; GTAE: Görelî ticaret avantajı endeksi; TPÖ: Ticari performans ölçütü; NTR: Net ticaret rasyosu; İHİTOR: İhracat/İthalat oranı.

Tablo 35’de Türkiye’nin yer aldığı Avrupa, Orta Doğu ve Afrika skalasında ilgili diğer ülkelerle karşılaştırmalı olarak incelenmesi ve değerlendirilmesine yer verilmiştir. AKÜE sonuçlarına bakıldığında, Türkiye’nin 2009-2018 aralığında ilgili ülkeler içinde ortalamalara göre en avantajlı ikinci ülke olduğu görülmektedir. Türkiye’nin AKÜE değerlerine göre en yakın rekabet mesafesindeki ülkeler Mısır ve Yunanistan, en uzak mesafeli rekabet ettiği ülke ise Macaristan olarak belirlenmiştir.

GİAE sonuçlarına bakıldığında, en yüksek ortalamaya Polonya’nın, en düşük ortalamaya ise Güney Afrika’nın sahip olduğu gözlenmiştir. Veri aralığına göre belirlenen ortalamalar ışığında, Türkiye’nin ortalamaya yakın ancak dezavantajlı olduğu tespit edilmiştir. Bu bakımdan Türkiye’nin lojistik sektörünün ihracat avantajının dünya ihracatına göre geri olduğu söylenebilir. Türkiye’nin uzak rekabet mesafesindeki en dezavantajlı ülkenin Güney Afrika olduğu tespit edilmiştir.

GİNE sonuçlarına bakıldığında, ortalamalara göre Türkiye’nin avantajlı olduğu görülmektedir. Bu bakımdan Türkiye’nin lojistik sektörünün ithalat avantajının dünya ihracatına göre iyi olduğu söylenebilir. Bu ülke grubunda en avantajlı ülke Katar olarak

belirlenmiştir. Türkiye'nin ise ortalamaya yakın oranlar elde ettiği tespit edilmiştir. Dolayısıyla Katar, Türkiye'nin en uzak rekabet mesafesinde rekabet ettiği avantajlı ülke olduğu saptanmıştır. En dezavantajlı rekabet gücü elde eden ülke ise Çekya olarak bulgulanmıştır.

GTAE sonuçlarına bakıldığında, bu ülke grubunda Katar'ın en avantajlı ülke, Çekya'nın en dezavantajlı ülke olduğu gözlenmiştir. Türkiye'nin ise ortalamaya yakın ve dezavantajlı olduğu belirlenmiştir. Bu doğrultuda, Türkiye'nin en uzak mesafeli rekabet ettiği ülkelerin Katar ve Çekya olduğu söylenebilir. Öte yandan Yunanistan ise Türkiye'nin lojistik sektörünün ticaret avantajı açısından en yakın rekabet mesafesindeki ülke olarak tespit edilmiştir.

TPÖ sonuçlarına bakıldığında, 2009-2018 periyot ortalamasına göre Türkiye'nin en iyi ikinci ticari performans sergileyen ülke olduğu belirlenmiştir. Bu ülke grubunun en iyi ticari performans sergileyen ülkesi Yunanistan olarak bulgulanmıştır. Aynı zamanda Yunanistan, Türkiye'nin bu rekabetçi ortamda en yakın rekabet mesafesindeki ülkedir.

NTR sonuçlarına bakıldığında Türkiye, ilgili yıllar aralığında ortalama olarak ihracatı ithalatından fazla olan ikinci ülke, Suudi Arabistan ise ithalatı ihracatından en fazla olan ülke olarak tespit edilmiştir. Dolayısıyla Türkiye'nin en uzak mesafeli rekabet ettiği ülkenin Suudi Arabistan olduğu söylenebilir. Diğer taraftan Yunanistan'ın ise bu ülke grubunun en fazla rekabet gücü elde eden ülkesi olduğu saptanmıştır. Diğer bir ifadeyle Türkiye'nin en yakın mesafeli rekabet ettiği ülkenin Yunanistan olduğu bulgulanmıştır.

İHİTOR sonuçlarına bakıldığında, ilgili ülke grubunda 2009-2018 arası en yüksek ortalamayla dış ticaret fazlası veren ülkenin Yunanistan olduğu, en yüksek dış ticaret açığı veren ülkenin ise Suudi Arabistan olduğu gözlenmiştir. Diğer yandan Türkiye'nin dış ticaret fazlası veren ikinci ülke olduğu belirlenmiştir. Türkiye'nin lojistik sektörü üzerinden ihracatının ithalatından fazla olduğu, dolayısıyla güçlü rekabet avantajı sergilediği söylenebilir.

Tablo 36. Türkiye-Asya (Toplam Sektör)

Asya Kıyaslaması	ORTALAMA						
	AKÜE	GİAE	GİNE	GTAE	TPÖ	NTR	İHİTOR
Türkiye	2,22	-2,11	-1,55	-0,56	2,02	33,52	201,88
Endonezya	1,30	4,97	106,20	-101,23	0,66	-20,82	66,09
Filipinler	0,58	0,31	-3,10	3,41	0,49	-33,95	49,40
Hindistan	0,65	0,37	-4,08	4,45	0,50	-33,41	50,42
Kore	1,73	17,80	-3,71	21,51	1,02	0,19	101,82
Malezya	1,34	22,31	-1,37	23,67	0,82	-9,95	82,40
Pakistan	1,05	0,05	-1,92	1,97	0,32	-51,48	32,32
Tayland	1,39	36,98	-2,64	39,62	1,31	10,71	131,00
Tayvan	1,25	1,65	0,79	0,87	0,92	-4,70	91,64

Not: AKÜE: Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi; GİAE: Görelî ihracat avantajı endeksi; GİNE: Görelî ithalat nüfuz endeksi; GTAE: Görelî ticaret avantajı endeksi; TPÖ: Ticari performans ölçütü; NTR: Net ticaret rasyosu; İHİTOR: İhracat/İthalat oranı.

Tablo 36’da Türkiye’nin Asya skalasında yer alan ilgili ülkelerle karşılaştırmalı olarak incelenmesi ve değerlendirilmesine yer verilmiştir. AKÜE sonuçlarına bakıldığında, Türkiye’nin en avantajlı ülke, Filipinler ve Hindistan’ın ise en dezavantajlı ülkeler oldukları gözlenmiştir. İlgili ülkeler arasında Türkiye’nin en yakın rekabet ettiği ülkenin Kore, en uzak rekabet ettiği ülkelerin ise Filipinler ve Hindistan olduğu belirlenmiştir.

GİAE sonuçların bakıldığında, Türkiye’nin en dezavantajlı ülke olduğu gözlenmiştir. Diğer bir ifadeyle ilgili ülke grubunda ihracat avantajı sağlayamayan tek ülkenin Türkiye olduğu söylenebilir. Tayland ise bu grubun en yüksek ihracat avantajına sahip ülkesi olarak tespit edilmiştir.

GİNE sonuçlarına bakıldığında, en avantajlı ülkenin Hindistan, en dezavantajlı ülkenin ise Endonezya olduğu belirlenmiştir. Türkiye’nin ortalama olarak avantajlı olduğu bulgulanmıştır. Bu bulgulara göre ithalat avantajı açısından Türkiye’nin en uzak rekabet ettiği ülkelerin Hindistan ve Endonezya oldukları söylenebilir.

GTAE sonuçlarına bakıldığında, Endonezya’nın en dezavantajlı ülke olduğu ve en avantajlı ülkenin ise Tayland olduğu belirlenmiştir. Türkiye’nin ticaret avantajı açısından dünyaya oranla dezavantajlı olduğu, ancak avantaj sınırına oldukça yakın olduğu tespit edilmiştir.

TPÖ sonuçlarına bakıldığında, bu grupta Türkiye'nin en iyi ticari performans sağlayan ülke olduğu gözlemlenmiştir. Tayland, Türkiye'nin en yakın rakibi olarak belirlenmiştir. Diğer yandan Türkiye'nin en uzak mesafeli rakibinin Pakistan olduğu bulgulanmıştır. Diğer bir ifadeyle en kötü ticari performans elde eden ülkenin Pakistan olduğu söylenebilir.

NTR sonuçlarına bakıldığında, Asya kıyaslamasında yer alan ülkeler arasında ihracatı ithalatından en fazla olan ülkenin Türkiye olduğu görülmektedir. Türkiye'nin en yakın rakibi Tayland, en uzak rakibi ise Pakistan olarak bulgulanmıştır.

İHİTOR sonuçlarına bakıldığında, Türkiye'nin en fazla dış ticaret fazlası veren ülke olduğu gözlenmiştir. Türkiye'nin en yakın mesafeli rekabet ettiği ülkenin Tayland, en uzak rekabet ettiği ülkenin ise Pakistan olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 37. Türkiye-Amerika (Toplam Sektör)

Amerika Kıyaslaması	ORTALAMA						
	AKÜE	GİAE	GİNE	GTAE	TPÖ	NTR	İHİTOR
Türkiye	2,22	-2,11	-1,55	-0,56	2,02	33,52	201,88
Arjantin	1,31	17,46	-1,69	19,15	0,58	-27,10	57,93
Brezilya	1,00	1,01	1,62	-0,61	0,42	-41,33	41,80
Kolombiya	1,74	1,74	207,39	-300,31	0,70	-18,45	70,13
Meksika	1,48	-25,97	-3,64	-22,33	0,45	-38,63	44,85
Peru	1,68	1,39	0,48	0,92	0,72	-16,67	72,28
Şili	2,20	-0,04	-1,76	1,72	0,88	-6,60	88,08

Not: AKÜE: Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi; GİAE: Görelî ihracat avantajı endeksi; GİNE: Görelî ithalat nüfuz endeksi; GTAE: Görelî ticaret avantajı endeksi; TPÖ: Ticari performans ölçütü; NTR: Net ticaret rasyosu; İHİTOR: İhracat/İthalat oranı.

Tablo 37'de Türkiye'nin Amerika grubunda yer alan ilgili ülkeler ile karşılaştırmalı olarak incelenmesi ve değerlendirilmesine yer verilmiştir. AKÜE sonuçlarına bakıldığında, 10 yıllık ortalamaya göre en avantajlı ülkenin Türkiye olduğu görülmektedir. En dezavantajlı ülke ise Brezilya olarak tespit edilmiştir. Diğer bir ifadeyle Türkiye'nin en uzak mesafeli rakibinin Brezilya olduğu söylenebilir. Türkiye'nin en yakın rakibinin ise Şili olduğu belirlenmiştir.

GİAE sonuçlarına bakıldığında, Meksika'nın en dezavantajlı ülke olduğu, Arjantin'in en avantajlı ülke olduğu, Türkiye'nin ise ortalamanın altında yani dezavantajlı

olduğu bulgulanmıştır. Dolayısıyla Meksika ve Arjantin'in ihracat avantajına göre Türkiye'nin uzak rakipleri oldukları söylenebilir.

GİNE sonuçlarına bakıldığında, Kolombiya en dezavantajlı ülke iken, Meksika ise en avantajlı ülke olarak tespit edilmiştir. Türkiye'nin ortalamaya yakın avantajlı olduğu belirlenmiştir. Bu doğrultuda ithalat avantajına göre bu grupta Türkiye'nin en yakın rakibinin Arjantin olduğu söylenebilir.

GTAE sonuçlarına bakıldığında, ilgili grupta Arjantin'in en avantajlı, Kolombiya'nın ise en dezavantajlı ülkeler oldukları belirlenmiştir. Türkiye'nin ticaret avantajına göre dünya ortalamasının altında olduğu, bu nedenle dedezavantajlı olduğu bulgulanmıştır.

TPÖ sonuçlarına bakıldığında, 2009-2018 yılları arasında Türkiye'nin en iyi ticaret performans ortalaması sağlayan ülke olduğu görülmektedir. En kötü ticari performansı Brezilya elde etmiştir. Bu sonuçtan hareketle, Türkiye'nin bu grupta ki en uzak rakibinin Brezilya olduğu söylenebilir. Türkiye'nin en yakın rakibinin ise Şili olduğu gözlenmiştir.

NTR sonuçlarına bakıldığında, ilgili grupta ortalama olarak ihracatı ithalatından en fazla olan ülkenin Türkiye olduğu bulgulanmıştır. Brezilya, ihracatı ithalatından en az olan ülke olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak, Türkiye'nin en uzak mesafeli rekabet ettiği ülkenin Brezilya olduğu belirlenmiştir. Öte yandan Türkiye ile en yakın mesafeli rekabet eden ülkenin Şili olduğu saptanmıştır.

İHİTOR sonuçlarına bakıldığında, Türkiye'nin bu gruptaki en yüksek dış ticaret fazlası veren ülke olduğu gözlenmiştir. En yüksek dış ticaret açığı veren ülke ise Brezilya olarak bulgulanmıştır. Bu sebeple, Brezilya'nın Türkiye ile en uzak mesafeli rekabet eden ülke olduğu söylenebilir. Türkiye'nin ortalama olarak en yakın rakibinin ise Şili olduğu tespit edilmiştir.

1.5.8. Gelişmekte Olan Ülkelerin Toplam Sektör Kıyaslaması

Tablo 38. Türkiye-Gelişmekte Olan Ülkeler (Toplam Sektör)

TOPLAM SEKTÖR	AKÜE	GİAE	GİNE	GTAE	TPÖ	NTR	İHİTOR
Türkiye	2,22	-2,11	-1,55	-0,56	2,02	33,52	201,88
Arjantin	1,31	17,46	-1,69	19,15	0,58	-27,10	57,93
Brezilya	1,00	1,01	1,62	-0,61	0,42	-41,33	41,80
Çekya	1,44	-17,84	27,89	-45,73	1,31	13,23	130,91
Endonezya	1,30	4,97	106,20	-101,23	0,66	-20,82	66,09
Filipinler	0,58	0,31	-3,10	3,41	0,49	-33,95	49,40
Güney Afrika	1,44	-41,03	-7,45	-33,58	0,87	-7,24	86,97
Hindistan	0,65	0,37	-4,08	4,45	0,50	-33,41	50,42
Katar	1,82	-0,64	-22,17	21,54	0,60	-25,89	60,41
Kolombiya	1,74	1,74	207,39	-300,31	0,70	-18,45	70,13
Kore	1,73	17,80	-3,71	21,51	1,02	0,19	101,82
Macaristan	1,06	1,23	0,44	0,79	1,64	24,13	163,81
Malezya	1,34	22,31	-1,37	23,67	0,82	-9,95	82,40
Meksika	1,48	-25,97	-3,64	-22,33	0,45	-38,63	44,85
Mısır	2,35	-1,13	-7,26	6,13	1,40	16,25	140,35
Pakistan	1,05	0,05	-1,92	1,97	0,32	-51,48	32,32
Peru	1,68	1,39	0,48	0,92	0,72	-16,67	72,28
Polonya	1,18	2,01	0,77	1,23	1,51	20,10	151,22
Rusya	1,67	-0,86	1,36	-2,21	0,88	-6,70	87,78
Suudi Arabistan	1,59	-7,53	0,54	-8,07	0,29	-55,19	29,38
Şili	2,20	-0,04	-1,76	1,72	0,88	-6,60	88,08
Tayland	1,39	36,98	-2,64	39,62	1,31	10,71	131,00
Tayvan	1,25	1,65	0,79	0,87	0,92	-4,70	91,64
Yunanistan	2,17	-0,54	-0,71	0,17	2,15	36,18	215,03

Not: Oranlar, ilgili endekslere ait 2009-2018 periyodu ortalama sonuçlarıdır.

Not2: AKÜE: Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi; GİAE: Görelî ihracat avantajı endeksi; GİNE: Görelî ithalat nüfuz endeksi; GTAE: Görelî ticaret avantajı endeksi; TPÖ: Ticari performans ölçütü; NTR: Net ticaret rasyosu; İHİTOR: İhracat/İthalat oranı

Tablo 38’de Türkiye’nin Gelişmekte Olan Ülkeler ile karşılaştırmalı olarak incelenmesi ve değerlendirilmesine yer verilmiştir. AKÜE sonuçlarına göre en avantajlı ülke Mısır, en dezavantajlı ülke Filipinler olarak tespit edilmiştir. Türkiye ise en avantajlı ikinci ülke olarak belirlenmiştir. GİAE sonuçlarına bakıldığında, Tayland en avantajlı ülke iken, Güney Afrika’nın en dezavantajlı ülke olduğu saptanmıştır. Türkiye’nin ise ortalamanın altında ve dezavantajlı olduğu bulgulanmıştır. GİNE sonuçları incelendiğinde, Katar en avantajlı ülke iken, Kolombiya en dezavantajlı ülke olarak tespit edilmiştir. Türkiye’nin ortalamaya yakın avantajlı olduğu belirlenmiştir. GTAE sonuçları

ele alındığında, en avantajlı ülkenin Tayland, en dezavantajlı ülkenin ise Kolombiya olduğu görülmektedir. Türkiye'nin ise ortalamaya yakın ve dezavantajlı olduğu belirlenmiştir. TPÖ sonuçları analiz edildiğinde, Yunanistan en iyi ticari performans sağlayan, Suudi Arabistan ise en kötü ticari performans sergileyen ülke olarak bulgulanmıştır. Türkiye'nin ise en iyi ikinci ticari performans sergileyen ülke olduğu belirlenmiştir. NTR sonuçlarına göre ihracatı ithalatından en fazla olan ülkenin Yunanistan, ithalatı ihracatından en fazla olan ülkenin ise Suudi Arabistan olduğu saptanmıştır. Türkiye ise ihracatı ithalatından fazla olan ikinci ülke olarak belirlenmiştir. İHİTOR sonuçlarına bakıldığında, Yunanistan'ın en yüksek dış ticaret fazlası veren ülke olduğu, Suudi Arabistan'ın ise en yüksek dış ticaret açığı veren ülke olduğu gözlenmiştir. Türkiye'nin ise dış ticaret fazlası veren ikinci ülke olduğu belirlenmiştir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Rekabetçi ortamda rakipler var oldukça, rekabetin sürekliliğinin de kesintisiz olacağı bilinmektedir. Bununla birlikte küresel rekabet ortamında işletme veya sektör/endüstri kapsamında elde edilen rekabet gücünün direkt ülke bağlamında etkili olduğu kabul görmektedir. Bu doğrultuda küresel rekabet gücünün ülke bağlamında ne denli önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Öte yandan ticaretin küreselleşmesinde, ülkelerin ekonomik ve politik olarak birbirlerine yakınlaşmasının etkisinden bahsedilmektedir. Ancak ihtiyaç duyulan ürünün ve/veya hizmetin dünyanın farklı noktalarında üretilip farklı noktalarında tüketildiği de önemli bir unsurdur. Bu doğrultuda, ticaretin küreselleşmesinin ülkeler arası sınırların kalkmasıyla tetiklendiği görülmektedir. Bu durum, pastadan daha fazla pay almak isteyen ülkelerin rekabet üstünlüğü sergileme yarışına dönüşmektedir. Dolayısıyla üretici konumundaki ülkelerin faaliyet göstermek istediği pazarlara adım attığında, rekabetçi bir ortam içerisinde bulunacakları kaçınılmazdır.

Alıcı ülkelerin üretici ülkelere beklentisinin yüksek olduğu en önemli iki unsur yüksek hız ve düşük maliyettir. Böylece ürün ve/veya hizmetlerin en hızlı ve en düşük maliyetle ulaştırılmaları lojistik sektörünün de önemini öne çıkarmaktadır. Bu doğrultuda, ülkelerin (ekonomilerin) rekabet içinde bulunduğu diğer ülkelere göre küresel rekabet üstünlüğü sağlaması da kilit rolü lojistik sektörünün üstlendiği söylenebilir. Ayrıca M. Porter'e (1985: 37) ait değer zinciri analizindeki temel faaliyetlerin içinde yer alan lojistik faaliyetlerin de, işletmeye-sektöre dolayısıyla ülkeye fayda sağlayacağı görülmektedir. Bu bağlamda lojistik faaliyetlerin ve dolayısıyla da lojistik sektörünün ülkeler için küresel rekabet gücü elde etmede önemli olduğu söylenebilmektedir.

Küresel pazarlarda pay elde edebilmek ve bu doğrultuda rakiplerine nazaran küresel rekabet gücü sağlamak özellikle gelişmekte olan ülkeler (ekonomiler) için oldukça önemlidir. Türkiye de gelişmekte olan ülkeler içerisinde yer almaktadır. Türkiye coğrafi konumu gereği transit ülke görevi görmektedir. Ayrıca jeostratejik ve jeopolitik olarak Türkiye'nin lojistik sektörü üzerinden küresel rekabet üstünlüğü sağlama arzusu kalkınma planlarında da geniş yer tutmaktadır. Özellikle lojistik ve enerji üssü olma isteği 2023 hedeflerinde (bkz. On Birinci Kalkınma Planı, 2019) güçlü bir şekilde göze

çarpmaktadır. Öte yandan, ülkelerin küresel rekabet güçlerinde lojistik sektörünün etki payı merak uyandırmaktadır. Bahsedilen küresel rekabet gücünü hesaplamak için ilgili ülkelerin lojistik sektörü bağlamında elde ettikleri dış ticaret verilerinin (ihracat ve ithalat verilerinin) kullanılması kabul görmektedir.

Nitekim, Türkiye'nin gelişmekte olan ülkeler içerisinde lojistik sektörü üzerinden ne denli küresel rekabet gücü elde ettiğini belirlemek önem arz etmektedir. Bu doğrultuda 2009-2018 dönemi itibariyle belirlenen 23 gelişmekte olan ülkeye nazaran Türkiye'nin lojistik ve seyahat sektör grupları bağlamında küresel rekabet gücü nicel bir araştırma deseni kullanılarak karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Çalışmada ilgili ülkelerin 10 yıl boyunca elde ettikleri ihracat ve ithalat verilerine ulaşılmıştır. Analiz için dış ticaret göstergelerinden *açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi* kullanılarak önermeler test edilmiştir. Bu analize ek olarak 6 farklı endeksle gerçekleştirilen analiz bulgularına da yer verilmiştir.

Çalışmada ilk olarak, ülkelerin lojistik sektörü kapsamında elde ettikleri ihracat ve ithalat verilerini kullanarak küresel rekabet güçlerini hesaplamak için Adam Smith'in "*Mutlak Üstünlük*", David Ricardo'nun "*Karşılaştırmalı Üstünlük*" ve Heckscher-Ohlin'in "*Faktör Donatımı Teorisi*" yaklaşımlarına karşı 1958 yılında Liesner'in kendi geliştirdiği daha sonra 1965 yılında Balassa'nın işlevsel hale getirdiği Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi (AKÜE) formülü kullanılmıştır. Bu endeks sayesinde, ilgili ülkeye ait ürünün/sektörün dış ticaret rekabet avantajına sahip olup olmadığı hesaplanabilmektedir. Gelişmekte olan ülkelerin yer aldığı hesaplama sonucu toplam sektör kıyaslamasında Mısır'ın ($\bar{X}$: 2,35 birim) 10 yıllık periyot ortalamasına göre en avantajlı ülke, Filipinler'in ($\bar{X}$: 0,58 birim) en dezavantajlı ülke olduğu belirlenmiştir. Türkiye'nin ($\bar{X}$: 2,22 birim) 10 yıllık periyot ortalamasına göre ikinci en avantajlı ülke olduğu saptanmıştır. Buna ek olarak Türkiye, 2012 itibariyle rekabet gücünde artış sağlayarak 2018 yılında en avantajlı ülke olarak tespit edilmiştir. 2018 itibariyle en dezavantajlı ülke konumunda ise Hindistan'ın olduğu gözlenmiştir. Bu bilgiler ışığında önermelerin tümü kısmi olarak desteklenmiştir. Diğer bir ifadeyle Ö1n önermesi hariç, önermelerin tümü yapılan analizler sonucunda desteklenmiştir.

Yazın incelendiğinde, daha önceden çeşitli araştırmacılar tarafından gerçekleştirilen çalışmaların bulgularının dikkate alınan önermeler kapsamında yapılan bu araştırmanın bulgularını destekler nitelikte olduğu görülmektedir. Örneğin, Keser ve Ay (2016) tarafından gerçekleştirilen çalışma sonucunda Türkiye'nin BRIC (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin) ülkelerine göre yük taşımacılığı açısından üstün küresel rekabet gücü sağladığı tespit edilmiştir. Dolayısıyla ortaya çıkan sonuç, bu çalışmada ileri sürülen alt önermelerin sonucuyla paralellik göstermektedir. Tutar, Tutar ve Yetişen (2009) tarafından gerçekleştirilen çalışma sonucunda, Türkiye'nin lojistik sektörü gelişmişlik düzeyi açısından Romanya ve Macaristan'a göre üstün olduğu bulgulanmıştır. Diğer yandan Sarıçoban ve Yalçın (2020) tarafından gerçekleştirilen çalışma sonucunda, Türkiye'nin halı ihracatında rekabet avantajına sahip olduğu belirlenmiştir. Bashimov (2017) tarafından gerçekleştirilen çalışma sonucunda ise Türkiye'nin mobilya sektöründe karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu ve mobilya ihracatında net ihracatçı ülke konumunda olduğu bulgulanmıştır. Diğer yandan Erkan (2017) tarafından gerçekleştirilen araştırma sonucunda, Türkiye'nin ihracat rekabet gücünün küresel piyasalarda yüksek olduğu tespit edilmiştir. Bu kapsamda Türkiye'nin birçok sektörde üstün rekabet gücüne sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte her sektör grubunun lojistik sektörüyle doğrudan veya dolaylı ilişkili olduğu düşünüldüğünde, lojistik sektörünün ihracat gücü anlaşılabilmektedir. Bu bilgiler ışığında Sarıçoban ve Yalçın (2020), Bashimov (2017) ve Erkan (2017) tarafından yapılan çalışmaların sonuçları ve Türkiye'nin lojistik sektörünün GSYH içerisindeki payının %11-13 arası olması (UTİKAD, 2019: 18) ile uluslararası ticaretin gerçekleşeceği mutlak kanalın lojistik olduğu gerçeği, ileri sürülen önermeleri destekler niteliktedir. Çeşitli çalışmalarda da *açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksinin* sektör ve ülke düzeyinde küresel rekabet gücünü belirlemede kullanılması, bu araştırmanın izlediği yöntemle tutarlılık göstermektedir (bkz. Hinloopen ve van Marrewijk, 2004; Phasuk ve Wann, 2012; Keser ve Ay, 2016; Shuai ve diğerleri, 2019).

İkinci aşamada ilgili ülkelerin lojistik sektörü açısından dış ticaret durumları (ihracat-ithalat durumları) hakkında bilgi edinme amacıyla ihracat ve ithalat verilerine dayanarak 6 farklı endekse ait formüllerle ek analizler gerçekleştirilmiştir. Öncelikle dış ticaret göstergeleri arasında kabul gören Görelî İhracat Avantajı Endeksi (GİAE)

kullanılmıştır. GİAE formülü ile gerçekleştirilen analizle, belirli bir üründe veya sektörde herhangi bir ülkenin dünya piyasalarında sahip olduğu ihracat payının diğer bütün ürünlerde veya sektörlerde dünya ihracatında sahip olduğu paya oranı belirlenmektedir (Aktan, 2019). Toplam sektör kıyaslaması analiz sonucunda, 10 yıllık dönemde ortalamalara göre Tayland en avantajlı ülkeyken Güney Afrika en dezavantajlı ülke olarak saptanmıştır. Bununla birlikte 2018 itibariyle en avantajlı ülke konumunda Şili'nin ve en dezavantajlı ülke konumunda Suudi Arabistan'ın olduğu bulgulanmıştır. Diğer yandan Türkiye'nin ortalamanın altında kaldığı yani diğer ülkelere göre daha az ihracat avantajı elde ettiği tespit edilmiştir.

Çalışmada bir diğer ek endeks olarak Görelî İthalat Nüfuz Endeksi (GİNE) kullanılmıştır. Analiz kısmı Görelî İhracat Avantajı Endeksi'ne benzerlik göstermektedir. Farklılık olarak GİAE denkleminde kullanılan ihracat yerine ithalat yer almaktadır. GİNE belli bir sektörün ithalatının dünya içindeki payının, o sektörün dünyadaki ithalatının dünya toplam ithalatındaki payına oranı olarak ifade görmektedir (Aktan, 2019). Toplam sektör kıyaslaması analiz sonucunda, ortalamalara göre Katar en avantajlı ülkeyken, Kolombiya en dezavantajlı ülke olarak gözlemlenmiştir. Türkiye'nin ithalat avantajının ise ortalamaya yakın sonuçlandığı bulgulanmıştır.

Devamında diğer bir dış ticaret göstergesi olan Görelî Ticaret Avantajı Endeksi (GTAE) kullanılmıştır. Leisner (1958) ve Balassa'nın (1965) yaklaşımlarında bulunduğu eksikleri gidermek amacıyla Vollrath (1991) kendi formülünü geliştirmiştir. Endeks, Görelî İhracat Avantajı Endeksi'nden Görelî İthalat Nüfuzu Endeksi'nin çıkarılması şeklinde formüle edilmektedir. Gerçekleştirilen GTAE analiziyle düşük ya da orta gelirli ülkeleri de ölçümlere katmak mümkün hale gelmiştir. Toplam sektör kıyaslaması analizi sonucunda, 10 yıllık periyot ortalamasına göre Tayland'ın en avantajlı ülke konumunda olduğu ve Kolombiya'nın en dezavantajlı ülke konumunda olduğu belirlenmiştir. 2018 itibariyle ise Endonezya'nın en avantajlı ülke konumuna yükseldiği ve Katar'ın en dezavantajlı ülke konumuna gerilediği gözlenmiştir. İhracat avantajı ve ithalat avantajı değerlerinin farkına eşit olan bu endekse göre Türkiye değerlendirildiğinde ise ortalama bir değer elde edildiği saptanmıştır.

Ek endeksler kapsamında sonraki aşama olarak Ticari Performans Ölçütü (TPÖ) kullanılmıştır. Dış ticaret dengesinin (ihracat-ithalat hacmi arasındaki ilişkinin) ölçüldüğü bu ölçüt ile ticari performans tüm düzeylerde (makro-mikro) ele alınabilmektedir. Toplam sektör kıyaslaması analiz sonucunda, 10 yıllık süreçte ortalama olarak Yunanistan en güçlü ticari performansa sahipken, Suudi Arabistan'ın ise en zayıf ticari performansa sahip olduğu bulgulanmıştır. Ayrıca 2018 yılı itibariyle Türkiye'nin en güçlü ticari performans elde eden ülke konumuna yükseldiği ve Pakistan'ın en zayıf ticari performans sergileyen ülke konumuna gerilediği saptanmıştır. Bununla birlikte yıllara göre Türkiye'nin ticari performansının güç kazandığı görülmektedir.

Çalışmada ki diğer aşamada, net ihracatın nispi büyüklüğünü belirlemek amacıyla Net Ticaret Rasyosu (NTR) kullanılmıştır. NTR ile ihracatın ithalattan mı yoksa ithalatın mı ihracattan büyük olduğu analiz edilebilmektedir. Toplam sektör kıyaslaması analizi sonucunda 10 yıllık periyotta ortalama olarak Yunanistan ihracatının ithalatından en fazla olduğu ülke ve Suudi Arabistan ithalatının ihracatından en fazla olduğu ülke olarak tespit edilmiştir. Öte yandan 2018 itibariyle gelişmekte olan ülkeler arasında ihracatı ithalatından en fazla olan ülkenin Türkiye olduğu ve ithalatı ihracatından en fazla olan ülkenin ise Pakistan olduğu belirlenmiştir. O halde yıldan yıla Türkiye'nin lojistik sektörü açısından ihracat artışı sergilediği apaçıktır.

Çalışmada ek endeksler kapsamında son aşama olarak İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (İHİTOR) kullanılmıştır. Bu endeks sayesinde ilgili ülkenin uluslararası ticarete gelişmişlik düzeyi ölçümlenebilmektedir. Toplam sektör kıyaslaması İHİTOR analizi gerçekleştirilmiş ve ilgili dönem ortalamaları sonucunda, Yunanistan en yüksek dış ticaret fazlası veren ülkeyken Suudi Arabistan'ın ise en yüksek dış ticaret açığı veren ülke olduğu bulgulanmıştır. 2018 itibariyle ise en yüksek dış ticaret fazlası veren ülkenin Türkiye olduğu ve en yüksek dış ticaret açığı veren ülkenin ise Pakistan olduğu gözlenmiştir. Bu endeks sonucunda da Türkiye'nin lojistik sektörü açısından ihracatta oldukça iyi yükseliş sergilediği belirlenmiştir.

Sonuç olarak, küresel rekabet ortamında ülkelerin rekabet üstünlüğü sağlamalarında lojistik sektörünün önemli bir rol oynadığı görülmektedir. Bu durumu verimli hale getiren Türkiye'nin, yer aldığı gelişmekte olan ülkeler içerisinde, yani

rekabet ettiği pazar paydaşları içerisinde sergilediği küresel rekabet gücünün yüksek olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla Türkiye’nin dokuzuncu, onuncu ve on birinci kalkınma planlarında oldukça önem verdiği lojistik sektörü adına attığı adımların olumlu geri dönüşünü aldığı söylenebilir. Böylece Türkiye’nin 2023 hedeflerine yani lojistik ve enerji üssü olma hedeflerine emin adımlarla ilerlediğini söylemek doğru olacaktır.

Bu bağlamda çalışmada yapılan derinlemesine sektör analizine göre Türkiye’nin deniz taşımacılığı alanında dezavantajlı olduğu tespit edilmiştir. Türkiye’nin lojistik sektörü kapsamında geri kaldığı (dezavantajlı olduğu) alt sektör alanlarında (deniz taşımacılığı ve posta/kurye taşımacılığı) iyileştirmelere gitmesi gerektiği ve gerekli stratejik lojistik faaliyetlerin uygulanması dahilinde küresel rekabet gücünü daha fazla artıracakđı söylenebilir. Ovalı (2014) tarafından gerçekleştirilen çalışma sonucunda, Türkiye’nin küresel rekabet gücü açısından “piyasanın büyüklüğü”, “iş piyasasının gelişmişliği” ve “mal piyasasının etkinliği” alanlarında avantajlı olduğu bulgulanmış, ancak altyapı bileşeni bakımından limanların altyapısının iyileştirilmesi gerektiği ileri sürülmüştür. Erkan (2014) tarafından gerçekleştirilen çalışma sonucunda ise Türkiye’nin jeostratejik konumunun önemli olduğu ve lojistik potansiyelinin arttığı, ancak 2023 hedeflerini gerçekleştirebilmesi ve lojistik performans endeksinde arzuladığı ilk 15’e girebilmesi için inovatif dış ticaret politikaları geliştirmesi ve teknolojik altyapısını iyileştirmesi gerektiği ileri sürülmüştür. Bu doğrultuda Ovalı (2014) ve Erkan (2014) tarafından yapılan çalışmaların sonuçlarının bu çalışmanın sonuçlarını destekler nitelikte olduğu söylenebilir. Diğer yandan Türkiye’nin hava taşımacılığı, alternatif yolcu taşımacılığı ve iş seyahati alanlarında yıllara göre oldukça yüksek oranlar elde ettiği bulgulanmıştır. Cunha (2016: 33-34) tarafından gerçekleştirilen çalışmada, Türkiye’nin seyahat sektöründe istikrarlı ve güçlü bir şekilde küresel rekabet gücüne sahip olduğu tespit edilmiştir. Bu alışmanın Cunha (2016) tarafından yapılan araştırma sonuçlarıyla tutarlı olduğu görülmektedir. Bu doğrultuda Türkiye’nin kalkınma planları çerçevesinde izlediği adımların ve özellikle Avrupa, Asya ve Orta Doğu’nun keşiştiği noktada hayata geçirilen yeni İstanbul Havalimanı’nın (İstanbul Airport) etkisinin olduğu da söylenebilir. Ayrıca bu alanlarda ulaşılan sonuçlara, sektörün toplam dünya ihracatının azalmasının da etkisi bulunmaktadır.

Diğer yandan araştırma sonuçlarından hareketle, Türkiye'nin lojistik sektörü üzerinden sergilediği bu güçlü küresel rekabet gücü diğer sektörler açısından da değerlendirilebilir. Ayrıca araştırmanın gelecek yıllarda tekrar test edilmesi önerilmektedir. Bunun yanı sıra, araştırmanın sınırlılıklarına (Çin ve Birleşik Arap Emirlikleri'ne) ait verilere de ulaşılarak araştırma kapsamının genişletilebileceği ve tekrar endeks sonuçları belirlenerek kıyaslama yapılabileceği düşünülmektedir.

Buna ek olarak, Türkiye'nin 2023 hedeflerinden lojistik ve enerji üssü olma eğilimi bilinmektedir (On Birinci Kalkınma Planı, 2019: 71, 118, 123). Bu bağlamda Türkiye'nin enerji sektörü açısından küresel rekabet gücünün belirlenmesinin gelişmekte olan ülkeler arasındaki konumunu belirlemede önemli bir katkı sağlayacağı öngörülmektedir. Diğer yandan lojistik sektörünün Türkiye açısından önemine binaen Türkiye'nin gelişmiş ve sınır komşusu olduğu ülkelerle ve AB ülkeleriyle karşılaştırılmasının bu konuda yapılacak çalışmalara katkı sağlayabileceği düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- ABBAS, S.; A. WAHEED (2017) "Trade Competitiveness of Pakistan: Evidence From The Revealed Comparative Advantage Approach", **Competitiveness Review**, Vol. 27, No. 5, ss. 462-475.
- ABTEW, M. A.; A. KUMARI, S. MOORTHY (2017) "Export Performance and Revealed Comparative Advantage of Developing and Developed Economies for Textile Fibers or Fabrics", **Journal of Global Economics**, 5(3), ss. 2-9.
- ADIGÜZEL, M. (2011) **Uluslararası Rekabet Gücü Belirleyici Faktörler ve Ölçülmesi, Türkiye Bağlamında Bir Değerlendirme**, Ankara, Nobel.
- ADIGÜZEL, M. (2013) "Küresel Rekabet Gücünün Ölçülmesi ve Türkiye Bağlamında Bir Değerlendirme", **Akademik Bakış Dergisi**, 37, ss.1-21.
- AIGINGER, K. (2006) "Competitiveness: From a Dangerous Obsession to a Welfare Creating Ability with Positive Externalities", **Journal of Industry, Competition and Trade**, 6(2), ss. 161–177.
- AKİŞ, E. (2008) "Küreselleşme Sürecinde Türkiye'nin Uluslararası Rekabet Gücü: Türk Beyaz Eşya Sanayii İçin Bir Uygulama", Doktora Tezi, **İstanbul Üniversitesi S.B.E**, İstanbul.
- AKTAN C. C.; İ. Y. VURAL (2004b) **Rekabet Gücü ve Rekabet Stratejileri**, TİSK Rekabet Dizisi:2, Ankara, Ajans-Türk Basın ve Basım A.Ş.
- AKTAN C. C.; İ. Y. VURAL (2004c) **Rekabet Gücü ve Türkiye**, TİSK Rekabet Dizisi:3, Ankara, Ajans-Türk Basın ve Basım A.Ş.
- AKTAN, C. C. (2019) **Rekabet Gücü Göstergeleri ve Rekabet Gücünün Ölçülmesi**, "Çevrimiçi" <http://www.canaktan.org/yeni-trendler/yeni-rekabet/olcme.htm>, Erişim Tarihi: 15/09/2019.
- AKTAN, C. C.; İ. Y. VURAL (2004a) **Yeni Ekonomi ve Yeni Rekabet**, TİSK Rekabet Dizisi:1, Ankara, Ajans-Türk Basın ve Basım A.Ş.
- AKTAN, C.C. (1995) "Klasik Liberalizm, Neo-Liberalizm ve Libertarianizm", **Amme İdaresi Dergisi**, 28(1), ss. 3-32.
- AKTAN, C.C. (2010) "Türkiye'de Üretim ve İstihdama Yönelik Ulusal Rekabet Gücü Politikası", **Ekonomi Bilimleri Dergisi**, 2(2), ss. 166-181.
- AKTAŞ, C. (2003) **Gelişmekte Olan Ülkelerde Rekabet Politikası Bir Çerçeve Çalışması**, Ankara, Rekabet Kurumu.

- AKYILDIZ, M. (2004) "Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye'deki Kullanım Biçimleri", **Dokuz Eylül Üniversitesi S.B.E. Dergisi**, Cilt 6, Sayı 3, ss. 1-22.
- ALTAY, B; K. GÜRPINAR (2008) "Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler ve Bazı Rekabet Gücü Endeksleri: Türk Mobilya Sektörü Üzerine Bir Uygulama", **Afyon Kocatepe Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Cilt: 10: sayı:1, ss. 257-274.
- ARCHIBUGI, D.; A. COCO (2005) "Measuring Technological Capabilities at The Country Level: A Survey and A Menu For Choice", **Research Policy**, 34(2), ss. 175-194.
- ARENKOV, I.; I. SALIKHOVA, D. YABUROVA (2019) "Intellectual Capital in Competitiveness Development: Qualitative Research of Retail Companies", **In Third International Economic Symposium (IES 2018)**, Atlantis Press.
- ASIAN DEVELOPMENT BANK (2003), **Asian Development Outlook 2003: Competitiveness in Developing Asia**, Hong Kong, Oxford University Press, "Çevrimiçi"
<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/27716/ado2003.pdf>, Erişim Tarihi: 16/10/2019.
- ATİK, H. (2005) **Yenilik ve Ulusal Rekabet Gücü**, Ankara, Detay Yayıncılık.
- AYDIN, M.F.; Y.S. BAŞKAYA, U. DEMİROĞLU (2015) "Türkiye’de İhracatın İthalatı Karşılama Oranı Üzerine Ampirik Bir Analiz", **İktisat İşletme ve Finans**, Cilt 30, Sayı 354, ss. 09-28.
- AYDIN, U. (2017) "Türkiye ve Azerbaycan Arasında Ulaştırma İşbirliği: Çağdaş İpek Yolu Üzerine Bölgesel ve Küresel Bir Analiz", **Kafkas Üniversitesi S.B.E. Dergisi**, Sayı 19, ss. 207-223.
- AZGÜN, S. (2017) **Dış Ticaret ve Rekabet Gücü**, Bursa, Ekin Yayınevi.
- BABACAN, M. (2003) "Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu", **Ege Akademik Bakış Dergisi**, 3(1), ss. 08-15.
- BAKIMLI, E. (2005) "Uluslararası Rekabet Gücü: Ölçümü ve Önemi", **Uluslararası Rekabet Sürecinde Türkiye**, Ed.: M. Faysal Gökalp, C. Yenal Kesbiç, İstanbul, Beyaz Yayınları, 2005, ss. 03-54.
- BAKİ, B. (2004) **Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi**, Trabzon, Volkan Matbaacılık.
- BALASSA, B. (1965) "Trade Liberalisation and Revealed Comparative Advantage", **The Manchester School of Economics and Social Science**, Sayı 33, ss. 99-123.

- BASHİMOV, G. (2017) "Mobilya Endüstrisi: Türkiye'nin Küresel Piyasadaki Karşılaştırmalı Üstünlüğü", **İktisadi Yenilik Dergisi**, 4(2), ss. 20-29.
- BAYRAKTUTAN, Y. (2003) "Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri", **Cumhuriyet Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Cilt 4, Sayı 2, ss. 175-186.
- BAYRAKTUTAN, Y.; M. ÖZBİLGİN (2013) "Türkiye'de İller Düzeyinde Karayolu Yük Trafiği Dağılımının Analizi", **Çukurova Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Cilt 17, Sayı 2, ss. 81-92.
- BEGG, I. (1999) "Cities and Competitiveness", **Urban Studies**, 36(5-6), pp.795-809.
- BEKMEZ, S.; M. TERZİOĞLU (2008) "Rekabet, Rekabet Gücü ve Rekabet Gücünü Ölçme Yöntemleri", **Türkiye Avrupa Birliği Sektörel Rekabet Analizleri**, Ed.: Selahattin Bekmez, Ankara, Nobel, ss. 3-22.
- BELLINO, E.; S. M. FRATINI (2019) "Absolute Advantages and Capital Mobility in International Trade Theory", (No. CSWP38) **Centro di Ricerche e Documentazione "Piero Sraffa"**, ss. 1-29.
- BENEDICTIS D. L.; M. TAMBERI (2001) "A Note on the Balassa Index of Revealed Comparative Advantage", **Working Papers 158, Dipartimento di Economia, Università Politecnica delle Marche (I)**, "Çevimiçi" https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=289602, Erişim Tarihi: 08/09/2019.
- BUCKLEY, P. J.; C. L. PASS; K. PRESCOTT (1988) "Measures of International Competitiveness: A Critical Survey", **Journal of Marketing Management**, Vol. 4, Issue 2, ss. 175-200.
- BUCKLEY, P. J.; C. L. PASS; K. PRESCOTT (1992) "The Meaning of Competitiveness", **Servicing International Markets: Competitive Strategy of Firms**, Blackwell Publishers, Cambridge.
- BUKET, C. (2006) "Türkiye'de Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi", Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi F.B.E.**, Ankara.
- BULUT, Ö. (2007) "Türkiye'de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi", Yüksek Lisans Tezi, **Kadir Has Üniversitesi S.B.E.**, İstanbul.
- CANTWELL, J. (2005) "Innovation and Competitiveness", **Oxford Handbook of Innovation**, Ed.: J. Fagerberg, D. C. Mowery, R. R. Nelson, London, Oxford University Press, 2005, ss. 543-567.
- CHAUDHURI, S.; S. RAY (1997) "The Competitiveness Conundrum: Literature Review and Reflections", **Economic and Political Weekly**, Vol. 32, No. 48, ss. M83-M91.

- CHIKÁN, A. (2008) "National and Firm Competitiveness: A General Research Model", **Competitiveness Review: An International Business Journal**, 18(1/2), ss. 20-28.
- CHO, D. S.; H. C. MOON (2000) **From Adam Smith to Michael Porter: Evolution of Competitiveness Theory**, 2.bs., London, World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd.
- CHRISTOPHER, M. (1998) **Logistics and Supply Chain Management: Strategies for Reducing Cost and Improving Service**, 2.bs., London, Prentice Hall, ss. 13, Aktaran: Yusuf Gümüş, "Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Karı İle Olan İlişkisi", **Muhasebe ve Finansman Dergisi**, (41), 2009, ss. 109.
- CİVELEK, M. E.; N. UCA, M. ÇEMBERCİ (2015) "The Mediator Effect of Logistics Performance Index on The Relation Between Global Competitiveness Index and Gross Domestic Product", **European Scientific Journal**, 11(13), ss. 368-375.
- CLARK, J. M. (1940) "Toward a Concept of Workable Competition", **The American Economic Review**, 30(2), ss. 241-256.
- COCIOC, P. (2014) "Measuring Competition in Romania—Basic Principles and Extensions", **Review of Economic Studies and Research Virgil Madgearu**, 7(1), ss. 41-68.
- CSCMP (2019) **Counsul of Supply Chain Management Professionals**, "Çevrimiçi" <https://cscmp.org/>, Erişim Tarihi: 15/10/2019.
- ÇAKMAK, Ö. A. (2005) "Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler ve Rekabet Gücü: Türkiye Tekstil ve Hazır Giyim Endüstrisi Üzerine Bir Uygulama", **Ege Akademik Bakış Dergisi**, 5(1), ss. 65-76.
- ÇAMLIBEL F. N.; B. K. ÇAĞLAR (1933) **10. Yıl Marşı**, "Çevrimiçi" <https://www.ktb.gov.tr/TR-96293/10-yil-marsi.html>, Erişim Tarihi: 29/10/2019.
- ÇANCI, M.; M. ERDAL (2013a) **Lojistik Yönetimi**, 4.bs., İstanbul, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD).
- ÇANCI, M.; M. ERDAL (2013b) **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, 4.bs., İstanbul, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD).
- ÇEKEROL, G. S.; N. KURNAZ (2011) "Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi", **Selçuk Üniversitesi S.B.E. Dergisi**, (25), ss. 47-59.
- ÇİVİ, E. (2001) "Rekabet Gücü: Literatür Araştırması", **Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, 8(2), ss. 21-38.
- ÇİVİ, E. Ve diğerleri (2008) "Uluslararası Rekabet Gücüne Farklı Bakışlar", **A.İ.B.Ü. İ.İ.B.F. Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Cilt 4, Sayı 1, ss. 1-22.

- DİRİK, M. (2012) "Tersine Lojistik ve Karaman Organize Sanayi Bölgesinde Gıda Sektöründe Tersine Lojistiğin Değerlendirilmesine Yönelik Bir Uygulama", Yüksek Lisans Tezi, **Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi S.B.E.**, Karaman.
- DOGL, C.; D. HOLTBRUGGE, T. SCHUSTER (2012) "Competitive Advantage of German Renewable Energy Firms in India and China", **International Journal of Emerging Markets**, 7(2), ss. 191-214.
- DOKUZUNCU KALKINMA PLANI (2006) **Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013**, Ankara, DPT Yayını, "Çevrimiçi" <https://www.metu.edu.tr/system/files/kalkinma.pdf>, Erişim Tarihi: 17/10/2019.
- DUMÉNIL, G.; D. LÉVY (1987) "The Dynamics of Competition: A Restoration of The Classical Analysis", **Cambridge Journal of Economics**, 11(2), ss. 133-164.
- DURAND, M.; C. MADASCHI, F. TERRIBILE (1998) "Trends in OECD Countries' International Competitiveness: The Influence of Emerging Market Economies", **Economics Department Working Papers**, No. 195.
- DURSUN, A.; S. EROL (2012) "Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Finansal Yapı Analizi", **Atatürk Üniversitesi S.B.E. Dergisi**, 16(3), ss. 367-682.
- EKİCİ Ş. Ö.; Ö. KABAK, F. ÜLENGİN (2016) "Linking to Compete: Logistics and Global Competitiveness Interaction", **Transport Policy**, 48, ss. 117-128.
- EKİCİ Ş. Ö.; Ö. KABAK, F. ÜLENGİN (2019) "Improving Logistics Performance by Reforming The Pillars of Global Competitiveness Index", **Transport Policy**, 81, ss. 197-207.
- ELEREN, A. (2007) "Kuruluş Yeri Seçiminin Fuzzy Topsis Yöntemi İle Belirlenmesi: Deri Sektörü Örneği", **Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi**, 13, ss. 280-295.
- ELGÜN, M. N. (2011) "Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajları: Bir Model Önerisi", Doktora Tezi, **Afyon Kocatepe Üniversitesi S.B.E.**, Afyonkarahisar.
- ERKAN, B. (2014) "Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü", **Assam Uluslararası Hakemli Dergi**, 1(1), ss. 44-65.
- ERKAN, B. (2017) "Türkiye’nin İhracatında Uzmanlaşma ve Rekabet Edebilirlik Düzeyi: Avrupa Birliği Piyasası-Küresel Piyasalar Karşılaştırmalı Analizi", **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi**, 6(6), ss. 68-88.
- ERKAN, H. (1987) **Sosyal Piyasa Ekonomisi**, İzmir, Silm Ofset.

- FAGERBERG, J. (1988) "International Competitiveness", **The Economic Journal**, 98(391), ss. 355-374.
- FAGERBERG, J. (1996) "Technology and Competitiveness", **Oxford Review of Economic Policy**, 12(3), ss. 39-51.
- FEURER, R.; K. CHAHARBAGHI (1994) "Defining Competitiveness: A Holistic Approach", **Management Decision**, Vol. 32, No. 2, ss.49-58
- FROHBERG, K.; M. HARTMANN (1997) "Comparing Measures of Competitiveness", (No. 2) **Discussion paper, Institute of Agricultural Development in Central and Eastern Europe**.
- GARELLI, S. (2005) **Competitiveness Of Nations: The Fundamentals**, Lausanne, IMD - World Competitiveness Yearbook.
- GENTZKOW, M.; E. KAMENICA (2016) "Competition in Persuasion", **The Review of Economic Studies**, 84(1), ss. 300-322.
- GEREDE, E. (2002) "Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY A.O'da Bir Uygulama", Doktora Tezi, **Anadolu Üniversitesi S.B.E.**, Eskişehir.
- GRUNDY, T. (2006) "Rethinking and Reinventing Michael Porter's Five Forces Model", **Strategic Change**, 15(5), ss. 213-229.
- GÜLEN, K.G. (2011) **Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler**, Yayın No: 2010-70, İstanbul, İTO Yayınları.
- GÜMÜŞ, Y. (2009) "Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Karı İle Olan İlişkisi", **Muhasebe ve Finansman Dergisi**, (41), ss. 97-114.
- GÜNAY, S. (2005) "Lojistik Yönetim ve Stok Kontrolünde Silver Meal Modelinin Uygulaması", Yüksek Lisans Tezi, **Dumlupınar Üniversitesi S.B.E.**, Kütahya.
- GÜRDAL, S. (2006) **Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi**, İstanbul, İTO Yayınları.
- HABERLER, G. (1933) **The Theory of International Trade**, London, George Allen and Unwin.
- HAUSMANN, R.; B. KLINGER (2007) "The Structure of The Product Space and The Evolution of Comparative Advantage", **CID Working Paper Series No:146**.
- HAYEK, F. A. (1948) **Individualism and Economic Order**, Chicago, University of Chicago Press, Aktaran: Daniel B. Klein, "Foreword to "The Meaning of Competition"", **Econ Journal Watch**, 13(2), 2016, ss. 359-372.

- HECKSCHER, E. E. (1919) The Effect of Foreign Trade on the Distribution of Income, **Economisk Tidskrift**, 21(2), ss. 1-32.
- HINLOOPEN, J.; C. van MARREWIJK (2004) "Dynamics of Chinese Comparative Advantage", **Tinbergen Institute Working Paper**, 2004-034 2, Amsterdam, Tinbergen Institute.
- HODD, M. (1967) "An Empirical Investigation of The Heckscher-Ohlin Theory", **Economica**, Vol. 34, No. 133, ss. 20-29.
- HOTELLING, H. (1990) "Stability in Competition", **The Collected Economics Articles of Harold Hotelling**, ss. 50-63.
- HOULIHAN, J. B. (1985) "International Supply Chain Management", **International Journal of Physical Distribution and Materials Management**, Vol.15 No.1, ss. 22-38
- HSIAO, H. I. Ve diğerleri (2010) "A Classification of Logistic Outsourcing Levels and Their Impact on Service Performance: Evidence From The Food Processing Industry", **International Journal of Production Economics**, 124(1), ss. 75-86.
- IMD (2018) **International Institute for Management Development The World Competitiveness Yearbook 2018**, "Çevrimiçi" <https://www.imd.org/wcc/world-competitiveness-center-rankings/world-competitiveness-ranking-2018/>, Erişim Tarihi: 12/10/2019.
- IMD (2019) **International Institute for Management Development The World Competitiveness Yearbook 2019**, "Çevrimiçi" https://www.imd.org/contentassets/0b8ed32e71b249ea9b79c19ad785541c/com_may_2019.pdf, Erişim Tarihi: 12/10/2019.
- IRALDO, F. Ve diğerleri (2011) "A Literature Review on The Links Between Environmental Regulation and Competitiveness", **Environmental Policy and Governance**, 21(3), ss. 210-222.
- ITC (2019) **International Trade Centre**, "Çevrimiçi" <http://www.intracen.org/>, Erişim Tarihi: 01/09/2019.
- İSLAMOĞLU, A. H. (1996) **Pazarlama Yönetimi ve Uygulamaları**, Kocaeli, Yayınevi Yok.
- İSLAMOĞLU, A. H. (2002) **Pazarlama İlkeleri**, 2.bs., İstanbul, Beta Yayınları.
- JONES, R.W. (2008) "Heckscher-Ohlin Trade Flows: A re-appraisal", **Trade and Development Review**, 1(1), ss. 1-6.
- KARAGIANNPOULOS, G. D.; N. GEORGOPOULOS, K. NIKOLOPOULOS (2005) "Fathoming Porter's Five Forces Model in The Internet Era", **J Policy Regul Strategy Telecommun**, 7(6), ss. 66-76.

- KARAGÖL, E. T. (2017) "Modern İpek Yolu Projesi", **Seta Perspektif**, Sayı 174, ss. 1-7.
- KARATAŞ, İ. A. (2017) "Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi", **Akademik Yaklaşımlar Dergisi**, Cilt 8, Sayı 1, ss. 1-22.
- KARLUK, R. (2009) **Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisinde Yapısal Dönüşüm**, Beta Basım, İstanbul.
- KAYABAŞI, A. (2007) "İşletmelerin Rekabet Gücünün Geliştirilmesinde Lojistik Faaliyetlerin Performansının Arttırılması: Üretim İşletmeleri Üzerine Bir Uygulama", Doktora Tezi, **Dokuz Eylül Üniversitesi S.B.E.**, İzmir.
- KAYABAŞI, A. (2010) **Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme**, Yayın No: 2010-40, İstanbul, İTO Yayınları.
- KESBİÇ, C. Y.; S. ÜRÜT (2004) "Rekabet Gücü ve Global Rekabette Türkiye'nin Yeri", **Finans-Politik ve Ekonomik Yorumlar Dergisi**, 483, ss. 56-59.
- KESER, H. Y. (2011) "Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Yönüyle Analizi: Türk Lojistik Sektörü İçin Bir Çalışma", Doktora Tezi, **Uludağ Üniversitesi S.B.E.**, Bursa.
- KESER, H. Y.; S. AY (2016) "Comparative Advantage of Turkey in Freight Transportation Sector: In Comparison With BRIC Countries", **In 13th International Scientific Conference on Economic and Social Development**, ss. 242-252.
- KESKİN, M. H. (2014) **Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmişi, değişimi, bugünü, geleceği)**, 5.bs., Ankara, Nobel Yayıncılık.
- KGM (2005) **Stratejik Plan 2006-2010**, Ankara, Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını.
- KHARUB, M.; R. SHARMA (2017) "Comparative Analyses of Competitive Advantage Using Porter Diamond Model (The Case of MSMEs in Himachal Pradesh)", **Competitiveness Review: An International Business Journal**, 27(2), ss. 132-160.
- KHOOBAN, Z. (2011) "Transportation", **Logistics Operations and Management**, Ed.: Reza Zanjirani Farahani, Shabnam Rezapour, Laleh Kardar, Elsevier Insights, 2011, ss. 109-126.
- KIRANKABEŞ, M. C. (2006) "Küresel Rekabet Gücü Boyutunda AB Ülkeleri ile Türkiye'nin Karşılaştırmalı Analizi", **D.P.Ü. S.B.E. Dergisi**, Sayı 16, ss. 231-254.
- KİBRİTÇİOĞLU, A. (1998) **Porter'ın Rekabetçi Avantajlar Yaklaşımı ve İktisat Kuramı**, "Çevrimiçi"
https://www.researchgate.net/profile/Aykut_Kibritcioglu2/publication/2374643

6_Porter'in_Rekabetci_Avantajlar_Yaklasimi_ve_Iktisat_Kurami_Porter's_Approach_of_Competitive_Advantages_and_the_Theory_of_Economics/links/00b7d515a98159a28e000000.pdf, Erişim Tarihi: 16/10/2019.

KOBAN, E.; H. Y. KESER (2010) **Dış Ticarete Lojistik**, 3.bs., Bursa, Ekin Basım Yayın Dağıtım.

KOBAN, E.; H. Y. KESER (2015) **Dış Ticarete Lojistik**, 6.bs., Bursa, Ekin Basım Yayın Dağıtım.

KOÇ M.; O. B. ÖZBOZKURT (2014) "Ulusların Rekabet Üstünlüğü ve Elmas Modeli Üzerine Bir Değerlendirme", **İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi**, 2(3), ss. 85-91.

KOÇAK, İ. H. (2012) **Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımalar**, Ankara, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.

KRUGMAN, P. (1979a) "Increasing Returns, Monopolistic Competition and International Trade", **Journal of International Economics**, 9(4), ss. 469-479.

KRUGMAN, P. (1979b) "A Model of Balance-of-Payment Crises", **Journal of Money, Credit and Banking**, 11(3), ss. 311-325.

KRUGMAN, P. (1980) "Scale Economies, Product Differentiation, and The Pattern of Trade", **The American Economic Review**, 70(5), ss. 950-959.

KRUGMAN, P. (1991) "Increasing Returns and Economic Geography", **Journal of Political Economy**, 99(3), ss. 483-499.

KRUGMAN, P. (1994) "Competitiveness: A Dangerous Obsession", **Foreign Affairs**, Vol. 73, No. 2, ss. 28-44.

KRUGMAN, P. R.; M. OBSTFELD (2003) **International Economics: Theory and Policy**, 6.bs., Boston, Addison Wesley.

KURZ, H. D. (2016) "Adam Smith on Markets, Competition and Violations of Natural Liberty", **Cambridge Journal of Economics**, 40(2), ss. 615-638.

KÜÇÜK, O. (2014) "Girişimicinin Kuruluş Yeri Kararını Etkileyen Farklı Faktörlerin Belirlenmesi: Bir Alan Araştırması", **Dokuz Eylül Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Cilt 29, Sayı 1, ss. 161-190.

KÜÇÜKYILDIZ, C. (2012) "Modern İprek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı Projesi", **Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi**, Cilt 4, Sayı 16, ss. 59-64.

LACHMANN, W. (1999) **The Development Dimension of Competition Law and Policy**, New York, UNCTAD.

- LALL, S. (2001) "Competitiveness Indices and Developing Countries: An Economic Evaluation of The Global Competitiveness Report", **World Development**, 29(9), ss. 1501-1525.
- LATRUFFE, L. (2010) "Competitiveness, Productivity and Efficiency in the Agricultural and Agri-Food Sectors", **OECD Food, Agriculture and Fisheries Working Papers**, No. 30, Paris, OECD Publishing.
- LEE, S. M. (2020) "Revealed Comparative Advantage of Selected ASEAN Countries' Crustacean Export to Japan", **In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science**, Vol. 414, No. 1., IOP Publishing.
- LEONTIEF, W. (1953) "Domestic Production and Foreign Trade: The American Capital Position Re-examined", **Proceedings of the American Philosophical Society**, Vol. 97, No. 4, ss. 332-349.
- LEWER, J. J.; H. V. D. BERG (2003) "How Large is International Trade's Effect on Economic Growth?", **Journal of Economic Surveys**, 17(3), ss. 363-396.
- LIESNER, H. (1958) "The European Common Market and British Industry", **The Economic Journal**, Cilt 68, Sayı 270, ss. 302-311.
- LINDER, S. B. (1961) **An Essay on Trade and Transformation**, New York, John Wiley.
- LU, H.; Y. SU (2002) "An Approach Towards Overall Supply Chain Efficiency", Thesis, **School of Economics and Commercial Law**, Goteborg University.
- LUMMUS, R. R.; R. J. VOKURKA (1999) "Defining Supply Chain Management: A Historical Perspective and Practical Guidelines", **Industrial Management & Data Systems**, 99(1), ss. 11-17.
- MANESCHI, A. (1992) "Ricardo's International Trade Theory: Beyond The Comparative Cost Example", **Cambridge Journal of Economics**, 16(4), ss. 421-437.
- MANESCHI, A. (2004) "The True Meaning of David Ricardo's Four Magic Numbers", **Journal of International Economics**, 62(2), ss. 433-443.
- McNULTY, P. J. (1968) "Economic Theory and The Meaning of Competition", **The Quarterly Journal of Economics**, 82(4), ss. 639-656.
- MELNYK, O.; I. YASKAL (2013) "Theoretical Approaches To Concept of "Ccompetition" and "Competitiveness"", **Ecoforum Journal**, 2(2), ss. 1-12.
- MENA, C. Ve diğerleri (2007) **Innovation in Logistics Services**, Cranfield University, The Report of Centre for Logistics and Supply Chain Management at Cranfield School of Management on behalf of National Endowment for Science, Technology and the Arts (NESTA).

- MILL, J. S. (1909) **Principles of Political Economy, With Some of Their Applications To Social Philosophy**, London, Longmans, Green and Co.
- MİRAL, Z. C. (2006) "Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler ve Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Karşı Rekabet Gücü: Seçilmiş Tarımsal Ürünler İçin Bir Uygulama", Yüksek Lisans Tezi, **Dokuz Eylül Üniversitesi SBE**, İzmir.
- MOMAYA, K. (1998) "Evaluating International Competitiveness at The Industry Level", **Vikalpa**, 23(2), ss. 39-46.
- MSCI (2019), **Market Cap Indexes**, "Çevrimiçi" <https://www.msci.com/market-cap-weighted-indexes>, Erişim Tarihi. 15/09/2019.
- NAVICKAS, V.; A. FEİFERYTĖ, M. ŠVAŽAS (2015) "The Concept Of Circled Economy As A Competitiveness Factor: Macro-Economic Aspect", **Journal of Management**, 27(2), ss. 65-72.
- NEVEN, D.; C. L. M. DROGE (2001) "A Diamond For The Poor? Assessing Porter's Diamond Model For The Analysis of Agro-food Clusters in The Developing Countries", **In Proceedings of the 11th Annual World Food and Agribusiness Forum and Symposium**, ss. 25-28.
- NOBELPRIZE (2008) **International Trade and Economic Geography**, Paul Krugman, "Çevrimiçi" <https://www.nobelprize.org/prizes/economic-sciences/2008/press-release/>, Erişim Tarihi: 15/10/2019.
- NOTTA, O.; A. VLACHVEI (2018) "Competitiveness Index", **In Advances in Panel Data Analysis in Applied Economic Research, ICOAE 2017, Springer Proceedings in Business and Economics**, ss. 693-705.
- ODABAŞI, Y. (2005) **Satışta ve Pazarlamada Müşteri İlişkileri Yönetimi**, 5.bs., İstanbul, Sistem Yayıncılık.
- OHLIN, B. (1933) **International and Interregional Trade**, Harvard University Press.
- ON BİRİNCİ KALKINMA PLANI (2019) **On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023**, Ankara, DPT Yayını, "Çevrimiçi" <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>, Erişim Tarihi: 17/10/2019.
- ONUNCU KALKINMA PLANI (2013) **Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018**, Ankara, DPT Yayını, "Çevrimiçi" <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Onuncu-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-2014-2018.pdf>, Erişim Tarihi: 17/10/2019.
- ORHAN, O. Z. (2014) **Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi**, İstanbul, İstanbul Gelişim Üniversitesi Yayınları.

- OVALI, S. (2014) "Küresel Rekabet Gücü Açısından Türkiye'nin Konumu Üzerine Bir Değerlendirme", **Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi**, (13), ss. 17-36.
- OVALI, S. (2014) "Küresel Rekabet Gücü Açısından Türkiye'nin Konumu Üzerine Bir Değerlendirme", **International Journal of Economic and Administrative Studies**, Year 7, Number 13, ss. 17-36.
- ÖZ, Ö. (2002) "Assessing Porter's Framework For National Advantage: The Case of Turkey", **Journal of Business Research**, 55(6), ss. 509-515.
- ÖZÇALIK, M., A. OKUR (2013) "Türk Tekstil ve Hazır Giyim Sektörlerinin Gümrük Birliği Sonrası AB-15 Ülkeleri Karşısındaki Rekabet Gücü", **Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 11(1), ss. 205-223.
- ÖZDEMİR, A. İ. (2004) "Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları", **Erciyes Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Sayı 23, ss. 87-96.
- ÖZKAN, B. (2016) "Lojistik Faaliyetlerde Dış Kaynak Kullanımı: Üçüncü ve Dördüncü Parti Lojistik", **Turkish Journal of Marketing**, Cilt 1, Sayı 1, ss. 1-11.
- PANDA, R.; M. SETHI, S. CHAUDHURI (2016) "Changing Paradigm in Trade Theories: A Review and Future Research Agenda", **Indian Journal of Science and Technology**, 9(46), ss. 1-6.
- PARASIZ, M. İ. (1995) **İktisada Giriş: Prensipler ve Politika**, 3.bs., Bursa, Ezgi Kitabevi,
- PARASKEVOPOULOU, C.; P. TSALIKI, L. TSOULFIDIS (2016) "Revisiting Leontief's Paradox", **International Review of Applied Economics**, 30(6), ss. 693-713.
- PHASUK, P.; J. W. WANN (2012) "Measuring Border Trade Competitiveness of Thailand: Application O Refined Index on Revealed Comparative Advantage (RCA)", **In Proceedings of USM-AUT International Conference 2012 Sustainable Economic Development: Policies and Strategies**, Vol. 167, ss. 851-865.
- PILLANIA, R. K. (2009) "Competitiveness and Emerging Markets", **Business Strategy Series**, 10(2), ss. 90-95.
- PORTER, M. E. (1980) **Competitive Strategy: Techniques for Analysing Industries and Competitors**, New York, The Free Press.
- PORTER, M. E. (1985) **Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance**, New York, The Free Press.

- PORTER, M. E. (1990a) "The Competitive Advantage of Nations", **Harvard Business Review**, 68(2), ss. 73-93.
- PORTER, M. E. (1990b) **The Competitive Advantage of Nations**, London, Macmillan.
- PORTER, M. E. (1990c) "New Global Strategies For Competitive Advantage", **Planning**, 18(3), ss. 4-14.
- PORTER, M. E. (1998) **The Competitive Advantage of Nations**, Newyork, Palgrave.
- PORTER, M. E. (2003) "The Economic Performance of Regions", **Regional Studies**, 37(6-7), ss. 549-578.
- PORTER, M. E. (2008a) **On Competition**, 11.bs., New York, Harvard Business School Publishing Corporation.
- PORTER, M. E. (2008b) "The Five Competitive Forces That Shape Strategy", **Harvard Business Review**, 86(1), ss. 25-40.
- PORTER, M. E. (2015) **Rekabet Stratejisi: Sektör ve Rakip Analizi Teknikleri**, Çeviren: Gülen Ulubilgen, 3.bs., İstanbul, Aura Kitapları.
- PRESIDENT'S COMMISSION ON INDUSTRIAL COMPETITIVENESS (1985) **Global Competition: The New Reality: Report of the President's Commission on Industrial Competitiveness**, Washington, D.C., U.S. Gov. Print Off.
- PUERTAS, R.; L. MARTÍ, L. GARCÍA (2013) "Logistics Performance and Export Competitiveness: European Experience", **Empirica**, 41(3), ss. 467-480.
- PURTAŞ, F. (2011) **Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpekyolu Projesi**, Ahmet Yesevi Üniversitesi İnceleme Araştırma Dizisi, Yayın No: 06, Ankara.
- RABINOVICH, E. Ve diğerleri (1999) "Outsourcing of Integrated Logistics Functions: An Examination of Industry Practices", **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, 29(6), ss. 353-374.
- RAZZAQUE, M. A. (1997) "Challenges to Logistics Development: The Case of A Third World Country-Bangladesh", **International Journal of Physical Distribution&Logistics Managament**, 27(1), ss. 18-38.
- RECHENTIN, D. (2004) "Project Safety As a Sustainable Competitive Advantage", **Journal of Safety Research**, 35, ss. 297-308.
- REINERT, E. S. (1994) "Competitiveness and Its Predecessors -a 500- Year Crossnational Perspective", **STEP Report**, STEP Group.
- RICARDO, D. (1817) **On The Principles of Political Economy and Taxation**, England, Penguin Books Ltd..

- RICARDO, D. (1821) **On the Principles of Political Economy and Taxation (Third Edition)**, London, John Murray.
- RIPPEL, B. (2011) "Why Trade Facilitation is Important For Africa", **Africa Trade Policy Notes**, Note: 27.
- RKHK (1994) **Rekabetin Korunması Hakkında Kanun**, Numarası: 4054, T.C. Resmi Gazete, 07.12. 1994 tarih. (Sayı: 22140).
- RODRIGUES, A. M.; D. J. BOWERSOX, R. J. CALANTONE (2005) "Estimation of Global and National Logistics Expenditures: 2002 Data Update", **Journal of Business Logistics**, 26(2), ss. 1-16.
- RUFFIN, R. (2002) "David Ricardo's Discovery of Comparative Advantage", **History of Political Economy**, 34(4), ss. 727-748.
- RYBCZYNSKI, T. (1955) "Factor Endowments and Relative Commodity Prices", **Economica, New Series**, 22(88), ss. 336-341.
- SAKİ, Z. Ve diğerleri (2019) "Revealed Comparative Advantage for US Textiles and Apparel", **Competitiveness Review: An International Business Journal**, 29(4), ss. 462-478.
- SARIÇOBAN, K.; YALÇIN, M. (2020) "Türkiye'nin Halı Sektörü İhracat Rekabet Gücünün Belirlenmesi ve Halı İhracatında Söz Sahibi Ülkeler ile Bir Karşılaştırma", **Tekstil ve Mühendis**, 27(118), ss. 98-110.
- SARIHAN, A. Y.; H. YILDIZ (2018) "Rekabet Konusunda Uluslararası Ticaret Anabilim Dallarında Yazılan Ulusal Tezlerin Bibliyometrik ve İçerik Olarak İncelenmesi", **II. Uluslararası Ekonomi, Finans ve Ekonometri Sempozyumu (ISEFE) Tam Metin Bildiri Kitabı**, Bandırma, ss. 490-500, "Çevrimiçi" http://isefeos.org/wp-content/uploads/2019/01/isefe_2018_tam_metin.pdf, Erişim Tarihi: 24/09/2019.
- SARILGAN, A. E. (2007) "Bölgesel Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler", Doktora Tezi, **Anadolu Üniversitesi S.B.E.**, Eskişehir.
- SCHUMPETER, J. (1978) **Capitalism, Socialism and Democracy**, 3.bs., Boston, Mass., Houghton Mifflin, Aktaran: Richard C. Singleton, "Competition Policy For Developing Countries: A Long-Run, Entry-Based Approach", **Contemporary Economic Policy**, 15(2), 1997, ss. 1-11.
- SCOTT, B. R.; G. C. LODGE (1985) "US Competitiveness in The World Economy", **The International Executive**, 27(1), ss. 26-26.

- SEYİDOĞLU, H. (2011) **Uluslararası İktisat**, 9.bs., Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- SHAPIRO, R. D.; J. L. HESKETT (1985) **Logistics Strategy: Cases and Concepts**, Minnesota, West Publishing Company.
- SHEN, G.; A. Y. GU (2007) "Revealed Comparative Advantage, Intra-industry Trade and the US Manufacturing Trade Deficit with China". **China & World Economy**, 15(6), ss. 87-103.
- SHUAI, J. Ve diğerleri (2019) "International Competitiveness of China's Biomass Products: A CMS and RCA Analysis", **International Journal of Energy Sector Management**, Vol. 14, No. 3, ss. 609-623.
- SIMITH, A. (1776) **The Wealth of Nations**, New York, The Modern Library.
- SMIT, A. J. (2010) "The Competitive Advantage of Nations: is Porter's Diamond Framework a New Theory That Explains The International Competitiveness of Countries?", **Southern African Business Review**, 14(1), ss. 105-130.
- SOLLEIRO, J. L.; R. CASTAÑÓN (2005) "Competitiveness and Innovation Systems: The Challenges For Mexico's Insertion in The Global Context", **Technovation**, 25(9), ss. 1059-1070.
- STIGLER, G. J. (1957) "Perfect Competition, Historically Contemplated", **Journal of Political Economy**, 65(1), ss. 1-17.
- STOLPER, W. F.; M. A. SAMUELSON (1941) "Protection and Real Wages", **Review of Economic Studies**, 9(1), ss. 58-73.
- ŞAHBUDAK, E.; D. ŞAHİN (2016) "Çin'in Dış Ticaret Performansı ve Sektörel Rekabet Gücünün Ölçümü", **Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 54, ss. 242-257.
- T.C. ENERJİ BAKANLIĞI, (2019) **Boru Hatları ve Projeleri**, T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, "Çevrimiçi" <https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Transit-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>, Erişim Tarihi: 02/11/2019.
- TANYAŞ, M. Ve diğerleri (2011) **Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi**, İstanbul, Türkiye İhracatçılar Meclisi Lojistik Konseyi Yayınları.
- TAŞKIN, E.; DURMAZ, Y. (2015) **Lojistik Faaliyetler: Hizmet Kalitesi ve Müşteri Değeri**, 2.bs., Ankara, Detay Yayıncılık.
- TDK (2019) **Türk Dil Kurumu Sözlükleri/Lojistik**, "Çevrimiçi" <https://sozluk.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 12/10/2019.
- TOKATLIOĞLU, İ. (1999) "İktisadi Analizde Rekabet Kavramının Gelişimi", **Ekonomik Yaklaşımı Dergisi**, Cilt 10, Sayı 33, ss. 5-26.

- TOKOL, T. (1998) **Pazarlama Yönetimi**, 8.bs., Bursa, Vipaş.
- TOKOL, T. (2007) **Pazarlama Yönetimi**, 10.bs., Ankara, Nobel Basımevi.
- TOPALOĞLU, H. (2007) "Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi", Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü**, İstanbul.
- TOPÇUOĞLU, M. (2001) **Rekabeti Kısıtlayan Teşebbüsler Arası İşbirliği Davranışları ve Hukuki Sonuçları**, Ankara, Başak Matbaacılık.
- TÖRE, S. (2019) "Denizyolu Taşımacılığı İle Türkiye Ekonomisi Arasındaki İlişkinin Ekonometrik Analizi", Yüksek Lisans Tezi, **Dokuz Eylül Üniversitesi S.B.E.**, İzmir.
- TRADEMAP (2019) **Trade Statistics For International Business Development**, "Çevrimiçi" <https://www.trademap.org/>, Erişim Tarihi: 01/09/2019.
- TUERXUN, A. (2017) "Çin'in Küresel Rekabet Gücünün Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Yöntemine Göre Değerlendirilmesi", Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Ticaret Üniversitesi D.T.E.**, İstanbul.
- TUNA, O. (2001) "Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler", **Dokuz Eylül Üniversitesi S.B.E. Dergisi**, 3(2), ss. 194-208.
- TURHAN, G. T. (2012) "Kara Sınırı Komşuları İle Ticaretin Türkiye'nin Kalkınmasına EtkisiÇekim Modeli Yaklaşımı", Doktora Tezi, **Kadir Has Üniversitesi S.B.E.**, İstanbul.
- TUTAR, E.; F. TUTAR, H. YETİŞEN (2009) "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) ile Karşılaştırmalı Analizi", **KMU İİBF Dergisi**, 7(11), ss. 190-216.
- TÜRKER, O. (2009) "Gümrük Birliği Sonrası Türkiye'nin Dış Ticaretinin Rekabet Gücü", **Erciyes Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, (32), ss. 281-302.
- TÜRKER, T. (2010) "Lojistik Gayrimenkullerinin Yer Seçim Kriterleri İstanbul Örneği", Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Teknik Üniversitesi F.B.E.**, İstanbul.
- TÜRKKAN, E. (2009) **Nasıl Bir Rekabet Vizyonu?**, Ankara, Rekabet Kurumu Yayınları.
- ULU, C.; C. ARACI (2012) **Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları**, İstanbul, TÜSİAD Yayınları.

UNCTAD (1998) **Added-Value Logistics Services to be Offered in Developing Countries**, “Çevrimiçi” <https://digitallibrary.un.org/record/260279>, Erişim Tarihi: 24/11/2019.

UTİKAD (2019) **Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Lojistik Sektörü Raporu 2019**, “Çevrimiçi” <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2019-29007.pdf>, Erişim Tarihi: 20/02/2020.

UTKULU, U.; D. SEYMEN (2004) "Revealed Comparative Advantage and Competitiveness: Evidence for Turkey vis-à-vis the EU/15", **In European Trade Study Group 6th Annual Conference**, September, ss. 1-26.

ÜLGEN, H.; S. K. MİRZE (2016) **Stratejik Yönetim**, 8.bs., İstanbul, Beta Yayınevi.

ÜLGEN, S.; S. S. GUERİN, M. TEKÇE (2007) "Ulaştırma", **İkinci Kuşak Yapısal Reformlar: Altyapı Sektörlerinde De-Regülasyon ve Rekabet. Türkiye'de Telekomünikasyon, Enerji ve Ulaştırma Sektörlerinin Avrupa Birliği'ne Uyum Işığında Evrimi**, Ed.: Sinan Ülgen, İstanbul, EDAM Yayını, Jamanak Matbaası, ss. 129-190.

ÜZÜMCÜ, A.; S. AKDENİZ (2014) "Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi", **Avrasya Etüdları**, 45(1), ss. 11-39.

VICKERS, J. (1995) "Concepts of Competition", **Oxford Economic Papers**, 47 (1), ss. 1-23.

VOLLRATH, T. (1991) "A Theoretical Evaluation of Alternative Trade Intensity Measures of Revealed Comparative Advantage", **Weltwirtschaftliches Archiv**, Cilt 127, Sayı 2, ss. 265-280.

WAHEEDUZZAMAN, A. N. M.; J. K. RYANS (1996) "Definition, Perspectives and Understanding of International Competitiveness: A Quest For a Common Ground", **Competitiveness Review**, 6(2), ss. 7-26.

WEF (2015) **World Economics Forum The Global Competitiveness Report 2015**, "Çevrimiçi" http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf, Erişim Tarihi: 12/10/2019.

WEF (2016) **World Economics Forum The Global Competitiveness Report 2016**, "Çevrimiçi" http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf, Erişim Tarihi: 12/10/2019.

WEF (2017) **World Economics Forum The Global Competitiveness Report 2017**, "Çevrimiçi" <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017->

2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf, Erişim Tarihi: 12/10/2019.

WEF (2018) **World Economics Forum The Global Competitiveness Report 2018**, "Çevrimiçi"
<http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>, Erişim Tarihi: 12/10/2019.

WEF (2019) **World Economics Forum The Global Competitiveness Report 2019**, "Çevrimiçi"
http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf, Erişim Tarihi: 12/10/2019.

WU, Y. C. J.; C. W. LIN (2008) "National Port Competitiveness: Implications For India", **Management Decision**, 46(10), ss. 1482-1507.

YARMALI, H. Ö.; M. BAYKARA, Y. S. ŞEN (2013) **Lojistik Sektör Raporu**, Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği Araştırma Raporları: 87, İstanbul, Mavi Ofset Basım Yayın.

YAYLACI, N. (2005) "Küresel Rekabet Ortamında Lojistik Yönetimi ve E-Lojistik: İlaç Lojistik Sektörü Uygulamaları", Yüksek Lisans Tezi, **Selçuk Üniversitesi S.B.E.**, Konya.

YAZICIOĞLU, Y.; S. ERDOĞAN (2004) **SPSS Uygulamalı Bilimsel Araştırma Yöntemleri**, Ankara, Detay Yayıncılık.

YILDIZTEKİN, A. (2007) "Lojistiğin 7 Doğrusu", **Dergi L**, "Çevrimiçi"
<http://www.atillayildiztekin.com/Dergi/lojistigin-7-dogrusu.html>, Erişim Tarihi: 01/01/2020.

YOUNG, J. A. (1985) "Global Competition: The New Reality", **California Management Review**, 27(3), ss. 11-25.

YU, R.; J. CAI, P. LEUNG (2009) "The Normalized Revealed Comparative Advantage Index", **The Annals of Regional Science**, 43(1), ss. 267-282.

YUNNA, W.; Y. YISHENG (2014) "The Competition Situation Analysis of Shale Gas Industry in China: Applying Porter's Five Forces and Scenario Model", **Renewable and Sustainable Energy Reviews**, 40, ss. 798-805.

YÜCEL, Y. (2010) "Uluslararası Ticaretin Serbestleştirilmesi Sürecinde Türk Tekstil ve Hazır Giyim Sektörünün Rekabet Gücü ve Çin Tehdidi", **Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 29(2), ss. 227-250.

YÜKSEL, E.; E. SARIDOĞAN (2011) "Uluslararası Ticaret Teorileri ve Paul R. Krugman'ın Katkıları", **Öneri Dergisi**, 9 (35), ss. 199-206.

- ZENGİN, E.; A. ESEDOV (2009) "Türkiye ve Azerbaycan Örneğinde Boru Hatları Ulaştırmasının Çevre Üzerindeki Etkileri", **ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 5, Sayı 9, ss. 97-108.
- ZEYBEK, H. (2007) "Ulaşım Sektöründe İntermodalite ve Lojistik Alanındaki Gelişmeler ve Türkiye'ye Yansımaları", Doktora Tezi, **Gazi Üniversitesi S.B.E.**, Ankara.
- ZHAO, D.; M. WANG (2010) "Research on Logistics Business Outsourcing and Logistics Service Innovation", **In 2010 International Conference on Management and Service Science**, IEEE, ss. 1-6.



ÖZGEÇMİŞ

Hamza Baycan KUŞULAR, 1994 yılında Kars'ta doğdu. Kars Kafkas Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü'nden 2018 yılında fakülte ikincisi ve yüksek onur öğrencisi olarak mezun oldu. Lisans derecesi süresince, birincisi State University of Applied Sciences in Włocławek (Polanya), ikincisi ise State University of Applied Sciences in Konin (Polanya) olmak üzere iki defa Erasmus+ Öğrenim Hareketliliği'ne katıldı. Yüksek lisans derecesini “Gelişmekte Olan Ülkelerin Lojistik Sektörünün Küresel Rekabet Gücü Açısından Karşılaştırılması” konulu tezi ile Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı'nda tamamladı.