



**LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARET HACMİNE
ETKİSİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ**

Süleyman Sırrı KAMACI
Yüksek Lisans Tezi
Danışman: Doç. Dr. Letife ÖZDEMİR
Temmuz, 2024
Afyonkarahisar

T.C.
AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANSMAN ANA BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARET HACMİNE
ETKİSİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ

Hazırlayan
Süleyman Sırrı KAMACI

Danışman
Doç. Dr. Letife ÖZDEMİR

AFYONKARAHİSAR 2024

ETİK VE BİLİMSEL İLKELER SORUMLULUK BEYANI

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “**Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Hacmine Etkisinin Ekonometrik Analizi**” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Kaynakça ’da gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

31/07/2024

İmza

Süleyman Sırrı KAMACI



T.C.
AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ENSTİTÜ ONAYI

Öğrencinin	Adı- Soyadı	Süleyman Sırrı KAMACI
	Numarası	210685104
	Anabilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Finansman
	Programı	Uluslararası Ticaret ve Finansman
	Program Düzeyi	☒ Yüksek Lisans ☐ Doktora ☐ Sanatta Yeterlik
Tezin Başlığı		Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Hacmine Etkisinin Ekonometrik Analizi
Tez Savunma Sınav Tarihi		31.07.2024
Tez Savunma Sınav Saati		10:30

Yukarıda bilgileri verilen öğrenciye ait tez, Afyon Kocatepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği'nin ilgili maddeleri uyarınca jüri üyeleri tarafından değerlendirilerek ☒oy birliği – ☐oy çokluğu ile kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Hacı İbrahim DELİCE
MÜDÜR

Bu tez, Enstitü Müdürlüğünce kontrol edilerek, elektronik imza kullanılarak onaylanmıştır.

ÖZET

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARET HACMİNE ETKİSİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ

Süleyman Sırrı KAMACI

AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANSMAN ANABİLİM DALI

Temmuz, 2024

Danışman: Doç. Dr. Letife ÖZDEMİR

Ülkelerin ekonomik olarak iyi bir düzeye gelmeleri ve kalkınmaları açısından dış ticaret yapmaları gerekmektedir. Ülkedeki dış ticaret faaliyetlerinin artırılmasında lojistik sektörü önemli bir yer tutmaktadır. Lojistik altyapılarına yapılacak olan yatırımlar ve lojistik sektörüne verilecek olan devlet teşvikleri ile lojistik sektörü gelişecektir. Bu gelişim sayesinde ülkenin yapmış olduğu dış ticaret faaliyetleri de etkilenecektir. Çalışmada Türkiye'deki lojistik sektörünün dış ticaret hacmine etkisi ele alınmıştır. Lojistiği temsilen taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi değişkenleri kullanılırken; dış ticareti temsilen dış ticaret hacmi değişkeni kullanılmıştır. Çalışmada değişkenlere ait Ocak 2009 – Aralık 2022 dönemlerine ait aylık veriler Eviews 12.0 paket programı yardımıyla analiz edilmiştir. Analiz sonuçlarına göre değişkenlerin I (1) düzeyinde durağan hale geldikleri belirlenmiştir. Ardından seriler arasındaki eşbütünleşme ilişkisini belirlemek için Johansen eşbütünleşme testi uygulanmıştır. Eşbütünleşme analizine göre dış ticaret hacmi ile taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi arasında en az bir eşbütünleşme ilişkisi olduğu belirlenmiştir. Değişkenlerin dış ticaret üzerindeki etki düzeyini tespit etmek için eşbütünleşmeye dayalı regresyon testi olan tam düzeltilmiş en küçük kareler (FMOLS) tahmincisi kullanılmıştır. Regresyon testi sonuçlarına göre, taşımacılık gelirlerinin dış ticaret hacmini etkilediği görülmüştür. Taşımacılık gelirlerinde oluşabilecek %1'lik bir artışın dış ticaret hacmini %0,31 oranında arttıracığı belirlenmiştir. Dolayısıyla lojistiğin dış ticareti olumlu yönde etkilediği sonucuna ulaşılmıştır. Ancak Ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksinin dış ticaret hacmi üzerinde bir etkisi olmadığı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Dış Ticaret Hacmi, Taşımacılık Gelirleri, Ulaştırma Depolama Endeksi, Johansen Eşbütünleşme Testi, FMOLS Tahmincisi

ABSTRACT
ECONOMETRIC ANALYSIS OF THE IMPACT OF THE
LOGISTICS SECTOR ON FOREIGN TRADE VOLUME
Suleyman Sirri KAMACI
AFYON KOCATEPE UNIVERSITY
INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES
DEPARTMENT OF INTERNATIONAL TRADE AND FINANCE
July, 2024

Advisor: Assoc. Prof. Letife OZDEMIR

For countries to achieve a good economic level and development, they need to engage in foreign trade. The logistics sector plays an important role in increasing foreign trade activities in the country. Investments in logistics infrastructure and government incentives for the logistics sector will lead to the development of the logistics sector. This development will also affect the foreign trade activities of the country. This study examines the impact of the logistics sector on foreign trade volume in Turkey. While transportation Revenues, the transportation and storage index, and the industrial production index variables were used to represent logistics, the foreign trade volume variable was used to represent foreign trade. In study, monthly data of the variables for the period from January 2009 to December 2022 were analyzed using the Eviews 12.0 software package. According to the analysis results, it was determined that the variables became stationary at the I (1) level. Then, the Johansen cointegration test was applied to determine the cointegration relationship between the series. According to the cointegration analysis, it was determined that there is at least one cointegration relationship between the foreign trade volume and the transportation revenues, transportation and storage index, and industrial production index. To determine the impact level of the variables on foreign trade, the fully modified ordinary least square (FMOLS) estimator, which is a cointegration based regression test, was used. According to the regression test results, it was found that transportation revenues affect the foreign trade volume. It was determined that a %1 increase in transportation revenues would increase the foreign trade volume by %0,31. Therefore, it was concluded that logistics positively affects foreign trade. However, it was found that the transportation and storage index and the industrial production index have no effect on the foreign trade volume.

Keywords: Foreign Trade Volume, Transportation Revenues, Transportation Storage Index, Johansen Cointegration Test, FMOLS Estimator.

ÖN SÖZ

Bu günlere ulaşmamda gerek manevi gerekse maddi desteklerini benden hiç esirgemeyen başta çok değerli dedem Süleyman Sırrı KAMACI, kıymetli babaannem Fatma Kamacı, sevgili annem Zekiye KAMACI ve sevgili babam Mustafa KAMACI olmak üzere tüm aileme sonsuz sevgi ve şükranlarımı sunuyorum.

Çalışmamın tüm aşamalarını büyük bir titizlikle takip eden ve bana yol gösteren, engin bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım değerli danışman hocam Doç. Dr. Letife Özdemir'e sonsuz teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım.

Süleyman Sırrı KAMACI
2024, Afyonkarahisar



İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ETİK VE BİLİMSEL İLKELER SORUMLULUK BEYANI	ii
ENSTİTÜ ONAYI	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
ÖN SÖZ	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
TABLolar LİSTESİ	x
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ.....	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜ

1. LOJİSTİK KAVRAMI	5
1.1. LOJİSTİĞİN TANIMI	5
1.2. LOJİSTİĞİN AMACI VE ÖNEMİ	5
1.3. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ	6
2. LOJİSTİK ÇEŞİTLERİ	8
2.1. DAĞITIM LOJİSTİĞİ	8
2.2. ÜRETİM LOJİSTİĞİ	8
2.3. TEDARİK LOJİSTİĞİ	8
2.4. TERSİNE LOJİSTİK.....	9
3. LOJİSTİK FAALİYETLER	9
3.1. TALEP TAHMİNİ	10
3.2. ENVANTER (STOK) YÖNETİMİ.....	10
3.3. SİPARİŞ İŞLEME	11
3.4. MÜŞTERİ HİZMETLERİ.....	11
3.5. DEPOLAMA	11
3.6. TAŞIMA.....	12
3.6.1. Karayolu Taşımacılığı	13
3.6.2. Denizyolu Taşımacılığı	13
3.6.3. Havayolu Taşımacılığı	13
3.6.4. Demiryolu Taşımacılığı	14
3.7. ELLEÇLEME	14
3.8. GÜMRÜKLEME	15
4. LOJİSTİK MALİYETLER.....	15
4.1. TAŞIMA MALİYETİ.....	15
4.2. DEPOLAMA MALİYETİ.....	16
4.3. SİPARİŞ İŞLEME MALİYETİ	16
4.4. STOK BULUNDURMA MALİYETİ.....	16
4.5. BİRİM MİKTAR MALİYETİ.....	17
4.6. ELLEÇLEME MALİYETİ.....	17
5. TÜRKİYEDE LOJİSTİK SEKTÖRÜ	17
5.1. TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ	17
5.1.1. Karayolu Taşımacılığı	19
5.1.2. Denizyolu Taşımacılığı	21

5.1.3. Havayolu Taşımacılığı.....	22
5.1.4. Demiryolu Taşımacılığı.....	24
5.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı.....	25
5.2. TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE YAŞANAN SORUNLAR.....	27

İKİNCİ BÖLÜM

DIŞ TİCARET

1. DIŞ TİCARET KAVRAMI	29
1.1. DIŞ TİCARETİN TANIMI VE ÖNEMİ.....	29
1.2. DIŞ TİCARETİN EKONOMİ AÇISINDAN ÖNEMİ.....	30
1.3. DIŞ TİCARETİ ETKİLEYEN UNSURLAR.....	31
1.4. DIŞ TİCARETİN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ.....	32
2. DIŞ TİCARET TÜRLERİ	34
2.1. İHRACAT TÜRLERİ	34
2.2. İTHALAT TÜRLERİ.....	35
3. DIŞ TİCARET TEORİLERİ.....	36
3.1. KLASİK İKTİSAT ÖNCESİNDEKİ DIŞ TİCARET TEORİLERİ	36
3.2. KLASİK DIŞ TİCARET TEORİLERİ.....	37
3.3. NEOKLASİK DIŞ TİCARET TEORİLERİ	39
3.4. YENİ DIŞ TİCARET TEORİLERİ.....	39
3.4.1. Nitelikli İşgücü Teorisi	39
3.4.2. Teknoloji Açığı Teorisi.....	40
3.4.3. Ürün Dönemleri Teorisi	41
3.4.4. Tercihlerde Benzerlik Teorisi.....	41
3.4.5. Ölçek Ekonomileri Teorisi.....	42
3.4.6. Monopolcü Rekabet Teorisi.....	42
4. DIŞ TİCARET POLİTİKALARI	43
4.1. DIŞ TİCARET POLİTİKASININ AMAÇLARI	43
4.2. DIŞ TİCARET POLİTİKASININ ARAÇLARI	43
4.2.1. Gümrük Tarifeleri.....	43
4.2.2. Tarife Dışı Araçlar.....	44
4.2.3. İhracatın Özendirilmesi	44
4.2.4. Bağlı Ticaret.....	44
5. TÜRKİYEDE DIŞ TİCARETİN GELİŞİMİ VE MEVCUT DURUMU	44
5.1. 1980 ÖNCESİ DÖNEMDE TÜRKİYEDE DIŞ TİCARET	44
5.1.1. 1923 – 1929 Dönemi.....	45
5.1.2. 1930 – 1939 Dönemi.....	46
5.1.3. 1940 – 1949 Dönemi.....	48
5.1.4. 1950 – 1959 Dönemi.....	49
5.1.5. 1960 – 1969 Dönemi.....	51
5.1.6. 1970 – 1979 Dönemi.....	52
5.2. 1980 SONRASI DÖNEMDE TÜRKİYEDE DIŞ TİCARET	53
5.2.1. 1980 – 1989 Dönemi.....	53
5.2.2. 1990 – 1999 Dönemi.....	55
5.2.3. 2000 – 2009 Dönemi.....	56
5.2.4. 2010 – 2023 Dönemi.....	58
6. LİTERATÜR İNCELEMESİ.....	59
6.1.DÜNYADA LOJİSTİK İLE DIŞ TİCARET ARASINDAKİ İLİŞKİYİ İNCELEYEN ÇALIŞMALAR.....	59

6.2.TÜRKİYE'DEKİ LOJİSTİK İLE DIŞ TİCARET ARASINDAKİ İLİŞKİYİ İNCELEYEN ÇALIŞMALAR	64
--	----

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYEDE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARET HACMİNE ETKİSİNE İLİŞKİN EKONOMETRİK ANALİZ

1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ.....	68
2. ARAŞTIRMANIN HİPOTEZLERİ	68
3. ARAŞTIRMANIN KAPSAM VE SINIRLILIKLARI.....	69
4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....	69
4.1.BİRİM KÖK TESTİ	70
4.1.1. Genişletilmiş Dickey-Fuller (Augmented Dickey-Fuller) Birim Kök Testi.....	70
4.1.2. Philips Perron (PP) Birim Kök Testi	71
4.2.JOHANSEN EŞBÜTÜNLEŞME TESTİ	72
4.3.TAM DÜZELTİLMİŞ EN KÜÇÜK KARELER (FMOLS) TAHMİNCİSİ	73
5. ARAŞTIRMANIN VERİ SETİ	74
6. ARAŞTIRMANIN BULGULARI	74
6.1. DURAĞANLIK ANALİZİ	76
6.2. EŞBÜTÜNLEŞME İLİŞKİSİ.....	77
6.3.TAM DÜZELTİLMİŞ EN KÜÇÜK KARELER (FMOLS) TAHMİNCİSİ	78
SONUÇ	79
KAYNAKÇA.....	84

TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi.....	7
Tablo 2. Taşımacılık Modlarının Maliyeti.....	15
Tablo 3. Türkiye’deki Karayolu Taşımacılığındaki Yolcu ve Yük Taşıma Sayıları.....	20
Tablo 4. Türkiye’deki Limanlarda Elleçlenen Yük Miktarı	22
Tablo 5. Türkiye’deki Havayolu Taşımacılığındaki Yolcu ve Yük Taşıma Sayıları	23
Tablo 6. Türkiye’deki Demiryolu Hat Uzunluğu, Yolcu ve Yük Taşıma Sayıları.....	24
Tablo 7. Türkiye’deki Doğal Gaz Boru Hattı Uzunlukları ve Taşınan Doğalgaz Miktarı..	26
Tablo 8. Türkiye’de Petrol Boru Hattı Uzunluğu ve Taşınan Ham Petrol Miktarı	27
Tablo 9. 1923 – 1929 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)	46
Tablo 10. 1930 – 1939 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)	47
Tablo 11. 1940 – 1949 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)	49
Tablo 12. 1950 – 1959 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)	50
Tablo 13. 1960 – 1969 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)	51
Tablo 14. 1970 – 1979 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)	52
Tablo. 15 1980 – 1989 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)	54
Tablo 16. 1990 – 1999 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)	56
Tablo 17. 2000 – 2009 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)	57
Tablo 18. 2010 – 2023 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)	58
Tablo 19. Veri Seti.....	74
Tablo 20. Tanımlayıcı İstatistikler.....	75
Tablo 21. Birim Kök Testi Sonuçları.....	76
Tablo 22. VAR Uygun Gecikme Uzunluğunun Belirlenmesi	77
Tablo 23. Johansen Eşbütünleşme Sonuçları.....	77
Tablo 24. FMOLS Sonuçları	78

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

%: Yüzde

AB: Avrupa Birliği

ADF: Augmented Dickey Fuller

AET: Avrupa Ekonomik Topluluğu

AIC: Akaike Bilgi Kriteri

CSCMP: Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi

DF: Dickey Fuller

DHAC: Dış Ticaret Hacmi

ECM: Hata Düzeltme Modeli

FMOLS: Full Modified Ordinary Least Square

FPE: Final Prediction Error Bilgi Kriteri

GATT: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması

GSMH: Gayri Safi Milli Hasıla

GSYİH: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

HQ: Hannan Quinn Bilgi Kriteri

IMF: Uluslararası Para Fonu

LPI: Lojistik Performans Endeksi

LR: Likelihood Ratio Bilgi Kriteri

NCPDM: Ulusal Fiziksel Dağıtım Yönetimi Konseyi

OECD: Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Örgütü

PP: Philips Perron

RO-RO: Roll On – Roll Off

SANUR: Sanayi Üretim Endeksi

SC: Schwarz Bilgi Kriteri

TASGE: Taşımacılık Gelirleri

TCMB: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası

TEU: Yirmi Ayak Eşdeğer Birimi (Konteyner gemileri ve konteyner terminallerinin kapasitesini tanımlamak için kullanılır.)

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

ULADEP: Ulaştırma Depolama Endeksi

VAR: Vektör Otoregresyon

VB.: Ve Benzeri

WB: Dünya Bankası

GİRİŞ

Lojistik, tüketicilerin istek ve ihtiyaçlarını karşılamak üzere mal veya hizmetlerin tüketicilerin talep ettikleri konuma ulaştırılmasıdır. Ülkelerin ekonomik refaha ulaşabilmeleri için dış ticaret önemli bir unsurdur. Dolayısıyla dış ticaret faaliyetlerini arttırmaya çalışan ülkeler açısından lojistik sektörü çok önemli bir noktaya gelmiştir. Bu açıdan lojistik sektörü ülke ekonomilerinin yükselmesi adına önemlidir. Lojistik ile taşımacılık aynı kavram olarak anlaşılmaktadır. Fakat taşımacılık aslında lojistik faaliyetlerin alt başlıklarından yalnızca biridir. Lojistik faaliyetler taşımacılık başta olmak üzere talep tahmini, envanter (stok) yönetimi, sipariş işleme, müşteri hizmetleri, depolama, elleçleme ve gümrüklemeden oluşmaktadır. Talep tahmini, ürünlerin müşteriler tarafından ne kadar talep göreceğinin tahmin edilmesidir. Envanter yönetimi, müşterinin isteklerinin anında karşılanabilmesi ve mallarda yaşanabilecek olumsuz durumların önüne geçilmesi adına yapılan faaliyetlerdir. Sipariş işleme, müşteri tarafından siparişi verilen ürünün müşteriye teslim edildiği zamana kadar gerçekleşen faaliyetlerin tümüdür. Müşteri hizmetleri, siparişin alınmasıyla başlayan ve sipariş teslimi sonrasındaki işlemlerin (nakliye, montaj, iade vb.) de dahil edildiği sürecin tümüdür. Depolama, ürünlerin ve hammaddelerin bir süre bekletildikten sonra istenilen bölgeye transferinin yapılması adına hazırlanmasıdır. Elleçleme, ürünlerin orijinal hallerine dokunmadan hasar almış ürünler var ise onarılma işleminin yapılması ve yerlerinin değiştirilmesidir. Gümrükleme, dış ticaret faaliyeti kapsamında ürünlerin gümrüklerden geçişinin sağlanmasıdır. Taşıma, ürünlerin belirli noktalardan alınıp tüketicinin istediği yere transfer edilmesidir. Taşımacılık, lojistik olarak adlandırılrsa da aslında taşımacılık lojistik faaliyetlerin unsurlarından sadece biridir.

Taşımacılık lojistik faaliyetler içerisindeki en değerli başlıktır. Taşımacılık modları kara, hava, deniz, demir ve boru hattından oluşmaktadır. Karayolu taşımacılığı en çok kullanılan taşımacılık modudur. Denizyolu taşımacılığı hem büyük kapasiteli ürünlerin taşınmasından dolayı hem de dünyanın denizlerle çevrili olmasından dolayı önemli taşımacılık modlarından biridir. Havayolu taşımacılığı ulaşım hızından kaynaklı olarak tercih edilirken demiryolu taşımacılığı yüksek hacimli malların transferi için tercih edilmektedir. Boru hattında ise genellikle petrol ve doğalgaz gibi kaynakların transferinde kullanılmaktadır. Türkiye jeopolitik konumu sayesinde ve üç tarafının denizlerle çevrili olmasından dolayı lojistik açıdan avantajlı bir konumda yer almaktadır. Türkiye’de taşımacılıkta ön plana karayolu taşımacılığı ve denizyolu

taşımacılığı çıkmaktadır. 2022 yılında Türkiye içerisindeki yük taşıma oranına bakıldığında %89,3'ü karayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Dünya genelinde yapılan yük taşımacılığında sıklıkla tercih edilen denizyolu taşımacılığında Türkiye'de bulunduğu coğrafi konumunda vermiş olduğu avantajlar sayesinde önemli bir yerdedir. Özellikle ülke dışından gelen ürünler ile ülke dışına gönderilen ürünlerin taşınmasında denizyolu taşımacılığı tercih edilmektedir.

Dış ticaretin doğuşu ilkçağlara kadar uzansa da coğrafi keşifler ile birlikte oldukça hızlanmış ve 1550'lerde merkantilist sürecin ortaya çıkmasıyla yeni bir evreye girmiştir. Ancak merkantilist düşüncenin ithalatı engellemesi sonucu yıkılması ve Sanayi devrimi sonucunda Klasik iktisadi düşüncenin ortaya çıkmasıyla beraber dış ticaret üzerinde önemle durulan konulardan biri haline gelmiştir. Bu eksende özellikle mutlak üstünlükler ve karşılaştırmalı üstünlükler teorisi dış ticaretin en temel teorilerinden biri haline gelmiştir. Daha sonra önemi iyice artan dış ticaret yaşanan savaşlarla sekteye uğrasa da 2.Dünya Savaşı sonucunda yaşanan gelişmeler sayesinde tekrar bir ivme kazanmıştır. Bu çerçevede artık temel sorun, üretmek değil, üretilen ürüne pazar bulmak olmuştur. Ürünlere pazar bulmak ve dış ticaret serbestisi için IMF, Dünya Bankası ve GATT gibi kuruluşlar ortaya çıkmıştır. Böylelikle dünya ticaret hacminde sürekli artışlar görülmüş, ancak birçok ülke dış ticaret açığı vererek borç krizleri yaşamıştır.

Ülkelerin temel problemlerinden biri de dış ticaret açığıdır. Birçok ülke dış ticaret açığını azaltabilmek ve ihracatı arttırabilmek için politikalar önermekte ve ihracatı teşvik etmektedir. Ülkeler, uyguladıkları dış ticaret politikasıyla ekonomik büyüme ve kalkınma hızını arttırabilmekte, ödemeler bilançosu açıklarını azaltabilmekte ve istihdamı arttırarak ekonomik istikrarı sağlamaya çalışmaktadırlar. Milli gelirin belirlenmesinde dış ticaret önemli bir değişkendir. Ancak lojistik altyapı, dış ticaret hacmine ve dış ticaretin boyutlarına yön vermektedir. Lojistik faaliyetlerin önemli bir bileşeni olan taşımacılık maliyeti, dış ticareti etkileyen kilit sektörlerden biridir. Artan küresel rekabet çerçevesinde dış ticarete avantajlı konuma gelmenin bir yolu da taşımacılık maliyeti ve üretim maliyetlerinin azalmasıdır. Bu noktadan hareketle lojistik ile dış ticaret arasında kuvvetli bir ilişki bulunmaktadır.

Ülke içinde ve ülke dışında yapılan lojistik, dış ticaretin daha kolay ve iyi bir şekilde yapılabilmesi adına kritik bir noktadır. Dolayısıyla lojistik dış ticareti doğrudan etkilemektedir. Dünyada yaşanan hızlı değişim ile birlikte modern zamanda bir ürünün

üretildiği yer ile ürünü satın alan müşterinin bulunduğu konum iki farklı ülke olabilmektedir. Bu açıdan bakıldığında lojistik, dış ticaretin bir unsuru olarak görülmektedir. Diğer bir deyişle ülkelerin yapmış oldukları ihracat ve ithalatları lojistik faaliyetler tarafından etkilenmektedir. Aynı zamanda lojistiğin sürdürülebilir bir yapıya sahip olabilmesi için dış ticaret fazlasıyla önemlidir. Sonuç olarak dış ticaret ve lojistiğin birbirlerini etkileyen ve destekleyen iki kavram olduğu görülmektedir.

Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye’de lojistik sektörü ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi analitik çerçevede belirlemektir. Taşıma maliyetlerinin artmasından dolayı lojistik sektörü, dış ticaret yapılabilmesi için ülkelerdeki kilit sektörlerden biri haline gelmiştir. Bu doğrultuda bu çalışmanın birincil amacı lojistik sektörünün dış ticaret hacmine etkisini incelemektir.

Çalışmada değişkenlere ait Ocak 2009 – Aralık 2022 dönem aralığındaki aylık veriler kullanılmıştır. Dış ticaret hacmi ile taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi arasındaki ilişkinin tespit edilmesi için öncelikle serilerin durağanlıklarını belirlemek için birim kök testi uygulanmıştır. Birim kök testi sonuçlarına göre uygun olan eşbütünleşme testi uygulanmıştır. Son olarak da dış ticaret hacmi ile taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi arasındaki etki düzeyini belirlenmesi adına Tam Düzeltilmiş En Küçük Kareler (Fully Modified Ordinary Least Squares – FMOLS) tahmincisi uygulanarak analiz tamamlanmıştır.

Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde lojistik sektörünün tanımı, amacı, önemi ve kapsamından bahsedilmiştir. Lojistik sektörünün tarihsel gelişim süreci açıklanmıştır. Ayrıca lojistik çeşitleri, lojistik faaliyet ve lojistik maliyet unsurlarına değinilmiştir. Son olarak Türkiye’deki lojistik sektörünün gelişimi ve lojistik sektöründe yaşanan sorunlar ele alınmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde dış ticaret kavramına, dış ticareti etkileyen unsurlara ve dış ticaretin tarihsel gelişim sürecine yer verilmiştir. Dış ticaret türleri, dış teorileri ve dış ticaret politikaları açıklanmıştır. Ayrıca Türkiye’deki dış ticaretin gelişimi 1980 öncesi dönem ve 1980 sonrası dönem olarak iki başlık altında ele alınmıştır. Son olarak literatür taramasıyla daha önce bu alanda yapılan yerli ve yabancı çalışmalara yer verilmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünde çalışmanın amacı, önemi, hipotezleri, kapsamı ve veri seti açıklanmıştır. Ardından dış ticaret hacmi ile taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama

endeksi ve sanayi üretim endeksiyle ilişkisi Johansen eşbütünleşme testi ve FMOLS tahmincisiyle analiz edilmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜ

1. LOJİSTİK KAVRAMI

1.1. LOJİSTİĞİN TANIMI

Lojistik kavramı ilk ortaya çıktığı dönemlerde lojistik kavramı yalnızca askeriyede kullanılmaktaydı (Elgün ve Algalal, 2021). Modern bilimlerin ortaya çıkmasıyla beraber lojistiğin içeriği ve kapsamı büyümüştür (Koban ve Keser, 2008). Taşımacılık sektörünün gelişmesiyle beraber lojistik çok fazla alanda kullanılmaya başlanmıştır. Bu nedenle lojistiğin birçok tanımı bulunmaktadır (Tunca, 2023). Türk Dil Kurumuna göre lojistik; ‘bireylerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir şekilde planlanarak uygulanması’ olarak açıklanmaktadır (Kahveci ve Dinçel, 2014). Lojistik için yapılan tanımlardan en çok kullanılanı Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals, CSCMP) yapmıştır. CSCMP’ye göre lojistik; ‘müşterilerin gereksinimlerini karşılamak üzere her türlü mal, hizmet ve bunlarla ilgili bilgi akışının, çıkış noktasından ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içerisindeki hareketinin, verimli ve etkin olarak akış ve depolanmasının sağlanması için kontrol ve planlama prosedürleri süreci’ olarak tanımlanmaktadır (Acar ve Köseoğlu, 2014). Günümüzde lojistiğin tanımı ‘eşya ve belgelerin hareketleri’ ile kısıtlanmayıp uluslararası ticaretin önemli bir unsuru olarak görülmüştür. Bununla birlikte lojistik; depolama ve kargolamadan ulaşım, yurtiçi dağıtım ve ödeme yöntemlerinden gümrük işlemlerini kapsayan bir kavram olarak açıklanmaktadır (İmamoğlu, 2018).

1.2. LOJİSTİĞİN AMACI VE ÖNEMİ

Lojistiğin temel amacı; talep edilen ürün veya hizmeti, talep edilen zamanda, istenilen yere, uygun şekilde, en az maliyetle ulaştırmaktır (Eleren, 2008). Lojistik sektörünün diğer amaçları ise şunlardır (Bayraktutan vd. 2012);

- Bir ürünün sipariş edilmesiyle birlikte ürünün alıcıya teslim edilene kadarki vakitte çabuk cevap sağlanması,
- Ürünün teslim edileceği yer ve zaman gibi unsurlarda tutarlı olunması,
- Ürün stoklarının en alt düzeyde tutulması,

- Lojistik sürecinde kullanılacak olan ekipmanların verimli olarak kullanılmasını sağlayarak maliyetlerin en aza indirilmesi,
- Lojistikte alanında verilen hizmetin yüksek standartlarda olmasıdır.

Lojistiğin önemi ülke ekonomileri ve işletmeler açısından incelenebilir. Hızla gelişen lojistik sektörü günümüze gelindiğinde işletmeler açısından önem kazanmaya başlamıştır. Bu durumun başlıca sebepleri şunlardır (Gümüş, 2009);

- Teknolojide ve iletişimde yaşanan gelişmeler,
- Taşımacılık sektöründeki maliyetlerde fahiş artışlar yaşanması,
- Mal ve hizmet verimliliğinin yükselmesi,
- Geri dönüşüm ve paketlemede önemli gelişmeler yaşanması,
- Sipariş edilen malların alıcılara istedikleri anda teslim edilmesi için yapılan çalışmaların, pazarlama ve dağıtım alanlarında yüksek oranlarda büyümeye sebep olmasıdır.

Hem küreselleşmede yaşanan gelişmelerle hem de dünyadaki ekonomik refahtaki yaşanan yükselişle birlikte ülkeler daha fazla dış ticaret yapmaya başlamış ve bu da lojistiği ülkeler adına önemli bir unsur haline getirmiştir (Erkan, 2014).

1.3. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

Lojistik, insanlığın doğuşuyla beraber ortaya çıkmış olan bir kavramdır. Tekerleğin bulunması taşımacılığı; insanoğlunun yerleşik düzene geçişi ise depolamayı ortaya çıkarmıştır. Taşımacılık ve depolama kavramları lojistiğin ana bileşenlerinden ikisidir. Ortaya çıkışlarıyla beraber sürekli gelişim göstererek günümüze kadar ulaşan bu iki kavram lojistiğin çıkış noktası olmuştur (Ateş ve Işık, 2010). Pusulanın bulunması, haberleşmede ortaya çıkan yeni buluşlar (telgraf, telsizin icadı vb.) da lojistiğin gelişmesine olanak sağlamıştır (Acar ve Köseoğlu, 2014). Lojistik ilk olarak askeri bir kavram olarak çıkmıştır. 2. Dünya Savaşı'nın ardından lojistik sadece askeri alanda kullanılan bir kavram olmaktan çıkarak ticaret sektöründe de kullanılmıştır (Karagöz, 2007). 1970'li yıllara gelindiğinde lojistik yönetiminin ana esasları belirlenmiştir. Bunlar; daha hızlı taşıma, gerektirdiği gibi depolama, ürünlerin ihtiyaç anında hazır bulunması, raf ömürlerini kaybetmemesi, saklanırken korunması, geri dönüşlerin sağlanmasıdır (Koban ve Keser, 2007). Yine 1970'li yıllarda modern lojistik oluşturulmaya başlanmıştır. Bu dönemde işletmeler, lojistiğin daha uygun maliyetle yapılabilmesi adına girişimlerde bulunmuştur (Orhan, 2003). 1980'li yıllarda bilgi

teknolojisinde yaşanan gelişmelerle beraber lojistik sektörü büyük değişimler ve gelişmeler göstermiştir. Bu gelişmeler; daha yüksek kapasiteli yük gemileri, havayolu taşımacılığında kullanılan kargo uçaklarının büyümesi, demiryolu taşımacılığından meydana gelen gelişmeler, karayolu taşımacılığında kullanılan yük kamyonlarının GPS ağı ile donatılması, konteynır sisteminin standartlaşması ve depolama alanlarının kapasitelerinin büyütülmesi ile beraber bu alanlara barkod sistemlerinin entegre edilmesi olarak sıralanabilir (Keskin, 2006).

Tablo 1’de lojistiğin tarihsel süreçte yaşamış olduğu gelişmeler ve tanımlamalar gösterilmektedir.

Tablo 1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Dönem	Lojistiğin Gelişim Gösterdiği Alanlar
M.Ö. 2700’ler	Mısır’da bulunan piramitlerin inşa edilmesi ve taşıma sistemleri, lojistik adına bu dönemde yaşanan önemli gelişmelerdir.
M.Ö. 300’ler	Denizyolu vasıtasıyla kıtalararası ticaret bu dönemde başlamıştır.
1200’ler	Deniz ulaşımında güvenliğin sağlanması adına bu dönemde bir üs yapılmıştır.
1500’ler	Bu dönemde Avrupa’da ilk posta gönderimi gerçekleştirilmiştir.
1800’ler	Karayolu taşımacılığı ve demiryolunun keşfedilmesiyle beraber lojistiğin gelişimi hızlanmıştır.
1940’lar	I. ve II. Dünya Savaşlarıyla beraber lojistiğin askeri alanda önemi fazlalaşmıştır.
1950 – 1959	Bu dönemde lojistik ulaşım alanında önem kazanmıştır. Fiziksel tedarik, fiziksel dağıtım ve tedarik zinciri yönetiminden bahsedilmiştir. 1956’da ise deniz konteynırı keşfedilerek taşımacılık alanında hizmete sunulmuştur.
1960 – 1969	Bu dönemde fiziksel dağıtım önem kazanmıştır. Fiziksel Dağıtım Yönetimi Ulusal Konseyi (NCPDM) kurulmuştur.
1970 – 1979	Bu dönemde fiziksel dağıtım önemini daha da arttırmaya başlamıştır. Ayrıca üniversitelerde lojistik, dağıtım ve ulaşım alanlarında dersler vermeye başlanmıştır.
1980 – 1989	Bu dönemde iş lojistiği kavramı öne çıkmıştır. Lojistiğin iş hayatındaki önemi vurgulanmıştır.
1990 – 1999	Bu dönemde yaşanan elektronik ve iletişim alanındaki yenilikler lojistiği büyük oranda etkilemiştir. Yine bu dönemde Verimli Tüketici Cevap (ERC) ve Hızlı Cevap (QR) teknoloji ortaya çıkmıştır.
2000 ve Sonrası Dönem	2000 ve sonrasında lojistik bazı sektörlerde değişimlere uğramıştır. Akademi alanında lojistikten tedarik zincirine geçiş çabuk bir şekilde gerçekleşirken bu süreç iş dünyasında akademi olduğu gibi hızlı olmamıştır.

Kaynak: Koca, 2021

Tablo 1'e bakıldığında lojistiğin, Mısır piramitlerinin inşa edilmesiyle birlikte başladığı söylenmektedir. Bununla birlikte, yıllar geçtikçe lojistiğin gelişim içerisinde olduğu Tablo 1'de görülmektedir. Yıllar içerisindeki gelişimi ile birlikte lojistik kavramı günümüze geldikçe iş lojistiği ve tedarik zinciri yönetimi gibi yeni anlamlar elde etmiştir (Koca, 2021).

2. LOJİSTİK ÇEŞİTLERİ

Lojistik çeşitleri; dağıtım lojistiği, üretim lojistiği, tedarik lojistiği ve tersine lojistik olmak üzere dört başlıkta incelenmiştir.

2.1. DAĞITIM LOJİSTİĞİ

Malların üretildiği yerden alınarak müşteriye teslim edilmesine kadarki geçen sürede taşınmasına ve aynı zamanda depolanmasına dağıtım lojistiği denmektedir. Dağıtım lojistiği, malların teslim edileceği nokta öğrenildikten sonra dağıtımın nasıl gerçekleşeceği ile ilgili düzenlemeleri belirlemektedir (Şen, 2014). Doğru ürünün, doğru mekânda ve istenilen zamanda, talep edilen adette müşteriye teslimi dağıtım lojistiğinin amacını oluşturmaktadır (Bayraktar, 2023).

2.2. ÜRETİM LOJİSTİĞİ

Üretilen ürünlerin üreticilerden alınması ardından stoklanması ve ürünleri talep eden müşterilere ulaştırılmasına kadar geçen süreçteki faaliyetlerin toplamına üretim lojistiği adı verilmektedir. Üretim lojistiğinin amacı, tedarik ve üretim arasındaki bağlantıyı oluşturmaktır. (Bayraktar, 2023). Üretim lojistiğinin başarılı sayılabilmesi için bazı kriterler vardır. Bunlar; hammaddenin gerekli miktarlarda temin edilerek depolanması ve aynı zamanda stoklanması, müşteri memnuniyetine öncelik verilmesi, satışı gerçekleştirilen ürünün ardından montaj ve yarı montaj gibi destekleyici faaliyetlerin uygulanması, üretimi yapılan malın paketlenerek tespit edilen dağıtım kanallarına ulaştırılması olarak sıralanabilir. (Durusu, 2011).

2.3. TEDARİK LOJİSTİĞİ

Tedarik lojistiği, ürünlerin üretimine başlanmadan ve üretim için kullanılacak olan hammaddenin üretim alanına gelme süreci olarak tanımlanmaktadır (Akiş, 2016). Üretim ve tedarik arasındaki ilişkiyi oluşturmak ve aynı zamanda bu ikili arasında bir köprü vazifesinde bulunmak, tedarik lojistiğinin ana amacını oluşturmaktadır (Bayraktar, 2023).

2.4. TERSİNE LOJİSTİK

Tersine lojistik, teslimatı yanlış yere yapılan, son kullanma tarihleri geçmiş ya da kullanıldıktan sonra imha edilmesi gereken malların toplanması olarak tanımlanmaktadır (Bayraktar, 2023). Üretim ve tüketim safhalarında malların geri dönüştürülerek tekrardan kullanılabilir duruma gelmesi tersine lojistik faaliyetleriyle gerçekleşmektedir (Ümran, 2010). Hem geri dönüşüme katkı sağlaması hem de müşteri tarafından iade edilen veya defolu ürünlerin başka yollarla satılmasına olanak sağladığı için tersine lojistik, çevre dostu lojistik olarak da adlandırılmaktadır (Koban ve Keser, 2010). Geri dönüşümü sağlanacak olan mallardan en yüksek seviyede fayda sağlamak ve malların geri dönüşüme uygun olmaması durumunda da düzgün bir şekilde imha edilmesini sağlamak tersine lojistik faaliyetlerinin amacını oluşturmaktadır (Bayraktar, 2023).

3. LOJİSTİK FAALİYETLER

İşletmelerin tedarik zinciri içerisinde bulunan mal ve hizmetlerin planlamasının yapılması, yapılan planlamanın uygulanması ve kontrolünü kapsayan sürece lojistik faaliyetler denmektedir. Lojistik faaliyetler, ürünlerin tedarik edilmesiyle birlikte başlar, malların üretim sürecini takip eder ve aynı zamanda ürünlerin dağıtımını, depolanmasını ve nakliyesini yaparak mal ve hizmetlerin müşterilere ulaşmasını sağlamaktadır (Gümüş, 2009). Mal ve hizmetlerin üretim safhasında meydana gelebilecek aksaklıkların giderilmesinde, depolama ve taşıma esnasında yaşanabilecek problemlerin düzeltilmesinde lojistik faaliyetler önemli bir rol almaktadır. Lojistik faaliyetler ülkeler açısından önemli bir unsurdur. Lojistik faaliyetleri verimli bir şekilde kullanan ülkeler, enflasyon ve faiz oranlarını en düşük oranlarda tutarken aynı zamanda ekonomik büyümede istikrarı sağlarlar. Bunun yanında dış açık, enerji maliyetleri ve diğer ekonomik unsurlar üzerinde de lojistik faaliyetlerin olumlu bir etkisi bulunmaktadır (Dinçel, 2016). Lojistik faaliyetler işletmeler için de önemli bir kavramdır. İşletmeler lojistik faaliyetleri uygulayarak diğer işletmelere karşı rekabet avantajına sahip olurlar (Gümüş, 2009). Firmalar tedarik zincirinde yer alan bütün faaliyetleri en iyi hale getirerek alıcıların ihtiyaçlarını daha iyi bir şekilde karşılamayı amaçlarlar, bu da lojistik faaliyetlerinin temel amacını oluşturur (Bilginer vd., 2008). Lojistik faaliyetlerin diğer amaçları ise aşağıdaki gibi sıralanabilir (Koç, 2019).

- Nakliyede geçecek olan zamanı azaltabilmek için en doğru ulaşımı seçmek,
- Maliyetin minimize edilebilmesini sağlamak için en düşük stok ile çalışmak,

- En düşük maliyet ile üretim yapmayı hedeflemek,
- En düşük maliyet hedefine ulaşılabilmesi verimliliğin maksimize edilmesini sağlamak,
- Müşteri memnuniyetini sağlamak ve rekabeti arttırmak için kaliteye önem göstermek,
- Sipariş edilen ürünlerin alıcılar ve şirketler tarafından takip edilebilmesini sağlamak için taşıma yapılan vasıtalarla takip sistemi ve GPRS sistemlerini yerleştirmek,
- Sürdürülebilirlik.

Lojistik faaliyetler; talep tahmini, envanter yönetimi, sipariş işleme, müşteri hizmetleri, depolama, taşıma, elleçleme ve gümrükleme başlıklarından oluşmaktadır. Bu bölümde lojistik faaliyetlerin unsurları incelenmektedir.

3.1. TALEP TAHMİNİ

Daha önceden belirlenen vakitte üretilecek, satılacak ya da başka bir yere gönderilecek olan malların miktarlarının önceden belirlenmesine talep tahmini denmektedir. Talep tahminine lojistik açısından bakacak olursak, gönderilmesi planlanan ürünlerin haftalık ya da aylık olarak alıcı tarafından hangi adette istenileceğinin tespit edilmesidir (Koç, 2019). Alıcıların isteklerinin ve ihtiyaçlarının doğru zamanda yanıtlanması, stoklama ve maliyetlemenin en uygun hale getirilmesi talep tahmininin amacını oluşturmaktadır. Müşterinin isteğine göre üretilecek olan malları, üretilen bu mallara ne kadar talep olacağı, oluşacak olan taleplerin hangi aralıklarda yoğunlaşacağı ya da azalacağı talep tahmini sayesinde belirlenebilmektedir (Tanyaş ve Baskak, 2006). Lojistik faaliyetlerin temelinde talep tahmini bulunmaktadır (Ergün ve Şahin, 2017).

3.2. ENVANTER (STOK) YÖNETİMİ

Stok düzeylerinde yaşanan dalgalanmaları ve stok maliyetlerini en aza indirmek, alıcıların ve tüketicilerin isteklerini doğru anda karşılayabilmek ve ürünlerde yaşanabilecek olan kayıpları engellemek adına yapılan işlemlere envanter (stok) yönetimi denilmektedir (Özdemir, 2007). Firmaların kârlılığını en yüksek seviyede tutmak için stok maliyetlerini minimize edecek olan stok düzeyini tespit etmek, fazlalık olan stokları imha ederek stoklardaki balansı yakalamak, envanter yönetiminin ana amacını oluşturmaktadır. Ayrıca envanter yönetimi, stoklara yapılacak olan yatırımları en aza indirmeye, en az maliyetle üretim yapılabilmesine ve müşteri hizmetlerindeki kalitenin yükselmesine yardımcı olmaktadır (Bayat, 2019). Envanter yönetiminin bir

diğer özelliği ise firmalara üretim, nakliye ve depolama faaliyetleri esnasında istatistiki veriler sunmasıdır. Aynı zamanda firmalara ileride ihtiyaçları olacak talep düzeyini tahmin edebilme olanağı vermektedir (İmamoğlu, 2018).

3.3. SİPARİŞ İŞLEME

Alınan siparişin hazırlandıktan sonra müşteriye teslim edilmesine kadarki olan sürecin tümü sipariş işleme olarak adlandırılmaktadır (Gür, 2023). Sipariş işleme bazı faaliyetlerden oluşmaktadır. Bunlar; siparişlerin alınması, gelen siparişin doğruluğunun onaylanması, stokların kontrolü, gelen siparişin toplanıp paketlenerek nakliyeye hazır hale getirilmesi ve teslimatın gerçekleşmesidir. Sipariş işleme faaliyeti, envanter yönetimi ile bağlantılıdır. Envanter yönetiminin doğru ve verimli bir şekilde yapılmasıyla beraber, stok düzeyleri istenilen seviyeye gelmektedir. Ayrıca sipariş işleme faaliyetinin doğru ve verimli bir şekilde yapılması lojistikte verimliliği yükseltmektedir. (Özgüner, 2017).

3.4. MÜŞTERİ HİZMETLERİ

En yalın haliyle müşteri hizmetleri, Müşterilerden siparişin alınması ve müşteri memnuniyetinin sağlanması adına yürütölen faaliyetler olarak tanımlanabilir (Eker, 2006). Müşteri hizmetlerindeki temel amaç, siparişı verilen ürünleri müşterilerin istedikleri şekilde, müşterinin istediği yere, istediği zamanda ve talep edilen şekilde götürölerek üst düzey hizmet sağlamaktır (Dinçel, 2016). Müşteri hizmetlerinin diğer amaçları ise şunlardır; firmaların müşteri hizmetleri bölümlerinin çabuk ve verimli çalışmak, müşterilerden gelen pozitif ya da negatif dönüşleri toparlayarak raporlamak, alıcıların şikayetlerini gidermek, maliyeti minimize etmektir (Işık, 2009). Müşterilerden gelen soruları cevaplama, sipariş işleme, nakliye takibi, siparişı verilen ürünlerin fatura ve iade işlemlerini yapmak müşteri hizmetlerinin görevleridir (Erdem ve Akolaş, 2020).

3.5. DEPOLAMA

Belirli yerlerden gelen malların alınarak belirli bir müddet saklanıp, belirlenecek olan konumlara yollamak üzere hazır edilmesine depolanma denilmektedir (Tanyaş, 2015). Depolama faaliyeti, malların gönderildikleri yerden alınmasıyla başlar, gelen malların daha sonraki transfer sürecine kadar korunmasıyla ve sevkiyata hazır hale getirilmesiyle sonlanır. Bu süreç sayesinde zaman ve mekân en verimli şekilde kullanılarak tüketiciye kaliteli hizmet vermek amaçlanır (Şen, 2014). Kullanım amaçlarına göre depolar beşe ayrılmaktadır. Bunlar (Tanyaş, 2015);

- Geleneksel Depo: Ürünlerin üretildiği ya da satıldığı bölgelerin içinde yer alır. Çoğunlukla uzun süreli kullanımlar ve stok amaçlı kullanılan depolardır.
- Dağıtım Merkezi: Müşterilerin bulunduğu bölgelerde yer alır. Müşteriye karma (birden fazla tedarikçiden alınan ürünlerin toplandığı) minimum adette ve çabuk teslimatın yapıldığı depolardır.
- Toplama Merkezi: Tedarikçilerin bulundukları alanların çevresinde yer alır. Az hammaddeye sahip fakat karma ve yüksek hacme sahip sevkiyatların yapıldığı depolardır.
- Aktarma Merkezi: Çoğunlukla değişik ulaşım modlarıyla ya da aynı ulaşım modunda ancak değişik ulaşım vasıtaları arasında malların stoklanmadan transfer edildiği, malların uzun süreli kalmadığı depolardır.
- Sipariş İşleme Merkezi: Çoğunlukla e-ticaret yoluyla satış yapan işletmelerin kullandıkları depolardır. Bu depolarda siparişler alınır ve transfer edilmek üzere hazırlanır.

Depo yönetiminin bazı amaçları bulunmaktadır. Bunlar (Ayhan, 2021);

- En düşük kapasitede alan/hacim kullanımı,
- Maksimum kapasitede depolama,
- Taleplere ivedilikle yanıt sağlamak,
- Hatalı sevkiyatı minimize etmek,
- Yüksek seviyede ürün ve veri güvenliği sağlamak.

3.6. TAŞIMA

Malların belirlenen yerlerden alınarak teslim edilecek konuma sevk edilmesine taşımacılık adı verilmektedir (Keşir, 2021). Bir diğer tanıma göre taşımacılık, taşınması talep edilen ürünlerin, taşıma yapılacak olan vasıtaya konulmasından sonra hızlı, güvenli ve ekonomik bir şekilde ürünlerin alıcıya ulaştırılmasıdır (Şen, 2014). Taşımacılık işlemi, lojistik faaliyetler içerisindeki en önemli başlıktır. Dolayısıyla taşımacılık ülkelerin ekonomik kalkınmaları açısından da kritik bir rol oynamaktadır (Sezer, 2018). Taşımacılık; kara, deniz, hava, demir ve boru hattı gibi farklı taşıma modlarına sahiptir. Bu modlardan hangisinin kullanılacağı taşınacak olan ürünün; özelliklerine, teslim edilmesi gereken süreye ve maliyetlere göre değerlendirilerek en uygun olan taşıma modu seçilir (Kılıcı, 2017). Taşıma modlarından; karayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığına değinilecektir.

3.6.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, ürünü çıkış alanından alarak teslim edilecek alana aktarma yapmadan, istenilen zamanda ve güvenli bir şekilde taşınmasıdır (Temelli, 2011). Karayolu ağlarının çok fazla olması aynı zamanda geniş bir hacme sahip olması ve gitgide artan transit yolların varlığıyla birlikte dünyada en çok kullanılan taşıma modu karayolu taşımacılığıdır. Karayolu taşımacılığının başlıca özellikleri; yükleme ve indirme faaliyetlerinin kolayca yapılabilmesi, malların yüklenmesinde birden fazla seçeneğe sahip olması ve istenilen adrese teslim yapılabilmesidir (Çolak, 2019). Karayolu taşımacılığının sahip olduğu bazı olumsuz durumlar da mevcuttur. Bunlar; karayollarında yoğun trafik olması, iklim değişikliklerinden kaynaklı olarak yaşanabilecek olumsuzluklar ve kaza riskinin fazla olmasıdır. Bu olumsuzluklara rağmen ilk yatırım maliyetine bakıldığında en uygun taşımacılık modlarından biri olmasından dolayı en çok tercih edilen taşımacılık modudur (Durusu, 2011).

3.6.2. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, çoğunlukla sanayi hammaddesinin transfer edildiği büyük hacimli ve yüksek miktarlardaki malların taşınması olarak açıklanabilir (Daşkan, 2016). Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya gibi gelişmiş ülkelerdeki sanayi alanındaki hammaddeye ve enerjiye olan talebin yükselmesi denizyolu taşımacılığının gelişimine olumlu katkı sağlamıştır (Bayraktutan ve Özbilge, 2015). Dünyanın etrafının denizlerle çevrili olması denizyolu taşımacılığını lojistik adına kilit bir noktaya koymuştur. Lojistik yollarının genelinde deniz ulaşımı olması ayrıca denizyolu ulaşımında büyük miktarlardaki malı daha uygun maliyetle taşınabilmesi, denizyolu taşımacılığını diğer taşımacılık modlarına göre daha kullanılabilir hale getirmiştir (Bozkurt vd., 2018). Denizyolu taşımacılığı; karayolundan 7, demiryolundan 3.5, havayolundan ise 14 kat daha uygun maliyetle yapılmaktadır (Kutlu ve Başar, 2006). Denizyolu taşımacılığının sahip olduğu olumsuz yönleri de bulunmaktadır. Bunlar; denizyolu taşımacılığın iklim koşullarından fazla derecede etkilenmesi ve teslimat süresinin uzun olmasıdır (Daşkan, 2016). Uluslararası taşımacılıkta denizyolu ulaşımı en çok tercih edilen yöntemdir. Küresel ürün ticaretine dahil olan malların adet olarak %80'i, paha olarak ise %70'den fazlası deniz ulaşımı ile yapılmaktadır (Elbirlik, 2008).

3.6.3. Havayolu Taşımacılığı

Ürünlerin, eşyaların ve insanların havayolu ile bir bölgeden başka bir bölgeye transfer edilmesine havayolu taşımacılığı denmektedir (Ersoy, 2014). Çoğunlukla

yüksek katma değerli, minimum hacme sahip ve değerli eşyaların uzak veya yakın bölgelere transferi havayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2012). Havayolu taşımacılığının avantajları şunlardır: En hızlı taşımacılık modudur, depolama giderleri azdır ve hızı sayesinde ürünün ulaşma süresi düşüktür. Havayolu taşımacılığının dezavantajları ise şunlardır: Taşıma maliyetleri ve işletme maliyetleri fazladır ve hava koşullarından hemen etkilenir (Keskin, 2012).

3.6.4. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı, genellikle kaza riski fazla ve hacim olarak büyük malların transferinde kullanılan taşıma modudur. Çoğunlukla orman ve tarım mallarıyla beraber demir ve kömür benzeri madenlerin taşınmasında demiryolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Çevre dostu olması ve kış şartlarında da kullanıma uygun olması demiryolu taşımacılığı diğer taşımacılık modlarından ayırmaktadır. Kuruluş maliyeti ve işletme maliyetinin fazla olması, diğer ulaşım yollarına göre hızlı olmaması ise demiryolu taşımacılığının dezavantajlarından (Keskin, 2012; Koç, 2019).

3.7. ELLEÇLEME

Elleçleme işlemi, gümrük prosedürleri çerçevesinde kalıcı olarak depolanmayan malların teknik özelliklerine ve görünümüne dokunmadan sadece malların yerlerinin değiştirilmesini, hasar almış mallar var ise bunların onarılmasını ve malların havalandırılmasını sağlar (Gür, 2023). Elleçleme faaliyeti esnasında birçok araç gereç kullanılmaktadır. Bunlar; forklift, konveyör, yükleme ve boşaltma araçları, paket, vinç ve asmakat olarak sıralanabilir (Ceran ve Alagöz, 2007). Elleçleme işlemi aşağıdaki işlemleri içermektedir (Koban ve Keser, 2007).

- Kapların onarılması ve güçlendirilmesi,
- Kapların yenilenmesi,
- Ürünlerin havalandırılması,
- Kalburlama,
- Yüksek kapasiteli kaplardan düşük kapasiteli kaplara boşaltma yada kapları birleştirme,
- Karıştırma,
- Yeni kap çeşitleri üretme.

3.8. GÜMRÜKLEME

Gümrükleme işlemi lojistik faaliyetlerin destekleyici hizmetlerinden biridir (Koban ve Keser, 2021). Dış ticarete dahil olan malların gümrük bölgelerinden geçişi anında ülkeler ile ilgili prosedürlerin yönetilmesine gümrükleme adı verilmektedir (Taşlıyan vd., 2016). Gümrükleme işlemi sırasında meydana gelebilecek olan bir hata ya da eksiklik işletmelerin olumsuz etkilenmesine neden olacaktır (İmamoğlu, 2018).

4. LOJİSTİK MALİYETLER

Lojistik faaliyetlerin gerçekleşmesiyle beraber ortaya çıkan maliyetlerin tümüne lojistik maliyetler denmektedir. Ürünlerin tedarikinden depolanmasına, envanter yönetiminden taşımacılığa kadar bütün lojistik safhalar maliyetlere dâhildir (Bayat, 2019). Diğer bir tanıma göre lojistik maliyetler, malın satın alınmasına dair işlemlere başlanmasından alıcıya ulaştırılmasına kadar geçen sürede gerçekleştirilen bütün faaliyetlerin oluşturduğu maliyetlerdir. Lojistik maliyetlerde en çok paya sahip olan başlık taşıma faaliyetidir (Tokay vd., 2011). Bu kısımda lojistik maliyetlerden; taşıma maliyeti, depolama maliyeti, sipariş izleme maliyeti, stok bulundurma maliyeti ve birim miktar maliyetine değinilmiştir.

4.1. TAŞIMA MALİYETİ

Ürünlerin çıkış yerlerinden teslim edileceği yerlere kadar götürülecek olan malın ağırlığı, hacmi, boyutları, malın yasaklı madde içerip içermediği gibi değişkenlerden oluşan maliyetlere taşıma maliyeti denilmektedir. Lojistik maliyet kalemleri içerisinde en fazla pay taşıma maliyetlerine aittir. Bu nedenle taşıma maliyetlerinin biraz daha minimize edilmesi gerekmektedir. Taşıma maliyetlerinin azaltılması adına birkaç faktör dikkatle incelenmelidir. Bu faktörler arasında, ürünün teslim edileceği mesafe, ürüne uygun olarak seçilecek olan taşıma modu, ürünün içeriği, ürünün hacmi ve ağırlığı bulunmaktadır. Bu faktörler göz önüne alınarak taşıma maliyetlerini düşürmek mümkündür (Ceran ve Alagöz, 2007; Ünlü, 2017). Aşağıdaki tabloda lojistik modlarının maliyetlerine ilişkin bilgiler verilmiştir (Kahveci ve Dinçel, 2014).

Tablo 2. Taşımacılık Modlarının Maliyeti

Taşıma Modu	Maliyetler	
	Sabit Maliyetler	Değişken Maliyetler
Karayolu Taşımacılığı	Düşük	Yüksek
Denizyolu Taşımacılığı	Yüksek	Çok Düşük
Demiryolu Taşımacılığı	Çok Yüksek	Düşük
Havayolu Taşımacılığı	Çok Yüksek	Esnek

Kaynak: Kahveci ve Dinçel, 2014

Tablo 2’den de görüldüğü gibi taşımacılık modlarının maliyetleri arasında ciddi farklar vardır. Dolayısıyla taşımacılık maliyetlerinin azaltılması adına en uygun taşımacılık modunun seçilmesi önem arz etmektedir (Kahveci ve Dinçel, 2014).

4.2. DEPOLAMA MALİYETİ

Ürünlerin veya hammaddelerin korunması ve depolanması sırasında gerçekleşen tüm maliyetler depolama maliyeti olarak adlandırılmaktadır. Depolama maliyetinin değişkenleri; deponun temel kaynak masrafı ve depolanacak olan malın cinsine göre depo kaynaklarında oluşacak olan masraflardan oluşmaktadır. Doğru envanter yönetimi kullanılarak depolama maliyetlerinin düşürülmesi mümkündür. Depoda bulunan mallar olması gerekenden daha fazla depo içerisinde bulunursa bu durum malların değerlerinde azalmaya yol açar. Dolayısıyla depolanacak olan ürünün, depo içerisinde mümkün olduğu kadar az durması gerekmektedir. Bu durum hem maliyetin düşmesi açısından hem de ürünün değerini kaybetmemesi açısından önemlidir (Ceran ve Alagöz, 2007; Ünlü, 2017).

4.3. SİPARİŞ İŞLEME MALİYETİ

Sipariş işleme faaliyeti bütün şirketler için önemli bir konumda yer almaktadır. Firmaların temel amacı müşterilerden gelen siparişleri almak ve alınan siparişler hazır hale getirerek müşterinin istediği noktaya transfer etmektir. Sipariş izleme maliyeti; müşterilerden gelen siparişlerin alınmasını, müşteriden gelen isteklerin yerine getirilerek teslim edilmesini, müşterilerden gelen bilgilerin ilgili makamlara iletilmesini ve ulaştırma bilgi kaynaklarını kapsamaktadır (Özdemir, 2004; Ceran ve Alagöz, 2007).

4.4. STOK BULUNDURMA MALİYETİ

Malların stoklanması ile beraber oluşan maliyetlere stok bulundurma maliyeti denilmektedir. Stoklama için tercih edilen depo, stoklanacak ürünlerin adeti, stoklanan ürünlere yapılan sigorta işlemi, stok yapılan ürünlerin bekleme vakitleri gibi birçok unsur stok bulundurma maliyetini değiştirmektedir (Gürsoy, 2014). Stokların kontrol edilmesi, paketleme ve ambalajlama işlemleri, fırsat maliyeti, vergi, ürünlerin çalınması, sigorta işlemleri, envanter yönetimi gibi unsurlar stok bulundurma maliyeti içerisinde yer almaktadır (Ceran ve Alagöz, 2007). Sipariş edilen ürünlerin adeti ya da hacmi yükseldikçe depolama alanı da büyümektedir. Dolayısıyla stok bulundurma maliyetlerinde de artış yaşanmaktadır (Küçük, 2012).

4.5. BİRİM MİKTAR MALİYETİ

Birim miktar maliyeti, malların hacmine, adetine ve ağırlığına göre değişkenlik gösterebilen maliyetlerdir. Teslimatı yapılan malların birim miktarlarında yaşanabilecek olan artışlara göre dağıtım maliyetlerinde de artış yaşanacaktır. Bundan dolayı da maliyet ve miktar arasındaki denge, dağıtım faaliyetleri içerisinde kontrol altında tutulmalıdır. Müşterinin ürünün teslimi için vermiş olduğu konum ile az bir mesafe var ise ürünlerin aracısız olarak transfer edilmesi maliyeti azaltmaktadır. Ancak aradaki mesafe arttıkça transferin direkt gerçekleştirilmesi maliyetlerin artmasına neden olacaktır (Önder, 2007; Polat, 2007).

4.6. ELLEÇLEME MALİYETİ

Malların özelliklerini bozmadan yalnızca yerinin değiştirilmesi ya da havalandırılması gibi işlemlere elleçlenme denilmektedir. Elleçleme maliyetleri; yapılan mal transferinde ürünlerin çokluğundan dolayı yükleme ve boşaltma işlemlerinde mevcut personele ek olarak gelen personelin maliyeti ve depo içerisinde yer alan elleçleme için kullanılacak olan araç ve gereçlerin masraflarından oluşmaktadır. Ayrıca ürünlerin ambalajlanması ve paketlenmesi gibi faaliyetler de elleçleme maliyetlerine dâhil edilmektedir. Mevcut maliyetler dışında ekstra bir maliyet oluşmaması adına elleçleme işlemlerinin planlı ve programlı bir şekilde yapılması gerekmektedir (Ünlü, 2017; Aktürk, 2019).

5. TÜRKİYEDE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Bu bölümde Türkiye’de lojistik sektöründen ve sektörün gelişiminden bahsedilmiştir. Lojistikteki yaşanan gelişmelerin daha iyi anlaşılabilmesi adına taşımacılık modlarına değinilmiştir. Son olarak Türkiye’deki lojistik sektörünün yaşadığı zorluklardan ve sorunlardan bahsedilmiştir.

5.1. TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

Türkiye’deki lojistik sektörünü 1980 öncesi ve 1980 sonrası olarak iki döneme ayırmak doğru olacaktır. 1980 öncesinde hem yeni kurulan bir devlet olması hem de üst üste iki savaştan çıkmasından dolayı Türkiye lojistik sektörünün gelişimine çok fazla odaklanmamıştır. Dolayısıyla lojistik açıdan yatırımların yapılması pek mümkün değildi. Bu dönemde Türkiye’de genellikle karayolu taşımacılığı kullanılmaktaydı (Işık, 2009; Irmak ve Pelit, 2020). 24 Ocak 1980 kararlarıyla beraber serbest piyasaya ve ihracata dayalı büyümeye geçiş yapılmıştır. Bunun neticesinde ekonomi üzerindeki devlet elinin azalmasıyla beraber özel sektör ön plana çıkmıştır. Bununla birlikte de

lojistik sektöründe altyapı faaliyetleri üzerinde çalışmalar başlamıştır (Mucuk, 2009). 1980 ve 1990'lı yıllarda taşımacılık modlarında (kara, hava, deniz, demir) altyapı çalışmaları başlamıştır. Lojistik sektöründe dünyadaki uygulamaları baz alarak hizmet ağını çeşitlendiren Türkiye, 2000 yılı itibariyle emekleme dönemini geride bırakarak, yerli ve yabancı firmalarla ortaklıklar yapan, uluslararası bürolar açan, hizmet kalitesinde durmaksızın iyileşmeler gösteren bir sektör durumuna gelmiştir (Babacan, 2003). 2000'li yıllara gelindiğinde Türkiye'deki lojistik hizmetlerin büyüklüğü 1,5 milyon dolar seviyelerine gelmiştir. Ayrıca lojistik sektörünün gayri safi milli hasıladaki payı %1,5'e ulaşmıştır (Tuna ve Özer, 2002). 2000 yılından sonra hızla gelişen lojistik sektörü, Türkiye'nin Çin, İspanya, Latin Amerika ve Rusya gibi geniş bir alanda ticaret yapmasıyla beraber kapasitesinde önemli yükselişler yaşamıştır. Bu dönemde bilhassa karayolu ve denizyolu ulaşımında önemli aşamalar kaydetmiştir. Havayolu ulaşımının genellikle insan taşımacılığında kullanıldığı görülmektedir. Demiryolunda ise istenilen seviyeye henüz ulaşamamıştır. Demiryollarındaki bu durum lojistik sektörünün katma değerini olumsuz etkilemiştir (Göze, 2014). Türkiye'nin jeopolitik konum itibari ile kritik bir konumda olması lojistik açıdan avantajlı bir yerde olmasını sağlamaktadır. Bu da yerel ve uluslararası birçok firmanın Türkiye pazarına yönelmesini sağlamıştır. Türkiye'nin lojistik sektörü açısından avantajlarından bazıları şunlardır (TOBB, 2012);

- Türkiye ekonomik yapısının AB'de 5., Dünya genelinde ise 17. büyük ekonomisi seviyesine ulaşması,
- Türkiye'nin yaklaşık olarak 50.000 adet çekiciden oluşan genç bir taşıt filosunun olması,
- Dünya genelinde çok fazla bölgeye taşıma yapabilme olanağına sahip olması,
- Demiryolu ulaşımına gerekli önemin gösterilerek yatırımların uygulanmasıyla Türkiye'nin lojistik sektörünün daha da güçlenecek olması ve bu demiryollarının önemli limanlarla bağlantılı olacak olması,
- Demiryollarında yerli ürünlerin kullanıma sunulması,
- Türkiye'de faaliyette bulunan işletmelerin tedarik zinciri kurma kapasitesinin var olması,
- İşgücü maliyetlerinin rakiplerine göre az olması,
- Türkiye'de yer alan limanların bulundukları bölge itibariyle transit taşımacılığa elverişli olması,

- Yaş ve kapasite açısından yeterli seviyede olan Ro-Ro filonun varlığı ve aynı zamanda durmaksızın gelen yeni gemilerle filonun daha da gelişmesidir.

Yukarıda sayılan avantajlar sayesinde Türkiye’de lojistik sektörünün gelişmesi durmaksızın devam etmektedir.

Türkiye’deki lojistik sektörünün gelişimini daha iyi anlayabilmek adına taşımacılık modlarından bahsetmek uygun olacaktır. Bu kısımda Türkiye’nin karayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığına değinilmiştir.

5.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, ülkemizde ve dünyada en çok kullanılan taşımacılık modudur. İstatistiki veriler incelendiğinde dünyanın önemli bir kısmında yük ve yolcu taşımacılığında karayolu kullanımı düzenli olarak artış göstermektedir. Karayolu taşımacılığında yatırım ve operasyonel maliyetler diğer taşımacılık modlarına göre daha uygun olduğu için karayolu daha fazla tercih edilmektedir (Oğuz ve Oğuz, 2019). Ülkemiz adına karayolu taşımacılığının ilk önemli adımı 16 Şubat 1950’de Karayolları Genel Müdürlüğünün faaliyete sokulmasıdır. Karayolları Genel Müdürlüğünün açılmasıyla beraber 1970 yılına gelindiğinde araç miktarlarında ciddi artışlar yaşanmıştır. Bununla birlikte yeni yolların yapımı ile karayolu uzunlukları artmıştır (Deniz, 2016). 1990’da yurtiçi yük taşınmasında karayolu taşımacılığı %75,6’lık bir orana sahiptir. 1999 yılına gelindiğinde bu rakam yaklaşık olarak %14’lük bir artış yaşayarak %89’a çıkmıştır. Ortaya çıkan bu veriler Türkiye’deki ulaştırma sektörünün neredeyse tamamının karayolu taşımacılığı tarafından yapıldığını göstermektedir (Karataş, 2017). Karayolu taşımacılığı hem yük hem de yolcu taşımacılığı açısından 2000 yılından sonra daha da gelişim göstermiştir (Irmak ve Pelit, 2020). 2013 yılına gelindiğinde ise yük taşımacılığının %88,7’si, yolcu taşımacılığının ise %90,5’i karayolu taşımacılığı ile yapılmıştır. (Karataş, 2017). Karayolu yük taşımacılığının yapılabilmesi ve diğer ülkelere ulaşımın sağlanabilmesi adına 27 adet sınır kapısı mevcuttur. Bu sınır kapılarından en yoğun olarak kullanılanı Kapıkule Sınır kapısıdır (Keşir, 2021). Türkiye’de karayolu taşımacılığının pozitif ve negatif yönleri vardır.

Karayolu taşımacılığının pozitif yönleri (Erkayman, 2007):

- Ürünlerin üreticiden müşteriye direkt olarak teslim edilmesi

- Ürünlerin yükleme ve boşaltma noktalarında ayrıştırılmamasından dolayı ürünlerdeki yıpranmanın minimize edilmesi,

- Karayolu bağlantısının olduğu her noktaya teslimat yapılabilmesi
- Araç kapasitelerinin düşük olmasından dolayı daha rahat hareket edilebilmesi
- Daha düşük yatırım maliyetine sahip olması
- Kısa uzaklıklarda daha uygun ve hızlı teslimat yapılması

Karayolu taşımacılığının negatif yönleri ise şunlardır (Durusu, 2011);

- Trafik sorunu
- Çevre kirliliğine yol açması
- Bakım, onarım masraflarının fazla olması
- Belirli ağırlıkta ve yükseklikteki ürünlerin taşınabilmesi
- Artan yakıt fiyatları

Tablo 3'te Türkiye'de 2000 – 2022 yılları içerisinde karayolu ile taşınan yolcu ve yük miktarlarına dair veriler gösterilmektedir.

Tablo 3. Türkiye'deki Karayolu Taşımacılığındaki Yolcu ve Yük Taşıma Sayıları

YIL	Yolcu (Milyon)	Taşınan Yük Miktarı (Bin- Ton)
2000	185.681	161.552
2001	168.211	151.421
2002	163.327	150.912
2003	164.311	152.163
2004	174.312	156.853
2005	182.152	166.831
2006	187.593	177.399
2007	209.115	181.330
2008	206.098	181.935
2009	212.464	176.455
2010	226.913	190.365
2011	242.265	203.072
2012	258.874	216.123
2013	268.178	224.048
2014	276.073	234.492
2015	290.734	244.329
2016	300.852	253.139
2017	314.734	262.739
2018	329.363	266.502
2019	339.601	267.579
2020	288.992	272.913
2021	336.188	311.818
2022	348.489	323.512

Kaynak: TÜİK

Tablo 3 incelendiğinde karayolu taşımacılığı kullanılarak taşınan yolcu sayısı 2000 yılında 185 milyon iken bu rakam 2022'ye gelindiğinde 348 milyona yükselmiştir. Karayolu taşımacılığı kullanılarak yapılan yük taşımacılığında ise 2000 yılında 161

milyon ton yük taşımacılığı yapılmıştır. Bu rakam düzenli artışlar yaşayarak 2022 yılına gelindiğinde 323 milyon ton seviyelerine gelmiştir.

5.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, ticari veya ticari faaliyet içermeyen bütün malların gemiler aracılığıyla açık alanda veya kapalı alan da (konteynır) transfer edildiği taşımacılık modudur. Maliyetinin az olmasından dolayı küresel ticarette diğer taşımacılık türlerine göre daha çok kullanılmaktadır (Oğuz ve Oğuz, 2019). Türkiye’de denizyolu ulaşımı 1950 yıllarına kadar çok büyük bir gelişme gösteremese de 1950 yılından itibaren gelişmeye başlamıştır. Denizyolu ulaşımı yapılan yatırımlar sayesinde ülkemizin ulaşım sektöründe en önemli unsurlarından biri haline gelmiştir. Türkiye deniz ulaşımında yıllık yaklaşık olarak 20 milyon ton yük taşımaktadır. Bu durum da ülke ekonomisine 10 milyar dolar civarlarında gelir getirmektedir. Türkiye dış ticaret faaliyetlerinin %57’sini deniz yoluyla yapmaktadır. Deniz ulaşımının diğer taşımacılık türlerine göre daha ağırlıklı kullanılmasının en temel sebebi diğer modlara göre daha fazla yük taşıyabilmesi ve daha ucuz olmasıdır. Dünya genelindeki yük taşımacılığında ise %90 oranında deniz ulaşımı kullanılmaktadır (Karataş, 2017). Türkiye gemi inşası sektöründe de önemli bir konumda yer almaktadır. Yapılan yatırımlarla birlikte tersane miktarında %36’lık bir artış yaşanmıştır. Yapılan bu yatırımlar neticesinde Türkiye gemi inşasında dünyada 6. sırada yer almıştır. Türkiye 2006 ile 2016 yılları arasında önemli bir aşama kaydederek yıllık 30.4 milyon ton yük taşıma kabiliyetine ulaşmıştır. Bu durum Türkiye’yi dünyanın 13. filosu haline getirmiştir. Türkiye’de denizyolu taşımacılığın pozitif ve negatif yönleri bulunmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının pozitif yönlerinin Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, çevre duyarlı olması, üretim maliyetlerinin azaltılmasına katkıda bulunması, akaryakıt ve döviz açısından tasarruf oluşturmaları ve altyapı maliyetlerinin yüksek olmaması söylenebilir. Negatif yönleri ise hava koşullarından etkilenmesi, kapıdan kapıya ulaşımının olmaması, çalışma bölgelerinin fiziken yetersiz oluşu ve nitelikli personel eksikliğidir (Keşir, 2021).

Tablo 4’te 2004 – 2022 yılları arasında Türkiye’deki limanlarda yıllık olarak elleçlenen yük miktarlarına ait veriler gösterilmektedir.

Tablo 4. Türkiye’deki Limanlarda Elleçlenen Yük Miktarı

YIL	Toplam Elleçleme (Bin-Ton)
2004	213.105
2005	213.025
2006	244.001
2007	291.573
2008	314.609
2009	309.436
2010	348.635
2011	363.346
2012	387.426
2013	384.930
2014	383.120
2015	416.036
2016	430.201
2017	471.173
2018	460.153
2019	484.168
2020	496.642
2021	526.306
2022	542.610

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 4 incelendiğinde Denizyolu ulaşımı ile limanlara ulaşan yüklerin elleçlenme miktarları yer almaktadır. 2004 yılında Türkiye’deki limanlarda 213 milyon ton yük elleçlenmiştir. Limanlardaki yük elleçleme miktarları düzenli artışlar yaşayarak 2022 yılında 542 milyon tona ulaşmıştır.

5.1.3. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı, ülke içindeki ya da ülke dışındaki yük ve yolcuların transfer edilmesinde kullanılan taşımacılık türlerinden biridir. Transferlerin hızlı ve aynı zamanda güvenli bir şekilde yapılmasına olanak sağladığı için havayolu taşımacılığı ulaşım modlarında önemli bir noktada yer almaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2012). Havayolu taşımacılığı 14 Ekim 1983’te yürürlüğe giren 2920 sayılı Sivil havacılık kanunuyla beraber gelişim göstermiştir (Karataş, 2017). Bu karar neticesinde 1940 yılı itibariyle 8 uçağa sahip olan Türkiye, yapılan yatırımlar neticesinde 1999 yılına gelindiğinde 75 uçak kapasitesine ulaşmıştır (Kurt, 2010). Özellikle 2000 yılından itibaren havayolu taşımacılığına verilen değer artmıştır. Ülkedeki havalimanları sayısında ve filolarda yer alan uçak miktarlarında belirgin artışlar yaşanmıştır. Uçak filolarına dâhil olan kargo uçaklarıyla beraber havayolu ulaşımında yük taşımacılığı da önemli bir noktaya gelmiştir. Ülkemiz havayolu ulaşımında dünyada 8. sırada yer alırken; Avrupa’da ise 3. sırada bulunmaktadır (Ekici, 2019). Türkiye’nin havayolu taşımacılığında sahip olduğu pozitif ve negatif yanları vardır. Havayolu taşımacılığının

pozitif yönleri; hızlı bir taşımacılık türü olduğu için ciddi bir zaman tasarrufu sağlaması ve aynı zamanda hızı sayesinde depolama maliyetlerinin de ciddi oranda düşük olmasıdır. Havayolu taşımacılığının negatif yönleri ise; diğer taşıma modlarına göre fiyatların yüksek olması, uçakların düzenli bakımlarının yapılmasından ve yakıt tüketiminden doğan olumsuzluklar ve finansmanın fazla olmasından kaynaklı olarak işletme giderlerinin de fazlalaşmasıdır (Elbirlik, 2008).

Tablo 5’te 2000 – 2022 yıllarına ait Türkiye’deki havayolu taşımacılığı ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığına ait veriler verilmiştir.

Tablo 5. Türkiye’deki Havayolu Taşımacılığındaki Yolcu ve Yük Taşıma Sayıları

YIL	Yolcu (Milyon)	Taşınan Yük Miktarı (Ton)
2000	34.972.534	796.627
2001	33.620.448	763.156
2002	33.755.452	880.133
2003	34.424.340	931.191
2004	45.034.589	1.123.108
2005	55.545.473	1.249.555
2006	61.684.203	1.346.989
2007	70.352.867	1.546.025
2008	79.438.289	1.644.014
2009	85.508.508	1.726.345
2010	102.800.392	2.021.076
2011	117.620.469	2.249.474
2012	130.351.620	2.249.133
2013	149.430.421	2.595.316
2014	165.720.234	2.893.000
2015	181.074.531	3.072.831
2016	173.743.537	3.076.914
2017	193.045.343	3.481.211
2018	210.498.164	3.855.231
2019	208.373.696	4.090.168
2020	81.616.140	2.490.521
2021	128.155.762	3.432.517
2022	181.789.339	4.163.142

Kaynak: TÜİK

Tablo 5 incelendiğinde Türkiye’de 2000 yılında havayolu taşımacılığında yaklaşık olarak 35 milyon yolcu taşınmıştır. Bu rakam yıllar içerisinde artış göstererek 2019 yılında 208.3 milyon kişiye ulaşmıştır. 2020 yılında ortaya çıkan Covid-19 ile beraber yolcu taşımalarında ciddi bir düşüş yaşanmış ve 2020 yılın taşınan yolcu sayısı 81 milyona gerilemiştir. Covid-19 etkilerini kaybetmesiyle beraber 2021 yılında 128.1; 2022 yılında ise 181.7 milyon kişi taşınmıştır. Havayolu ile taşınan yük miktarlarına bakacak olursak 2000 yılında 796 bin ton yük taşınması gerçekleşmiştir. 2022 yılına gelindiğinde ise taşınan yük miktarı 4.1 milyon tona ulaşmıştır.

5.1.4. Demiryolu Taşımacılığı

Osmanlı döneminde yabancı işletmeler tarafından yapılan 3.714 km, cumhuriyetin ilanından 1950 yılına kadar yapılan 3780 km ile beraber 1950 yılı itibariyle Türkiye'nin 7.671 km demiryolu hattı bulunmaktaydı (Karataş, 2017). Demiryollarının taşımacılık sistemindeki ağırlığı 1950'de yolcu taşımacılığında %42, yük taşımacılığında ise %78'dir. 1950 ile 2002 dönemleri arasında karayolları uzunluğunda %80'lik bir artış yaşanırken bu durum demiryollarında yalnızca %11'de kalmıştır. 2002 yılından itibaren demiryolu ulaşımına yüksek miktarlarda kaynaklar ayrılarak yeni hatlar yapılmıştır. (Takım ve Ersungur, 2015). Demiryollarına ilginin ve yatırımın artmasıyla beraber 13 Mart 2009 tarihinde Ankara – Eskişehir arasına kurulan hat ile Türkiye yüksek hızlı tren programına giriş yapmıştır. Ardından 24 Ağustos 2011'de Ankara – Konya hattı, 24 Mart 2013'te Eskişehir – Konya ve 25 Temmuz 2014'te ise Ankara – İstanbul istasyonları faaliyete girerek yüksek hızlı tren sistemleri yaygınlaşmaya başlamıştır (Keşir, 2021). Ülkemiz demiryolu taşımacılığında genellikle kömür, demir, tarım ve orman ürünlerinin transferini yapmaktadır (Oğuz ve Oğuz, 2019). Ülkemizde demiryolu taşımacılığının pozitif ve negatif yönleri bulunmaktadır. Demiryolu taşımacılığının pozitif yönleri; rahat, güvenli ve çabuk ulaşım imkânı, ulaşım esnasında trafik sorununun olmaması ve tren tekerleri ile raylar arasındaki sürtünmenin fazla olmamasından dolayı tüketilen enerji miktarının fazla olmaması gibi sıralanabilir. Demiryolu taşımacılığının negatif yönleri ise; yatırım maliyetlerinin çok fazla olması, yatırımın kademeli şekilde yapılamaması, coğrafi sebepler neticesinde kısıtlamalar yaşanması, yasal sorunlar ve noksan mevzuat problemi, lokomotif ve vagonların kapasite olarak yüksek olmaması, ray bakımlarının düzgün bir biçimde yapılamaması ve limanlar ile bağlantılarının fazla olmamasıdır (Keşir, 2021).

Tablo 6'da 2000 – 2022 yıllarına ait Türkiye'deki demiryolu hat uzunluklarına, demiryolu taşımacılığı ile yapılan yük ve yolcu taşımacılığına ait veriler verilmiştir.

Tablo 6. Türkiye'deki Demiryolu Hat Uzunluğu, Yolcu ve Yük Taşıma Sayıları

YIL	Demiryolu Hat Uzunluğu (km)	Taşınan Yük Miktarı (Ton – Bin)	Taşınan Yolcu Sayısı (Bin)
2000	8.671	18.524	85.343
2001	8.671	14.618	76.323
2002	8.671	14.616	73.088
2003	8.697	15.941	76.993
2004	8.697	17.989	76.756
2005	8.697	19.195	76.306
2006	8.697	20.185	77.414
2007	8.697	21.404	81.260

Tablo 7. (Devam) Türkiye’deki Demiryolu Hat Uzunluğu, Yolcu ve Yük Taşıma Sayıları

YIL	Demiryolu Hat Uzunluğu (km)	Taşınan Yük Miktarı (Ton – Bin)	Taşınan Yolcu Sayısı (Bin)
2008	8.699	23.491	79.187
2009	9.080	21.813	80.092
2010	9.594	24.355	84.173
2011	9.642	25.421	121.190
2012	9.642	25.666	120.646
2013	9.718	26.597	107.646
2014	10.087	28.747	153.600
2015	10.131	25.878	182.759
2016	10.131	25.886	176.631
2017	10.207	28.469	182.790
2018	10.315	31.673	185.010
2019	10.378	33.536	246.013
2020	10.378	34.552	148.314
2021	10.546	38.157	191.600
2022	10.651	38.897	318.114

Kaynak: TÜİK

Türkiye’de 2000 yılında 8.6 bin km demiryolu hattı bulunurken bu rakam 2022 yılında 10.6 bin km ulaşmıştır. 2000 yılında taşınan yük miktarı 18.5 milyon ton olarak gerçekleşirken bu rakam 2022’de 38.8 milyon tona yükselmiştir. Demiryolu ile taşınan yolcu sayılarına baktığımızda ise 2000 yılında 85.3 milyon yolcu taşınırken 2022’ye gelindiğinde taşınan yolcu sayısı 318.1 milyona çıkmıştır.

5.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Petrol ve doğalgazın hızlı ve güvenli bir ortamda borular vasıtasıyla üretim bölgesinden tüketim bölgesine transfer edilmesinde boru hattı taşımacılığı kullanılmaktadır. Dünya üzerindeki ilk boru hattı sistemi 1865’te Amerika Birleşik Devletleri’nde petrolün transfer edilmesi amacıyla kurulmuştur. Avrupa bölgesinde ilk boru hattı sistemi ise Fransa’da Le Havre – Paris bölgesine kurulmuştur. Ülkemizdeki ilk boru hattı sistemi ise 1966 yılında Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığının yardımıyla Batman – Dört Yol bölgesine kurulmuş ve faaliyete geçmiştir (Oğuz ve Oğuz, 2019). İlk dönemlerinde ufak çaplı ve fazla uzun olmayan mesafelerdeki petrol ve doğalgaz transferinde kullanılırken, yıllar ilerledikçe fazlaşan talep ve teknolojik ilerlemelerle beraber bugünlerde daha büyük kapasiteli borular ve çok daha uzun uzaklıklardan doğalgaz ve petrol transferlerinin yapıldığı görülmektedir (Takım ve Ersungur, 2015). Türkiye boru hattı taşımacılığı ile enerji ihtiyacının büyük bir bölümünü karşılamaktadır. Ülkemizin konum itibarıyla enerji ihracatı yapan ülkelere yakınlığı önemli bir yarar sağlamaktadır. Türkiye doğalgaz ihtiyacının büyük bir bölümünü Rusya’dan temin etmektedir (Kurt, 2010). Türkiye’de faaliyette bulunan

doğalgaz boru hattı projelerinden bazıları şunlardır (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2019):

- Irak – Türkiye Ham Petrol Boru Hattı
- Bakü – Tiflis – Ceyhan Boru Hattı
- Trans – Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı
- Mavi Akım Gaz Boru Hattı
- Rusya – Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı
- Doğu Anadolu Gaz Ana İletim Hattı
- Bakü – Tiflis – Erzurum Doğal Gaz Boru Hattı

Türkiye’de boru hattı taşımacılığının bazı kuvvetli ve zayıf yanları mevcuttur. Kuvvetli yanları; hava ve trafik koşullarından etkilenmiyor olması, diğer taşımacılık modlarına göre değişken maliyetlerinin daha az olması ve taşımacılık işlemine başladıktan sonra diğer modlara göre en uygun ulaşım yolu olması gibi sıralanabilir. Zayıf yanları ise; ilk yatırım maliyetinin diğer modlara göre fazla olması, kapasite artırımı için fahiş maliyetler istenmesi ve boru hattı sistemlerinin kurulduğu yerlerde doğal yaşama olumsuz etkiler vereceğinin düşünülmesiyle beraber çevresel korkuların yaşanmasıdır (Keşir, 2021).

Tablo 7’de 2002 – 2022 yıllarına ait Türkiye’deki doğalgaz boru hattı uzunluğu ve boru hattı taşımacılığı ile taşınan doğalgaz miktarına ait veriler gösterilmektedir.

Tablo 8. Türkiye’deki Doğal Gaz Boru Hattı Uzunlukları ve Taşınan Doğalgaz Miktarı

YIL	Doğalgaz Boru Hat Uzunluğu (km)	Taşınan Doğalgaz Miktarı Milyon (Sm ³)
2002	4.739	17.123
2003	5.490	20.930
2004	6.323	22.164
2005	8.041	27.027
2006	8.579	30.430
2007	10.151	36.141
2008	11.483	38.068
2009	11.685	36.976
2010	11.906	39.091
2011	12.528	45.365
2012	12.603	47.102
2013	12.605	46.830
2014	12.874	50.554
2015	13.276	50.149
2016	13.756	48.410
2017	14.666	55.975
2018	15.860	51.138
2019	16.784	47.320
2020	17.055	50.626
2021	17.487	61.862
2022	17.736	56.285

Kaynak: TÜİK

Tablo 7 incelendiğinde, Türkiye'nin sahip olduğu doğalgaz boru hattı uzunluğu 2002 yılında 4.379 km düzeyindeyken, 2022 yılında 17.736 km'ye yükselmiştir. Taşınan doğal gaz miktarı ise 2002 yılında 17.1 milyar sm^3 düzeyinden 2022 yılında 56.2 milyar sm^3 çıkmıştır.

Tablo 8'de 2004 – 2022 yıllarına ait Türkiye'de bulunan petrol boru hattının uzunluğuna ve boru hattı taşımacılığı ile taşınan petrol miktarına ait veriler gösterilmektedir.

Tablo 9. Türkiye'de Petrol Boru Hattı Uzunluğu ve Taşınan Ham Petrol Miktarı

YIL	Petrol Boru Hattı Uzunluğu (km)	Taşınan Petrol Miktarı (Bin Ton)
2004	3.065	12.330.252
2005	3.065	6.215.264
2006	3.065	6.043.959
2007	3.065	13.706.185
2008	3.065	36.393.506
2009	3.065	45.105.602
2010	3.038	39.578.155
2011	3.038	44.703.586
2012	3.038	37.432.588
2013	3.053	26.755.798
2014	3.053	17.106.089
2015	3.053	52.514.452
2016	3.053	52.683.128
2017	3.053	52.095.254
2018	3.060	38.650.450
2019	3.060	54.379.194
2020	3.060	53.990.131
2021	3.060	52.623.527
2022	3.060	49.685.236

Kaynak: TÜİK

Tablo 8'de göre 2004 yılında 3.065 km olan petrol boru hattı uzunluğu çok fazla bir artış göstermeyerek 2022 yılında 3.060 km ulaşmıştır. Taşınan petrol miktarı ise 2004'te 12.3 milyon ton seviyesindeyken inişli çıkışlı bir seyir izlemiş ve 2022 yılında 49.6 milyon ton seviyesine ulaşmıştır.

5.2. TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE YAŞANAN SORUNLAR

Lojistik, var olan tüm sektörlerle bağlantısı olan ekonominin demirbaşı sektörleri arasındadır. Lojistik sektörü, tarım, sanayi, imalat ve hizmet sektörlerini destekleyici güçtür. Endüstri 4.0 oluşumuyla beraber farklılaşan endüstri koşullarında her sektörde olduğu gibi lojistik sektöründe de değişimler ve dönüşümler gerçekleşmektedir. Yaşanan bu gelişmeler ışığında ülkemizde lojistik sektörünün ve aynı zamanda bu alanda faaliyette bulunan işletmelerin bazı sorunları doğmuştur. Bu sorunlardan bazıları aşağıdaki gibidir (Bayat, 2019; Meşin, 2022):

• Lojistik sektöründe faaliyette bulunulması için yüksek sermayeye ihtiyaç duyulmamasından dolayı işletme sayısının aşırı olması, bu durum arz fazlasının ve yoğun rekabetin oluşumuna sebep olmaktadır. Bu gelişmeler neticesinde ise fiyat azalmakta, bu da kârlılığı azaltmaktadır. Fiyatlarda yaşanan düşüş kaliteli hizmet verilmesine engel olmaktadır. Kaliteli hizmetin verilememesi de sektörün saygınlığını zedelemektedir.

- Denizyolu ulaşımının kullandığı limanların azlığı,
- Taşıma modlarına ait belge masraflarının pahalı olması,
- Demiryollarının uluslararası seviyelere uyum sağlayamaması,
- Sektör içerisinde bilgisiz ve eğitimsiz kişilerin var olması,
- Ulaştırma maliyetlerinin yükselmesi,
- Sürdürülebilirliğin oluşturulamaması,
- Lojistik sektörüne yeterli devlet desteğinin sağlanamaması,
- Altyapı ve teknoloji maliyetlerinin pahalı olması,
- Otoyollardan alınan fahiş vergiler,
- Demiryollarının limanlar ile bağlantılarının bulunmaması,
- Havalimanlarından alınan fahiş kiralar,
- Antrepolara transit yüklerin girememesi,
- Sektörde yeteri kadar uzmanın var olmaması,
- Sektörün analizinin doğru yapılabilmesi adına yeterli seviyede ve nitelikte verinin olmaması,
- Ulaştırma çeşitleri arasındaki orantısız dağılım,
- Üniversite eğitimlerinin genellikle teorik seviyede olması,
- Sektörde faaliyet gösteren işletmelerin gerekli seviyede know-how bilgisine erişememesi,
- Gümrükler sürekli açık kalmadığı için yapılan işlemlerin gecikmesi,
- Sektörde yer alan ufak işletmelerin maliyet kavramını tam olarak anlayamamasından dolayı koyulan yanlış fiyat politikaları,
- Doğru yapılmayan yatırımların maliyetlerinin lojistik sektörüne kalması,
- Bürokratik problemler, gümrüklerde yaşanan problemler, kamuda sistemden kaynaklı yaşanan problemler,
- Sermayenin az oluşu, krediye ulaşmanın zorluğu, pazarlamada yaşanan sıkıntılar gibi sorunlardır.

İKİNCİ BÖLÜM

DİŞ TİCARET

1. DİŞ TİCARET KAVRAMI

1.1. DİŞ TİCARETİN TANIMI VE ÖNEMİ

Ticaret, en basit anlamda belirlenen bir fiyat karşılığında mal ve hizmetlerin tüketiciye ulaştırılması olarak tanımlanabilmektedir (Şerefli, 2016). Dış ticaret en yalın haliyle ülkelerin birbirleri ile yapmış oldukları mal ve hizmet alım satımı olarak açıklanmaktadır (Bozdağlıoğlu ve Keşir, 2022). Daha geniş bir perspektifle dış ticaret; ülkedeki var olan üretim olanakları, ülkenin kültürel ve sosyal durumu, ülke nüfusu, ülkedeki siyasi ve bürokratik durumlar, ülkedeki hukuki düzenlemeler, ülkenin ulaştırma ve lojistik altyapısı, ülkenin teknolojik yeterliliği, ülkenin eğitim seviyesi, ülkenin doğal kaynakları, ülkenin coğrafi yapısı ve iklimi, ülkenin tarihi, ülkenin komşuları ve onlarla olan ilişkileri, ülkenin dünyadaki diğer ülkeler ile olan ilişkileri ve aralarındaki ikili anlaşmaları, ülkenin bulunmuş olduğu coğrafyadaki gelişmeler ve ülkedeki ekonomik gelişmeler dahil olmak üzere birçok faktörün etki ettiği bir kavramdır (Palacıoğlu, 2023).

Ülkeler sahip oldukları doğal ve ekonomik faktörler ışığında dış ticarete yönelmektedir. Doğal faktörler ülkenin sahip olduğu doğal kaynaklardır. Doğada yer alan kaynaklar her ülkede farklılık göstermektedir. Bununla birlikte her ülkenin farklı bir iklime sahip olması o ülkede var olan ürünlerin de birbirlerinde farklı olmasına neden olmaktadır. Ülkelerin yaşamış oldukları bu farklılıklar dış ticarete ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir. Bahsedilen bu faktörlerden dolayı ülkeler ihtiyaç duydukları tüm ürünleri kendileri karşılayamaz. Bundan dolayı da üretemedikleri ürün veya hizmetleri başka ülkelere karşılamak zorunda kalırlar. Aynı şekilde kendilerinden istenilen ürün veya hizmetleri diğer ülkelere vermeleri dış ticaretin temelini oluşturmaktadır (Göze, 2014).

Ülkeler dış ticareti bazı amaçlar doğrultusunda yaparlar. Bu amaçlar aşağıdaki gibi sıralanabilir (Boncukçu, 2021; Çütçü, 2021).

- Hazineye gelir sağlamak,
- Piyasadaki aksaklıkların düzeltilmesi,
- Ekonominin liberalleştirilmesi,
- Ödemeler dengesinde oluşan dengesizliklerin giderilmesi,

- Ülke içi ekonomide istikrarın sağlanması,
- Sosyal ve siyasi nedeneler,
- İstihdamın sağlanması,
- İktisadi kalkınma,
- Dış piyasalarda monopol gücünden yararlanma,
- Dış rekabetten korunma

Yukarıda verilen maddelerden de anlaşılacağı üzere dış ticaret ülke ekonomileri için çok önemli bir unsurdur. Dış ticaret ülkedeki faiz oranından enflasyona, ülkenin sahip olduğu milli gelirden döviz kurlarına kadar birçok faktöre bağlı olarak değişim göstermektedir. Bu değişkenler dışında dış ticaret üzerinde etkiye sahip olan diğer faktörler ise doğal afetler, küresel krizler, savaşlar, pandemiler vb. olarak sıralanabilir (Çütçü, 2021).

Dış ticaret, ülkelerin karşılıklı olarak yapmış oldukları mal ve hizmet alışverişini kapsamaktadır. Dış ticaret ithalat ve ihracat olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Bahçeci, 2018). Ülkenin kendi içinde üretemediği ya da istediği kadar üretim kapasitesine ulaşamadığı ürünleri diğer ülkelerden temin etmesine ithalat, kendi ürettiği ürünleri diğer ülkelere satmasına ise ihracat denilmektedir (Gürsoy, 2014). Dış ticaret yapan ülkelerin temel hedefi; ihracatı arttırmak, ithalatı ise azaltmaktır (Şerefli, 2016).

1.2. DIŞ TİCARETİN EKONOMİ AÇISINDAN ÖNEMİ

Dış ticaret ülke ekonomileri açısından çok önemli bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dış ticaretin ülke ekonomilerine sağlamış olduğu avantajlar aşağıdaki gibi sıralanabilir (Şahin, 2018; Ketboğa ve Danacı, 2019).

- İhracat faaliyeti ile ülkeye döviz girmesi sağlanır.
- İhracat ile elde edilen gelir sayesinde diğer ülkelerden ithal edilen ürünlerin ödemesi gerçekleşir.
- Dış ticaret sayesinde ülkenin sahip olduğu fiziki ve beşerî sermaye gelişerek ekonomik büyümenin artması sağlanır.
- Ülkeler kendileri için yüksek maliyetli olan ürünleri üretmek yerine üretiminde uzmanlaştığı mallarla ilgilenererek sahip olduğu kaynakları daha verimli kullanabilirler.
- Gelişmiş ülkelerdeki teknoloji dış ticaret vasıtasıyla az gelişmiş ülkelere aktarılabilir. Ve bu sayede az gelişmiş ülkelerin teknolojiye erişimi hızlanmaktadır.

- İşgücü, üretim olanakları ve zaman dış ticaret sayesinde daha verimli kullanılmaktadır.

Dış ticaretin ülke ekonomileri açısından sağladığı bazı avantajlar yukarıda verilmiştir. Dış ticaretin çok fazla olmasa da ülke ekonomilerine dezavantajları da bulunmaktadır. Bu dezavantajlardan bazıları kısaca şöyle özetlenebilir; ithalat faaliyetini gereğinden fazla yapan ülkelerde üretimde azalma meydana gelmektedir. Üretimde yaşanan bu düşüklük ise işsizlikte artışa, istihdamın azalmasına ve ekonomide daralmaya sebep olmaktadır. Ekonomide yaşanabilecek bir daralma ülke açısından önemli zararlara yol açabilir (Ketboğa ve Danacı, 2019).

1.3. DIŞ TİCARETİ ETKİLEYEN UNSURLAR

Ülkelerin sosyal, siyasi, kültürel, ekonomik, teknoloji düzeyleri ve altyapı gibi sahip olduğu birçok faktör dış ticareti etkilemektedir (Akan, 2021). Bu faktörler ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Dış ticareti etkileyen unsurların bazılarına aşağıda değinilmektedir.

Ülkenin milli gelirinin belirlenmesinde dış ticaretin değişkenlerinden olan ihracat ve ithalatın büyük bir etkisi vardır. Aynı zamanda ihracatı ve ithalatı etkileyen önemli bir değişken de reel döviz kurudur. Reel döviz kurunda yaşanan değişim ithalat ve ihracatı etkilediği için milli gelirin belirlenmesinde de rol almaktadır. Döviz kurunda meydana gelen bir gelişme ihracat üzerinde pozitif bir etkiye sahip ise bu etki milli gelir ve bununla birlikte ekonomik büyüme üzerinde de pozitif bir etki yapmaktadır. Döviz kurunda yaşanabilecek bir değişim ithalat üzerinde pozitif bir etkide bulunursa bu durum milli geliri negatif yönde etkileyecektir (Çelik vd., 2017).

Reel faiz oranı da dış ticareti etkileyen unsurlardan biridir. Faiz oranlarında ve bununla birlikte döviz kurlarında yaşanacak olan gelişmeler, yerli ve yabancı yatırımcıların kararlarında belirleyici faktörlerdendir. Ülkenin sahip olduğu borçlar, döviz kurlarına ve reel faiz oranlarına bağlı olarak farklılık göstermektedir. Yaşanan bu değişiklikler ülkenin büyümesine ve dış ticaretine etki etmektedir (Mete, 2013).

Ülkelerin sahip olduğu teknolojik yeterlilikler de dış ticareti etkileyen unsurlardan biridir. Ülkelerin pazarda istenilen mallara karşılık verebilmeleri ve diğer ülkeler ile rekabet içinde olabilmeleri için ülkenin sahip olduğu teknolojik yeterlilik önemli bir unsurdur. Dış ticaret sürecinde rekabette avantajlı olmak ve pazar payının korunabilmesi teknolojik gelişim ile sağlanmaktadır (Öztürk, 2009).

Ülkenin sahip olduğu lojistik altyapı dış ticareti etkileyen en önemli değişkenlerden biridir. Karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu gibi taşımacılık modlarında meydana gelen gelişmeler dış ticareti etkilemektedir (Kaplan, 2019).

Dış ticareti etkileyen unsurlardan bir diğeri ise ülkelerin yapmış oldukları düzenlemelerdir. Dış faktörlerden korunma amacıyla uygulanan dış ticaret kısıtlamaları, ithalat ya da ihracat için koyulan vergiler ve teşvikler dış ticaret hacmini etkilemektedir. Bununla birlikte uluslararası kurum ve kuruluşların yapmış oldukları ve tüm dünyada geçerli olan düzenlemeler de dış ticareti etkilemektedir (Göze, 2014).

Dış ticaret üzerinde etkisi olan bir diğer unsur ise doğrudan yabancı yatırımlardır. Doğrudan yabancı yatırımların ihracat ve ithalat üzerinde etkili olduğu tahmin edilmektedir. Şirketler faaliyette bulundukları ülkelere yatırım yaparak, üretmiş olduklarını pazarlamaktadırlar. Bu durum ihracat faaliyetinde artışa neden olurken ithalatı da etkilemektedir. Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere dış ticareti ve ekonomik büyümeyi etkileyen en önemli unsurlardan biri doğrudan yabancı yatırımlardır (Mete, 2013).

1.4. DIŞ TİCARETİN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

Ticaretin doğuşu ilk çağlara kadar uzanmaktadır. Yıllar içerisinde ortaya çıkan icatlar ile ticaret yavaş yavaş gelişmeye başlamıştır. Ticaretin yaygınlaştırılmasında tekerleğin icadı aynı zamanda denizlerin aşılması için yapılan basit sandalların geliştirilerek yelkenli gemilerin bulunması önemli bir rol oynamıştır. Yaşanan bu gelişmeler ile daha geniş bölgelere yayılan ticaret yeni keşfedilen topraklara kurulan koloniler ile birlikte daha da genişlemiştir. Orta Çağ döneminde Avrupa, Uzak Doğu ve Orta Asya kıtaları arasında kervanlar vasıtasıyla eşya ticareti yapılmaktaydı. Yapılan bu ticaret dünya genelinde dış ticaretin ilk adımlarıdır (Batmaz, 2021).

Yıllar geçtikçe ortaya çıkan yeni buluşlar ile dış ticaret de gelişmiştir. 15. yüzyılda pusulanın keşfedilmesiyle birlikte ortaya çıkan yeni ticaret rotaları ile dış ticaret önemli bir aşama kaydetmiştir. Bununla birlikte 16. yüzyılda yapılan coğrafi keşifler de dış ticaretin yeni bir evreye girmesini sağlamıştır. Coğrafi keşifler ile birlikte hızlanan ticaret 16. yüzyılın ortalarında ortaya çıkan Merkantilizm ile birlikte sekteye uğrayarak sınırlanmıştır. Merkantilistler sübvansiyonlar vererek ihracatı ve hazinenin altın stoğunu arttırmak istemişlerdir. Fakat hazineyi altın çıkışını engellemek için de ithalatı sınırlandırmışlardır. Merkantilistler sadece hammadde ithalatına izin vermişlerdir. Bu kısıtlayıcı yaklaşımlardan dolayı dış ticaret sekteye uğramıştır.

Merkantilizmin aksine fizyokratlar dış ticaretin serbest olması gerektiğini savunmuşlardır. Yaşanan bu fikir anlaşmazlıkları devam ederken 18. yüzyılda meydana gelen Sanayi Devrimi ile birlikte küçük ölçekli üretim yerine daha büyük üretimler yapılmaya başlanması hammadde ve yeni pazarlar keşfedilmesine yol açmıştır. Yaşanan bu gelişmeler dış ticareti tekrardan ayağa kaldırmıştır (Adıgüzel,2011; Akan,2021). Sanayi devriminin gerçekleşmesiyle birlikte klasik iktisadi düşünce ortaya çıkmıştır. Klasik düşünceye fizyokratların ‘laissez faire, laissez saize’ düşüncesi ilham vermiştir. Fizyokratlar sanayi mallarında dış ticaret serbestisini kabul ederken tarımsal ürünlerde ise bunu engellemişlerdir. Bu nedenle ortaya çıkan klasik iktisat, mutlak üstünlükler ve karşılaştırmalı üstünlükler teorileriyle beraber dış ticaretin gelişmesine önemli katkılarda bulunmuşlardır.

Dış ticaretin gelişimi için önemli dönemlerden biri de İkinci Dünya Savaşı’nın bitmesiyle başlamıştır. Savaş ortamının son bulmasıyla dünya genelinde yaşanan barış ortamı, ülkeler arasındaki gerilimin azalması, teknoloji ile birlikte ulaştırma sektöründe meydana gelen gelişmeler dış ticaretin gelişmesine katkı sağlamıştır. Aynı zamanda yeni kurulan birçok ekonomik, sosyal ve siyasi kurum da devletler arasındaki ticari ilişkilerin büyümesine yardımcı olmuştur. Ülkeler arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesi için kurulan kurumlardan bazıları şunlardır; Uluslararası Para Fonu (IMF), Birleşmiş Milletler Örgütü ve Dünya Bankasıdır. Kurulan bu kurumların yanı sıra 1948 yılında Gümrük Tarifeleri, Ticaret Genel Anlaşması (General Agreement on Tariffs and Trade) dış ticaretin serbestleşmesi amacıyla imzalanarak yürürlüğe konulmuştur (Went,2001). Daha sonra yerini Dünya Ticaret Örgütüne bırakacak olan GATT’tan sonra yeni yapılan anlaşmalar ve oluşturulan birliklerle birlikte dış ticarete yeni bir döneme giriş yapılmıştır.

20. yüzyılda özellikle ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeler ön plana çıkmıştır. Kara yoluna alternatif olarak hava yolu da dış ticaret için daha fazla kullanılmaya başlanmıştır. Aynı zamanda internetin de dünya genelinde yaygınlaşarak ticari faaliyetler için kullanılmaya başlanması da dış ticaretin gelişmesinde rol oynamıştır (Batmaz, 2021).

2008 yılına kadar dünya ticaretinde büyük artışlar meydana gelmiştir. 2008 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan ABD Krizi ile birlikte dış ticaret hadlerinde azalmalar yaşanmaya başlamıştır. 2009 yılı itibariyle daralmaya başlayan dünya ekonomisi yavaş yavaş toparlanmaya başlamıştır. Krizin ardından tekrar canlanan

küresel ticaret 2014 yılında yaklaşık olarak 19 trilyon dolarlık ticaret hacmine ulaşmıştır. 2016'da küresel ticaret hacminde 3 trilyon dolarlık bir azalma meydana gelmiştir. Bu azalmanın ana nedeni olarak ABD \$'nın diğer para birimlerine karşı değer kazanması olarak görülmektedir. 2018 ve 2019 yıllarında sırasıyla 19,5 trilyon dolar ve 18,9 trilyon dolar dış ticaret hacmine ulaşılmıştır. 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan Covid 19 pandemisi nedeniyle neredeyse tüm dünyada ticaret faaliyetlerinde ciddi azalmalar meydana gelmiştir. 2021 yılı itibariyle Covid 19'un etkileri azalmaya başlamış ve dünya ticareti yeniden canlanmaya başlayarak 28,5 trilyon dolarlık dış ticaret hacmine ulaşmıştır. 2022 yılında rekor düzeye ulaşan dünya dış ticaret hacmi yaklaşık olarak 32,5 trilyon dolar seviyelerine gelmiştir. 2023 yılında ise dünya dış ticaret hacminin 31 trilyon dolar seviyelerine gerileyeceği öngörülmektedir (Akan, 2021).

2. DIŞ TİCARET TÜRLERİ

Ülkelerin birbirleriyle yapmış oldukları mal ve hizmet alım satımı dış ticaret olarak adlandırılmaktadır. Dış ticaret ihracat ve ithalat olmak üzere iki başlığa ayrılmaktadır. Bu bölümde ihracat ve ihracat türleri ile ithalat ve ithalat türlerine değinilecektir.

2.1. İHRACAT TÜRLERİ

Ülkenin kendi topraklarında ürettiği mal veya hizmetleri diğer ülkelere döviz karşılığında satması ihracat olarak tanımlanmaktadır. Ülkelerin ihracat yapmaları halinde ülkeye döviz girdisi sağlanır ve bu sayede ülke ekonomisine katkı yapılır (Meşin, 2022). Ülkenin ihracat düzeyinin tespit edilmesinde bazı değişkenler vardır. Bu değişkenler; ihracat ilişkisinde bulunan ülkenin gelir düzeyi, ülke içinde üretilen ürünlere karşı talebin gelir ve fiyat elastikiyeti, ülkedeki iç fiyatlar ile diğer ülkelerin fiyatları arasındaki ilişki ve gümrük politikaları olarak açıklanmaktadır (Göze, 2014). Başlıca ihracat türleri şunlardır:

- Doğrudan İhracat: Ticari faaliyette sadece bir ihracatçı ve ithalatçının bulunmasıdır (Meşin, 2022).
- Dolaylı İhracat: İhracatı gerçekleştirecek olan firmanın malları kendi ülkesindeki aracı kurumları kullanarak satışları gerçekleştirmesine denir (Durak, 2022).
- Ön İzne Bağlı İhracat: Satışı yapılacak olan ürünlerin ilgili kurumlardan izin alınarak satışının gerçekleştirilmesidir (Şahin, 2007).

- **Kayda Bağlı İhracat:** Ticaret Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu ihracat yönetmeliğinde yer alan ihracat yapılabilmesi kayda bağlı olan malların satışının gerçekleştirilmesidir (Kutlu, 2000).
- **Özelliği Olmayan İhracat:** Herhangi bir özelliği olmayan ve ihracatı için özel izne gerek duyulmayan malların satışının gerçekleştirilmesidir (Polat, 2022)
- **Bedelsiz İhracat:** İlgili mevzuatta göre bedelsiz olarak ihraç edilebilmesine izin verilen ürünlerin ülkeye getirilmesidir (Akandere ve Cura, 2022).
- **Bedelli İhracat:** İhraç edilen ürünün satışının döviz ile yapılmasıdır (Durak, 2022).
- **Transit İhracat:** Başka bir ülkeden alınan bir ürünün, Türkiye üzerinden ya da doğrudan başka bir ülkeye gönderilmesidir (Kutlu, 2000).
- **Konsinye İhracat:** Ülkeye getirilen ürünün getirildiği tarihten başlayarak bir yıl dolmadan kesin satışının yapılması gereken ürünlerin ihracatıdır. Diğer bir deyişle ihracat yoluyla ülkeye getirilen mallarının kesin satışının ileri bir tarihte yapılmasıdır (Akandere ve Cura, 2022).
- **Kredili İhracat:** İhraç edilen ürünün bedelinin ödenmesinde Türk Parası Kıymetini Koruma Mevzuatında belirlenen ödeme süresinin aşılması ödeme yapılması olarak tanımlanmaktadır. İhracat faaliyeti sonucunda ülkeye girmesi gereken dövizin belirlenen süreler içerisinde girişi gerçekleştiremeyeceği için ihracat öncesinde başvuruda bulunulmalıdır (Polat, 2022).

2.2. İTHALAT TÜRLERİ

İthalat, ülkede geçerli gümrük mevzuatına uygun bir şekilde bir malın yurtdışındaki bir ülkeden yurtiçine getirilmesi olarak tanımlanmaktadır (Gürsoy, 2005). İthalat, ihracatın aksine ülke ekonomilerini negatif yönde etkilemektedir. Bunun nedeni ithalat işleminde ülkeden döviz çıkışı gerçekleşmesidir. Ayrıca ithalat yapılırken yerli üreticinin malları yerine yabancı üreticinin ürettiği mallar tercih edilir. Bu durum da yerli üretime olumsuz yansımaktadır (Doğruyol vd., 2020). Başlıca ithalat türleri şunlardır;

- **Kesin İthalat:** Ülkenin ticaret politikasına uygun, vergileri ödenmiş, geçerli olan ithalat ve gümrük mevzuatına uyarak yurtdışından yurtiçine mal getirilmesidir (Doğruyol vd., 2020).
- **Kredili İthalat:** İthalat işleminde ödenecek olan tutarın ileriki dönemlerde ödenmesine olanak sağlayan ithalat türüdür (Durak, 2022).

- **Bedelli İthalat:** Bir mal veya hizmetin başka bir ülkeden bedeli ödeyerek alıp kendi ülkesine getirmesidir (Çalışkan, 2009).
- **Bedelsiz İthalat:** İthal edilecek olan mallar için yurtdışına herhangi bir ücret gönderilmeden gerçekleştirilen ithalat türüdür. İthal edilen ürünün ücreti yurtdışından elde edilen ve ülkeye getirilmesi zorunlu olmayan kazançlar ile yapılmaktadır (Şahin, 2007).
- **Geçici İthalat:** İthal edilecek ürünlere uygulanan vergilerden tamamen ya da kısmen muaf olarak serbest dolaşıma sokulmayan ürünlerin Türkiye Gümrük Bölgesine sokularak bir süre kullanıldıktan sonra tekrardan ihracat yapılmasıdır (Doğruyol vd., 2020).
- **Mal Karşılığı İthalat:** İthalatı yapılacak olan ürünlerin gümrükleme işleminin tamamlanması ile birlikte ödemesi alınan bedelin ödeme dosyasının çekilmesi halinde gerçekleşen ithalattır (Durak, 2022).

3. DIŞ TİCARET TEORİLERİ

3.1. KLASİK İKTİSAT ÖNCESİNDEKİ DIŞ TİCARET TEORİLERİ

Klasik İktisat öncesinde dünyada geçerli olan 2 temel teori vardır. Bunlar; merkantilizm ve fizyokrasidir. Bu teoriler, uluslararası ticaretin gelişiminde temel rol oynamaktadır.

Ticari kapitalizm olarak da adlandırılan merkantilizm, 1500-1800 yıllarında ortaya çıkan ve Batı Avrupa ülkelerinin ekonomik sistemini şekillendiren bir iktisadi sistemdir. Merkantilist sistemde, ülke içi ticaret serbestken; dış ticarete yoğun bir devlet müdahalesi vardır. Bu sistemde ihracat teşvik edilirken, ithalat yasaklanmaktadır. Merkantilizme göre bir devletin güçlü olmasının koşulu, nüfusun çokluğuna, güçlü bir orduya ve sahip olunan değerli maden stokuna bağlıdır. Değerli madenler için de ihracat şarttır (Aydemir ve Güneş, 2006). Merkantilist sistemde yoğun bir devlet müdahalesi vardır. Bu sistemde ihracat teşvik edilirken, hammadde haricinde ithalat yasaklanmaktadır. Böylelikle ülkelerin ticaret dengeleri düzenli olacak, hatta ödemeler dengesinde fazlalıklar oluşacak ve ülkelerin zenginleşmesi sağlanacaktır (Smith, 1998).

Merkantilist görüşe göre, dış ticarete bir taraf kazançlı çıkarken; öbür taraf kaybetmektedir. Dış ticarete kaybeden sınıfta yer almamak için yapılması gereken şey, işlenmiş ürünleri ihraç etmektir. Böylelikle ülkedeki kıymetli metal stoku artacaktır. Korumacı politikalardan dolayı işlenmiş ürünlerin ithali yasaktır. Sadece

hammadelerin ithalatı teşvik edilir. Çünkü ithal edilen hammaddeler işlenerek daha sonra ihraç edilmekte ve ülkenin değerli maden stoku artmaktadır (Sever, 2009).

Merkantilizmin tarımı küçük görmesi ve sadece ticaretin üstünlüğünü benimsemesi birçok tepkilere neden oldu ve 18.yüzyılda Fransa’da sosyal ve ekonomik sorunları karşılamak için Fizyokrasi ortaya çıkmıştır. Fizyokrasi, Quesnay öncülüğünde Fransa’yı müdahaleci kapitalizmden kurtarmak istiyordu. Aynı zamanda ihmal edilen tarımın önemini vurguluyordu (Günay vd., 2018). Quesnay 1758’de yayınladığı “Ekonomik Tablo” isimli çalışmasında, tek üretken faaliyet alanının tarım olduğunu, sanayi sektörünün kısır ve verimsiz olduğunu belirtmiştir. Quesnay, korumacılığa, devlet müdahalesine ve dolayısıyla merkantilizme karşı çıkmıştır (Skousen, 2003). Ancak sanayi devriminin başladığı dönemde Fizyokratların sanayi mallarının ihracına karşı çıkmaları ve sadece tarımı savunmaları, fizyokrasinin sonunu getirmiştir. Fizyokratların “laisser faire, laisser saize” (bırakınız yapsınlar, bırakınız geçsinler) ilkesi, iktisadi sistemin temel olarak kişisel çıkarıya bağlı olduğunu göstermektedir. Bu ilke, liberal düşüncenin temelini oluşturmaktadır (Savaş, 1997). Fizyokratların bu düşünceleri daha sonra Klasik İktisada ilham kaynağı olmuştur.

3.2. KLASİK DIŞ TİCARET TEORİLERİ

Klasik okul, Fizyokratların “laisser faire, laisser saize” görüşünü temel ilke edinmiştir. Ancak 1800’lü yıllarda tarım sisteminden uzaklaşarak doğal düzenle beraber liberal bir görüş benimsemişlerdir. Temel temsilcileri ise, Adam Smith, David Ricardo, Jean Baptiste Say ve John Stuart Mill’dir (Ülgen, 2000).

İlk olarak Adam Smith’i ele alalım. Adam Smith tarafından geliştirilen mutlak üstünlükler teorisine göre, bir ülke başka bir ülkeye göre hangi malları daha ucuza üretiyorsa o malları üretip uzmanlaşmalı ve ihraç etmelidir. Pahalıya ürettiği malları ise üretmekten vazgeçip başka ülkeden ithal etmelidir. Teoriye göre, uzmanlaşma sonucunda tüm ekonomiler kazançlı çıkacaktır (Uğur, 2022). Bu teori, uluslararası ticaretin temelini oluşturmaktadır. Ancak bir ülke her iki malı başka ülkeye nazaran daha ucuza üretiyorsa bu durumda ne olacağını mutlak üstünlükler teorisi açıklayamamaktadır. Teorinin de en zayıf yanı budur. Bu eksiklik, Ricardo’nun karşılaştırmalı üstünlükler teorisi ile çözülmüştür.

Ricardo, karşılaştırmalı üstünlükler teorisinde, uluslararası ticaretin Adam Smith’in söylemlerinin aksine mutlak değil, karşılaştırmalı üstünlükler çerçevesinde ele

alınması gerektiğini belirtmiştir. Bu teoride önemli olan, üretim maliyetlerindeki farklılık değil, bu farklılıkların derecesidir (Bayraktutan, 2003).

David Ricardo 1817'deki "Ekonomi Politikin ve Vergilendirmenin İlkeleri" adlı çalışmasında bir kişinin başka bir kişiye göre her 2 malda da (şapka ve ayakkabı) daha üstün olduğu durumda, hangi malda daha çok uzmanlık derecesine sahipse o malda üretim yapıp uzmanlaşmasının iki kişiye de fayda sağlayacağını vurgulamıştır. Ricardo, belirttiği örnekte ayakkabı üretiminin şapka üretimine göre %13 daha fazla (%33-%20) üstünlük derecesine sahip olduğu için, bu kişinin ayakkabı üretiminde uzmanlaşması gerektiğini belirtmiştir (Ricardo, 2015).

Ricardo'nun karşılaştırmalı üstünlükler teorisi, bugün dahi geçerliliğini koruyan bir teoridir. Ancak teorinin birçok eksiklikleri bulunmaktadır. Bunları kısaca şöyle özetleyebiliriz:

- Ricardo'nun modeli, emek-değer teorisine dayanmaktadır. Modelde maliyet unsuru olarak sadece emeğe yer verilmektedir.
- Ricardo'nun modeli, ülkeler arasında işgücü verimliliğinin neden farklı olduğunu açıklamamıştır.
- Ricardo'nun modeli, işgücünün ülke içinde tam hareketli olduğunu, ülkeler arasında ise tam hareketsiz olduğunu varsaymaktadır.
- Ricardo'nun modeli, arz teorisine dayanmakta ve talep koşullarına yer verilmemektedir.
- Ricardo'nun modeli, sabit maliyetlere ve tam uzmanlaşmaya dayalıdır.
- Ricardo'nun modeli, statik bir modeldir. Zaman ve değişme modelde yoktur.
- Ricardo'nun modeli, üretimi aşamalara ayırmamıştır (Seyidoğlu, 2007).

Adam Smith ve David Ricardo'nun modelinin birçok eksikliği bulunsa da en büyük eksikliği dış ticarete talep koşullarına yer vermemesiydi. Bu eksiklik John Stuart Mill tarafından çözülmüştür. Mill'e göre, uluslararası ticarete zengin ülkelerin satın alma arzuları, güçleri ve talepleri fakir ülkelere göre daha çok olduğundan, fakir ülkelerin mallarını daha fazla talep edip daha yüksek fiyat vermeye razıdırlar. Bu durumda dış ticaretten fakir ülkeler daha kazançlı çıkmaktadır (Mill, 1885).

3.3. NEOKLASİK DIŞ TİCARET TEORİLERİ

Neoklasik dış ticaret teorisi, emek-değer teorisi yerine yeni değer kuramını kullanmaktadır. Neoklasik dış ticaret teorisi, fırsat maliyeti ve faktör donatımı teorisi ile açıklanmaktadır.

Karşılaştırmalı üstünlükler teorisinde kullanılan emek maliyeti yerine G. Haberler, 1933 yılındaki çalışmasında, fırsat maliyeti kavramını kullanmıştır. Aynı şekilde karşılaştırmalı üstünlüklerde yer verilmeyen talep koşulları Mill tarafından geliştirilen karşılıklı talep kanunuyla ve Marshall ve Edgeworth tarafından geliştirilen teklif eğrileriyle dış ticarete kazandırılmıştır (Uğur, 2022).

1930'larda ise Heckscher-Ohlin tarafından geliştirilen faktör donatımı teorisi karşılaştırmalı üstünlükler teorisinin eksikliklerini tamamlamıştır. Bu teori, ülkeleri emek yoğun ve sermaye yoğun şeklinde iki kategoriye ayırmaktadır ve ülkelerin faktör yoğunluğunun farklı olduğunu, ancak üretim teknolojisinin tüm ülkelerde aynı olduğunu varsaymaktadır. Aynı zamanda kurulan modelde, teknoloji dışsal kabul edilmekte ve üretimde sabit verim koşulları kabul edilmektedir. Bu teoriye göre, bir ülke hangi üretim faktörüne daha yoğun olarak sahipse, üretimini o faktörü yoğun olarak kullandığı mallarda yapmalı ve ihraç etmeli; daha kıt sahip olduğu malları ise başka ülkeden ithal etmelidir (Bayraktutan, 2003). Daha sonra Stolper ve Samuelson, Heckscher-Ohlin'in kurduğu faktör donatımı teorisine gelir dağılımını da ilave ederek teoriye genişletmiştir ve teori Heckscher-Ohlin-Samuelson teorisi olarak değiştirilmiştir. Stolper ve Samuelson, dış ticarete korumacı politikaların ülkede kıt olan faktörün lehine olduğunu ve ithal ikameci sektörün bundan fayda sağladığını belirtmiştir. Ancak bu politikanın ülke refahını düşürdüğünü belirtmiştir (Stolper ve Samuelson, 1941).

3.4. YENİ DIŞ TİCARET TEORİLERİ

3.4.1. Nitelikli İşgücü Teorisi

Keesing ve Kenen tarafından geliştirilen nitelikli işgücü teorisi gelişmiş ülkelerdeki karşılaştırmalı üstünlüğü açıklamaktadır. Bu teoriye göre, gelişmiş ve sanayileşmiş ülkeler arasındaki dış ticaret, nitelikli işgücüne bağlı olarak yapılmaktadır.

Nitelikli işgücüne bol miktarda sahip olan ülkeler, üretimini bu faktörü içeren mallarda yaparak ihraç ederler ve bu mallarda uzmanlaşırlar. Keesing'in çalışmasında ABD, Almanya ve İngiltere ele alınmıştır. Çalışmanın sonucunda bu 3 ülkenin de ithal mallarına oranla nitelikli işgücü yoğun mallar ihraç ettiği tespit edilmiştir (Dura, 2000).

Keesing, çalışmasında nitelikli işgücünü ayrı bir üretim faktörü olarak ele almıştır. Bunun nedenleri ise, nitelikli işgücünün ticareti ve endüstrinin nerede kurulacağını etkilemesi ve ekonomik büyümeyi açıklamada kilit öneme sahip olmasıdır. Bu yüzden, nitelikli işgücü dış ticareti ve ekonomik büyümeyi etkilemektedir (Sever, 2009).

Faktör donatımı teorisi ile nitelikli işgücü teorisi arasında oldukça benzer yönler vardır. İşgücünü eğitmek ve fiziki sermaye oluşturmak tasarruf yapmayı gerektirir. Gerçek dünyada nitelikli emeğin yoğun olduğu mallar zaten sermaye yoğun mallardır. Bu nedenle iktisatçıların çoğu bunlara türetilmiş kaynaklar demektedir ve faktör donatımı teorisini revize ederek bu duruma neo-faktör donatımı teorisi adını vermektedir (Seyidoğlu, 2007).

3.4.2. Teknoloji Açığı Teorisi

Posner'in geliştirdiği teknoloji açığı teorisi, yeni bir teknolojiyi veya ürünü ilk bulan ülkenin o malın tek üreticisi ve ihracatçısı olduğunu kabul etmektedir. Malın monopolcüsü olan ülke belli bir süre patent ve yasal imtiyazlarla ilk icat ettiği ya da geliştirdiği ürünü korur. Ancak zamanla gelişmekte olan ülkeler bu ürünü taklit ederek üretmeye başlar. Gelişmekte olan ülkeler sahip oldukları hammadde ve ucuz işgücüyle beraber önceleri ithal ettiği ürünü artık ihraç etmeye başlar. Ürünün ilk ihracatçısı ve üreticisi olan ülke ise rekabet üstünlüğünü kaybederek icat ettiği ürünün ithalatçısı konumuna düşer. Taklitçi olan gelişmekte olan ülke, Ar-Ge maliyetlerine katlanmadığından ve emek nispeten daha ucuz olduğundan artık tek ihracatçı konumuna gelir. Gelişmiş ülkenin tekrar malı üretip ihraç edebilmesinin yegâne koşulu, Ar-Ge harcamaları sonucu ürünü geliştirip, daha farklı ve daha nitelikli bir ürün üretmesidir. Böylelikle ürün sürekli yeni olacak ve her zaman malın ihracatçısı kalmaya devam edecektir. Yeni teknolojiyi bulamayıp ürünü yenileyemeyen ülkeler ise, icat ettiği ürünü ithal etmek zorunda kalacaklardır (Posner, 1961). Tekstil, elektronik eşya vb. sektörlerde bu teori dünyada test edilmiştir. Gruber vd. (1967) çalışmalarında endüstrideki Ar-Ge yatırımlarıyla net ihracat arasında güçlü bir ilişki tespit edilmiştir (Bayrakturan, 2003).

Posner'in teorisiyle beraber, teknoloji dış ticarete ilk kez dâhil edilmiştir. Ancak Posner, teknoloji açığının neden olduğunu ve hangi boyutlarda olduğunu tam anlamıyla açıklayamamıştır. Bu yüzden Vernon, teknoloji açığını teorisini daha da geliştirerek ürün dönemleri teorisini ortaya atmıştır (Vatansever Deviren, 2004).

3.4.3. Ürün Dönemleri Teorisi

1966'da Raymond Vernon tarafından geliştirilen ürün dönemleri teorisi, teknoloji açığı teorisinin ilerletilmiş bir versiyonudur. Bu teori, bazı ülkelerin mevcut mallarda, bazılarının ise icatçısı oldukları yeni mallarda uzmanlaşmaları, malın coğrafi olarak değişimine ve icatçı ülkeden taklitçi ülkeye doğru malın yer değiştirmesine yol açtığını ileri sürmektedir. Bu süreci de ürünün yaşam dönemleri ile açıklamaktadır. Bu yönüyle hem ürün dönemleri teorisi hem de teknoloji açığı teorisi, Heckscher-Ohlin teorisine teknoloji eklenmiş modifiye bir halidir (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011).

Vernon, ürün dönemleri teorisini 5 aşamada ele almıştır. Birinci aşama, yeni ürün aşamasıdır. Bu aşamada ürün, nitelikli işgücü ve Ar-Ge yatırımlarının çok olduğu ülkede icat edilmekte ve yalnızca iç talebi karşılamak amacıyla üretilmektedir. İkinci aşama, olgunlaşmış ürün aşamasıdır. Bu aşamada, ürünün üretimi hızlıca arttığından dolayı ürün ihraç edilmeye başlanır. Ancak firma, emeğin ucuz olduğu başka ülkelerle ciddi bir rekabet haline girer. Üçüncü aşama, ürünün standartlaştığı aşamadır. Bu aşamada, üretim standartlaştığı için, teknoloji lisansları ile ürünün üretimi emeğin ucuz olduğu diğer ülkelere kaymaktadır. Dördüncü aşama ise, ürünün icatçısı ülkede ihracatın azalıp ithalatın başladığı aşamadır. Bu aşamada üretimin büyük miktarı üretim lisansları ile taklitçi ülkelerde gerçekleşmektedir. Beşinci ve son aşama ise icatçı ülkede üretim ciddi manada düştüğünden, malın yurtiçi tüketimi bile ithalatla karşılanmakta ve üretim durmaktadır (Vernon, 1966).

3.4.4. Tercihlerde Benzerlik Teorisi

Linder tercihlerde benzerlik teorisinde, sanayileşmiş ülkelerin dış ticaretinin nedenlerini açıklarken, ticaretin arza nazaran gelire, zevklere ve tercihlere göre yapıldığını belirtmiştir. Linder, sanayileşmiş ülkelerde fert başına düşen milli gelir birbirine yakın olduğundan dolayı ticaret potansiyelinin çok olduğunu ve tercihlerinden benzer olduğundan dolayı benzer ürünleri ihraç ve ithal ettiğini vurgulamıştır (Linder, 1961). Bu teoriye göre, ülkelerin zevk ve tercihlerini gelir düzeyi belirlemektedir. Ülkelerin zevk ve tercihlerinin benzerliği de talep koşullarını belirlemektedir. Ancak Linder'in teorisinde, bir ülkede iç talebi olmayan sadece ihracat amacıyla üretilen birçok sanayi malı üretilir. Linder'in teorisi bu durumu açıklayamamaktadır (Seyidoğlu, 2007).

3.4.5. Ölçek Ekonomileri Teorisi

Heckscher-Ohlin tarafından geliştirilen faktör donatımı teorisi, işletme ölçeği büyüdükçe işletmelerin maliyetlerinin düşmesi ve getirilerin artması durumunda dış ticaretin nedenlerini açıklayamamaktadır. Bu durum neticesinde ölçek ekonomileri teorisi doğmuştur. Bu teori, dış ticaret dolayısıyla firmalara yeni pazarlar sunulmasını ve bu çerçevede ölçek ekonomisinden yararlanmasını mümkün kılmıştır (Yüksel ve Sarıdoğan, 2011). Çıktı başına ortalama maliyetlerin düşmesini ifade eden ölçek ekonomileri, ölçeğe göre getiri olarak da adlandırılmaktadır. Ölçek ekonomileri, hızlı kalkınmanın motorudur ve firmalara dış rekabet için avantaj sağlamaktadır. Ölçek ekonomisinden yararlanan büyük ölçekli firmalar, diğer firmalara göre hem ürünlerini daha ucuza üretirler hem de daha yüksek kâr oranı elde ederler. Böylece diğer firmalara göre daha etkin çalışırlar (Yıldırım, 1995).

3.4.6. Monopolcü Rekabet Teorisi

Monopolcü rekabet modelinde dış ticaret, ürün farklılaştırması ve ölçek ekonomileri ile açıklanmaktadır. İlk olarak 1933'te Chamberlin tarafından geliştirilen monopolcü rekabet modelini, Krugman 1979, 1980 ve 1981'de uluslararası ticarete uyarlayarak farklı bir model kurmuştur. HO modeli endüstriler arası ticareti ele alırken, monopolcü rekabet modeli endüstri içi ticareti açıklamaktadır. Bu doğrultuda Krugman, ölçek ekonomilerinin monopolcü rekabet piyasası çerçevesinde dış ticareti geliştireceğini vurgulamıştır. Krugman'ın geliştirdiği monopolcü rekabet teorisi, endüstri içi ticareti açıklamaktadır (Uğur, 2022). Bu eksende monopolcü rekabet teorisi, ölçek ekonomileri teorisi ve endüstri içi ticaret modeliyle beraber ele alınmaktadır. Bazı çalışmalarda endüstri içi ticaret ayrı bir dış ticaret teorisi olarak ele alınsa da temelde monopolcü rekabet teorisi kapsamındadır.

Endüstri içi ticaret (iki yönlü ticaret), aynı endüstrideki birbirine yakın ikamesi olan malların hem ihraç hem ithal edilmesi olarak adlandırılmaktadır (Başkol, 2009). Endüstri içi ticareti ölçen birçok yöntem bulunsa da bunların arasında en çok kullanılanı Grubel- Lloyd yöntemidir. Endüstri içi ticareti sistematik olarak ilk defa Grubel- Lloyd analiz etmiştir. Grubel- Lloyd'un geliştirdiği endeks aşağıda gösterilmektedir.

$$EIT^{G-L} = 1 - \frac{[X_i - M_i]}{(X_i + M_i)} \times 100$$

Bu endekse göre, X ihracatı, M de ithalatı göstermektedir. Aynı endüstrideki çift yönlü ticareti gösteren Grubel- Lloyd endeksi 0 ile 1 arasında değişmektedir.

Sektörlerin ihracat ve ithalat rakamları birbirine çok yakınsa endeks 1'e yaklaşmakta ve endüstri içi ticaretin çok olduğunu göstermektedir. Ancak ihracat ve ithalat rakamları birbirine çok uzaksa endeks 0'a yaklaşmakta ve endüstri içi ticaretin çok az olduğunu göstermektedir (Mangır ve Fidan, 2017).

4. DIŞ TİCARET POLİTİKALARI

4.1. DIŞ TİCARET POLİTİKASININ AMAÇLARI

Hükümetlerin dış ticareti özendirmek, sınırlandırmak ya da nasıl yapılacağını belirlemek için koydukları tüm sistematik önlemler ülkelerin dış ticaret politikasını oluşturmaktadır. Ülkelerin uyguladığı dış ticaret politikası diğer ülkeleri de etkilemektedir. Bu eksenle dış ticaret politikasının amaçları aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Seyidoğlu, 2007).

- Ödemeler bilançosu açıklarının giderilmesi,
- Piyasaları dış rekabetten koruma,
- Ülkelerin ekonomik kalkınmasını sağlama,
- Üretimde kaynak etkinliğinin sağlanması ve piyasalarda oluşan aksaklıkların giderilmesi,
- Serbest piyasa ekonomisinin sağlanması,
- İhracat ve ithalattan alınan vergilerle devlet hazinesine katkı sağlanması,
- İşsizlik ve enflasyon gibi sorunlara karşı politika üreterek ülke içi istikrarın sağlanması,
- Olası durumlarda uluslararası piyasalarda oluşan monopolcü güçten yararlanma,
- Ülkelerin otarşik yapıyı sağlayarak kendi kendine yeterli olmasını sağlamak,
- Sosyal ve siyasal nedenler olarak sıralanabilir.

4.2. DIŞ TİCARET POLİTİKASININ ARAÇLARI

4.2.1. Gümrük Tarifeleri

Gümrük tarifeleri, ithal edilen ürünler için ülkelere göre değişen oranlarda alınan bir vergidir. Bu vergiler bazen miktar üzerinden (spesifik vergi), bazen malın belli bir yüzdesi olarak (ad valorem vergi) bazen de hem miktar hem de yüzde olarak alınan (birleşik ya da karma vergiler) olarak değişmektedir. Bu vergiler, ithalatı azaltarak dış ticaret açığını ya da ödemeler dengesi açığını azaltmakta, yerli sanayiye dış rekabete karşı koruyarak istihdamı arttırmaktadır (Görgün, 2020).

4.2.2. Tarife Dışı Araçlar

Tarife dışı araçlar, miktar kısıtlamaları, tarife benzeri faktörler, gönüllü ihracat kısıtlamaları ile görünmez engellerden oluşmaktadır. Bu araçlardan miktar kısıtlamaları; ithalat kotaları, ithalat yasakları ve döviz kontrolleri ile hükümetlerin ithalatı kısıtlamasını sağlamaktadır. Tarife benzeri faktörler ise, çoklu kur uygulamaları, sübvansiyonlar ve yerli malların üretimine teşvik gibi unsurları içermektedir. Gönüllü ihracat kısıtlamaları ise, üretici ülkenin mal ihracatını sınırlamasıdır. Son tarife dışı araç olan görünmez engeller ise, hükümetlerin genel ahlaka, halk sağlığına, güvenliğe ve çevreye ait yapılan sınırlamaları göstermektedir.

4.2.3. İhracatın Özendirilmesi

Hükümetler, ihracatı özendirmek için birçok uygulamalar yapmaktadır. İhracatçı firmalar ülkeye döviz kazandırdığı için hükümetler, ihracatçı firmaların üretim maliyetini düşürmek için birçok tedbir almaktadır. İhracatçıya vergi iadesi, sigorta ödemesi ve maliyetlerini düşürücü diğer önlemlerle ihracatçı firmalar daha çok üretim yapmakta ve böylece dış ticaret açığı azalmaktadır.

4.2.4. Bağlı Ticaret

Bağlı ticaret, yüksek maliyetli yatırımların yabancı sermaye yoluyla yapılmasıdır. Gelişmekte olan ülke hükümetleri döviz tasarrufu sağlamak için yabancı sermayeye dayalı büyük sanayi tesisleri kurmakta ve gelişmiş ülkeyle ilişkileri geliştirmektedir. Bağlı ticaret, önceleri takas ve kliring şeklindeyken, günümüzde karşı satın alım ve geri satın alım gibi türleri de mevcuttur.

5. TÜRKİYEDE DIŞ TİCARETİN GELİŞİMİ VE MEVCUT DURUMU

Türkiye’de dış ticareti 1980 öncesi dönem ile 1980 sonrası dönem olarak ayırmak mümkündür. 1980 öncesi dönemde dış ticarete ithal ikameci politika uygulanmaktadır. 1980 sonrası dönemde ise ithal ikameci politikanın yerine ihracata yönelik sanayileşmeye önem verilmiş ve ihracat ile ithalata yönelik zorluklar ortadan kaldırılmıştır (Özel, 2011; Ketboğa ve Danacı, 2019).

5.1. 1980 ÖNCESİ DÖNEMDE TÜRKİYEDE DIŞ TİCARET

1980 öncesi dönemdeki dış ticaret; 1923 – 1929 dönemi, 1930 – 1939 dönemi, 1940 – 1949 dönemi, 1950 – 1959 dönemi – 1960 – 1969 dönemi ve 1970 – 1979 dönemi olmak üzere 6 döneme ayrılarak incelenecektir.

5.1.1. 1923 – 1929 Dönemi

Cumhuriyetin ilanından önce 17 Şubat – 4 Mart 1923 tarihlerinde toplanan İzmir İktisat Kongresi’nde yeni kurulacak olan devletin ekonomi politikası tespit edilmeye çalışılmıştı. Kongrenin iki ana nedenden dolayı yapıldığı söylenebilir. Bunlardan ilki; sanayici, çiftçi ve tüccarların sorunlarını tespit edilebilmesiydi. İkinci neden ise yabancı yatırımcıları genel ekonomik yapı hakkında bilgilendirmektir (Savrul vd., 2013). İzmir İktisat Kongresinde katılımcılar tarafından talep edilen bazı başlıklar şunlardır; tarımın geliştirilmesi, yabancı sermayeye engel olunmaması, ticaret bankasının kurulması, öşür vergisinin kaldırılması, kapitülasyonların kaldırılmasıdır. Kongre sonrasında alınan bazı kararlar ise şunlardır (Palacioğlu, 2023):

- Türkiye Taşkömürü Kurumu ve İş Bankasının kurulması, (1924 yılında kuruldu.)
- Anadolu Anonim Türk sigorta şirketi ve Devlet Su İşlerinin kurulması, (1925 yılında kuruldu.)
- Tarım sektöründen alınan öşür vergisinin kaldırılması, (1925 yılında kaldırıldı.)
- Eskişehir Bankası ve şeker fabrikalarının kurulması, (1927 yılında kuruldu.)
- Teşviki Sanayi Kanununun yeniden düzenlenmesi, (1927 yılında düzenlendi.)

Türkiye Cumhuriyeti’nin hem yeni kurulan bir ülke olması hem de 1. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı gibi iki büyük savaştan çıkan bir ülke olması sebebiyle ekonomik açıdan çok zor bir dönem geçirmekteydi. Türkiye ekonomisinin istenilen güveni verememesinden dolayı yabancı sermaye ve girişimci gücü ülkeye yatırım yapmaktan kaçınılmaktaydı. Cumhuriyetin ilk yıllarında ülke ekonomisi dışa açık bir yapıya sahipti. Bu durumun ana nedenlerinden biri ekonominin ileri düzeyde dışa bağımlı olmasıydı. Bir diğer önemli neden ise 1. Dünya Savaşı döneminde imzalanan Lozan Barış Anlaşmasında yer alan ekonomik hükümlerdi. Lozan Anlaşmasına göre 1916 yılında yapılmış olan Osmanlı Gümrük Tarifeleri beş yıl boyunca geçerliliğini korumuştur. Bu da 1929 yılına kadar gümrük tarifelerinde herhangi bir artış yapılamamasına neden olmuştu (Özel, 2011). 1927 yılında yürürlüğe giren Teşviki Sanayi Kanunu kapsamında gümrük vergisine muafiyet getirilmişti. Lozan Barış Anlaşmasının bitişiyle birlikte 1929 yılında yeni gümrük tarifesi çıkarılmıştı. Yeni gümrük tarifesi kapsamında; tarımda kullanılan tüm makine, araç ve gereçler gümrük vergisinden muaf olmuşlardı. Ayrıca ulaşırmada kullanılan araçlar ile yurtiçinde üretimi yapılmayan sanayi maddelerine uygulanan vergi oranları azaltılmıştı. Yeni

gümrük tarifesi ile yerli üretimin korunabilmesi için iplik, kumaş, gıda maddeleri, deri, çimento gibi ürünlerin vergilerinde artış yapılmıştı (Savrul vd., 2013).

1923 – 1929 döneminde liberal ekonomik sistem kapsamında özel sektöre teslim edilen sanayileşmede istenilen başarı yakalanamadığı için devlet ekonomiyi müdahil olmak zorunda kalmıştı. 1929 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan Dünya Ekonomik Bunalımı ortaya çıkmıştı. Aynı yıl Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı döneminden kalan borçların ödemesine başlamıştı. Yaşanan bu gelişmeler neticesinde uygulanan liberal ekonomi politikası sona ermişti. Türkiye sıkı döviz kontrolleri ve ithalatta uygulanan bazı kısıtlamalar ile yeni bir ekonomi politikası belirlemişti. (Şenkardeşler, 2018; Gürbüz vd., 2023).

Tablo 10. 1923 – 1929 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
1923	50.790	86.872	137.662	-36.082
1924	82.435	100.462	182.897	-18.027
1925	102.700	128.953	231.653	-26.253
1926	96.437	121.411	217.848	-24.974
1927	80.749	107.752	188.501	-27.003
1928	88.278	113.710	201.988	-25.432
1929	74.827	123.558	198.385	-48.731

Kaynak: TÜİK

Tablo 9 incelendiğinde 1923 – 1929 yılları arasında Türkiye'nin ithalatı, ihracatından her zaman daha fazlaydı. Bundan dolayı da bu dönemde sürekli dış ticaret açığı verilmişti. En yüksek dış ticaret açığı 1929 yılında 48.7 milyon dolar olarak verilmişti. İncelenen dönemde en yüksek ihracat 102.7 milyon dolar ile 1925 yılında yapılırken en yüksek ithalat ise yine aynı yılda 128.9 milyon dolar olarak yapılmıştı. 1923 yılında 1376 milyon dolar seviyelerinde olan dış ticaret hacmi ise 1929 yılına gelindiğinde 198.3 milyon dolara çıkmıştı.

5.1.2. 1930 – 1939 Dönemi

Cumhuriyetin ilk yıllarında uygulanan liberal ekonomi politikası beklentilerin altında kaldığından dolayı yeni ekonomi politikası arayışları başlamıştı. Ülkedeki girişimci sınıfının yetersiz oluşu, uluslararası piyasalardaki dengesizlik ve yetersiz altyapı gibi nedenlerden dolayı 1930 yılı itibariyle devlet ağırlıklı bir ekonomi politikasına geçiş yapılmıştı. Tüm dünyanın etkilendiği 1929 Dünya Ekonomik Bunalımından Türkiye de negatif yönde etkilenmişti. 1930 ve 1931 yıllarında dış ticarete sıkı denetlemeler yapılırken iç ekonomide ise önlemlerin alınmadığı daha serbest bir uygulama yapılmaktaydı. 1931 yılında çıkarılan ithalata kota uygulaması ve

ihracatın denetlemesini içeren kanun yeni ekonomi politikasındaki korumacılığın ilk işaretleri olarak görülmekteydi. 1933 – 1938 yıllarında uygulanan I. Beş Yıllık Sanayi Planıyla birlikte devlet ekonomik hayata fiilen giriş yapmıştı. I. Beş Yıllık Sanayi Planı devletin hazırlamış olduğu kalkınma planı olarak değil sanayi sektörü için hazırlamış olduğu yatırım programı olarak görülmekteydi. I. Beş Yıllık Sanayi Planının uygulanmasının ardından II. Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanmıştı. Fakat 2. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle birlikte bu plan rafa kaldırılmıştı. Onun yerine İktisadi Savunma Planı hayata geçirilmişti (Özel, 2011). Limanlar, demiryolları, elektrik ve telefon hatları gibi birçok alanda yapılan altyapı çalışmalarının yoğunlaştığı 1930'lu yılların en büyük gelişmelerinden biri 4 Ekim 1931 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasının kurulmasıydı. 1932 yılında Sanayi Kredi Bankası ile Ziraat Bankası açılmıştı. 1930'lu yıllardaki diğer önemli gelişmeler ise şunlardı; 1933 yılında Havayolları İşletmesi ile PTT Genel Müdürlüğünün kurulması, 1934 yılında Paşabahçe Şişe Cam Fabrikasının açılması, 1935 yılında Etibank'ın ve Şeker Fabrikaları Genel Müdürlüğünün kurulması, 1937 yılında Karabük Demir Çelik fabrikasının kurulmasıydı (Palacıoğlu, 2023).

Tablo 11. 1930 – 1939 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
1930	71.380	69.540	140.920	1.840
1931	60.226	59.935	120.161	291
1932	47.972	40.718	88.690	7.254
1933	58.065	45.091	103.156	12.974
1934	73.007	68.761	141.768	4.246
1935	76.232	70.635	146.867	5.597
1936	93.670	73.619	167.289	20.051
1937	109.225	90.540	199.765	18.685
1938	115.019	118.899	233.918	-3.880
1939	99.647	92.498	192.145	7.149

Kaynak: TÜİK

Tablo 10 incelendiğinde 1930 – 1937 yılları arasında Türkiye'nin yapmış olduğu ihracat rakamları ithalat rakamlarından fazlaydı. Bu durumda Türkiye'nin bu dönemler arasında dış ticaret fazlası vermişti. Bu dönem arasında en fazla ihracat 109.2 milyon dolar ile 1937 yılında gerçekleşirken en fazla ithalatla yine aynı yıl 90.5 milyon dolardı. 1938 yılında 115 milyon dolar ile o ana kadar ki en yüksek ihracat rakamına ulaşılmasına rağmen ithalatla yaşanan yükselişle birlikte 3.8 milyon dolarlık dış ticaret açığı oluşmuştu. 1939 yılında ise düşen ithalat rakamıyla birlikte tekrardan dış ticaret fazlası verilmişti. 1930 yılında 140.9 milyon dolara ulaşan dış ticaret hacmi 1938 yılıyla

birlikte 233.9 milyon dolara kadar yükselmiş olsa da 1939 yılında 192.1 milyon dolar düzeyine gelmişti.

5.1.3. 1940 – 1949 Dönemi

1940'lı yıllar Avrupa ülkeleri başta olmak üzere dünyanın birçok yerinde devam eden 2. Dünya Savaşı'nın etkileri ile şekillenmişti. Türkiye savaşa girmemiş olmasına rağmen savunma harcamalarına yapılan yatırımların artması ekonomi üzerinde olumsuz bir etki yapmıştı. Bu da ülkedeki dış ticaretin gelişmesini yavaşlatmıştı. Ülke genelinde yaşanan sıkıntılar neticesinde un ve şekere ulaşımında zorluklar yaşanmaya başlamıştı. 1941 ile 1942 yıllarında hayvan, tüketim ve emlak vergileri yükseltilmiş, ekmek alımı karneye bağlanmış, unlu mamullerin üretilmesi engellenmiş, ekmek fiyatlarında fahiş artışlar yaşanmıştı (Palacioğlu, 2023). Türkiye'de dış ticaret 2. Dünya Savaşı sürecinde ülke içindeki koşullar yerine uluslararası koşullardan etkilenmişti. Bu dönemde ithalat azaltılarak dış ticaret fazlası verilmeye çalışılmıştı. 1938 yılında yaklaşık olarak 119 milyon dolar olan ithalat, 1940 yılında 50 milyon dolar seviyesine gerilemişti. Savaş döneminde ihracatın arttırılması, planlansa da yerli paranın daha değerli olması bununla birlikte devletin gelir sağlama amacıyla ihracattan vergi alması, ihracatın ciddi oranda azalmasına neden olmuştu. İhracattaki düşüş ithalattaki düşüşten daha az olduğu için dış ticaret dengesi pozitif yönde etkilenmişti (Savrul vd., 2013). 1946'da ihracatı arttırmak ve ithalatı azaltmak için Türkiye'de ilk devalüasyon yapılmıştı. Devalüasyonun yapılmasının diğer bir nedeni ise Uluslararası Para Fonu'na (IMF) ve yeni açılan Dünya Bankası'na (WB) katılınması halinde devalüasyon yapılmasının kısıtlanmasıydı. Devalüasyon sonucunda, ithalattaki kısıtlamaların azaltılması neticesinde ithalatta yaşanan yükseliş, ihracatta yaşanan yükselişten fazla olduğu görülmekteydi. 1947 yılında 1946 yılına göre ithalat rakamlarında %100'ü aşan bir oranda yükseliş yaşanırken, ihracat rakamlarında kayda değer bir değişim görülmemişti (Polat ve Ersungur, 2011; Savrul vd., 2013).

Savaş döneminde bazı olumsuzluklar yaşansa da Türkiye açısından yapılandırma faaliyetleri devam etmişti. 1940 yılında İhracatçı Birlikler ve Türk Petrol Şirketi kurulmuştu. 1940 yılının Nisan ayında Batman'da çıkarılan petrol neticesinde 1941 yılında Petrol Ofisi açılmıştı. 1944 yılında Osmanlı döneminden kalan borçlar ödenerek Düyûnu Umumiye kapatılmıştı. Düyûnu Umumiye'nin kapatılmasının ardından bankacılık sektöründeki gelişmeler fazlaşmıştı. 1944 yılında ilk özel banka olarak

Yapı Kredi Bankası, sonrasında ise 1946'da Garanti Bankası, 1948'de ise Akbank kurulmuştu (Palacıoğlu, 2023).

Tablo 12. 1940 – 1949 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
1940	80.904	50.035	130.939	30.869
1941	91.056	55.349	146.405	35.707
1942	126.115	112.879	238.994	13.236
1943	196.734	155.340	352.074	41.394
1944	177.952	126.230	304.182	51.722
1945	168.264	96.969	265.233	71.295
1946	214.580	118.889	333.469	95.691
1947	223.301	244.644	467.945	-21.343
1948	196.799	275.053	471.852	-78.254
1949	247.825	290.220	538.045	-42.395

Kaynak: TÜİK

2. Dünya Savaşı dönemine denk gelen 1940 – 1946 yılları arasında ihracat rakamları ithalat rakamlarından fazla çıkarak düzenli olarak dış ticaret fazlası oluşmuştu. Bu dönemdeki ithalattaki azalmanın 2. Dünya Savaşından kaynaklandığı söylenebilir. 1946 yılında gerçekleştirilen devalüasyonla birlikte 1947 yılının ithalat rakamlarında bir önceki yıla göre ciddi bir yükseliş yaşanarak 244.6 milyon dolar seviyesine gelmişti. Bu durumda 1947 – 1949 yılları arasında dış ticaret açığının oluşmasına neden olmuştu. 1940 yılında savaşında etkisiyle 130.9 milyon dolarlık dış ticaret hacmi gerçekleşirken 1949 yılına gelindiğinde bu rakam 538 milyon dolara çıkmıştı.

5.1.4. 1950 – 1959 Dönemi

2. Dünya Savaşının ardından batıya yakınlaşan Türkiye’de hem dünyadaki demokratik isteklerin hem de yurt içinde halkın farklı siyaset isteğinin fazlaşmasıyla birlikte Türkiye çok partili hayata geçiş yapmıştı. 7 Ocak 1946 tarihinde Demokrat Parti’nin (DP) kurulmasıyla birlikte resmen çok partili rejime geçiş yapılmıştı (Palacıoğlu, 2023). Demokrat Parti iktidara geldiği ilk yıllarda ABD ile yakın ilişki içerisindeydi. Bu ilişki çerçevesinde Marshall yardımlarının da etkisiyle dış ticarete liberalizasyon ile gelişme hızlanmıştı. 530 milyon dolar seviyelerinde olan dış ticaret hacmi hızla yükselerek 1953 yılında yaklaşık 929 milyon dolar seviyelerine gelmiş olsa da ithalata bağlılık daha da fazla yükselmiş ve ihracatın ithalatı karşılama oranı hızla düşerek %92.2 seviyesinden %65.3 seviyesine gerilemişti. 1950’de çok partili rejime geçilmesiyle birlikte seçimi kazanıp iktidara gelen parti devletçilik politikasını reddederek liberal ekonomi politikasına geçiş yapmıştı. Ancak 1952 yılında 1951’e göre

yaklaşık iki kat artan dış ticaret açığı nedeniyle ithalatta yeniden sınırlandırılma başlanmış ve 1953 yılı itibarıyla serbest ithalat rejiminden bir daha gelmemek üzere vazgeçilmişti (Şenkardeşler, 2018). İkinci Dünya Savaşı döneminde hükümetin ekonomiye müdahil olabilmesi için Milli Koruma Yasası tekrar faaliyete geçirilmişti. İki yıl sonunda dış ticaret açığında az da olsa azalma görülmüştü. 1953 yılından 1958 yılına kadar ithalatta devamlı artan kısıtlayıcı tedbirler konulmuştu. Bu tedbirler neticesinde ithalatta ve bununla birlikte sanayi sektöründe daralmalar görülmüştü (Özel, 2011). 1958’de Türk lirasını devalüe etmek ve ithalattaki engellerin ortadan kaldırmak amacıyla yeni bir ekonomik programa geçiş yapılmıştı. 1959 yılında yapılan devalüasyonun sonucu olarak ihracat kaleminde %43’lük bir artış yaşanmıştır ancak ithalat kaleminde de %49’luk bir artış meydana gelmişti. Ayrıca Türkiye ekonomisinde de %5’lik bir büyüme açıklanmıştı (Şenkardeşler, 2018).

Tablo 13. 1950 – 1959 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
1950	263.424	285.664	549.088	-22.240
1951	314.082	402.086	716.168	-88.004
1952	362.914	555.920	918.834	-193.006
1953	396.061	532.533	928.594	-136.472
1954	334.924	478.359	813.283	-143.435
1955	313.346	497.637	810.983	-184.291
1956	304.990	407.340	712.330	-102.350
1957	345.217	397.125	742.342	-51.908
1958	247.271	315.098	562.369	-67.827
1959	353.799	469.982	823.781	-116.183

Kaynak: TÜİK

1950 – 1959 döneminin tamamında ithalat rakamları ihracat rakamlarından daha fazla çıkmıştı. Bu da bu dönemler içerisinde dış ticaret açığı verilmesine neden olmaktadır. İhracat rakamları 1950’de 263.4 milyon dolar iken 1953 yılında 396 milyon dolara ulaşmıştı. 1959 yılında ise 353.7 milyon dolara gerilemişti. İthalat rakamları ise 1950 yılında 285.6 milyon dolar seviyesine ulaşmış 1952 yılında büyük bir yükseliş yaşayarak 555.9 milyon dolara gelmişti. İthalatın azaltılmasına yönelik uygulanan politikalar neticesinde 1959 yılında ithalat rakamı 469.9 milyon dolara gerilemişti. 1950’de 549 milyon dolarlık dış ticaret hacmi yapılmıştı. 1953 yılında 928.5 milyon dolarlık rekor bir dış ticaret hacmine ulaşılmıştı. 1958 yılında ciddi bir düşüş yaşayarak 562.3 milyon dolara gerilerken 1959 yılında tekrar yükselerek 823.7 milyon dolara çıkmıştı.

5.1.5. 1960 – 1969 Dönemi

Demokrat Parti hükümetinin iktidara gelmesiyle beraber yatırımları arttırarak ekonomiye geliştirme çabaları ve buna karşı meydana gelen finansal krizler neticesinde 27 Mayıs 1960 yılında gerçekleşen askeri darbe ile tüm yatırımlar sekteye uğramıştı (Palacıoğlu, 2023). 1960 yılında gerçekleşen darbe ile Demokrat Parti hükümeti devrilerek ülke yönetimi askeri yönetime geçmişti. Askeri yönetim Demokrat Partinin yanlış yaptığı uygulamaları düzeltereği iddiası ile bazı kararlar almıştı. Bu kararlar; İktisadi Devlet Teşekküllerinin finanse edilmesi amacıyla 500 milyon TL borçlanması, döviz için konulan prim sisteminin devre dışı bırakılması, Milli Koruma Kanunu'nun kaldırılması ve Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulması olarak sıralanabilir (Öğreten, 2022). 1960 yılı itibarıyla geçerli olan sabit kur politikası neticesinde yurtiçi fiyatlarda yaşanan yükselişlerin yurtdışındaki fiyat yükselişlerinden daha fazla olmasından dolayı yerel para çok fazla değerlenmişti. Bu durum da ihracat üzerinde negatif bir etkiye sebep olmuştu. İhracattaki olumsuz havayı dağıtmak için ihracatı arttırmaya yönelik teşvikler uygulamaya koyulurken, ithalata olan talebin dengelenmesi amacıyla ithalatta bazı yasaklar koyulmuştu (Varol, 2003). 1963'ten başlayarak beşer yıllık planlamalar ile ekonomiyi düzeltme çalışmaları başlamıştı. 1963 – 1967 yılları arasında Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulamaya konulmuştu. Uygulanan bu plan neticesinde Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) da %28.2'lik bir yükseliş yaşanmıştı. Ayrıca ekonomide yıllık büyüme %6.7 seviyelerine ulaşmıştı (Polat ve Ersungur, 2011).

Tablo 14. 1960 – 1969 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
1960	320.731	468.186	788.917	-147.455
1961	346.740	507.205	853.945	-160.465
1962	381.197	619.447	1.000.644	-238.250
1963	368.087	687.616	1.055.703	-319.529
1964	410.771	537.229	948.000	-126.458
1965	463.738	571.953	1.035.691	-108.215
1966	490.508	718.269	1.208.777	-227.761
1967	522.334	684.669	1.207.003	-162.335
1968	496.419	763.659	1.260.078	-267.240
1969	536.834	801.236	1.338.070	-264.403

Kaynak: TÜİK

1960 – 1969 yılları arasında ithalat rakamlarında büyük artışlar yaşanmıştı. İhracat rakamlarında da yükselişler yaşansa da bu artışlar ithalattakiler kadar fazla olmamıştı. Bu durum da bu dönemlerde dış ticaret açığına yol açmıştı. 1960'ta 320.7 milyon dolar olan ihracat yıllar içerisinde artışlar yaşayarak 1969'da 536.8 milyon dolar seviyesine ulaşmıştı. İthalat ise 1960 yılında 468.1 milyon dolarlık bir paya sahipken bu

rakam büyük artışlar yaşayarak 1969 yılında 801.2 milyon dolara gelmişti. Dış ticaret hacmi de tıpkı ihracat ve ithalat gibi düzenli artışlarla birlikte 788.9 milyon dolar seviyelerinden 1.3 milyar dolar seviyesine gelmişti.

5.1.6. 1970 – 1979 Dönemi

1970’li yılların başlarında Türkiye uygulamış olduğu ithal ikamesine dayalı kalkınma politikasının olumlu etkileriyle birlikte yükseliş trendinde olmasına rağmen, 1974 yılında petrol fiyatlarında yaşanan fahiş artışlarla birlikte ortaya çıkan petrol krizi Türkiye’ye de olumsuz yansımıştı. Ortaya çıkan petrol kriziyle birlikte Türkiye’nin dış ticaret hadlerinde dengesizlikler meydana gelmişti. Bu durumda ödemeler dengesine negatif bir şekilde yansımıştı (Polat ve Ersungur, 2011). Tüm dünyayı etkisi altına alan petrol krizi neticesinde dış ticaret dengesi tepetaklak olmuş ve iyice artan maliyetlerden dolayı ithalat yapmak oldukça güçleşmişti. Hükümet, oluşan bu olumsuz ortamdan yerli üretimin en az şekilde etkilenmesi adına ithalatı destekleyici tedbirler almıştı (Gürbüz vd., 2023). 1977 yılı itibariyle ekonomideki istikrar iyice yok olmuştu. Ekonomideki istikrarsızlıktan üretim de negatif etkilenmişti. Üretimde yaşanan aksaklıklar karaborsaların oluşumuna yol açmıştı. Bu dönemde ülke içinde yapılan üretimin korunması adına yurtdışından getirilen ürünlere kota ve yüksek tarifeler koyulmuştu. Alınan tedbirlere rağmen Türkiye’de ekonomi 1977 yılı itibariyle bir döviz krizine girmişti. Buna karşı Mart 1978 ile Nisan 1979’da ekonomide istikrarı sağlayabilmek adına iki program faaliyete geçirilmişti. Faaliyete geçirilen bu iki programın ana amaçlarından bazıları şunlardı; ödemeler bilançosunda meydana gelen açıkların finansmanı, bütçeye zorluklar çıkaran yüklerin azaltılması ve oluşan enflasyon baskısının yok edilmesi (Savrul vd., 2013).

Tablo 15. 1970 – 1979 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
1970	588.476	947.604	1.536.081	-359.128
1971	676.602	1.170.840	1.847.442	-494.239
1972	884.969	1.562.550	2.447.519	-677.581
1973	1.317.083	2.086.216	3.403.299	-769.133
1974	1.532.182	3.777.501	5.309.683	-2.245.319
1975	1.401.075	4.738.558	6.139.633	-3.337.483
1976	1.960.214	5.128.647	7.088.862	-3.168.433
1977	1.753.026	5.796.278	7.549.304	-4.043.252
1978	2.288.163	4.599.025	6.887.187	-2.310.862
1979	2.261.195	5.069.432	7.330.627	-2.808.236

Kaynak: TÜİK

1970 – 1973 yılları arasında Türkiye’nin yapmış olduğu ihracat rakamları ithalat rakamlarından daha az olduğu için dış ticaret açıkları meydana gelmiş olsa da bu

dönemde ihracat ile ithalat arasında çok ciddi farklar oluşmamıştı. Ancak 1974 yılında ortaya çıkan petrol kriziyle birlikte ithal ürünlerde meydana gelen fahiş artışlar nedeniyle ithalat ile ihracat arasındaki makas çok daha büyük olmuştu. Bu durumdan kaynaklı olarak da 1974 ile 1979 yılları arasında ciddi dış ticaret açıkları meydana gelmişti. Bu durumu rakamlar ile açıklarsak; 1970 – 1973 arasındaki en yüksek dış ticaret açığı 769.1 milyon dolar olarak gerçekleşmişti. 1974 – 1979 arasında ise en yüksek dış ticaret hacmi 4 milyar dolar olarak gerçekleşmişti.

1973 yılında 2 milyar dolar civarlarında olan ithalat kalemi, 1974 yılında ciddi bir yükseliş yaşayarak 3.7 milyar dolar seviyelerine gelmişti. Aynı şekilde 1973 yılında oluşan dış ticaret açığı yaklaşık 769 milyon dolar olurken 1974 yılında bu rakam 2.2 milyar dolara çıkmıştı. Petrol krizinin gölgesinde geçen bu dönemde en çok ithalat ve dış ticaret açığının olduğu yıl 1977'di. 1977'de ithalat rakamı 5.7 milyar dolar olurken dış ticaret açığı ise yaklaşık 4 milyar dolara çıkmıştı.

5.2. 1980 SONRASI DÖNEMDE TÜRKİYEDE DİŞ TİCARET

1980 sonrası dönemdeki dış ticaret; 1980 – 1989 dönemi, 1990 – 1999 dönemi, 2000 – 2009 dönemi ve 2010 – 2023 dönemi olmak üzere 4'e ayrılmış olarak incelenecektir.

5.2.1. 1980 – 1989 Dönemi

1980 öncesinde Türkiye'de ithal ikameci dış ticaret politikası uygulanmaktaydı. Bu politika ile yurtiçinde bulunmayan hammadde, mal ve teknolojiler dış piyasadan bulunarak yeni sanayilerin açılması istenmişti. Fakat hem ülke genelinde hem de dünya genelinde gerçekleşen savaşlar ve krizler dış ticaret dengesine olumsuz yansyarak dış ticarete açıklar meydana getirmişti. 1980 öncesi dönemde yaşanan döviz krizinden kurtulmak, yerli sanayiye ve ekonomiyi hareketlendirmek, ülkenin siyasi gerilimini düşürmek amacıyla 1980'de 24 Ocak Kararları alınmış ve uygulanmıştı. (Gülbüz vd., 2023). 24 Ocak Kararlarıyla birlikte Türkiye'de ithal ikameci dış politikadan vazgeçilerek ihracata dayalı sanayileşme politikasına geçiş yapılmıştı (Savrul vd., 2013). İhracata dayalı politikanın ilk adımlarının atıldığı 1980 kararlarını şu şekilde özetleyebiliriz (Özel, 2011; Palacıoğlu, 2023):

- İthalat serbestleştirilmişti.
- Yerli paradaki aşırı değerlenmenin ortadan kaldırılması için sabit kur yerine dalgalı kura geçilmişti.

- Yabancı sermaye ve ihracat teşvik edilmişti. Ayrıca ihracat faaliyetinde finansman ve sigorta desteği sağlanmıştı.
- Sübvansiyonlar aşamalı olarak düşürülerek, fiyat kontrolleri devre dışı bırakılmıştı.
- Reel faiz uygulamasıyla birlikte faiz oranlarında serbestleşme yaşanmıştı.
- Ülke dışındaki inşaat hizmetleri ve yabancı sermayeye destek verilerek, kar transferlerinde zorluk çıkarılmamıştı.
- Ekonomide devletin sahip olduğu pay azaltılarak özel sektörü teşvik edici önlemler uygulanmıştı.
- İhracata dayalı model kapsamında düşük faiz oranında kredi, ithal mallara gümrük muafiyeti, vergi iadesi gibi hem genel hem de sektörler için özel olarak hazırlanan uygulamalar ile ihracat teşvik edilmişti.

1980 yılında gerçekleştirilen devalüasyonla birlikte ihracatın yükseltilmesi ve bunun neticesinde döviz kazancının fazlaşması hedeflenmişti. 1981 yılında uygulamaya geçirilen ithalat tasarısıyla ithalatın serbestleşmesine ait politikalar hayata geçirilmişti (Savrul vd., 2013). 24 Ocak Kararları birer birer uygulanırken 12 Eylül 1980 tarihinde askeri darbe gerçekleşmişti. Darbenin ardından 1983 yılında yapılan seçimi 24 Ocak Kararlarının alınmasının en önemli ismi olan Turgut Özal kazanmıştı. Seçimin ardından yaşanan dönem ekonomide serbestleşme olarak adlandırılmaktaydı. Yeni hükümetin ülke yönetimini ele almasıyla birlikte ivedilikle dış ticaret ve yabancı sermayenin Türkiye'ye çekilmesi amacıyla faiz oranlarında ve döviz kurlarında önemli kararlar alınmıştı (Batmaz, 2021). Türkiye 14 Nisan 1987'de Avrupa Ekonomi Topluluğu'na (AET) tam üyelik talebinde bulunmuştu. Türk Parasının Kıymetinin Koruması ile ilgili yasanın 30 sayılı hükmünde değişikliğe gidilerek 21 Temmuz 1988 tarihinde yerli paranın değerinin ilk kez serbest piyasa koşullarında belirlenmesine izin verilmişti (Palacioğlu, 2023). 1980 yılında alınan kararlarla birlikte Türkiye'nin ihracatında önemli bir yükseliş meydana gelmişti. Fakat ihracatta oluşan yükselişe, ithalat da dahil olunca dış ticaret açığı azaltılamamıştı (Boratav, 2006).

Tablo. 16. 1980 – 1989 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
1980	2.910.122	7.909.364	10.819.486	-4.999.242
1981	4.702.934	8.933.374	13.636.308	-4.230.439
1982	5.745.973	8.842.665	14.588.639	-3.096.692
1983	5.727.834	9.235.002	14.962.836	-3.507.168
1984	7.133.604	10.757.032	17.890.636	-3.623.429

Tablo. 17. (Devam) 1980 – 1989 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
1985	7.958.010	11.343.376	19.301.386	-3.385.367
1986	7.456.726	11.104.771	18.561.497	-3.648.046
1987	10.190.049	14.157.807	24.347.856	-3.967.757
1988	11.662.024	14.335.398	25.997.422	-2.673.374
1989	11.624.692	15.792.143	27.416.835	-4.167.451

Kaynak: TÜİK

1980’de 2.9 milyar dolarlık ihracat yapılmıştı. Özellikle 24 Ocak Kararlarıyla birlikte ihracat rakamları 1989 yılında 11.6 milyar dolar seviyesine çıkmıştı. İthalat kalemi ise 1980 yılında 7.9 milyar dolar düzeyinde iken 1989’da 15.7 milyar dolara yükselmişti. 1980 – 1989 yılları arasında alınan kararlar neticesinde ihracat ve ithalatta artışlar yaşanmıştı. Ancak ihracatta yaşanan yükseliş ithalatta yaşanan kadar fazla olmayınca bu dönem aralığında düzenli olarak dış ticaret açıkları ortaya çıkmıştı. 1980 yılında 10.8 milyar dolar civarında olan dış ticaret hacmi 1989’da 27.4 milyar dolara yükselmişti.

5.2.2. 1990 – 1999 Dönemi

1990’lı yılların ilk bölümü; ülke içindeki terör olayları, enflasyonun aşırı fazlaşması, faiz oranının sürekli değişmesi, kamu açıklarıyla beraber bankacılık sisteminde sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştı. Ayrıca dünya genelinde yaşanan Körfez Kriziyle birlikte Türkiye’nin dış ticareti negatif etkilenmişti (Palacioğlu, 2023). Bu dönemde ihracatın artış hızında azalma yaşanarak duraklama evresine geçilmişti. Dış ticarete yaşanan bu olumsuz havayı dağıtmak için 5 Nisan 1994 kararları alınmıştı. Alınan kararlar çerçevesinde; döviz rezervlerinde yükseliş sağlanmış, döviz kurları düzene sokulmuş ve kamu açıkları azaltılmıştı (Gürbüz vd., 2023). 1995 yılında Türkiye, Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği anlaşmasını imzalamıştı. Bu anlaşma 1996 yılı itibarıyla geçerli olmuştu (Tonus, 2007). Bu anlaşmanın ana hedefi; anlaşmaya konu taraflar arasındaki ticarete ürünlerin serbest dolaşması ve diğer ülkelere uygulanan gümrük tarifesinin ortaklaşa belirlenmesiydi (Savrul vd., 2013). 1999 yılına gelindiğinde Dünya Ticaret Örgütüne göre Türkiye, dünya ticareti sıralamasına göre ilk elli ülkeye bakıldığında ihracat açısından 37. ithalat açısından ise 29. sırada bulunmaktaydı (Aksoy ve Coşkun, 2004). Dünyadaki negatif gelişmelerden etkilenen dış ticaretteki karamsar havanın değişmesi için 1999’da IMF desteği alınarak istikrar programı uygulanmıştı. Makroekonomik dengelerin istikrara kavuşması amacıyla kur ve

para politikaları, mali konular ve yapısal reformları içeren üç başlıkta düzenlemeye gidilmişti (Polat ve Ersungur, 2011).

Tablo 18. 1990 – 1999 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
1990	12.959.288	22.302.126	35.261.413	-9.342.838
1991	13.593.462	21.047.014	34.640.476	-7.453.552
1992	14.714.629	22.871.055	37.585.684	-8.156.426
1993	15.345.067	29.428.370	44.773.436	-14.083.303
1994	18.105.872	23.270.019	41.375.891	-5.164.147
1995	21.637.041	35.709.011	57.346.052	-14.071.970
1996	23.224.465	43.626.642	66.851.107	-20.402.178
1997	26.261.072	48.558.721	74.819.792	-22.297.649
1998	26.973.952	45.921.392	72.895.344	-18.947.440
1999	26.587.225	40.671.272	67.258.497	-14.084.047

Kaynak: TÜİK

1990 yılında 12.9 milyar dolar ihracat yapılmıştı. İhracatta yıllar içerisinde ufak artışlar yaşanmaktaydı. 1994 yılında alınan yeni kararlar ile ihracattaki artış hızlanmıştı. 1994 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık 3 milyar dolar artış yaşanarak 18.1 milyar dolar ihracat gerçekleştirilmişti. 1999 yılında ise ihracat rakamı 26.5 milyar dolara yükselmişti. 1990’da 22.3 milyar dolar olan ihracat rakamı ciddi bir yükseliş yaşayarak 1993’te 29.4 milyar dolara ulaşmıştı. 1994 kararlarıyla birlikte ithalat rakamı 23.2 milyar dolara düşse de 1995 yılıyla birlikte ciddi bir yükseliş yaşayarak 35.7 milyar dolara çıkmıştı. 1999 yılında ise bu rakam 40.6 milyar dolara gelmişti. 1990 yılında 9.3 milyar dolar olan dış ticaret açığı 1991’de 7.4 milyar dolara düşmüştü. 1993’te 14 milyar dolara yükselirken alınan önlemler ile 1994’te dış ticaret açığı 5.1 milyar dolara düşürülmüştü. 1999 yılında ise dış ticaret açığı 14 milyar dolar olarak gerçekleşmişti. 1990 yılında 35.2 milyar dolar olarak gerçekleştirilen dış ticaret hacmi düzenli artışlar yaşayarak 1999 yılında 67.2 milyar dolar seviyesine çıkmıştı.

5.2.3. 2000 – 2009 Dönemi

2000 yılının kasım ayında ve 2001 yılının şubat ayında arka arkaya yaşanan iki ekonomik kriz nedeniyle tüketim ve yatırım harcamalarında ciddi düşüşler yaşanmıştı (Savrul vd., 2013). 21 Şubat 2001 krizinde gecelik faiz oranları %7.500 bandına gelmişti. Bu dönemde kura müdahale edilmemiş olup dalgalanmaya bırakılmış, ekonomide tekrardan güven ortamını oluşturma maksadıyla Dünya Bankasında başkan yardımcılığı görevinde bulunan Kemal Derviş Türkiye’ye gelerek Ekonomi Bakanı olarak göreve başlamıştı. Kemal Derviş ekonomiyi toparlamak amacıyla hazırladığı Güçlü Ekonomiye Geçiş Programını uygulamaya başlamıştı. Program kapsamında uygulanan önlemlerden bazıları şunlardır (Züngün, 2008):

- Kamunun ekonomideki payı düşürülürken özel sektörün ekonomideki payı yükseltilmiştir.
- Merkez Bankası bağımsızlaştırılmıştı.
- Dalgalı döviz kuru politikasına devam edilmişti.
- İhracat yapılmasına ilişkin teşvikler yapılmıştı.
- Yabancı sermayenin ülkeye girişini sağlayabilmek için Uluslararası Tahkim Kanunu oluşturulmuştu.
- Bankacılık sektörü regüle edilmişti.

2002 yılında Kemal Derviş tarafından hazırlanan Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı'nın uygulamaya sokulmasıyla beraber toparlanan ülke ekonomisi 2008'e kadar pozitif bir görünüm sergilemişti. 2008 yılında ABD'de ortaya çıkıp tüm dünyayı etkisi altına alan krizle birlikte Türkiye'nin dış ticareti negatif olarak etkilenmişti (Gülbüz vd., 2023).

Tablo 19. 2000 – 2009 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
2000	27.774.906	54.502.821	82.277.727	-26.727.914
2001	31.334.216	41.399.083	72.733.299	-10.064.867
2002	36.059.089	51.553.797	87.612.886	-15.494.708
2003	47.252.836	69.339.692	116.592.528	-22.086.856
2004	63.167.153	97.539.766	160.706.919	-34.372.613
2005	73.476.408	116.774.151	190.250.559	-43.297.743
2006	85.534.676	139.576.174	225.110.850	-54.041.499
2007	107.271.750	170.062.715	277.334.464	-62.790.965
2008	132.027.196	201.963.574	333.990.770	-69.936.378
2009	102.142.613	140.928.421	243.071.034	-38.785.809

Kaynak: TÜİK

2000 yılında 27.7 milyar dolar olan ihracat yıllar içerisinde düzenli artışlar göstererek 2008 yılında 132 milyar dolar seviyesine gelmişti. 2008 yılında dünyada yaşanan krizinde etkisiyle ihracatta yaklaşık 30 milyar dolarlık bir azalma meydana gelerek 2009 yılında ihracat rakamı 102.1 milyar dolar olmuştu. 2000 yılında 54.5 milyar dolarlık ithalat yapılmıştı. 2001 yılında yaşanan krizinde etkisiyle ithalat 41.3 milyar dolara düşmüştü. Krizin ardından ciddi yükselişler yaşayarak 2008 yılına gelindiğinde ithalat rakamı 201.9 milyar dolar seviyelerine gelmişti. 2008 krizinden ithalat kalemi de etkilenecek yaklaşık 60 milyar dolarlık bir düşüş yaşayarak 2009 yılında 140.9 milyar dolarlık ithalat yapılmıştı. 2000 – 2009 döneminde sürekli dış ticaret açıkları çıkmıştı. 2000 yılında 26.7 milyar dolar dış ticaret açığı oluşurken 2009 yılında bu rakam 38.7 milyar dolara ulaşmıştı. Dış ticaret hacmi ise 2000 yılında 82.2

milyar dolar iken 2001 yılında 72.7 milyar dolara düşmüştü. 2002 yılı ile ciddi yükselişler yaşayan dış ticaret hacmi 2008 yılı itibariyle 333.9 milyar dolara yükselmişti. 2008 kriziyle birlikte dış ticaret hacminde 90 milyar dolarlık bir düşüş yaşanarak 2009 yılında 243 milyar dolarlık dış ticaret hacmine ulaşılmıştı.

5.2.4. 2010 – 2023 Dönemi

Türkiye 2010 ile 2011 dönemini 2008 yılında gerçekleşen finansal krizin olumsuz etkilerini azaltmakla geçirmişti. 2011’de %11.1 oranında büyüyen Türkiye ekonomisi, bu alanda Çin’in arkasından dünyada ikinci ülke konumuna gelmişti. 2015’te enflasyon, işsizlik ve döviz kurlarında yaşanan artışlar birçok firmanın kapanmasına yol açmıştı. Yine bu dönemde ABD ve Rusya ile gerçekleşen siyasi anlaşmazlıklar da ülke ekonomisini negatif yönde etkilemişti (Mazlum, 2020). 2020’de patlak veren Covid-19 pandemisiyle beraber hem Türkiye’de hem de dünya genelinde dış ticarete ciddi olumsuzluklar yaşanmıştı. Türkiye’nin içinde bulunduğu coğrafi konum ve olanaklar daha da önemli bir hale gelmişti. Türkiye Cumhuriyeti ilk yıllarından beri dış ticarete gelişim göstererek bugünkü durumuna gelmiştir. Türkiye’de ilk dönemlerde tarım ürünleri ihracatta öne çıkmışken günümüze gelindiğinde ise sanayi sektörü ön plandadır (Gürbüz vd., 2023).

Tablo 20. 2010 – 2023 Döneminde Türkiye Dış Ticareti (bin \$)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	Dış Ticaret Dengesi
2010	113.883.219	185.544.332	299.427.551	-71.661.113
2011	134.906.869	240.841.676	375.748.545	-105.934.807
2012	152.461.737	236.545.141	389.006.877	-84.083.404
2013	161.480.915	260.822.803	422.303.718	-99.341.888
2014	166.504.862	251.142.429	417.647.291	-84.637.567
2015	150.982.114	213.619.211	364.601.325	-62.637.098
2016	149.246.999	202.189.242	351.436.241	-52.942.243
2017	164.494.619	238.715.128	403.209.747	-74.220.509
2018	177.168.756	231.152.483	408.321.239	-53.983.726
2019	180.832.722	210.345.203	391.177.924	-29.512.481
2020	169.637.755	219.516.807	389.154.562	-49.879.052
2021	225.214.458	271.425.553	496.640.011	-46.211.095
2022	254.169.748	363.710.575	617.880.323	-109.540.827
2023	255.437.723	361.764.675	617.202.398	-106.326.953

Kaynak: TÜİK

2010 yılında 113.8 milyar dolarlık ihracat gerçekleşmişti. Yıllar içerisinde artışlar yaşayarak 2019’da ihracat rakamı 180.8 milyar dolara ulaşmıştı. 2020 yılında pandeminin de etkisiyle yaklaşık 11 milyar dolarlık azalış yaşayarak ihracat 169.6 milyar dolara gerilemişti. Pandeminin etkisinin azalmasıyla normalleşmeye başlayan ticaretle birlikte ihracatta artışlar yaşanmaya başlanmıştı. 2023 yılında ihracat 255.4

milyar dolara seviyesine çıkmıştı. 2010'da 185.5 milyar dolar olan ithalat 2019 yılında 210.3 milyar dolara gelmişti. Dış ticarette pandemi etkisi tüm dünyada görülse de ithalatta ufakta olsa bir yükseliş yaşanarak 2020 yılında 219.5 milyar dolara yükselmişti. Pandeminin etkisinin geçmesiyle büyük artışlar yaşayan ithalat 2023'te 361.7 milyar dolara ulaşmıştı. 2010 – 2023 yılları arasında ithalat rakamları ihracat rakamlarından sürekli yüksek çıkmıştı. Bu da bu yıllarda düzenli olarak dış ticaret açığına sebep olmuştu. 2010'da 71.6 milyar dolar çıkan dış ticaret açığı 2023 yılında ciddi bir artış yaşayarak 106.3 milyar dolara çıkmıştı. Cumhuriyet tarihinin en yüksek dış ticaret açığı 2022 yılında 109.5 milyar dolar ile gerçekleşmiştir. Dış ticaret hacmi ise 2010'da 299.4 milyar dolara ulaşmışken bu rakam 2023 yılında 617.2 milyar dolar olmuştur.

Türkiye'nin dış ticaretine genel bir bakış yapacak olursak; 1923 yılında 50.7 milyon dolarlık ihracat yapılmış bu rakam 2023 yılında 255.4 milyar dolara yükselmiştir. 1923 yılındaki ithalat rakamı 86.8 milyon dolar iken 2023 yılında bu rakam 361.7 milyar dolara çıkmıştır. Dış ticaret hacmi ise 1923 yılında 132.6 milyon dolar seviyelerinde iken bu rakam 2023 yılında 617.2 milyar dolara ulaşmıştır. Türkiye'nin dış ticaret dengesi çoğunlukla dış ticaret açığı vermiştir. 1923 yılında 36 milyon dolar seviyelerinde olan dış ticaret açığı 2023 yılında 106.3 milyar dolara çıkmıştır. Cumhuriyetin kurulmasından itibaren geçen 100 yıllık dönemde; ihracat 5.100 kat, ithalat 4.197 kat, dış ticaret hacmi 4.674 kat ve dış ticaret açığı ise 2.944 kat artmıştır.

6. LİTERATÜR İNCELEMESİ

Lojistik ile dış ticaret arasındaki çalışmalar 2000'li yıllardan sonra daha da önem kazanmış olup sayısı giderek artmaktadır. Literatür taramasında öncelikle lojistik ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi ele alan çalışmalar incelenmiştir. Daha sonra Türkiye dış ticareti ile lojistik verilerini ele alan çalışmalar ortaya konmuştur.

6.1. DÜNYADA LOJİSTİK İLE DIŞ TİCARET ARASINDAKİ İLİŞKİYİ İNCELEYEN ÇALIŞMALAR

Dünya ticaretinde önemli bir aktör olan Çin, ABD'den sonra dünyanın en büyük ikinci ekonomisidir. Ucuz işgücü nedeniyle çok fazla doğrudan yabancı yatırım çeken Çin, lojistikte de önemli bir konumdadır. Bu nedenle lojistikle dış ticaret arasındaki çalışmaların büyük çoğunluğu Çin ekonomisi ile ilgilidir. Bu çalışmalardan Zhang Bao-You (2009), Çin'deki lojistik gelişimin dış ticareti olumlu yönde etkilediğini

belirtmiştir. Ayrıca lojistiğe yapılacak olan yatırımların artması ve lojistik ağının büyümesi, uluslararası ticareti pozitif yönde etkileyeceği sonucuna ulaşmıştır. Chu Zhao-Fang & Wang Qiang (2010) ise ilişki analizi metodunu kullanarak uluslararası ticaretteki inovasyonun havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkilediğini belirlemişlerdir. Gravity Çekim Modelini kullanan Hausman vd. (2013), lojistik performansın ikili ticaret üzerindeki etkisini incelemişlerdir. Dış ticaret hacmi ile lojistik arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir. Çin'in Zhangjiagang eyaletini inceleyen Lan & Bo (2013), Çin'in 2007-2012 yıllarına ait uluslararası lojistik ve uluslararası ticaret verilerini regresyon analizi yöntemi ile incelemişlerdir. Uluslararası lojistiğin uluslararası ticaret üzerinde teşvik edici bir etkiye sahip olduğu belirlenmiştir.

Uluslararası ticaretle lojistik arasında güçlü bir bağ olduğunu ele alan birçok çalışma da yine Çin ekonomisi için yapılmıştır. Uluslararası ticaretin gelişimi için küresel lojistiğin de gelişmesi gerektiği sonucuna ulaşan Wang Li-Jun (2005) etkileşim analiziyle uluslararası ticaret ve lojistiğin birbirini etkileyen iki sektör olduğunu tespit etmiştir. Aynı şekilde Hou Fang-Miao (2008) da etkileşim analizini kullanarak dış ticaret ile lojistik arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Lojistiğin dış ticareti etkilemesi, dış ticaretin lojistiği etkilemesinden daha belirgin olduğu sonucuna ulaşmıştır. Yang Chang-Chun (2008) ise Çin'de uluslararası ticaret ile lojistik arasında ortak bir hareket olduğunu belirlemiştir. Ancak uluslararası ticaretin lojistiğe nazaran daha fazla etkiye sahip olduğu sonucuna ulaşmıştır. Liman lojistiği ile uluslararası ticaret arasındaki ilişkiyi inceleyen Wu (2020), 2014-2018 yıllarını analize dahil etmiştir ve uluslararası ticaret ile liman kargo hacmi ve konteyner hacmi arasında istikrarlı bir denge ilişkisi olduğu saptamıştır.

Lojistik ile dış ticaret ilişkisini farklı ülkeler için de inceleyen birçok çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmalardan Alizada (2019), yapmış olduğu çalışmada Azerbaycan'ın lojistik performansının dış ticarete olan etkisini incelemiştir. Çalışmada Beck ve Katz'ın Panel Düzeltilmiş Standart Hatalar yöntemini kullanmıştır. 2017 yılında Azerbaycan ile en fazla dış ticaret yapan 10 ülke analize dahil edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda Azerbaycan'ın ticaret ve taşımacılık ile bağlantılı altyapı kalitesinin Azerbaycan'ın dış ticaretine etkisi olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte Azerbaycan'ın dış ticareti üzerinde lojistik performans endeksi bileşenlerinden biri olan altyapı kalitesi dışındaki diğer bileşenlerinin bir etkisi olmadığı görülmüştür. Mahmoud

(2020), yapmış olduğu çalışmada 2004-2018 yıllarına ait toplam dış ticaret, nakliye, ihracat maliyetleri, ihracat için gerekli süre ve konteyner taşımacılığına ait verileri kullanarak Mısır'da bulunan Süveyş Kanalı limanlarındaki lojistik hizmetlerin etkinliğinin dış ticaret performansı üzerinde nasıl bir etkisi olduğunu En Küçük Kareler Yöntemini kullanarak analiz etmiştir. Yapılan analizler sonucunda 2004 yılı itibariyle Süveyş Kanalı Limanlarındaki lojistik hizmetlerin 2018 yılına kadar Mısır'ın toplam dış ticaretine bir etkisi olduğu tespit edilmiştir.

Uluslararası ticaretle lojistik arasındaki ilişkiyi farklı ülke grupları için panel verilerle ele alan birçok çalışma da mevcuttur. Bu çalışmalardan Behar & Manners (2008), yapmış oldukları çalışmada 150 ülkede 2001 – 2005 dönemlerine ait ihracat, GSYİH, lojistik performans endeksi bileşenleri ve uluslararası ekonomi alanında araştırma yapan Fransız Enstitüsü CEPİI tarafından yayınlanan mesafe verilerini kullanarak ihracat ve lojistik arasındaki ilişki, Gravity denklemi ile analiz etmişlerdir. Yapılan analiz neticesinde lojistik, ihracat üzerinde pozitif bir etkiye sahiptir. İhracat yapan ülkenin lojistik kalitesindeki bir standart sapmalı iyileşme, ihracatı yaklaşık %60 artırmaktadır. Korinek & Sourdin (2011), yapmış oldukları çalışmada OECD ülkelerinde lojistiğin uluslararası ticaret hacmine etkisi incelemişlerdir. 2010 yılına ait lojistik performans endeksi verileri, küresel rekabet edilebilirlik endeksi verileri, iş yapma kolaylığı endeksi verileri ve 2008 yılına ait uluslararası ticaret verileri Gravity modeli ile analiz edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda lojistiğin ticaret üzerinde kuvvetli bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca ulaştırma altyapısında yapılacak olan iyileşmelerin ticareti pozitif yönde etkileyeceği sonucuna ulaşılmıştır. Hoekman & Nicita (2011), dış ticaret hacmine etki eden faktörleri inceledikleri çalışmalarında 2006 yılı verileri ile 105 ülke için Çekim Modeline göre regresyon tahminleri yapmışlardır. Analiz sonucunda lojistik performans endeksinin oluşturulan tüm modellerde dış ticaret üzerinde pozitif bir etkiye sahip olduğu tespit edilmiştir. Lojistik Performans Endeksindeki gelişmelerin düşük gelirli ülkelerin dış ticaretini yüksek gelirli ülkelere göre %50'den daha fazla artırabileceği tahmin edilmektedir. Marti vd. (2014) ise yapmış oldukları çalışmada LPI (lojistik performans endeksi) bileşenlerinin ticaret üzerindeki etkisini analiz etmişlerdir. Beş bölgeye (Afrika, Güney Amerika, Uzak Doğu, Orta Doğu ve Doğu Avrupa) ayrılan gelişmekte olan ülkelerdeki olası lojistik ilerlemelerini tespit etmek için 2007 yılındaki LPI verileri ile 2012 yılındaki LPI verileri analize dahil edilmiştir. Analiz sonucunda, LPI bileşenlerinden herhangi birindeki iyileştirmenin bir

ülkenin ticaretinde büyümeye yol açabileceği görülmektedir. LPI bileşenlerinin özellikle Afrika, Güney Amerika ve Doğu Avrupa'daki birçok ülkede uluslararası ticaret için giderek daha önemli hale geldiği belirlenmiştir. AB ülkelerini ele alan Puertas vd. (2014) ise yaptıkları çalışmada 2005-2010 döneminde AB ülkelerinin ihracatına ilişkin lojistik performansın önemini incelemişlerdir. 26 AB ülkesinin analizi için iki aşamalı Heckman modeli kullanılmıştır. Analiz sonuçlarına göre, hem 2005'te hem de 2010'da lojistiğin ihracatçı ülkeler için ithalatçı ülkelere daha önemli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. 60 ülkeyi inceleyen Gani (2017), lojistik performansın uluslararası ticaretteki etkisini araştırmıştır. Lojistik performansın ihracat ve ithalat ile pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki içinde olduğu sonucuna ulaşmıştır. Ayrıca lojistik performansın çoğunlukla ihracat üzerinde istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif bir etkiye sahip olduğu belirlenmiştir. Yeşil lojistik ve uluslararası ticaret arasındaki ilişkiyi gelişmiş ve gelişmekte olan 113 ülke dahilinde inceleyen Wang vd. (2018), 2007-2014 yıllarına ait verileri analize dahil etmişlerdir. Analiz sonucunda ihracatçı ve ithalatçı ülkelerde LPI ile ticaret hacmi arasında pozitif bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca ihracatçı ülkedeki yeşil lojistik performansı, ihracat olasılığını ve hacmini olumlu yönde etkilemektedir. Wang & Choi (2018), yapmış oldukları çalışmada gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki lojistik performansın uluslararası ticaret hacmi üzerindeki etkisini incelemişlerdir. Çalışmada 2010 – 2012 ve 2014 yılları için 21 gelişmiş ve 22 gelişmekte olan ülkenin uluslararası ticaret istatistikleri ve lojistik performans endeksi verileri Gravity modeli ile analiz edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda lojistik performans endeksinde meydana gelen gelişmelerin, ticaret hacminde artışa neden olduğu belirlenmiştir. Bununla birlikte lojistik performans endeksindeki artışın ihracat hacmi üzerinde daha etkili olduğu görülmüştür. Ayrıca lojistik performans endeksinde meydana gelen artışın gelişmiş ülkelerin ticaret hacimleri üzerinde bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Gelişmekte olan ülkelere ise uluslararası ticaret hacimlerini arttırmak için lojistik performans endeksi bileşenlerini geliştirmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Aktaş (2019), yapmış olduğu çalışmada 103 ülkenin lojistik performans endeksini, ekonomik özgürlük endeksini ve ticareti kolaylaştırma endeksini kullanarak lojistik performansın, küresel ticareti kolaylaştırmaya etkisi üzerine ekonomik özgürlüklerin aracılık rolünü korelasyon analizi, doğrusal regresyon ve hiyerarşik regresyon analizi yöntemleriyle incelemiştir. Yapılan analizler sonucunda lojistik performans endeksinin, ticareti kolaylaştırma endeksi üzerinde anlamlı ve pozitif bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Çelebi (2019),

yaptığı çalışmada 118 ülkede lojistik performansın uluslararası ticarete etkisinin, ülkelerin gelir seviyelerine göre farklılık gösterip göstermediğini yer çekimi modelini kullanarak incelemiştir. Araştırma sonucunda lojistik performanstan en yüksek fayda sağlayan ülkelerin düşük gelirli ekonomiye sahip ülkeler olduğu belirlenmiştir. Ayrıca orta ve yüksek gelirli ülkelerde lojistik performansın ihracatı ithalattan daha fazla arttırdığı tespit edilmiştir. Katrakylidis & Madas (2019), yaptıkları çalışmada ülkelerin lojistik performansı, uluslararası ticaret ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi incelemişlerdir. Araştırma 39 ülkeyi ve 2007-2018 arasındaki dönemi kapsamaktadır. Analiz sonucunda hem lojistik performansın hem de uluslararası ticaretin ekonomik büyüme üzerinde itici bir güce sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca lojistik sektörünün uluslararası ticaret üzerindeki etkisinin doğrudan değil, sadece ekonomik büyüme yoluyla olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Host vd. (2019), yapmış oldukları çalışmada 150 ülkenin 2007 – 2016 yıllarındaki dış ticaret ve lojistik performans verilerini yer çekimi modelini kullanarak incelemişlerdir. Yapılan analizler sonucunda lojistik performansın ihracat üzerinde pozitif bir etkiye sahip olduğu tespit edilmiştir. Zaninovic vd. (2020), yapmış oldukları çalışmada, yer çekimi modeli ve Poisson – Pseudo (PPML) yöntemini kullanarak Avrupa Birliği ülkelerinin ikili ticaretinde lojistik performansın etkisini incelemişlerdir. Yapılan analizler sonucunda lojistik performans endeksi değerlerindeki farklılıkların ikili ticaret üzerinde heterojen bir etkiye neden olduğu tespit edilmiştir. Korkut vd. (2020), çalışmalarında uluslararası ticaret ve lojistik arasındaki ilişkiyi G-20 ülkelerine ait 1994-2017 dönemlerindeki cari işlemler dengesi ile demir, hava, kara ve deniz yolları harcamaları verileriyle incelemiştir. Analizler sonucunda lojistik altyapısının her biri için farklı sonuçlar elde edilmiştir. Demiryolu altyapı harcamaları ile cari işlemler dengesi arasında çift yönlü bir nedensellik ilişkisi, cari işlemler dengesi ile karayolu altyapı harcamaları arasında ise tek yönlü nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir. Havayolu ve denizyolu altyapı harcamaları ile cari işlemler dengesi arasında nedensellik ilişkisine rastlanmamıştır. Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Batı Balkanlarda lojistik performans ile ticaret hacmi arasındaki ilişkiyi inceleyen Bugarčić vd. (2020) ise 2007-2018 yıllarına ait verileri analize dahil etmişlerdir. Lojistik ile ülkelerin ikili ticareti arasında pozitif bir ilişki tespit edilmiştir. OECD ülkelerini baz alarak dış ticaret ile uluslararası lojistik arasındaki ilişkiyi inceleyen He vd. (2021), 2000-2017 dönemini analize dahil etmiştir. Dış ticaret ile uluslararası lojistik arasında pozitif bir ilişki görülmektedir. Boncukçu (2021), yapmış olduğu çalışmada ticareti kolaylaştırma endeksi ile dış ticaret hacmi arasındaki ilişkide lojistik performans

endeksinin aracı etkisini araştırmıştır. Çalışmada 94 ülkeye ait 2012 – 2014 ve 2016 yıllarına dair lojistik performans endeksi ve ülkelerin dış ticaret hacmi verilerine SPSS programında yer alan PROCESS 3.5 makrosu kullanılarak basit aracılık analizi uygulanmıştır. Yapılan analizler sonucunda lojistik performans endeksinin, ticareti kolaylaştırma endeksi ile dış ticaret hacmi arasındaki ilişkiye aracılık ettiği tespit edilmiştir.

6.2. TÜRKİYE’DEKİ LOJİSTİK İLE DIŞ TİCARET ARASINDAKİ İLİŞKİYİ İNCELEYEN ÇALIŞMALAR

Türkiye’deki lojistik ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi inceleyen birçok çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmaların büyük çoğunluğu iki değişken arasındaki nedensel ilişkiye bakarken; bazılarında ise lojistik sektörünün dış ticareti nasıl etkilediğini ortaya koymaktadır.

Lojistik ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi nedensellik boyutuyla inceleyen çalışmalarda genellikle tek yönlü nedensellik bulunmaktadır. Bu çalışmalardan Ateş ve Işık (2010), lojistik ile ihracat arasındaki ilişkiyi 1990-2005 yılları arasındaki verilerle incelemişlerdir. Çalışmasının sonucunda ulaştırma sektörü gelirlerinden ihracata doğru tek yönlü nedensellik ilişkisi tespit etmiştir. Ayrıca ulaştırma sektörü gelirlerinden sanayi üretim endeksine ve sanayi üretim endeksinden ihracata doğru tek yönlü nedensellik ilişkileri görülmüştür. Aynı şekilde lojistik sektörünün dış ticaret üzerindeki etkisini inceleyen Uğurlu ve Keser (2020), 1984-2017 dönemine ait yıllık verileri kullanarak lojistikten dış ticarete doğru tek yönlü bir nedensellik belirlemişlerdir. Lojistik verisi olarak ihraç malı yükleme rakamlarını kullanan Dördüncü (2021) ise çalışmasında, 2005-2020 yılları arasındaki aylık verileri kullanarak Türkiye’deki ihracat rakamları ile ihraç malı yükleme rakamları arasındaki ilişkiyi Toda Yamamoto Nedensellik analizi ile incelemiştir. Yapılan analizler sonucunda kısa dönemde ihracattan TEU’ya doğru tek yönlü bir nedensellik görülmektedir.

Lojistik ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalarda çift yönlü nedensellik belirleyen çalışmalar da mevcuttur. Bu çalışmalardan lojistik ile dış ticaret ilişkisini inceleyen Kaya ve Tunç (2016), 1991 ile 2014 yılları arasındaki aylık verileri analize dahil etmiştir. Çalışmasında, lojistik ile dış ticaret arasında çift yönlü nedensellik ilişkisi tespit etmiştir. Lojistik verisi olarak taşımacılık gelirlerini kullanan Kılıç ve Koçdemir (2018) ise, 15 ülkenin 1990-2017 yıllarına ait yıllık verileri kullanarak taşımacılık gelirleri ile ihracat ve ithalat arasında uzun dönemli ve çift yönlü

nedensellik ilişki belirlemiştir. Benzer bir çalışma da İncekara (2020) tarafından yapılmıştır. 1960 ile 2018 yılları arasındaki verileri kullanarak Türkiye’deki ulaştırma harcamaları ile ihracat arasındaki ilişkiyi inceleyen İncekara (2020) ise ihracat ve ulaştırma harcamaları arasında kısa dönemde çift yönlü nedensellik ilişkisi olduğunu tespit etmiştir. Türkiye’deki lojistik sektörünün dış ticaret üzerindeki etkisini inceleyen Koca (2021) da 1990-2019 verileriyle lojistik sektörü ve dış ticaret arasında çift yönlü nedensellik ilişkisi belirlemiştir.

Gür (2023), yapmış olduğu çalışmada Türkiye’de lojistik faaliyetlerin dış ticaret üzerindeki etkisi incelemiştir. 1990 ile 2021 yıllarını kapsayan lojistik faaliyetler, ihracat ve kamu altyapı harcamaları verilerini Toda-Yamamoto nedensellik yöntemi ile analiz etmiştir. Yapılan analizler sonucunda ihracattan lojistik faaliyetlere doğru tek yönlü bir nedensellik ilişkisi bulunmuştur. Ayrıca kamu altyapı harcamalarından ihracata doğru tek yönlü bir nedensellik ilişkisi olduğu tespit edilmiştir.

Lojistik sektörünün dış ticaret açısından önemini inceleyen Adıgüzel (2011), dış ticaretteki gelişmenin etkin ve doğru lojistik faaliyetler ile oluşacağı sonucuna ulaşmıştır. Benzer sonuçlar Akbulut ve Sekmen’in (2015) çalışmasında da bulunmuştur. 2005-2014 dönemine ilişkin Türkiye’nin en fazla ihracat yaptığı 20 ülkeye ait panel verileri kullanarak Türkiye’nin uluslararası ticaretinin gelişmesinde ulaşım maliyetlerinin rolünü incelemiştir. Ulaşım maliyeti avantajına sahip olunmasının örneklem ülke grubu açısından Türkiye’nin uluslararası ticaretini olumlu yönde etkilediği belirlenmiştir. Türkiye’nin lojistik performansının dış ticarete etkisini inceleyen Kaplan (2018), lojistik hizmet kalitesi hariç lojistik performans bileşenlerinin hepsinin Türkiye’nin dış ticaretini olumlu yönde etkilediğini tespit etmiştir. Kaplan (2019), Türkiye’de lojistik sektörünün dış ticaret ile etkileşimini incelemiştir. Lojistik ile dış ticaret arasında doğru orantılı bir ilişki olduğu görülmüştür. Lojistik verisi olarak lojistik performansın bileşenlerini kullanan Ofluğlu vd. (2018), yapmış oldukları çalışmada AB ve MENA ülkelerinde 2007-2014 yılları için lojistik performansın bileşenlerinin ihracat üzerindeki etkisini çekim modelini kullanarak analiz etmişlerdir. Analiz sonucuna göre, lojistik performansın ülkelerin gelişmişlik düzeyinden etkilendiği görülmüştür. Gelir düzeyi yüksek ülkelerde lojistik performansında artış görülürken; gelir düzeyi düşük ülkelerde lojistik performansında düşüş görülmüştür. Bektaş (2020), yapmış olduğu çalışmada lojistik faaliyetlerin uluslararası etkisini incelemiştir. Araştırmada 2007 – 2010 – 2012 – 2014 – 2016 ve 2018 yılları için Türkiye ve OECD

lkelerinin lojistik performans endeksi, GSYH, ithalat ve ihracat değerleri SPSS paket programında analiz edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda lojistik performans endeksleri üzerinde, ülkelerin ihracat ve ithalat değerleri arasında korelasyon olduğu tespit edilmiştir. LPI ile ihracat ve ithalat arasında pozitif yönde bir korelasyon vardır. GSYH'nin ise LPI üzerinde etkisi yoktur. Aynı şekilde Acar ve Benli (2021), alışmalarında OECD ve düşük-orta gelirli ülkeleri ayrı ayrı ele alarak lojistik performansın dış ticaret üzerindeki etkisini incelemişlerdir. Bu amaçla, 2007-2018 dönemlerine ait LPI verilerini ve statik panel veri tekniklerini kullanmışlardır. Analizler sonucunda; lojistik performansın hem OECD lkelerinde hem de düşük-orta gelirli ülkelerde ihracatı olumlu yönde etkilediği, ithalat üzerinde ise herhangi bir etki oluşturmadığı grlmştir. Keşir (2021), yapmış olduğu çalışmada Türkiye'de lojistik sektörünün dış ticarete etkisini incelemiştir. Ocak 2000- Aralık 2019 yıllarına ait aylık verileri kullanarak Türkiye'nin lojistik ve dış ticaret sektöründe taşımacılık şekillerinin sanayi üretim endeksine uygunluğu VAR modeli, varyans ayrıştırması ve etki tepki analizleri ile incelenmiştir. Yapılan analizler sonucunda lojistik taşımacılık türlerinin hepsinin sanayi üretim endeksine uygun olduğu sonucuna varılmıştır. Dış ticaret değişkeni ise demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu ve sanayi üretim endeksine pozitif tepki vermiştir. Varyans ayrıştırmasında ise taşımacılık türlerine verilen bir şokta ikinci en büyük açıklayıcılık payına sahip değişken dış ticaret olmuştur. Türkiye'de lojistik sektörünün dış ticarete etkisini inceleyen Bozdağlıoğlu ve Keşir (2022) ise Ocak 2000 ile Aralık 2020 yıllarını kapsayan aylık verileri kullanarak dış ticaretin lojistik, taşımacılık şekillerinin tümü ve sanayi üretim endeksi ile ilişkili olduğunu belirlemiştir. Ayrıca lojistikte yaşanan artışın dış ticareti de arttıracadı sonucuna ulaşmıştır. Meşin ve Cura (2022), yapmış oldukları çalışmada ihracat, ithalat ve lojistik performans endeksi arasındaki ilişkiyi korelasyon ve regresyon analizi yöntemlerini kullanarak incelemişlerdir. Yapılan analizler sonucunda ithalat ve ihracat performansının ülkelerin gelişmişlik düzeyine doğrudan etkisi olduğu ve bununla birlikte lojistik performans ve bileşenlerinin üzerinde doğru orantılı bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca ülkelerin gelişim performansı ile lojistik performansları arasında pozitif yönlü bir paralellik görülmektedir. Türkiye'nin lojistik performansındaki gelişiminin ülkenin dış ticaret hacmini etkilediği anlaşılmaktadır.

Türkiye'deki lojistik sektörünün dış ticaret içindeki yerini ve önemini SWOT analizi yöntemiyle inceleyen Oda (2008), Türkiye'nin lojistik sektörünün güçlü yanı

olarak sahip olduğu konumu, zayıf yanı olarak ise altyapı eksikliğini tespit etmiştir. Göze (2014) de SWOT analizi ile Türkiye’de lojistik sektörünün güçlü ve zayıf yönlerini araştırmıştır. Türkiye’nin sahip olduğu konumun güçlü yönü olduğunu, taşımacılık şekillerindeki yaşanan aksaklıkların ve istenilen düzeyde kullanılamamalarının da zayıf yönü olduğunu belirlemiştir.

Kuştepli vd. (2008), yaptıkları çalışmada Türkiye’de ulaşım altyapı yatırımlarının ekonomik büyümeye ve uluslararası ticarete etkisini incelemiştir. 1970-2005 dönemlerine ait ithalat, ihracat, karayolu ulaşım altyapısına ilişkin kamu harcaması ve GSMH’deki büyüme verileri kullanılmıştır. Yapılan analizler sonucunda Türkiye’de ekonomik büyüme, karayolu ulaşım altyapı yatırımları ve uluslararası ticaret arasında zayıf bir ilişki görülmektedir.

Zeybek (2019), yapmış olduğu çalışmada Lojistik Performans Endeksi verilerini kullanarak Türkiye’nin uluslararası ticaret kapasitesini etkileyen sorun noktalarının ne olduğunu ve hangi alanların geliştirilmesi gerektiğini, özellikle de demiryolunun lojistik performansa etkisini incelemiştir. Analiz sonucunda Türkiye’nin lojistik performansının hedeflenen düzeyde gelişmemesinin nedeni olarak demiryolu taşımacılığında yetersiz kalınması olduğunu belirlemiştir.

Lojistik ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi Türkiye’nin illerini ele alarak inceleyen çalışmalar da mevcuttur. Bu çalışmalardan İmamoğlu (2018), yapmış olduğu çalışmada Bayburt, Erzurum ve Erzincan şehirlerindeki ihracatçı firmaların lojistik performansı, işletme performansı ve ihracat performansını incelemiştir. Yapılan araştırmalar neticesinde işletmelerin lojistik performanslarının işletme performansına ve ihracat performansına olumlu yönde bir etkisi olduğu görülmektedir. Balta ve Cura (2022), yaptıkları çalışmada Konya ilinde yer alan ihracatçı firmaların, lojistik performansları ve firma performansları arasındaki ilişkiyi belirlemek için anket yöntemi ile elde ettikleri verileri SPSS programını kullanarak analiz etmişlerdir. Yapılan analizler sonucunda lojistik performansın firma performansı ve ihracat performansı üzerinde pozitif ve anlamlı bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Aynı zamanda firma performansının da ihracat performansı üzerindeki etkisinin pozitif yönlü ve anlamlı olduğu belirlenmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYEDE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARET HACMİNE ETKİSİNE İLİŞKİN EKONOMETRİK ANALİZ

1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Ülkelerin gelişimi açısından hem dış ticaret hem de lojistik büyük bir önem taşımaktadır. Dış ticaret ülkenin ekonomik kalkınmasında büyük pay sahibi iken lojistik sektörü ise dış ticaretin gelişmesine katkı sağlamaktadır. Ülkedeki lojistik sektörü ne kadar gelişmişse o ülkenin yapmış olduğu dış ticarete de bir artış meydana gelecektir. Bu bağlamda dış ticaret ve lojistik birbirinin gelişimini destekleyen iki sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemiz içinde lojistik sektörü son yıllarda önem kazanarak gelişim göstermiştir.

Bu araştırmanın temel amacı, Türkiye’de lojistik sektörü ile dış ticaret arasındaki ilişkinin yönünü analitik çerçevede belirlemektir. Taşıma maliyetlerinin artmasından dolayı lojistik sektörü, dış ticaret yapılabilmesi için ülkelerdeki kilit sektörlerden biri haline gelmiştir. Bu doğrultuda rekabet avantajı sağlayan taşıma maliyetlerinin dış ticarete nasıl etki edeceği çalışmanın birincil amacıdır.

Lojistik sektörü, dış ticarete konu olan tüm alanlarla ilişkili olduğundan dış ticaret için oldukça önemlidir. Diğer bir deyişle, dış ticaret ile lojistik arasında karşılıklı bir bağımlılık ve güçlü bir ilişki mevcuttur. Ancak buna rağmen literatürde lojistik ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalar oldukça sınırlıdır. Aynı şekilde Türkiye özelinde konuyu ele alan çalışmalar da çok kısıtlı olduğundan bu araştırmayı Türkiye özelinde çalışmak konunun önemini göstermektedir. Bu bakımdan bu araştırma, dış ticareti, taşımacılık gelirleri, ulaştırma ve depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi gibi değişkenlerle incelemiştir. Çalışmanın özgün değeri buradan oluşmaktadır. Bu yönüyle de bu araştırmanın literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

2. ARAŞTIRMANIN HİPOTEZLERİ

Dış ticareti temsilen dış ticaret hacmi, lojistiği temsilen ise; taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi değişkenlerini kullanarak Türkiye’deki lojistik sektörü ile dış ticaret arasındaki ilişkiyi araştırırken kurulacak hipotez aşağıdaki gibidir.

H_1 : Dış ticaret hacmi ile taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi, sanayi üretim endeksi arasında eşbütünleşme ilişkisi vardır.

Araştırmada ayrıca dış ticaret hacminin taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksine etkisi belirlemek için aşağıdaki alternatif hipotezler kurulacaktır.

H_2 : Taşımacılık gelirleri Dış ticaret hacmine etki etmektedir.

H_3 : Ulaştırma depolama endeksi Dış ticaret hacmine etki etmektedir.

H_4 : Sanayi üretim endeksi Dış ticaret hacmine etki etmektedir.

3. ARAŞTIRMANIN KAPSAM VE SINIRLILIKLARI

Araştırmanın kapsam ve sınırlılıkları maddeler halinde aşağıda verilmiştir.

- Çalışmada Ocak 2009 – Aralık 2022 yıllarına ait Türkiye'nin dış ticaret hacmi, taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi verileri kullanılmıştır.
- Veri setine 2009 yılından başlanması çalışmanın sınırlılığını oluşturmaktadır. Veri setinin 2009 yılından başlamasının nedeni; 2008 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan ekonomik krizin ardından Türkiye'deki lojistik sektörünün dış ticarete etkisini incelemektir. Çalışmaya Aralık 2022 dönemine kadar olan güncel veriler dahil edilmiştir.

4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Türkiye'de lojistik sektörünün dış ticarete etkisini tespit etmek için yapılan bu çalışmada analizlere başlamadan önce verilerin logaritmaları alınmıştır. Ardından analizde kullanılacak olan verilerin aylık olmasından dolayı serilere mevsimsellikten arındırılma işlemi yapılmıştır. Analize uygun hale getirilen serilerin durağan olup olmadıklarının tespiti için durağanlık analizi yapılmıştır. Seriler I(1) düzeyinde durağan hale getirildikten sonra uygun eşbütünleşme testi belirlenip değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisi olup olmadığı tespit edilmiştir. Daha sonra değişkenler arasındaki etki düzeyinin tespit edilmesi için Fully Modified Ordinary Least Squares (FMOLS) tahmincisi uygulanmıştır. Bu bölümde analizde kullanılacak yöntemler hakkında bilgiler verilecektir.

4.1.BİRİM KÖK TESTİ

Birim kök testi serilerin durağanlıklarının tespit edilmesi için kullanılan bir yöntemdir. Bir seride birim kök olması o serinin durağan olmadığını ifade etmektedir (Brooks, 2008). Serilerin durağan olup olmadıklarını tespit edilmesi birim kök testleri kullanılmaktadır. Çalışmada durağanlık analizi için Augmented Dickey-Fuller (ADF) ve Phillips Perron (PP) birim kök testleri kullanılmıştır. Bu testlere ilişkin bilgiler ayrıntılı olarak aşağıda verilmektedir.

4.1.1. Genişletilmiş Dickey-Fuller (Augmented Dickey-Fuller) Birim Kök Testi

Birim kök testleri arasında en fazla kullanılan test türü olan Augmented Dickey-Fuller (ADF) birim kök testi 1981 yılında Dickey ve Fuller tarafından bulunmuştur. ADF testi, bağımlı değişken olarak belirlenen serinin gecikmeli değerlerini, bağımsız değişkenmiş gibi kabul ederek modeli oluşturur. Gecikmeli değişkenin uygun gecikme uzunluğu tespit edilirken Schwarz ve Akaike bilgi kriterleri kullanılmaktadır (Keşir, 2021). ADF birim kök testinin analizinde kullanılan 3 model aşağıdaki gibi gösterilmektedir (Dickey & Fuller, 1981).

$$\Delta y_t = \lambda y_{t-1} + \alpha_i \sum_{i=1}^k \Delta y_{t-i} + u_t \quad (2)$$

(Sabit terimsiz ve trendsiz model)

$$\Delta y_t = \mu + \lambda y_{t-1} + \alpha_i \sum_{i=1}^k \Delta y_{t-i} + u_t \quad (3)$$

(Sabit terimli model)

$$\Delta y_t = \mu + \beta T + \lambda y_{t-1} + \alpha_i \sum_{i=1}^k \Delta y_{t-i} + u_t \quad (4)$$

(Sabit terimli ve trendli model)

Δy_t = Farkı Alınmış Seri

λ, β, α_i = Parametreler

μ = Sabit Terim

T = Trend Faktörü

k = Gecikme Uzunluğu

u_t = Hata Terimi

ADF testinde istenilen sonuca ulaşılabilmesi için kullanılan modelde ardışık bağımlılık sorununa rastlanılmamalıdır. Analizde kullanılan denklemlerde k ile gösterilen gecikme uzunluğu Schwarz ve Akaike bilgi kriterlerinden yararlanılarak tespit edilmektedir (Gül ve Ekinici, 2006).

ADF modeline göre test edilecek hipotezler aşağıdaki gibidir.

$$H_0: \lambda = 0$$

$$H_1: \lambda < 0$$

Sıfır hipotezi, serilerde durağanlığın tespit edilemediğini ve serilerin birim köke sahip olduğunu açıklamaktadır. Dickey ve Fuller tarafından geliştirilen Dickey-Fuller (DF) ve Augmented Dickey-Fuller (ADF) birim kök testlerinin karar verme süreçleri aynıdır. Kurulan modeldeki y_{t-1} değişkenin t istatistiği Dickey ve Fuller da yer alan tablo değerleri ile kıyaslanmaktadır. Mutlak değer içinde olduğu kabul edilen t istatistiği, tablo değerinden daha küçük olduğu durumda serinin durağan olmadığını ve birim köke sahip olduğunu ifade eden H_0 temel hipotezi kabul edilir. T istatistiğinin tablo değerinden büyük olması durumunda ise H_0 hipotezi ret edilerek H_1 hipotezi yani serinin durağan olduğunu ve birim köke sahip olmadığını kabul edilir (Charemza & Deadman, 1993).

4.1.2. Philips Perron (PP) Birim Kök Testi

Dickey ve Fuller tarafından geliştirilen birim kök testlerindeki hata terimlerinin; bağımsız, sabit varyansa ve normal dağılıma sahip olduğu bilinmektedir. Phillips ve Perron ise bu varsayımlar ışığında 1988 yılında yeni bir birim kök testi geliştirmişlerdir. Phillips ve Perron tarafından ortaya çıkarılan bu test Dickey ve Fuller tarafından geliştirilen DF ve ADF testlerine göre esneklik göstermektedir (Kutlar, 2007).

Philips Perron (PP) birim kök testinin analizinde kullanılan modeller aşağıdaki gibi gösterilmektedir.

$$\Delta Y_t = \alpha_1 Y_{t-1} \varepsilon_t \quad (5)$$

$$\Delta Y_t = \mu \alpha_1 Y_{t-1} \varepsilon_t \quad (6)$$

$$\Delta Y_t = \mu \alpha_1 Y_{t-1} \alpha_2 t \varepsilon_t \quad (7)$$

Y_t : Durağanlığı belirlenecek seri

Δ : Serinin farkını

α, μ : Katsayılar

t : Trend kat sayısı

ε_t : Beyaz gürültülü hata terimi

PP testinde yer alan kritik değerler ile ADF testinde yer alan kritik değerler aynıdır. PP testinde yer alan test istatistiğinin mutlak değer içinde olduğu kabul edilerek

kritik değerler ile kıyaslanır. Test istatistiği kritik değerlerden küçük ise serinin durağan olmadığı, büyük ise serinin durağan olduğu tespit edilir (Karatay, 2023).

4.2. JOHANSEN EŞBÜTÜNLEŞME TESTİ

Değişkenler arasında ortak bir hareketin olup olmadığı eşbütünleşme analizi ile belirlenmektedir. Düzey değerlerinde durağan olmayan zaman serilerinin, doğrusal kombinasyonlarında durağanlık var ise bu seriler eşbütünleşik ya da koentegre seriler olarak adlandırılmaktadır (Bal, 2012).

Johansen eşbütünleşme testinin uygulanabilmesi için ilk olarak tüm değişkenlerin düzey değerlerinde durağan olmadıkları tespit edilmelidir. Değişkenlerin birinci farkları alınarak durağan hale getirilmesi gerekmektedir.

Engle ve Granger (1987) tarafından ortaya atılan eşbütünleşme testine alternatif olarak Johansen ve Juselius (1990)'un araştırmaları sonucunda Johansen eşbütünleşme testi ortaya çıkmıştır (Kutlar, 2017). Johansen eşbütünleşme testinin kullanılmasında iki amaç vardır. Bunlardan ilki değişkenler arasındaki en yüksek sayıda eşbütünleşme vektörünü tespit etmektir. Bir diğer amaç ise; uyarılama hızı katsayılarının en yüksek olabilirlik tahminlerini tespit etmektir (Göktaş vd., 2018). Johansen eşbütünleşme testi uygulanırken Vektör Otoregresif (VAR) modeli kullanılarak değişkenler içsel değerlendirilmeye sokulmaktadır. Bunun neticesinde değişkenler arasındaki eşbütünleşme ilişkisinin olup olmadığı tespit edilmektedir (Tarı, 2010).

VAR modeli kullanılarak tespit edilen uygun gecikme uzunluğu ile oluşturulan VAR(p) modelinin formülü aşığıda gösterilmektedir (Johansen, 1990).

$$Z_t = AZ_{t-1} + \dots + A_p Z_{t-p} + BX_t - \varepsilon_t \quad (8)$$

A : gx_g boyutunda katsayılar vektörü

Z_t : gx_1 boyutunda bütünleşme dereceleri I (1) olan değişkenler vektörü

X_t : gx_1 boyutunda deterministik değişkenler vektörü

ε_t : gx_1 boyutunda beyaz gürültü hata terimi

Johansen eşbütünleşme testinde değişkenler arasındaki eşbütünleşme ilişkisinin tespitinde iz istatistiği ve maksimum öz değer istatistiğinden yararlanılmaktadır. Eşbütünleşme anlamlılıklarının ve vektörlerinin sayısının belirlenmesinde iz istatistiği ve maksimum öz değer istatistiği kullanılmaktadır. Uygulama sırasından kullanılacak olan bilgi kriterleri için seçilecek olan uygun gecikme uzunluğu, optimal sayı olarak kullanılacaktır (İçellioğlu ve Öztürk, 2017).

İz istatistiği için kullanılan hipotez ve denklem aşağıdaki gibi gösterilmektedir (Göktaş vd., 2018).

H_0 : En fazla r tane eşbütünleşme vektörü (ilişkisi) vardır ($\lambda_i = 0$).

H_1 : En fazla $r+1$ tane eşbütünleşme vektörü (ilişkisi) vardır.

$$\lambda_{trace}(r) = -2 \ln(Q) = -T \sum_{i=r+1}^p \ln(1 - \lambda^i) \quad (9)$$

Maksimum özdeğer istatistiği için kullanılan hipotez ve denklem aşağıdaki gibi gösterilmektedir (Göktaş vd., 2018).

H_0 : r tane eşbütünleşme vektörü (ilişkisi) vardır ($\lambda_i = 0$).

H_1 : $r+1$ tane eşbütünleşme vektörü (ilişkisi) vardır.

$$\lambda_{max}(r, r+1) = -2 \ln(Q) = -T \ln(1 - \lambda_{r+1}^{\wedge}) \quad (10)$$

H_0 temel hipotezinin ret edilmesi için λ_{max} ve λ_{trace} test istatistiklerinin kritik değerlerden büyük olması ve aynı zamanda olasılık değerlerinde %5 anlamlılık düzeyinde olması gerekmektedir. Bu durumda H_0 hipotezi reddedilip H_1 hipotezi kabul edilmektedir.

4.3. TAM DÜZELTİLMİŞ EN KÜÇÜK KARELER (FMOLS) TAHMİNCİSİ

Johansen eşbütünleşme testi sonucunda değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisi tespit edilirse değişkenler arasındaki etki düzeyinin belirlenmesi amacıyla 2000 yılında Pedroni tarafından geliştirilen Fully Modified Ordinary Least Squares (FMOLS) tahmincisi kullanılacaktır. FMOLS analizinde bilgi kaybı yaşanmaması adına analize dahil edilecek olan değişkenler düzey değerleri ile kullanılmalıdır (Peçe vd., 2016).

Phillips ve Hansen'in (1990) çalışmasına dayanan FMOLS tahmincisi, küçük örneklem grubu için uygun ve güvenilir tahminler üretmekte ve sonuçların güvenilirliğini kontrol etme şansı tanımaktadır. Seriler 1.farkında durağan olduğu zaman eşbütünleşme denklemi için FMOLS tahmincisi, uygun bir tahmincidir (Yurdakul, 2018). FMOLS tahmincisi, eşbütünleşme denklemleri arasındaki uzun dönem korelasyonlardan kaynaklanan problemleri çözmek için, hata terimlerinin kovaryans matrislerini kullanmaktadır (Erdoğan vd., 2018). Aynı zamanda FMOLS tahmincisi, modeldeki otokorelasyon ve değişen varyans gibi sapmaları da düzelttiği için, tutarlı sonuçlar vermektedir (Kök vd., 2010).

FMOLS yönteminin aşamaları aşağıda gösterilmektedir (Phillips & Hansen, 1990).

- Öncelikle açıklayıcı regresyon hataları (w_t) ile birlikte eş bütünleşme regresyon hataları (ε_t) en küçük kareler yöntemi kullanılarak bulunur.
- İlk aşamada bulunan hata terimlerinin yardımı ile kovaryans matrisi (π) ve tek yönlü uzun dönem kovaryans matrisi (Λ) tespit edilmektedir.
- Bağımlı olarak seçilen değişken içselliği ortadan kaldırmak için dönüştürülür.

FMOLS yönteminin tahmincisi aşağıdaki gibi gösterilmektedir;

$$\theta_{FMOLS} = \begin{bmatrix} \beta \\ \gamma \end{bmatrix} = (\sum_{t=1}^T x_t y_t^+ - T\lambda_{12}^+) (\sum_{t=1}^T x_t x_t')^{-1} \quad (11)$$

5. ARAŞTIRMANIN VERİ SETİ

Lojistik ve dış ticaret birbirlerini etkileyen iki kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmanın amacı; Türkiye’deki lojistik sektörünün dış ticarete etkisini tespit etmektir. Araştırmada bağımlı değişken olarak dış ticaret hacmi (DHAC) kullanılmıştır. Bağımsız değişken olarak ise taşımacılık gelirleri (TASGE), ulaştırma depolama endeksi (ULADEP) ve sanayi üretim endeksi (SANUR) kullanılmıştır. Çalışmaya Ocak 2009 – Aralık 2022 dönemlerine ait aylık veriler dahil edilmiştir. Analize başlamadan serilerin logaritmaları alınmıştır. Kullanılan verilerin aylık olmasından dolayı mevsimsellikten arındırılan seriler analize uygun hale getirilmiştir. Değişkenler ile ilgili bilgiler Tablo 19’da sunulmuştur.

Tablo 21. Veri Seti

Değişkenler	Sembol	Dönem	Veri Kaynağı
Dış Ticaret Hacmi	DHAC	2009 – 2022	TCMB
Taşımacılık Gelirleri	TASGE	2009 – 2022	TCMB
Ulaştırma ve Depolama Endeksi	ULADEP	2009 – 2022	TÜİK
Sanayi Üretim Endeksi	SANUR	2009 – 2022	TÜİK

6. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Bu bölümde yapılacak olan ampirik analizler ile dış ticaret hacmi ile ulaştırma depolama endeksi, taşımacılık gelirleri ve sanayi üretim endeksi arasındaki ilişki tespit edilecektir. Logaritması alınan ve aynı zamanda mevsimsellikten arındırılıp analize hazır hale getirilen serilere ilişkin tanımlayıcı istatistikler Tablo 20’de gösterilmiştir.

Tablo 22. Tanımlayıcı İstatistikler

	Dış Ticaret Hacmi	Sanayi Üretim Endeksi	Taşımacılık Gelirleri	Ulaştırma ve Depolama Endeksi
Ortalama	10.36616	4.584489	7.295353	4.797328
Medyan	10.38239	4.622405	7.439502	4.618317
Maksimum	10.91198	5.029141	8.106994	7.067203
Minimum	9.779551	4.004119	6.294875	3.557419
Standart Sapma	0.214434	0.242115	0.427431	0.831374
Çarpıklık	-0.199712	-0.315393	-0.477465	0.884483
Basıklık	3.904093	2.461605	2.351816	3.538842
Jarque-Bera	6.838459**	4.814326*	9.324246***	23.93713***
Gözlem Sayısı	168	168	168	168

Not: *** değeri %1 anlamlılık seviyesinde, ** değeri %5 anlamlılık seviyesinde ve * değeri ise %10 anlamlılık seviyesinde değerlerin istatistiksel olarak anlamlılığını göstermektedir.

Dış ticaret hacmi değişkeni incelendiğinde, çarpıklık katsayısının negatif bir değerde olması serinin sola çarpık olduğunu göstermektedir. Basıklık katsayısının ise 3'ten büyük olması serinin normale göre sivri olduğunu ifade etmektedir. Jarque- Bera katsayısının istatistiksel olarak %5 anlamlılık seviyesinde olması serinin normal dağılım göstermediğini açıklamaktadır.

Sanayi üretim endeksi değişkeni incelendiğinde, çarpıklık katsayısının negatif bir değerde olması serinin sola çarpık olduğunu göstermektedir. Basıklık katsayısının ise 3'ten küçük bir değer alması serinin normale göre basık olduğunu göstermektedir. Jarque-Bera katsayısının istatistiksel olarak %10 anlamlılık seviyesinde olması serinin normal dağılım göstermediğini ifade etmektedir.

Taşımacılık gelirleri değişkeni incelendiğinde, çarpıklık katsayısının 0'dan küçük bir değerde olması serinin sola çarpık olduğunu göstermektedir. Basıklık katsayısının 3'ten küçük bir değerde olması ise serinin normale göre basık olduğunu göstermektedir. Jarque-Bera katsayısının istatistiksel olarak %1 anlamlılık seviyesinde olması serinin normal dağılım göstermediğini açıklamaktadır.

Ulaştırma ve depolama endeksi değişkeni incelendiğinde, çarpıklık katsayısının pozitif bir değerde olması serinin sağa çarpık olduğunu göstermektedir. Basıklık katsayısının 3'ten büyük bir değerde olması serinin normale göre daha sivri olduğunu söylemektedir. Jarque-Bera katsayısının istatistiksel olarak %1 anlamlılık seviyesinde olması serinin normal dağılım göstermediğini ifade etmektedir.

İlk olarak serilerin durağanlıklarını belirlemek amacıyla Augmented Dickey Fuller ve Phillips- Perron birim kök testleri yapılacaktır. Ardından VAR modeli ile uygun gecikme uzunluğu belirlenip, serilerin durağanlıklarına uygun olarak seçilen Johansen eşbütünleşme analizi uygulanacaktır. Eşbütünleşme analizi tamamlandıktan sonra seriler arasında eşbütünleşme ilişkisi olduğu için değişkenler arasındaki etki düzeyini belirlemek için Tam Düzeltilmiş En Küçük Kareler (FMOLS) tahmincisi uygulanacaktır.

6.1. DURAĞANLIK ANALİZİ

Serilerin hangi düzeyde durağan olduklarını tespit etmek için Augmented Dickey Fuller (ADF) ve Phillips Perron (PP) birim kök testleri kullanılacaktır. Serilerin hangi seviyede durağan olduklarının tespit edilmesiyle birlikte uygun olan eşbütünleşme analizi uygulanacaktır. Birim kök testi sonuçları Tablo 21’da gösterilmektedir.

Tablo 23. Birim Kök Testi Sonuçları

Seriler	Seviye	Augmented Dickey-Fuller (ADF) Testi		Philips-Perron (PP) Testi		Durağanlık Düzeyi
		Sabit		Sabit		
Dış Ticaret Hacmi	Düzyey	-1,939869 (1)		-2,319533 (2)		I(1)
	Fark	-21,39373 (0) ***		-23,46971 (11) ***		
Taşımacılık Gelirleri	Düzyey	-2,062348 (1)		-1,593727 (8)		I(1)
	Fark	-11,65237 (0) ***		-11,81370 (11) ***		
Ulaştırma ve Depolama Endeksi	Düzyey	2,070194 (0)		2,300229 (1)		I(1)
	Fark	-7,648004 (1) ***		-13,92295 (5) ***		
Sanayi Üretim Endeksi	Düzyey	-1,909770 (1)		-1,966035 (6)		I(1)
	Fark	-23,95548 (0) ***		-46,10420 (56) ***		
Kritik Değerler						
%1		-3,469933	-4,014288	-3,469691	-4,013946	
%5		-2,878829	-3,437122	-2,878723	-3,436957	
%10		-2,576067	-3,142739	-2,576010	-3,142642	

Not: *** değeri %1 seviyesinde anlamlı olduğunu ifade etmektedir.

Yapılan birim kök testlerine göre tüm değişkenlerin hem Augmented Dickey-Fuller (ADF) hem de Phillips Perron (PP) testlerinde I(1) düzeyinde yani birinci farklarında durağan hale geldikleri tespit edilmiştir.

6.2. EŞBÜTÜNLEŞME İLİŞKİSİ

Dış ticaret hacmi ile ulaştırma depolama endeksi, taşımacılık gelirleri ve sanayi üretim endeksi birinci farklarında durağan oldukları için aralarındaki ilişkiyi tespit etmek amacıyla Johansen Eşbütünleşme testi (Johansen, 1988; Johansen ve Juselius, 1990) uygulanmıştır. Johansen eşbütünleşme testine başlamadan önce VAR modeli kullanılarak uygun gecikme uzunluğunun belirlenmesi gerekmektedir. VAR modelinde; AIC (Akaike Information Criteria), SC (Schwarz), LR (Likelihood Ratio), HQ (Hannan Quinn) ve FPE (Final Prediction Error) kriterleri kullanılacaktır. Tablo 22’de uygun gecikme uzunluğu gösterilmektedir.

Tablo 24. VAR Uygun Gecikme Uzunluğunun Belirlenmesi

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	104.3600	NA	3.35e-06	-1.254500	-1.177621	-1.223282
1	931.2282	1602.057	1.33e-10	-11.39035	-11.00596	-11.23426
2	975.8982	84.31464	9.29e-11	-11.74873	-11.05681*	-11.46776*
3	997.1046	38.96676*	8.71e-11*	-11.81381*	-10.81438	-11.40797
4	1004.642	13.47289	9.70e-11	-11.70802	-10.40107	-11.17732
5	1017.567	22.45681	1.01e-10	-11.66958	-10.05512	-11.01400
6	1027.742	17.17077	1.09e-10	-11.59677	-9.674790	-10.81632
7	1041.753	22.94372	1.13e-10	-11.57192	-9.342415	-10.66659
8	1052.506	17.06971	1.21e-10	-11.50632	-8.969305	-10.47613

LR, FPE ve AIC kriterleri için uygun gecikme uzunluğu 3, SC ve HQ kriterlerine göre ise uygun gecikme uzunluğu 2 olarak tespit edilmiştir. Ortaya çıkan bu gecikme uzunluklarından SC (Schwarz) bilgi kriteri seçilmiştir.

Dış ticaret hacmi ile ulaştırma depolama endeksi, taşımacılık gelirleri ve sanayi üretim endeksi arasında uzun dönemli bir ilişkinin varlığını tespit etmek için Johansen eşbütünleşme testi (Johansen, 1998; Johansen ve Juselius, 1990) uygulanmıştır. Eşbütünleşme analizi sonuçları Tablo 23’te verilmiştir.

Tablo 25. Johansen Eşbütünleşme Sonuçları

Hipotez	İz İstatistiği	%5 Kritik Değer	Olasılık
$r=0^*$	62.69315	55.24578	0.0096
$r\leq 1$	29.59713	35.01090	0.1689
$r\leq 2$	10.99318	18.39771	0.3897
$r\leq 3$	0.757037	3.841465	0.3843
Hipotez	Max-Özdeğer İstatistiği	%5 Kritik Değer	Olasılık
$r=0^*$	33.09602	30.81507	0.0258
$r\leq 1$	18.60395	24.25202	0.2341
$r\leq 2$	10.23615	17.14769	0.3758
$r\leq 3$	0.757037	3.841465	0.3843

Tablo 23’ de yer alan iz istatistiği ve maksimum özdeğer istatistiği değerlerine bakıldığında değişkenler arasında en az bir eşbütünleşme ilişkisi olduğu tespit edilerek

H_0 hipotezi reddedilmiştir. Johansen Eşbütünleşme testi sonucuna göre dış ticaret hacmi ile ulaştırma depolama endeksi, taşımacılık gelirleri ve sanayi üretim endeksi arasında uzun dönemli bir ilişki olduğu tespit edilmiştir.

6.3.TAM DÜZELTİLMİŞ EN KÜÇÜK KARELER (FMOLS) TAHMİNCİSİ

Değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisi belirlendikten sonra ulaştırma depolama endeksi, taşımacılık gelirleri ve sanayi üretim endeksinin Dış ticaret hacmine etki düzeyi eşbütünleşmeye dayalı regresyon testi olan Pedroni (2001) tarafından geliştirilen FMOLS (Full Modified Ordinary Least Square) tahmincisi ile analiz edilmiştir. Bu çerçevede aşağıdaki (1) nolu model tahmin edilecektir.

$$ln dhac_t = \alpha_0 + \alpha_1 lntasge_t + \alpha_2 lnulage_t + \alpha_3 lnsanur_t + \varepsilon_t \quad (1)$$

FMOLS sonuçları Tablo 24’te gösterilmektedir.

Tablo 26. FMOLS Sonuçları

Değişken	Katsayı	T istatistiği
Taşımacılık Gelirleri	0.312428**	2.191487
Ulaştırma Depolama Endeksi	0.034255	0.351367
Sanayi Üretim Endeksi	0.073957	0.203020

Not: ** değeri %5 seviyesinde anlamlı olduğunu ifade etmektedir.

FMOLS testi sonucunda Taşımacılık gelirlerinin katsayısı %5 anlamlılık seviyesinde anlamlı iken, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi katsayılarının anlamsız olduğu tespit edilmiştir.

Taşımacılık gelirleri, dış ticaret hacmini etkilediği görülmektedir. Taşımacılık gelirlerinde meydana gelecek %1’lik bir artış dış ticaret hacmini %0,31 oranında arttıracığı tespit edilmiştir. Ulaştırma depolama endeksinin ve sanayi üretim endeksinin dış ticaret hacmi üzerinde herhangi bir etkisi bulunmamaktadır.

SONUÇ

Lojistiğin tarihi ilk çağlara kadar uzanmaktadır. Tekerleğin ve pusulanın icadı gibi önemli buluşlarla birlikte lojistik gelişmeye başlamıştır. Lojistik ilk olarak yalnızca askeri alanda kullanılan bir kavramdı. Lojistik, savaş dönemlerinde erzakların, mühimmatların ve askerlerin bir yerden başka bir yere gönderilmesi için kullanılıyordu. Modern bilimlerin doğuşuyla beraber lojistiğin faaliyet alanları, içeriği ve kapsamı genişlemiştir. Ayrıca taşımacılık sektöründe yaşanan gelişmeler de lojistiğin daha yaygın olarak kullanılmasını sağlamıştır. Birden fazla alanda faaliyet gösterdiği için lojistiğin çok fazla tanımı bulunmaktadır. Ama en yalın haliyle lojistik, belirli bir noktadan alınan mal ve hizmetlerin başka bir noktaya transfer edilme sürecidir.

Lojistik sürecin başarılı olabilmesi adına lojistik faaliyetler çok önemlidir. Taşıma, talep tahmini, müşteri hizmetleri, envanter (stok) yönetimi, sipariş işleme, depolama, elleçleme ve gümrüklemeden oluşan lojistik faaliyetlerin verimli bir şekilde kullanılması lojistik süreçlerin doğru işlemesi ve lojistik sürdürülebilirliğin gerçekleşmesi adına önemlidir. Lojistik faaliyetlerin en önemli başlığı taşımacılıktır. Taşımacılık hem ülke ekonomileri açısından hem de lojistik açısından kilit bir noktada yer almaktadır.

Türkiye'deki lojistik sektörünün gelişimi iki dönemde incelenmektedir. 1980 öncesi dönemde lojistik sektörü çok fazla yatırım çekememişti. 1980 sonrası dönemde ise 24 Ocak 1980 Kararlarının da olumlu etkileriyle ihracata yönelik sanayileşme modeline geçilmiş. Ve böylece lojistik sektörü hızla gelişim göstermiştir. Özellikle 2000 yılından sonra teknolojinin de hızla gelişmesiyle beraber lojistik sektörü emekleme dönemini geride bırakarak ulusal ve uluslararası birçok şirketin yatırım yaptığı bir döneme girmiştir. Bu dönemde lojistiğin en önemli unsurlarından biri olan taşımacılık sektörü de gelişim göstermiştir. Özellikle taşımacılık altyapısına yapılan yatırımlar sayesinde lojistik günden güne büyüyen bir sektör haline gelmiştir. Ülkemizde karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı taşımacılığı kullanılmaktadır. 2000 ile 2022 dönemlerini kıyasladığımızda yurt içinde taşınan yolcu sayısında; 2000 yılında karayolu taşımacılığının oranı %95,9 iken 2022'de 91,2'ye, %2,2 olan demiryolu oranı %1,5'e düşmüştür. 2000 yılında %1,8 paya sahip havayolu taşımacılığı ise 2022'de %6,8'e çıkmıştır. Denizyolu yolcu taşımacılığı ise %0,03 olan payını %0,48'e yükseltmiştir. Yine aynı dönem içerisindeki yurt içi yük taşıma oranlarına baktığımızda ise karayolu taşımacılığı %86,7 olan payını %89,3'e çıkarırken,

denizyolu taşımacılığının payı %7,8'den %6,1'e, demiryolu taşımacılığının payı ise %5,3'ten %4,6'ya gerilemiştir. Yurt içinde havayolu ile gerçekleştirilen yük taşımacılığı oranı ise 2000 yılında %0,02 iken 2022 yılında %0,00 olmuştur. Yurtiçindeki taşımacılıkta en çok kullanılan taşımacılık modu karayolu taşımacılığıdır. Yurtdışı taşımacılığında ise en çok kullanılan taşımacılık modu tüm dünyada olduğu gibi denizyolu taşımacılığı olmuştur.

Türkiye sahip olduğu avantajlar sayesinde lojistik sektöründe öncü olabilecek ülkeler arasında yer almaktadır. Coğrafi olarak bulunduğu konum sayesinde Avrupa, Asya, Afrika ve Orta Doğu'nun geçiş koridoru içerisinde bulunmaktadır. Dünya üzerinde en çok kullanılan taşımacılık modlarından biri denizyolu taşımacılığıdır. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olmasıyla birlikte denizyolu taşımacılığı açısından önemli bir konumdadır. Dolayısıyla Türkiye dünyanın en önemli lojistik üslerinden biri olabilecek bir konumdadır. Bu durumun gerçekleşmesi için lojistik faaliyetlerin daha verimli kullanılması ve lojistik sektörüne yapılan yatırımların hız kesmeden devam etmesi gerekmektedir.

Dış ticaret, iki ülkenin karşılıklı yapmış oldukları alım satım işlemleridir. Ülke içerisinde üretilen ürünlerin diğer ülkelere satımına ihracat, başka bir ülkede üretilmiş olan ürünlerin satın alınmasına ise ithalat denilmektedir. Ülkenin yapmış olduğu ihracat işlemleri ithalattan fazla ise dış ticaret fazlası oluşurken, ithalat işlemleri ihracattan fazla olduğu durumlarda dış ticaret açığı oluşmaktadır. İhracat ve ithalat işlemlerinin toplamına ise dış ticaret hacmi denilmektedir. Dış ticaret yapan ülkelerin temel amacı ihracat rakamlarını ithalattan yüksek tutarak ödemeler bilançosu açıklarını azaltmak ve fazla vermektir.

Ülkeler oluşturmuş oldukları dış ticaret politikaları ile ödemeler bilançosunda oluşan açıkların giderilmesini, ülkenin ekonomik olarak kalkınmasını ülke içi piyasayı dış rekabete karşı korumayı, serbest piyasa ekonomisinin oluşturulmasını, enflasyon ve işsizlik gibi ülke içindeki problemlere karşı politikalar oluşturarak ülke içi istikrarı sağlamayı amaçlamaktadırlar.

Türkiye dış ticaretinde 1980 öncesi ithal ikameci politika benimsenmekteydi. 24 Ocak 1980 Kararlarıyla birlikte ithal ikameci politikadan vazgeçilerek ihracata dayalı sanayileşme modeline geçilmiş ve böylelikle Türkiye ekonomisi dışa açılmıştır. Bu sayede ithalat serbestleştirilmiş, sabit kur yerine dalgalı kur uygulamasına geçilmiş,

ihracata yönelik sübvansiyonlar verilerek ihracatın arttırılması hedeflenmiş ve ekonomide kamu kesiminin ağırlığının azaltılarak özel sektörün teşvik edilmesi amaçlanmıştır.

Türkiye'nin 1923 ile 2023 dönemleri arasındaki 100 yıllık dış ticaretine bakacak olursak; 1923'teki 50.7 milyon dolarlık ihracat rakamı yaklaşık olarak 5.100 kat artarak 2023'te 255.4 milyar dolara ulaşmıştır. İthalat ise 86.8 milyon dolardan 4.197 kat artarak 361.7 milyar dolara yükselmiştir. 100 yıllık dönem içerisinde Türkiye dış ticaret dengesinde çoğunlukla açık vermiştir. 1923'te 36 milyon dolar olan dış ticaret açığı 2.944 kat artarak 2023'te 106.3 milyar dolara çıkmıştır. Dış ticaret hacmi 100 yıl içerisinde 4.674 kat artarak 132.6 milyondan 617.2 milyar dolara ulaşmıştır.

Lojistik ile dış ticaret arasında güçlü bir ilişki mevcuttur. Lojistik faaliyetlerde yaşanacak olan iyileştirmeler dış ticareti de etkileyecektir. Dış ticaretin unsurlarından olan ihracat ve ithalat işlemlerinin daha iyi yapılabilmesi adına lojistik faaliyet kavramlarından biri olan taşımacılığın büyük bir etkisi vardır. Dolayısıyla hem lojistik dış ticareti hem de dış ticaret lojistiği etkilemektedir. Bu iki kavram da birbirleri olmadan düşünülemez. Literatürde lojistik ve dış ticaret arasındaki ilişkiyi inceleyen birçok çalışma mevcuttur. Bu ilişkiyi Türkiye özelinde inceleyen çalışmalar ise nispeten daha azdır.

Bu çalışmanın amacı ise Türkiye'deki lojistik sektörünün dış ticaret üzerindeki etkisini incelemektir. Çalışmada Ocak 2009 – Aralık 2022 yıllarına ait Türkiye'nin dış ticaret hacmi, taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi verileri kullanılmıştır.

Analize başlamadan serilerin logaritmaları alınmış ve aynı zamanda mevsimsellikten arındırılma işlemi gerçekleştirilerek seriler analize uygun hale getirilmiştir. Serilerin temel özelliklerinin görülebilmesi için tanımlayıcı istatistiklerine bakılmıştır. Ardından serilerin hangi düzeyde durağan hale geldiklerini belirlemek adına Augmented Dickey Fuller (ADF) ve Phillips Perron (PP) birim kök testleri uygulanmıştır. Daha sonra durağanlıklarına uygun olarak seçilen eşbütünleşme testi ile birlikte seriler arasındaki eşbütünleşme ilişkisinin varlığı incelenmiştir. Seriler arasında en az bir eşbütünleşme ilişkisi bulunanlara, etki düzeyini tespit edilmesi adına tamamen değiştirilmiş en küçük kareler tahmincisi (FMOLS) uygulanmıştır.

Çalışmada dış ticaret hacminin taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi ile ilişki incelenmiştir. Logaritması alınarak ve mevsimsellikten arındırılarak analize uygun hale getirilen serilere birim kök testi uygulanmıştır. Birim kök testine göre dış ticaret hacmi, taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi serilerinin birinci farklarında durağan hale geldikleri tespit edilmiştir. VAR modeli yardımıyla uygun gecikme uzunluğu belirlendikten sonra seriler arasındaki eşbütünleşme ilişkisinin varlığının tespit edilmesi adına Johansen eşbütünleşme testi uygulanmıştır. Johansen eşbütünleşme testi sonucuna göre seriler arasında en az bir eşbütünleşme ilişkisi olduğu %1 anlamlılık seviyesinde belirlenmiştir. Böylece dış ticaret hacmi ile taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi arasındaki eşbütünleşme ilişkisini tespit etmek adına kurulan alternatif hipotez (H_1) kabul edilmiştir. Dış ticaret hacminin bağımlı değişken olarak seçildiği uygulamada dış ticaret hacmi ile taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi arasında uzun dönemli bir ilişkinin varlığı görülmektedir.

Dış ticaret hacmi ile taşımacılık gelirleri, ulaştırma depolama endeksi ve sanayi üretim endeksi arasındaki ilişkinin etki düzeyini belirlemek adına tam düzeltilmiş en küçük kareler (FMOLS) tahmincisi kullanılmıştır. FMOLS tahmincisi sonucuna göre taşımacılık gelirlerinin dış ticaret hacmini etkilediği görülmüş olup H_2 hipotezi kabul edilmiştir. Taşımacılık gelirlerinde meydana gelecek %1'lik bir artışın dış ticaret hacmini %0,31 oranında arttırdığı tespit edilmiştir. Dolayısıyla lojistiğin dış ticareti pozitif yönde etkilediği sonucuna ulaşılmıştır. FMOLS testi sonucunda kurulan H_3 ve H_4 hipotezleri reddedilmiştir. Yani ulaştırma ve depolama endeksi ve sanayi üretim endeksinin dış ticaret hacmi üzerinde bir etkiye sahip olmadığı görülmüştür.

Çalışmada, taşımacılık gelirlerinin dış ticaret hacmini arttırdığı tespit edilmiştir. Diğer bir deyişle lojistik dış ticareti pozitif etkilemektedir. Elde edilen bu sonuçlar; Zhang Bao-You (2009), Korinek & Sourdin (2011), Kaplan (2019), He vd. (2021) ve Bozdağlıoğlu ve Keşir'in (2022) sonuçları ile örtüşmektedir.

Çalışmanın sonucu göstermiştir ki; lojistik dış ticareti olumlu yönde etkilemektedir. Bu nedenle ülkemizde lojistik sektörü geliştikçe dış ticaret de gelişecektir. Lojistik ile dış ticareti dünya üzerinde inceleyen birçok çalışma bulunmaktadır. Bu iki kavramı Türkiye özelinde inceleyen çalışmalar ise nispeten daha azdır. Dolayısıyla bu çalışmanın literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bu

Çalışmada taşımacılık gelirlerinde meydana gelecek olan artışın dış ticaret hacmini arttırdığı belirlenmiştir. İleride yapılacak olan çalışmalarda araştırmacılar, taşımacılık gelirleri ile ihracatın veya ithalatın arasındaki ilişkiyi inceleyebilir. Bir diğer öneri olarak lojistik değişkeni için taşımacılık gelirleri ve ulaştırma depolama endeksi yerine lojistik performans endeksi, ulaştırma harcamaları, taşımacılık hacmi, taşımacılık giderleri, liman kargo hacmi, ulaştırma sektörü gelirleri, demir, hava, deniz, kara yolları harcamaları kullanılabilir.



KAYNAKÇA

- Acar, D. Ö. ve Benli, M. (2021). Dış Ticarete Lojistik Performansın Etkisi. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 19(4), 48-65.
- Acar, A. Z. ve Gürol, P. (2013). Türkiye’de Lojistik Yazınının Tarihsel Gelişimi. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 5(3), 289-312.
- Acar, A. Z. ve Köseoğlu, A. M. (2014). *Lojistik Yaklaşımıyla Tedarik Zinciri Yönetimi*. Ankara: Nobel Yayınları.
- Adıgüzel, G. (2011). *Lojistiğin Dış Ticaret Üzerine Etkileri ve Türkiye Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Akan, Ü. (2021). *Türkiye’de Dış Ticaret ve Lojistik Faktörü*. (Yüksek Lisans Tezi). Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli.
- Akandere, G. ve Cura, F. (Ed). (2022). *Uluslararası Ticaret ve Lojistik 4.0: Güncel Trend ve Uygulamalar*. İstanbul: Eğitim Yayınevi.
- Akbulut, G. ve Sekmen, Ö. (2015). Uluslararası Ticaretin Gelişmesinde Ulaşım Maliyetlerinin Rolü: Türkiye Örneği. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 20-29.
- Akiş, E. (2016). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü Etkisi. II. *Üretim Ekonomisi Kongresi*, 11-12 Nisan, İstanbul, Türkiye.
- Aksoy, B. ve Coşkun, M. (2004). Türkiye’nin Yakın Dönem Dış Ticaretindeki Değişmeler. *Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 24(3), 397-415.
- Aktaş, İ. (2019). *Lojistik Performans Endeksi ile Ekonomik Özgürlük Endeksinin Küresel Ticareti Kolaylaştırmaya Etkisinin İncelenmesi*. (Doktora Tezi). T. C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aktürk, C. (2019). Lojistik Maliyetlere Göre Teslim Tarihi Belirleme ve Bir Karar Modeli Önerisi. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 1(16).
- Alızada, T. (2019). *Azerbaycan’ın Lojistik Performansının Dış Ticarete Etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi). Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Ateş, İ. ve Işık, E. (2010). Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracattaki Büyümeye Etkileri. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 99-106.
- Aydemir, C. ve Güneş, H.H. (2006). Merkantilizmin Ortaya Çıkışı. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(15), 136-158.
- Ayhan, M. (2021). *Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Köylerin Karşılaştırmalı Analizi: ABD Çin ve Türkiye Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Babacan, M. (2003). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu. *Ege Academic Review*, 8-15.
- Bahçeci, S. (2018). Dış Ticaretin Kolaylaştırılmasında Türkiye’nin Görünümü. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Girişimcilik Dergisi*, 2(3), 75-88.
- Bal, O. (2012). Döviz Kuru Mevduat Faiz Oranı Enflasyon ve Devlet İç Borçlanma Senetleri İlişkisi: 1994 – 2008. *Akademik Bakış Dergisi*, 31, 1-20.
- Balta, D. ve Cura, F. (2022). Uluslararası Ticarete Lojistik Performansın İhracat Performansına ve Firma Performansına Etkisi: Konya İlinde Bir Uygulama. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 22(1), 17-29.
- Baskak, T.E. (2017). *Büyüme Sürecindeki Engel: Orta Gelir Tuzağında Yer Alan Türkiye ve Bu Engeli Aşan Güney Kore ile Aşamayan Bulgaristan*

- Karşılaştırması*. (Yüksek Lisans Tezi). Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Başkol, M. (2009). Türkiye'nin Endüstri İçi Ticaretinin Analizi. *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 28(2), 1-24.
- Batmaz, T. (2021). Türkiye'nin Üretim ve Dış Ticaret Yapısındaki Gelişimin Seyri (2010-2019). *Ekonomi Politika & Finans Araştırmaları Dergisi*, 6(3), 774-804.
- Bayat, T. (2019). *Türkiye'de Lojistik Performansa Etki Eden Faktörlerin Düzey-2 Temelinde Analizi*. (Doktora Tezi). Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar.
- Bayraktar, N. (2023). *Lojistik Performansın Uluslararası Ticaret ve Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkileri*. (Yüksek Lisans Tezi). Bursa Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Bursa.
- Bayraktutan, Y. (2003). Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri. *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 4(2), 175-186.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2012). Lojistik Sektöründe Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye. *Türkiye Hava Kurumu Üniversitesi*, 80-89.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2015). Uluslararası ve Yurtiçi Ticarete Taşıma Türlerinin Payı: Bir Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) Uygulaması. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(2), 405-436.
- Behar, A. & Manners, P. (2008). Logistics and Exports. *Centre for The Study of African Economics Working Papers*, 1-16.
- Bektaş, H. (2020). *Türkiye ve OECD Ülkelerinde Lojistik Performansı Dış Ticaret Sektöründeki Gelişmeler*. (Yüksek Lisans Tezi). Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Bilginer, N., Kayabaşı, A. ve Sezici, E. (2008). Lojistik Faaliyetlerin Süreçsel Etkinliğine Etki Eden Faktörlerin Değerlendirilmesi Üzerine Ampirik Bir Çalışma. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (22), 277-296.
- Boncukçu, Ş. (2021). *Ülkelerin Ticareti Kolaylaştırma Endeksi ile Dış Ticaret Hacmi Arasındaki İlişkide Lojistik Performans Endeksinin Aracı Etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi). Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.
- Boratav, K. (2006). *Türkiye İktisat Politikalarının Tarihi Temelleri*. (Onuncu Baskı). Ankara: İmge Kitabevi.
- Bozdağlıoğlu, E. Y. ve Keşir, B. (2022). Türkiye'de Lojistik Sektörünün Dış Ticarete Etkisi. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 10(1), 1-17.
- Bozkurt, C., Pelit, İ. ve Irmak, E. (2018). Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı. 3. *Uluslararası Sosyal Beşeri ve Eğitim Bilimleri Kongresi*, ss. 432-436.
- Brooks, C. (2008). *Introductory Econometrics for Finance*, Cambridge University Press.
- Bugarčić, F., Skvarciany, V. & Stanišić, N. (2020). Logistics Performance Index in International Trade: Case of Central and Eastern European and Western Balkans Countries. *Business: Theory and Practice*, 21(2), 452-459.
- Charemza, W.W. & Deadman, D.F. (1993). *New Directions in Econometric Practise*. England: Edward Elgar Publishing.
- Çalışkan, A. E. (2009). *Dış Ticaret İşlemlerinde Risk Yönetimi*. (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Çelebi, D. (2019). The Role of Logistics Performance in Promoting Trade. *Marit Econ Logist*, 21, 307-323.
- Çelik, T., Çelik, B. ve Barak, D. (2017). Geçiş Ekonomilerinde Reel Döviz Kuru ve Ekonomik Büyüme İlişkisi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22(3), 877-890.
- Ceran, Y. ve Alagöz, A. (2007). Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 5(2), 155-160.
- Çolak, V. (2019). *Lojistik Faaliyetler ve Lojistik Faaliyetlerin Maliyetlenmesinin Analizi: TRA2 Bölgesi Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.
- Çütçü, İ. (2021). Pandemi Sonrası Dünya ve Türkiye’de Dış Ticaret. *Bankacılık ve Sermaye Piyasası Araştırmaları Dergisi*, 5(12), 1-21.
- Daşkan, E. S. (2016). *Türkiye’de Lojistik Hizmetlerindeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Yansımaları*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
- Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(36), 135-156.
- Dickey, D.A. & Fuller, W.A. (1981). Likelihood Ratio Statistics for Autoregressive Time Series With a Unit Root, *Econometrica*, 49, 1057-1072.
- Diñel, S. (2016). *Lojistik Yönetimi ve Girişimcilik*. İstanbul: Hiperlink Yayınevi.
- Doğruyol, A., Polat, Z. ve Kutlar, S. (2020). İthalatın Ekonomik Büyümeyle Olan İlişkisi. *Sakarya İktisat Dergisi*, 9(4), 355-373.
- Dördüncü, H. (2021). Türkiye’de İhracat ile Konteyner Taşımacılığı Arasındaki İlişki Üzerine Bir Nedensellik Analizi. *Ekonomi, Politika & Finans Araştırmaları Dergisi*, 6(Özel Sayı), 192-206.
- Dura, C. (2000). Yeni Dış Ticaret Teorileri: Genel Bir Bakış. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 16, 1-16.
- Durak, Ö. (2022). *Lojistik Performansının Uluslararası Ticarete Etkisi: Türkiye Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Gedik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Durusu, A. (2011). *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Örnek Uygulamaların İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Eker, Ö. (2006). *Lojistik Yönetimi ve Tedarik Lojistiği Sürecinde Performansın Arttırılması*. (Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ekici, M. (2019). *Türkiye’de Ulaşım Sektörünün Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Havayolu Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aksaray.
- Elbirlik, G. (2008). *Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları*. (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Eleren, A. (2008). *Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Elgün, M. N. ve Algalal, R. H. A. N. (2021). Türkiye’de Lojistik Köylerin Gelişme Durumu Üzerine Bir Değerlendirme. *Journal of Social Humanities and Administrative Sciences*, 7(39), 770-780.

- Erdem, A. T. ve Akolaş, D. A. (2020). Müşteri Memnuniyetinin Lojistik Yönetimi Bağlamında İncelenmesi: Bir Kargo Şirketi Örneği. *Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(2), 139-159.
- Erdoğan, L., Tiryaki, A. ve Ceylan, R. (2018). Türkiye’de Uzun Dönem Ekonomik Büyümenin Belirleyicilerinin ARDL, FMOLS, DOLS ve CCR Yöntemleriyle Tahmini. *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 36(4), 39-57.
- Ergün, S. ve Şahin, S. (2017). İşletme Talep Tahmini Üzerine Literatür Araştırması. *Ulakbilge*, 5(10), 469-487.
- Erkan, B. (2014). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü. *Assam Uluslararası Hakemli Dergi*, 1(1), 44-65.
- Erkayman, B. (2007). *Lojistikte Taşımacılık Şekillerinin Belirlenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ersoy, P. (2014). *Risk Management Strategies in Supply Chain: An Application on International Road Transportation Industry in Turkey*. (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Graduate School of Social Sciences Department of Business Administration Business Administration Program, İzmir.
- Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279-288.
- Göktaş, P., Pekmezci, A. ve Bozkurt, K. (2018). *Ekonometrik Serilerde Uzun Dönem Eşbütünleşme ve Kısa Dönem Nedensellik İlişkileri Eviews ve Stata Uygulamaları*. Ankara: Gazi Yayınları.
- Görgün, M.R. (2020). Gümrük Tarifeleri Tarife Dışı Engeller ve Gümrük Birliklerinin Ekonomik Etkisi. İçinde; *Uluslararası İktisat* (Ed: Görgün, M.R. ve Adıgüzel, S.), Ankara: Nobel Yayınevi.
- Göze, S. (2014). *Türkiye’de Lojistik Hizmetlerindeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Etkileri*. (Yüksek Lisans Tezi). Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar.
- Gruber, W., Mehta, D. & Vernon, R. (1967). The r&d Factor in International Trade and Investment of United States Industries. *Journal of Political Economy*, 75(1), 20-37.
- Gül, E. ve Ekinci, A. (2006). Türkiye’de Enflasyon ve Döviz Kuru Arasındaki Nedensellik İlişkisi: 1984 – 2003. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (6), 91-105.
- Gümüş, Y. (2009). Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Kârı ile Olan İlişkisi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (41), 97-114.
- Günay, E., Türkmen, S. ve Özbek, S. (2018). İktisadi Düşünce Üzerinde Doğa Bilimlerinin Etkisi Klasik Fiziğin İktisadi Alana İlk Uyarlanması: Fizyokrasi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(1), 41-66.
- Gür, Ö.B. (2023). *Türkiye’de Lojistik ve Dış Ticaret İlişkisi Üzerine Ekonometrik Bir Analiz*. (Yüksek Lisans Tezi). Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Çanakkale.
- Gürbüz, C., Türkoğlu, K. ve Bekci, İ. (2023). Cumhuriyet Dönemi Türk Dış Ticareti ve Bir Gelecek Öngörüsü. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 14(100. Yıl Özel Sayısı), 360-381.
- Gürsoy, Y. (2005). *Dış Ticaret İşlemleri*. Ankara: Ekin Kitabevi.
- Gürsoy, H. (2014). *Lojistik Sektörünün Dış Ticaretteki Rolü ve İşletmeler Üzerinde Etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi). Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Hausman, W. H., Lee, H. L. & Subramanian, U. (2013). The Impact of Logistics Performance on Trade. *Production and Operations Management*, 22(2), 236-252.
- He, Y., Choi, B. R., Wu, R. & Wang, Y. (2021). International Logistics: Does It Matter in Foreign Trade? *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 8(2), 453-463.
- Hoekman, B. & Nicita, A. (2011). Trade Policy, Trade Costs And Developing Country Trade. *World Development, Elsevier*, 39(12), 2069-2079.
- Host, A., Pavlic Skender, H. & Zaninovic, P.A. (2019). Trade Logistics – The Gravity Model Approach. *Journal Zbornik Radova Ekonomskog Fakulteta U Rijeci/Proceedings of Rijeka Faculty of Economics*, 37(1), 327-342.
- Hou, F. M. (2008). Modern Logistics: Accelerator of International Trade. *Finance & Economics*, 4, 13-20.
- <https://tcmb.gov.tr>, Erişim Tarihi: 11.02.2024.
- <https://tuik.gov.tr>, Erişim Tarihi: 11.02.2024.
- Irmak, E. ve Pelit, İ. (2020). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Değerlendirilmesi (2000-2018). *Turkish Studies Economics Finance Politics*, 15(3), 1397-1415.
- Işık, E. (2009). *Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri*. (Yüksek Lisans Tezi). Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- İçellioğlu, C.Ş. ve Öztürk, M.B.E. (2018). Bitcoin ile Seçili Döviz Kurları Arasındaki İlişkinin Araştırılması: 2013-2017 Dönemi İçin Johansen Testi ve Granger Nedensellik Testi. *Maliye ve Finans Yazıları*, 1(109), 51-70.
- İmamoğlu, N. (2018). *Lojistik Performansının Firma Performansına ve İhracat Performansına Etkisi: TRAI Düzey 2 Bölgesinde Uygulama*. (Yüksek Lisans Tezi). Bayburt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bayburt.
- İncekara, B. (2020). Türkiye’de Lojistik ve Ulaştırma Harcamaları ve İhracat İlişkisinin Ekonometrik Analizi. *Journal of Economics, Finance and Accounting*, 7(2), 166-172.
- Jiang, Z. & Wu, Y. (2017). The Impact of International Logistics to International Trade Research Based on an Empirical Analysis of the Data in 1995-2014. *MATEC Web of Conferences*, 124, 1-7.
- Johansen, J. (1988). Statistical Analysis of Cointegrating Vectors. *Economic Dynamics and Control*, 12, 231-254.
- Johansen, S. & Juselius, K. (1990). Maximum Likelihood Estimation and Inference On Cointegration With Application To The Demand For Money. *Oxford Bulletin of Economics and Statistics*, 52, 169-210.
- Kahveci, M. ve Dinçel, S. (2014). Girişimcilik ve Lojistik Arası İlişkiye Ampirik Bir Yaklaşım, Örnek Bir Firma İncelemesi. *Muhasebe ve Denetime Bakış*, 14(43), 87-106.
- Kaplan, Z. (2018). *Türkiye’nin Lojistik Performansının Dış Ticarete Etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi). Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.
- Kaplan, B. (2019). *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Üzerinde Etkileri (Otomotiv Endüstri Örneği)*. (Yüksek Lisans Tezi). Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tekirdağ.
- Karagöz, İ. B. (2007). *E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.

- Karataş, İ. A. (2017). Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 8(1), 1-22.
- Karatay, Ö. (2023). *Türkiye'de İklim Değişikliği Politikaları ve Ekolojik Vergileme*. (Doktora Tezi). Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Katrakylidis, I. & Madas, M. (2019). International Trade and Logistics: An Empirical Panel Investigation of the Dynamic Linkages Between the Logistics and Trade and Their Contribution to Economic Growth. *International Journal of Economics and Business Administration*, 7(4), 3-21.
- Keskin, M. H. (2012). *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği)*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Keşir, B. (2021). *Türkiye'de Lojistik Sektörünün Dış Ticarete Etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi). Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Ketboğa, M. ve Danacı, M. C. (2019). Dış Ticaretin Yapısal Sorunlarının Firmaların Faaliyetleri Üzerine Etkisi: Malatya Örneği. *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(18), 249-270.
- Kılıcı, H. (2017). Taşımacılık Faaliyetlerinin Rekabet Üstünlüğü Oluşturmada İşletmecilikte Yeri ve Önemi: Türkiye Örneği ve Türkiye'de Taşımacılığın Gelişimi. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi, (Özel Sayı)*, 74-86.
- Kılıç, M. ve Koçdemir, S. U. (2018). Dış Ticaret ve Lojistik Arasındaki İlişki: Yükselen Piyasa Ekonomisindeki Ülkelerde Panel Veri Analizi. 1. *Uluslararası Ekonomi ve İşletme Sempozyumu*, 25-27 Kasım 2018, Gaziantep, Türkiye, ss. 219-232.
- Koban, E. ve Keser, H. (2007). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Kitabevi.
- Koban, E. ve Keser, H. (2021). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Koca, M. (2021). Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Gelişimi Üzerine Etkisinin İncelenmesi: Türkiye Örneği. *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 40-62.
- Koç, A. K. (2019). *Lojistik Faaliyetlerin Maliyetlemesi ve Muhasebeleştirilmesi: Iğdır İlinde Nakliye ve Kargo Şirketleri Üzerine Bir Uygulama*. (Yüksek Lisans Tezi). Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.
- Korinek, J. & Sourdin, P. (2011). To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?. *OECD Publishing*, 108, 1-43.
- Korkut, Y., Yavuz, S. ve Zeren, F. (2020). Uluslararası Ticaret ve Lojistik Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: G20 Ülkeleri Örneği. *Uluslararası İktisat ve İdari İncelemeler Dergisi*, 30, 77-88.
- Kök, R., İspir, M.S. ve Arı, A.A. (2010). Zengin Ülkelerden Azgelişmiş Ülkelere Kaynak Aktarma Mekanizmasının Gerekliliği ve Evrensel Bölüşüm Parametresi Üzerine Bir Deneme. 2. *Uluslararası Ekonomi Konferansı, Türkiye Ekonomi Kurumu*, Kıbrıs.
- Kurt, C. (2010). *Türkiye'de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kuştepel, Y., Gülcan, Y. ve Akgüngör, S. (2008). Transportation Expenditures, Growth and International Trade. DEU Faculty of Business Department of Economics Discussion Paper Series.
- Kutlar, A. (2007). *Ekonometrik Zaman Serileri*. Ankara: Gazi Kitabevi.

- Kutlar, A. (2017). *Ekonometrik Zaman Serileri: Teori ve Uygulama EvIEWS ve GiveWin2 (PcGive)* (İkinci Baskı). Kocaeli: Umuttepe Yayınları.
- Kutlu, E. ve Başar, B. (2016). İhracatta Taşıma ve Taşıma Maliyetleri. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (31), 102-111.
- Kutlu, E. (2000). *İthalat ve İhracat Uygulamaları*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Küçük, O. (2012). *Lojistik İlkeleri ve Yönetimi*. Ankara: Seçkin İşletme ve Finans Yayınları.
- Küçük, O. (2012). *Uluslararası Lojistik*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Lan, C. & Bo, W. (2013). Impact of International Logistics on International Trade Zhangjiagang Case. In *2013 6th International Conference on Information Management, Innovation Management and Industrial Engineering*, 23-24 November, Xi'an, China ss. 211-215.
- Linder, S.B. (1961). *An Essay on Trade and Transformation*. Uppsala: Almqvist – Wiksells Boktryckeriab.
- Liping, Z. & Xubiao, Y. (2011). Study on the Relationship Between Shanghai Air Logistics and International Trade. *Journal of System and Management Sciences*, 1(2), 68-75.
- Mahmoud, S.M.F. (2020). The Role of Logistic Services in The Suez Canal Ports For Supporting The Foreign Trade in Egypt. *Remah Journal*, 342-372.
- Mangır, F. ve Fidan, A. (2017). Grubel-Llyod Endeksi ile Endüstri-içi Ticaret Analizi: Tarım Sektörü Türkiye Örneği. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 19(33), 45-51.
- Marti, L., Puertas, R. & Garcia, L. (2014). The Importance of the Logistics Performance Index in International Trade. *Applied Economics*, 46(24), 2982-2992.
- Mazlum, N. (2020). 1980-2018 Dönemi Türkiye Ekonomisi ve Dış Ticaretinin Gelişim Seyri. *Gümrük Ticaret Dergisi*, 7(22), 54-71.
- Meşin, K. (2022). *Türkiye Dış Ticaretinin Lojistik Performans Çerçevesinde Değerlendirilmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). KTO Karatay Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Konya.
- Meşin, K. ve Cura, F. (2022). Türkiye Dış Ticaretinin Lojistik Performans Çerçevesinde Değerlendirilmesi. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 22(2), 139-149.
- Mete, M. (2013). *Dış Ticaretin Belirleyicileri ve Türkiye Uygulaması*. (Doktora Tezi). Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.
- Mill, J.S. (1885). *Principles of Political Economy*. New York: D. Appleton and Company.
- Mucuk, M. (2009). Bütçe ve Cari İşlemler Dengesi Arasındaki İlişki: Türkiye Örneği (1989-2004). *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 8(16), 201-218.
- Oda, S. (2008). *Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri*. (Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- Ofluoğlu, N. Ö., Kalaycı, C., Artan, S. ve Çebi Bal, H. (2018). Lojistik Performansındaki Gelişmelerin Uluslararası Ticaret Üzerindeki Etkileri: AB ve MENA Ülkeleri Örneği. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 9(24), 92-109.

- Oğuz, İ. H. ve Oğuz, D. (2019). Türkiye Ekonomisinde Lojistik. *Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi*, 1(2), 65-74.
- Öğreten, C. (2022). Karma Ekonomi Sistemi Bağlamında Milli Birlik Komitesi'nin Ekonomi Politikalarının Değerlendirilmesi (27 Mayıs – 27 Ekim 1961). *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi*, 12, 53-67.
- Önder, C. (2007). *Lojistik Sektörü ve Kargo Şirketlerinde Finansal Raporlama*. (Yüksek Lisans Tezi). Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Özdemir, A. İ. (2004). Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(23), 87-96.
- Özdemir, F. S. (2007). *Lojistik Maliyet Yönetiminde Optimizasyonla Sağlanan Etkinlik Artışının İşletmelerin Finansal Yapısı Üzerindeki Etkisinin Taşıma Maliyetleri Yönünden İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Özel, H. A. (2011). Türkiye’de Ticari Serbestleşmenin Tarihsel Gelişimi. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 6(2), 73-92.
- Özgüner, Z. (2017). *Lojistik Faaliyetlerin Süreçsel Etkinliğinde Rol Oynayan Değişkenlerin İşletme Performansına Etkisinde Lojistik Performansın Aracılık (Mediator) Rolü*. (Doktora Tezi). Hasan Kalyoncu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep.
- Öztürk, N. (2009). *Dış Ticaret Kuram Politika Uygulama* (İkinci Baskı). Ankara: Palme Yayıncılık.
- Palacıoğlu, T. (2023). Türkiye Cumhuriyeti’nin Yüz Yılında Dış Ticaretin Gelişimi. *Avrasya Dosyası*, 14(2), 190-230.
- Peçe, M.A., Ceyhan, M.S. ve Akpolat, A. (2016). Türkiye’de Gelir Dağılımının Ekonomik Büyümeye Etkisi Üzerine Ekonometrik Bir Analiz. *International Journal of Cultural and Social Studies*, 2(1), 135-148.
- Phillips, P.C.B. & Hansen, B.E. (1990). Statistical Inference in Instrumental Variables Regression With I(1) Processes. *Review of Economic Studies*, (1), 99-125.
- Polat, S. (2007). *Lojistik Şirketlerde Muhasebe Organizasyonu ve Lojistik Maliyetler, Uygulamalar*. (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Polat, M. (2022). *İhracat Türleri Nelerdir?* <https://www.melihpolat.com.tr/ihracat-turleri-nelerdir>. (Erişim Tarihi: 14.04.2024).
- Polat, Ö. ve Ersungur, M. Ş. (2011). Türkiye Ekonomisinde Dış Ticaretin Gelişimi. *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 48-64.
- Posner, M.V. (1961). International Trade and Technical Change. *Oxford Economic Papers*, 13, 323-341.
- Puertas, R., Marti, L. & Garcia, L. (2014). Logistics Performance and Export Competitiveness: European Experience. *Empirica*, 41(3), 467-480.
- Ricardo, D. (2015). *Siyasal İktisadın ve Vergilendirmenin İlkeleri* (Çev: B. Zeren). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Savaş, V. (2000). *İktisadın Tarihi*. Ankara: Siyasal Kitapevi.
- Savrul, B., Özel, H. A. ve Kılıç, C. (2013). Osmanlı’nın Son Döneminden Günümüze Türkiye’de Dış Ticaretin Gelişimi. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 8(1), 55-78.

- Sever, E. (2009). *Finans Dış Ticaret ve Büyüme İlişkisi: Türkiye Analizi*. İstanbul: Çizgi Kitapevi.
- Seyidoğlu, H. (2007). *Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama* (16. Baskı). İstanbul: Güzem Can Yayınları.
- Sezer, S. (2018). Lojistik Sektörünün Ekonomiye Etkisi: OECD Ülkeleri Üzerine Bir Uygulama. *Journal of Turkish Studies*, 13(22), 475-504.
- Skousen, M. (2003). *İktisadi Düşünce Tarihi: Modern İktisadın İnşası*. Ankara: Liberte Yayınları.
- Smith, A. (1998). *The Wealth of Nations*. United Kingdom: The Electric Book Company Ltd.
- Stolper, W.F. & Samuelson, P. (1941). Protection and Real Wages. *The Review of Economic Studies*, 9(1), 58-73.
- Şahin, A. (2007). İhracat Prosedürlerini Biliyor Musunuz? *T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi*.
- Şahin, D. (2018). Türkiye’de Dış Ticaret ve Enflasyon Arasındaki İlişkinin Analizi. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(18), 125-146.
- Şen, İ. K. (2014). Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(1), 83-107.
- Şenkardeşler, R. (2018). Cumhuriyetten Günümüze Türkiye’nin Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme İlişkisi Üzerine Nedensellik Analizi. *Journal of Accounting, Finance and Auditing Studies*, 4(1), 108-129.
- Şerefli, M. (2016). Dış Ticaretin Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Türkiye Örneği. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13, 136-143.
- Takım, A. ve Ersungur, Ş. M. (2015). Taşıma Şekillerine Göre Türkiye’de Dış Ticaretin Analizi: Mevcut Durum Sorunlar ve Beklentiler. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19(3), 357-376.
- Tanyaş, M. ve Baskak, M. (2006). *Üretim Planlama ve Kontrol*, İstanbul: İrfan Yayıncılık.
- Tanyaş, M. (2015). İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu. *Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği Loder Dergisi*.
- Tarı, R. (2010). *Ekonometri*, (Genişletilmiş 6. Baskı), Kocaeli: Umuttepe Yayınları.
- Taşlıyan, M., Çiçeklioğlu, H. ve Yılmaz, Ö. İ. (2016). Lojistik Yönetiminde Dış Kaynak Kullanımının Önemi. *International Journal of Academic Value Studies*, 2(5), 35-55.
- Temelli, F. (2011). *Lojistik Faaliyetler -Yönetimi, Maliyetlemesi ve Muhasebeleştirilmesi-*. (Yüksek Lisans Tezi). Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- TOBB. (2012). *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011*, Haziran 2012.
- Tokay, S. H., Deran, A. ve Arslan, S. (2011). Elektronik Lojistik ve Öğrenme. *The International New Issues in Social Sciences*, 5(5), 364-365.
- Tonus, Ö. (2007). Gümrük Birliği Sonrasında Türkiye’de Dışa Açıklık ve Sanayileşme. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17, 193-214.
- Tuna, O. ve Özer, D. (2002). Pazarlama Faaliyetlerinde Etkinliğin Sağlanmasında Üçüncü Taraf Lojistik Hizmetlerinin Rolü: Türkiye’ye

- Yönelik Bir Delphi Çalışması. 7. Ulusal Pazarlama Kongresi-21. Yüzyılın Pazarlama Paradigması Bildiriler Kitabı, ss.171-184.
- Tunca, E. (2023). *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Üzerine Etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- Tunç, H. ve Kaya, M. (2016). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 7(14), 58-65.
- Uca, N., İnce, H. ve Sümen, H. (2016). The Mediator Effect of Logistics Performance Index on The Relation Between Corruption Perception Index and Foreign Trade Volume. *European Scientific Journal*, 12(25), 37-45.
- Uğur, B. (2022). *Dış Ticaret Teorilerinin Evrimi*. Ankara: İksad Publishing House.
- Uğurlu, S. ve Keser, E. (2020). Dış Ticaretin Gelişiminde Lojistik Sektörünün Rolü: Ekonometrik Bir Analiz. *International Social Mentality and Researcher Thinkers Journal*, 6(37), 2061-2069.
- Ülgen, G. (2000). Merkantilizmden Liberalizme Geçiş ve Piyasa Ekonomisi. *İstanbul Üniversitesi Maliye Araştırma Merkezi Konferansları Dergisi*, 40(1), 85-99.
- Ümran, Ş. (2010). Atıkların Geri Dönüşümü ve Tersine Lojistik. *Paradoks Ekonomi Politika ve Sosyoloji Dergisi*, 6(1), 73-86.
- Ünlü, D. B. (2017). *Lojistikte Taşıma Modu Seçim Kararına Etki Eden Faktörlerin Analizi*. (Yüksek Lisans Tezi). Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Varol, G. M. (2003). Cumhuriyetin 80. Yılında 1923-2003 Türk Dış Ticaretinin Gelişiminin Kısa Tarihçesi. *Dış Ticaret Dergisi*, 153-170.
- Vatansever Deviren, N. (2004). Yeni Dış Ticaret Teorileri. *Mevzuat Dergisi*, 7(81), 1-13.
- Vernon, R. (1966). International Investment and International Trade in The Product Cycle. *Quarterly Journal of Economics*, 80(2), 190-207.
- Wang, M.L. & Choi, C.H. (2018). How Logistics Performance Promote The International Trade Volume? A Comparative Analysis of Developing and Developed Countries. *International Journal of Logistics Economics and Globalisation*, 7(1), 49-70.
- Wang, L. (2005). International Trade and Modern Logistics. *Finance Teaching and Research*, 1, 30-31.
- Wang, D., Dong, Q., Peng, Z., Khan, S. A. R. & Tarasov, A. (2018). The Green Logistics Impact on International Trade: Evidence from Developed and Developing Countries. *Sustainability*, 10(7), 2235-2254.
- Went, R. (2001). *Küreselleşme Neoliberal İddialar Radikal Yanıtlar*. (Çev: Emrah Dinç). İstanbul: Yazın Yayıncılık.
- Wu, J. (2020). The Relationship Between Port Logistics and International Trade Based on VAR Model. *Journal of Coastal Research*, 103(Special Issue), 601-604.
- Yang, C. C. (2008). Relationship Between International Trade and International Logistics in China. *International Business*, 1, 8-16.
- Yıldırım, E. (1995). Ekonomik Yapı ve Ölçek Ekonomileri, *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(3), 65-82.
- Yurdakul, F. (2018). Kişi Başına Enerji Tüketimi ile Büyüme Oranı Arasındaki İlişki: Türkiye Örneği. *Ekonomik Yaklaşım*, 29(105), 49-76.

- Yüksel, E. ve Sarıdoğan, E. (2011). Uluslararası Ticaret Teorileri ve Paul R.Krugman'ın Katkıları, *Öneri Dergisi*, 9(35), 199-206.
- Zaninovic, P.A., Zaninovic, V. & Skender, H. P. (2020). The Effects of Logistics Performance on International Trade: EU15 VS CEMS. *Economic Research-Ekonomska Istrazivanja*, 34(10), 1-17.
- Zeybek, H. (2019). Uluslararası Ticarete Demiryolunun Lojistik Performansa Etkisi. *Demiryolu Muhendisliği*, 2019(9), 79-90.
- Zhan, C. & Wang, C. (2018). Study on the Relationship Between Logistics Industry and Foreign Trade in Sichuan Based on VAR Model. *International Academic Conference on Frontiers in Social Sciences and Management Innovation*, 62, 179-183.
- Zhang, B. Y. (2009). A Study on the Influence of Logistics on the Import and Export Trade in China. *Journal of International Trade*, 1, 9-18.
- Zhaofang, C. & Qiang, W. (2010). Air Logistics and International Trade: Evidence from China. *Journal of International Trade*, 36(5), 19-24.
- Züngün, D. (2008). Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı Sonrası Türkiye IMF İlişkilerinin Geleceği. *Öneri Dergisi*, 8(30), 229-242.