

## ULUSLARARASI TAŞIMACILIĞIN GELİŞİMİNDE DÖVİZ KURUNUN ETKİSİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

Hakan TUNÇ<sup>1</sup>

Murat KAYA<sup>2</sup>

Hakan KIRBAŞ<sup>3</sup>

### EFFECT OF EXCHANGE RATE IN THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION: THE CASE OF TURKEY

#### ÖZET

*Bu çalışmada temel lojistik faaliyetlerden biri olan uluslararası taşımacılık gelirleri ile döviz kuru arasındaki ilişki incelenmiştir. Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde Türkiye'nin taşımacılık sektörü incelenmiştir. Bu bölümde modlar arası ayırım yapılmış olup karayolu taşımacılığı ile havayolu taşımacılığındaki gelişmelere vurgu yapılmıştır.*

*Çalışmanın ikinci bölümünde dış ticaret, döviz kuru, taşımacılık gelirleri arasındaki ilişki incelenmiştir. Yerli paranın değer kaybetmesi ile ihracat arasında, ihracat ile de lojistik arasında pozitif yönlü bir ilişki olduğu nedenleriyle vurgulanmıştır.*

*Çalışmanın son bölümünde ise bir uygulama yapılmıştır. Döviz kurunu temsilen dolar kuru, taşımacılık gelirlerini temsilen de ödemeler bilançosundan taşımacılık gelirleri verileri kullanılmış olup söz konusu veriler 1992 – 2015 dönemleri arasında kapsamaktadır. Bağımlı değişkenin uluslararası taşımacılık gelirleri, bağımsız değişkenin dolar kuru olduğu bir regresyon modeli tahmin edilmiştir. Sonuç itibarıyla, dolar kurundaki bir birimli artışın uluslararası taşımacılık gelirlerini 55 birim arttırdığı gözlemlenmiştir.*

**Anahtar Kelimeler: Regresyon, Taşımacılık, Dolar Kuru.**

#### ABSTRACT

*In this study, the relationship between the income from international transportation and the exchange rate is researched. The study consists of three sections. In the first section, the shipping sector of Turkey is reviewed. Accordingly, the developments in road transportation and air transportation in Turkey are emphasized by segregating the modes.*

<sup>1</sup> Yrd. Doç. Dr., Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Bankacılık ve Finans Bölümü, e-posta: htunc@mehmetakif.edu.tr

<sup>2</sup> Yrd. Doç. Dr., Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Bankacılık ve Finans Bölümü, e-posta: mkaya@mehmetakif.edu.tr

<sup>3</sup> Öğr. Gör., Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Bucak Hikmet Tolunay Meslek Yüksekokulu, Pazarlama ve Dış Ticaret Bölümü, e-posta: hakankirbas@mehmetakif.edu.tr

*In the second section, the relationship among foreign trade and exchange rate and shipping income is examined. It is emphasized by explaining the causes that there are relationships in positive-direction between the value-loss of domestic currency and exportation, and also between exportation and logistics.*

*An application is presented in the last section of the study. USD exchange rate has been used as a representative of exchange rate, and the data of transportation income on the balance of international payments has been used as a representative of transportation income. The relevant data have been gathered for the period of 1992-2015. Then, a regression model has been developed in which the dependent variable is the international shipping income and the independent variable is USD exchange rate. As a conclusion, it has been observed that each unit increase in USD exchange rate provides 55 units increase in the international transportation income.*

**Key Words: Regression, Transportation, Dollar Exchange Rate.**

## 1. GİRİŞ

Taşımacılık günümüz dünyasında ticaretin gelişmesinde en önemli faktörlerden biri olarak kabul edilmektedir. Bir temel lojistik faaliyeti olan taşımacılık, malın alıcı ile satıcı arasında teslimiyetini konu edinmektedir. Üretim teknolojilerinin çok geliştiği günümüzde üretim maliyetleri cinsinden birçok malda nispi üstünlüğe sahip olunabilmektedir. Fakat üretilen malların sağlıklı bir biçimde alıcıya ulaştırılamaması, bir katma değer yaratmamaktadır. Dolayısıyla ekonomide sürdürülebilir bir üretim ve katma değer elde etmek için ulaştırma sistemleri geliştirilmek zorundadır. Bugün Türkiye’de lojistik sektörünün ekonomik büyüklüğünün 70 milyar doların üstünde olduğu tahmin edilmektedir (Bayraktutan vd, 2012:62).

Taşımacılığın gelişmesinde 3 temel faktörden bahsedebiliriz. Bunlardan birincisi lojistik ağlarının karmaşıklaşması ve bu karmaşık yapı içerisinde optimum bir süreç yönetiminin oluşturulmasıdır. Hukukunu, ticari belge yönetimini bildiğiniz ve ulaştırma mod cinsinden tercihinizi netleştirdiğiniz bir süreçte, taşımacılık kısıtlı bir uzmanlık gerektirebilir. Fakat aynı anda farklı coğrafyalara hatta farklı ülkelere sevkiyat talebi olduğu zaman bu talebi yönetebilmek için mevcut yetenekleriniz yeterli olmayabilir. Bu durumda firmalar çoğu zaman dış kaynak kullanımını tercih etmektedirler. Dış kaynak kullanımındaki artışta genel anlamda taşımacılık sistemini güçlendirmektedir.

Taşımacılığın gelişmesindeki ikinci faktör ise sürdürülebilir taşımacılık faaliyetlerinin zorlaşmasıdır. Üretilen mal ve hizmetlerdeki artış ve global ekonominin hızla gelişmesi, malın zamanında ve firesiz bir şekilde teslim edilebilmesi sorununu ortaya çıkarmıştır. 24 saat üretim yapan ve sipariş alan firmalar aynı hızda ve güvenilir bir biçimde malın teslimi hususunda rekabete girmişlerdir. Bu süreçte en kısa mesafeli taşımadan en uzun mesafeli taşıma operasyonlarına kadar, uzmanlık ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Taşımacılığın gelişmesindeki en önemli sebep, şüphesiz, ülkelerin dış ticaret faaliyetlerindeki artıştır (Gümüş, 2009:100). Ülkemiz için de aynı durum geçerlidir. Ülkelerin kendi sınırları dışı ile alım-

satım yapma eğilimleri hem kümülatif olarak ulaştırma hacmini arttırmış hem de ülkelerin mevcut lojistik yeteneklerini geliştirmeleri hususunda motivasyon sağlamıştır.

## 2. TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ

Günümüz dünyasında işletmelerin karlı bir biçimde varlıklarını sürdürebilmeleri açısından iki temel yeteneğe sahip olmaları gerekmektedir. Bunlardan birincisi global düzeyde yeterliliklere sahip olmaktır. Bir firma, pazarını sadece kendi ülke sınırları ile sınırlarsa ve hedeflerini de bu doğrultuda belirlerse, yaşam ömrü kısa kalabilecektir. Bir firmanın dünyaya mal satabilmesi için güçlü taşımacılık yeteneklerine sahip olması gerekmektedir. Firmanın, bir malı hammadde boyutunda topraktan çıktığı andan itibaren başlayarak, son birim tüketiciye ulaşana kadar masrafları en aza indirilmiş bir biçimde ulaştırmasına taşıma denir (Stock ve Douglas, 1999:162).

Bugün dünyada uluslararası bir lojistik sistemi vardır. Bu sistem, nakliye araçlarından taşıma bayiliklerine, büyük finans kuruluşlarından tüccarlara kadar geniş bir yelpaze içerisinde uluslararası alanda mal ve hizmetlere ilişkin hareketin kolaylaşmasına ilişkin bir sistemdir (Wood vd, 2001:3).

Dünyada genel kabul görmüş 5 farklı taşımacılık modu vardır. Bunlardan en yaygın olanı karayolu taşımacılığıdır. Diğer taşımacılık türlerine göre daha esnek bir mod olup zaman kısıtının olmaması durumunda en uygun taşımacılık modu olarak değerlendirilebilir. Ülkemizde de kara yolu taşımacılığı çok gelişmiştir. Bunun temel sebebi Anadolu'nun geniş düzlüklere sahip olması ve bu düzlüklerin karayolu taşımacılığına çok elverişli olmasıdır. Ulaştırma sistemi içerisinde karayolu taşımacılığının payı %95 civarındadır (Gümüş, 2013:302). Bu modun en önemli dezavantajı ise mal ve can kaybına neden olan çok fazla kaza meydana gelmesidir (Temel ve Özcebe, 2006:192).

**Tablo.1 Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı Araç Sayısı**

Yıllar	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon
2005	11.145.826	5.772.745	338.539	163.390	1.475.057	676.929
2006	12.227.393	6.140.992	357.523	175.949	1.695.624	709.535
2007	13.022.945	6.472.156	372.601	189.128	1.890.459	729.202
2008	13.765.395	6.796.629	383.548	199.934	2.066.007	744.217
2009	14.316.700	7.093.964	384.053	201.033	2.204.951	727.302
2010	15.095.603	7.544.871	386.973	208.510	2.399.038	726.359
2011	16.089.528	8.113.111	389.435	219.906	2.611.104	728.458
2012	17.033.413	8.648.875	396.119	235.949	2.794.606	751.650
2013	17.939.447	9.283.923	421.848	219.885	2.933.050	755.950
2014	18.828.721	9.857.915	427.264	211.200	3.062.479	773.728

<b>2015</b>	<b>19.641. 814</b>	10.365.257	440.387	215.029	3.193.695	798.010
-------------	--------------------	------------	---------	---------	-----------	---------

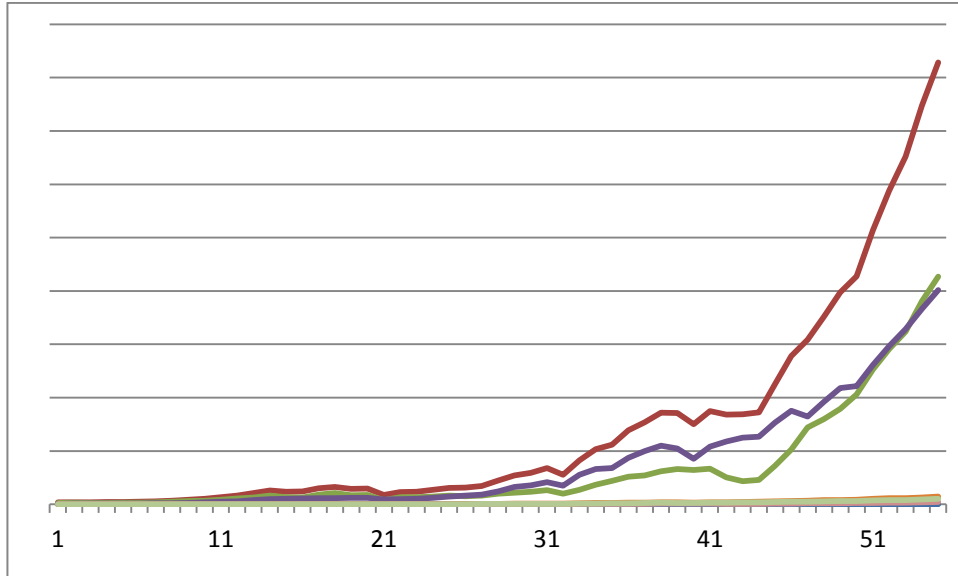
**Kaynak: TÜİK verileri kullanılarak yazar tarafından derlenmiştir.**

Tablo.1’de ülkemizde son 5 yıldaki araç sayısı verilmiştir. Ülkemizde yaklaşık toplam 20 milyon motorlu araç olup bunun yaklaşık 10 milyonu otomobilden oluşmaktadır. Ortalama her 7 kişiden birinde otomobil mevcuttur.

Diğer taşıma modlarından biri de Denizyolu taşımacılığıdır. En büyük avantajı birim maliyeti en düşük olan taşımacılık modu olmasıdır. Dünya ticaretinin yaklaşık %80’i denizyolu taşımacılığıyla yapılmakta olup hacimli malların taşınmasında çok elverişlidir. Çok yavaş bir mod olması ve liman işletmelerine çok duyarlı olması açısından dezavantaja sahiptir.

Bir diğer taşımacılık modunda havayolu taşımacılığıdır. En hızlı taşımacılık modudur (Kaya, 2008:33). Yüksek hacimli malların taşımacılığına elverişli olmayıp, yüksek maliyetli bir taşımacılık modudur. Ülkemizde havaalanı sayısı hızla artmaktadır. Bu durum havayolu taşımacılığını da geliştirmektedir. Aşağıdaki Şekil. 1’de havayolu taşımacılığının 54 yıllık trendi gözükmektedir. Üstteki kırmızı grafik toplam yolcu sayısında ki değişimi göstermektedir. Hemen altındaki mor grafik ise ülke dışı taşıma eğilimini, yeşil grafik ise ülke içi yolcu taşıma eğilimini göstermektedir. Bu tablodan çıkan ilginç sonuçlardan birisi, yeşil grafiği mor grafiğin üstüne çıkmasıdır. Bu durum ülke içi taşımacılığın son 10 yılda ülke dışı taşımacılığın üstüne çıktığıdır. Son 10 yıldaki grafiğin eğimi ise yükseliş hızının ne kadar büyük olduğunu göstermektedir.

**Şekil.1 Havaalanlarında Toplam Yolcu Ve Yük Grafiği(1960-2014)**



**Kaynak: TÜİK verileri kullanılarak yazar tarafından derlenmiştir.**

Diğer bir taşıma modunda demiryolu taşımacılığıdır. Bu mod oldukça yavaş, esnek bir moddur. Kitlesel taşımacılığa çok elverişli değildir. Son olarak da doğalgaz, su, petrol gibi bazı özel

ürünlerin taşındığı boru hattı taşımacılığından söz edebiliriz. Ülkemizde son dönemde boru hattı taşımacılığıyla ilgili önemli bir gelişme yaşanmış olup bu gelişme aşağıda ifade edilmiştir.

“Ülkemizden KKTC’ye askılı boru sistemiyle denizden su iletimini sağlayacak 66,5 km’lik Deniz Geçişi İsale Hattında 500 m uzunluğundaki son parçanın montajı gerçekleştirildi. KKTC Su Temin Projesi’nde 66,5 km’lik Deniz Geçişi İsale Hattı, her biri 1600 mm anma çapına sahip ve 500’er metre uzunluğunda olan HDPE (High Density Polyethylene - Yüksek Yoğunluklu Polietilen) yekpare boruların birbirine mekanik olarak bağlanması suretiyle teşkil edilmektedir. Deniz geçişi isale hattı boruları, Türkiye ve KKTC kıyı kesimlerinde 20 m su derinliğine ulaşıncaya kadar gömülü olarak, 20 m ile 280 m su derinliği arasında ise stabiliteyi beton ağırlık blokları ile sağlamak suretiyle deniz tabanı üzerine döşenmektedir” (DSİ,2015).

Türk lojistik sektörü bugün sahip olduğu 1.500 şirket ve 46.000 araçla Avrupa’nın en büyük taşımacılık filosuna sahiptir (MÜSİAD,2013:68). Bu bölümde son olarak aşağıda modlara göre ülkemizdeki taşımacılık dağılımı verilmiştir. Tablo.2’ye göre yurt içi yüklerde karayolu taşımacılığının üstünlüğü, yurtdışı yolcularda ise denizyolu taşımacılığının düşüklüğü dikkat çekmektedir.

**Tablo. 2 Türkiye’de Taşıma Payları Açısından Mevcut Durum Ve 2023 Hedefi**

Taşıma Payları Ton –km(yurtdışı yük)	Mevcut Durum	2023 Hedefi
Karayolu	80,63	60
Demiryolu	4,76	15
Havayolu	0,44	1
Denizyolu	2,66	10
Boru Hattı	11,51	14
Taşıma Payları Ton –km(yurtdışı yolcu)	Mevcut Durum	2023 Hedefi
Karayolu	89,59	72
Demiryolu	2,22	10
Havayolu	7,82	14
Denizyolu	0,37	4

**Kaynak:T.C. Kalkınma Bakanlığı, Onuncu Kalkınma Planı(2014-2018), Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2014, s.6.**

### 3. TÜRKİYE’DE TAŞIMACILIK – DIŞ TİCARET - DÖVİZ KURU ETKİLEŞİMİ

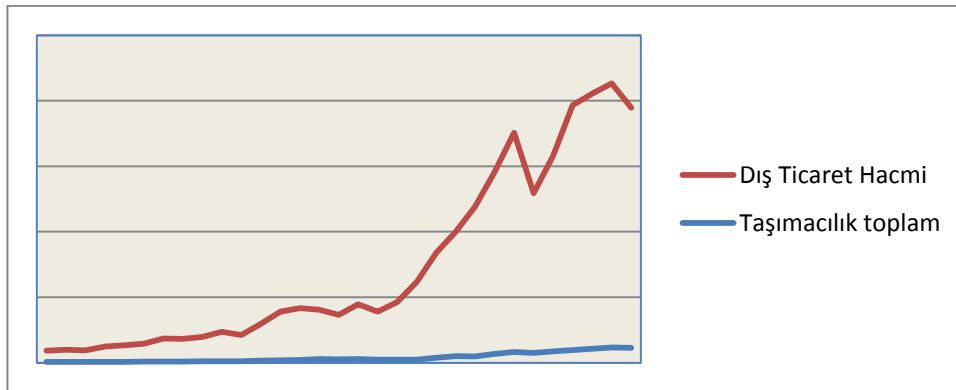
Taşımacılık, temel lojistik faaliyetlerinden biri olsa da bugün algısal olarak lojistik ve taşımacılık aynı anlamda kullanılmaktadır. Ama, lojistik taşımacılıktan çok daha geniş bir kavramdır (Ateş ve Işık, 2010:100). Taşımacılığın gelişmesinde dış ticaretin çok önemli bir etkiye sahip olduğu çalışmanın önceki

bölgelerinde vurgulanmıştır. Taşımacılığın gelişmesinde dış ticaret etkili olduğu gibi dış ticaretin gelişmesinde de döviz kuru çok etkilidir.

Döviz kurunda denge noktası global düzeyde karar vericilerden oluştuğu için riskli bir değişkendir. Döviz kurunda oluşan bu belirsizlik tedarik zinciri yönetimini de olumlu yada olumsuz etkileyebilmektedir (Liu ve Nagurney, 2010:540). Dolayısıyla taşımacılık ile döviz kuru arasında bir ilişki mevcuttur (Du vd., 2013:2). Bu etkileşimi aşağıdaki gibi özetleyebiliriz.

- Yerli paranın değer kaybetmesi nispi olarak ülke mallarının fiyatlarını ucuzlatacaktır. Bu durum ihracatta bir artışa, ihracattaki artış da taşımacılık faaliyetlerinin gelişmesine sebep olacaktır (Seyidoğlu, 2003:156-157).
- Yerli paranın değer kaybetmesi sonucu, maliyetleri büyük ölçüde yerli para cinsinden olan, getirileri ise yabancı para cinsinden olan firmaların karlılığını artacaktır. Bu durumda firmalar daha çok ihracata yönelecek ve taşımacılık faaliyetleri gelişecektir (Harps, 2015).
- Yerli paranın değer kaybetmesi, devletin sürekli olarak ihracatı teşvik etmesine sebep olacaktır. Gümrük mevzuatında ve limancılık faaliyetlerindeki gelişmeler, taşımacılık faaliyetlerini de geliştirecektir.
- Yerli paranın değer kazanması ise fiyat cinsinden ithalatı azaltacaktır. Bu durum taşımacılık faaliyetleri için ihtiyaç duyulan hammaddenin de ucuzlamasına sebep olacaktır.
- Yerli paranın değer kazanması taşıma aracı (tır,gemi,uçak) fiyatlarını ucuzlatacak ve doğal olarak da talebini arttıracaktır. Bu durumda taşımacılık faaliyetlerine olumlu katkı sağlayacaktır.

**Şekil. 2 Türkiye Dış Ticaret Hacmi-Taşımacılık hacmi(1984-2014)**



**Kaynak: Merkez Bankası verileri kullanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır.**

Yukarıdaki Şekil. 2’de Türkiye’de 1984 ile 2014 yılları arasında Dış ticaret hacmi ile taşımacılık gelir hacmi grafikleri verilmiştir. Bu tablo çok net bir biçimde bize göstermektedir ki Türkiye’de dış ticaretin gelişimi ile taşımacılık gelirleri arasında pozitif yönlü bir ilişki mevcuttur.

Bu bölümde son olarak Dünya Bankası tarafından yayınlanan lojistik performans endeksinde Türkiye'nin durumu incelenecektir.

**Tablo. 3 Lojistik Performans Endeksi**

Ülke	Sıra	Skor
Almanya	1	4,12
Hollanda	2	4,05
Belçika	3	4,04
İngiltere	4	4,01
Singapur	5	4,00
İsviçre	6	3,96
Norveç	7	3,96
<b>Türkiye</b>	<b>30</b>	<b>3,50</b>

**Kaynak:**Worldbank, Trade Logistics in The Global Economy, <http://unohrlls.org/custom-content/uploads/2013/09/Connecting-to-Compete-2014-Trade-Logistics-in-the-Global-Economy.pdf>, s.8 (15.11.2015)

Lojistik performans endeksi incelendiğinde Norveç, İsveç, Lüksemburg gibi ülkeler ile birlikte Singapur, Almanya ve Hollanda sürekli olarak ilk sıralarda yer almaktadır. Bu ülkelerde döviz kuru rejimlerinde bir istikrar olduğu, volatil hareketlerin çok görülmediği bilinmektedir. Ayrıca Türkiye'nin 2014 yılında puanı 3,50'ye düşmüş ve 30. sıraya gerilemiştir (LODER,2015).

#### **4. TÜRKİYE'DE DÖVİZ KURU – TAŞIMACILIK GELİRLERİ İLİŞKİSİ ÜZERİNE BİR UYGULAMA**

Çalışmanın bu bölümünde uluslararası taşımacılık gelirleri ile döviz kuru arasındaki ilişki doğrusal regresyon modeli yardımıyla tahmin edilecektir. Çalışmada, döviz kurunu temsilen Ocak 1992 dönemi başlangıç olup Ağustos 2015 dönemi arası aylık ortalama dolar kuru verileri kullanılmıştır. Bu veriler TCMB veri dağıtım sisteminden temin edilmiştir. Ayrıca modelde aynı döneme ilişkin uluslararası taşımacılık gelirleri TCMB veri dağıtım sisteminden, ödemeler bilançosu kaleminden elde edilmiştir.

Modelde bağımlı değişken olarak uluslararası taşımacılık gelirleri, bağımsız değişken olarak dolar kuru kabul edilmiştir.Tahmin en küçük kareler yöntemi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Modeli tahmin etmek için Evievs programı kullanılmıştır.

**Tablo.4 Tahmin Sonuçları**

	<b>Katsayılar</b>	<b>T değerleri</b>	<b>Olasılık değeri</b>
<b>Sabit</b>	388,52	20,74	0,00
<b>Dolar Kuru</b>	55,01210	2,25	0,02
<b>F Testi</b>		430( F değeri)	0,00

Tablo. 4’de görüldüğü gibi sabit katsayı 388 birim olarak tahmin edilmiştir. Bu rakam dolar kuruna bağlı olmayan taşımacılık gelirlerini etkileyen diğer sebeplerin oluşturduğu bir rakamdır. Dolar kuru sıfır dahi olsa ekonominin devamlılığı için yapılması gereken uluslararası ulaştırmayı ifade etmektedir.

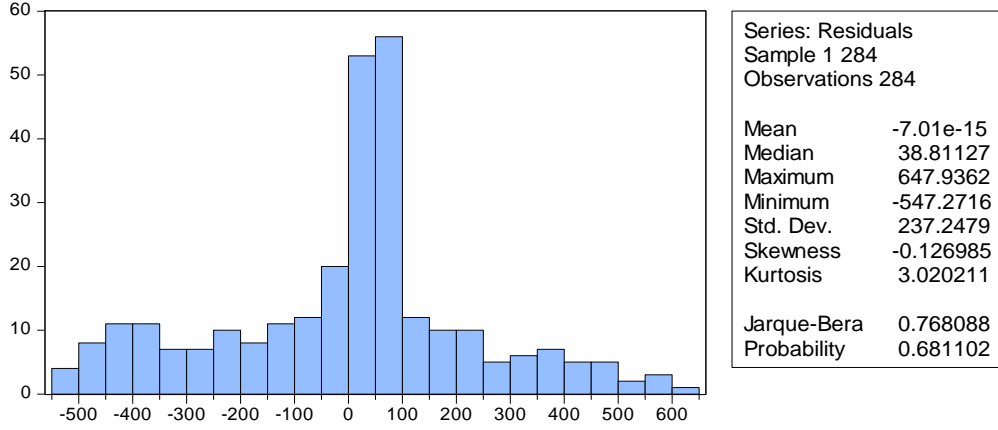
Diğer taraftan modelimizde dolara duyarlı artışı gösteren katsayı ise 55 birimdir. Bu durum bize ülkemizde öncelikle dolar kurundaki artışın uluslararası taşımacılık gelirlerine pozitif yönde yansıdığını ve dolar kurundaki bir birimlik artışın uluslararası taşımacılık gelirlerini 55 birim arttırdığını göstermektedir. Bu genel teori ile uyumlu bir sonuçtur. Döviz kurundaki artış taşımacılık gelirlerini 2 sebepten artırmaktadır. Döviz kurunun artması, yani yerel paranın değer kaybetmesi orta ve uzun vadede ihracatı arttırmakta olup ihracattaki artış ise yurtdışına mal sevkiyatını artırmaktadır. İkinci sebep ise çoğu nakliyeci ve lojistikçinin operasyonlarını yabancı para ile gerçekleştirmeleridir.

Tahmin ettiğimiz katsayıların istatistiksel olarak anlamlı olup olmadığını tespit etmek için olasılık değerlerine bakılmıştır. Her iki katsayısında olasılık değerlerinin 0.05’den küçük olması katsayılarımızın anlamlı olduğunu göstermektedir. Ayrıca modelimizin bir bütün olarak anlamlı olup olmadığını anlamak için F testi sonuçlarına bakmak gerekmektedir. Modelimizin F testi olasılık değeri 0.05 den küçük olduğu için modelimiz bir bütün olarakta anlamlıdır (Guriş vd., 2011:180-185).

Doğrusal regresyon modellerinin temel varsayımlarının başında modelin artık değerlerinin normal dağılmasıdır. Modelimizin normallik testi aşağıdaki gibidir.

**Tablo: 6 Normallik Testi Sonuçları**





Yukarıdaki tabloda veri setimizdeki dağılım ve Jarque –Bera test sonuçları gösterilmektedir. Jarque –Bera testi olasılık değeri 0.05’den büyük olduğu için model verilerimiz normal dağılmıştır (Öztürk ve Fitöz, 2009:37). Ayrıca modelimizin VİF değeri 1 çıkmış olup, modelimizde çoklu doğrusal bağlantı sorunu olmadığını ifade etmektedir.

## 5. SONUÇ

Bir ülkenin geleceğinde söz sahibi olacak sektörler stratejik sektör denilmektedir. Lojistik sektörü de ülkemizin geleceği için önemli sektörlerden birisidir. Türkiye’nin sahip olduğu jeopolitik konum , 3 tarafının denizlerle çevrili olması ve kıta anadolunun geniş ovalara sahip olması ülkenin lojistik altyapısını güçlendirmektedir.

Ülkemizin yaşadığı en önemli iktisadi sorun cari açığın yüksek olmasıdır. Türkiye ekonomisi büyümeye devam ettiği sürece ithalatı artacak ve cari açık vermeye devam edecektir. Bu sorunla mücadelenin en önemli yolu hiç şüphesiz ihracatı artırmaktır. İhracatı artırmak içinde taşımacılık sistemlerinizi ve lojistik ağlarınızı güçlendirmemiz gerekmektedir.

Lojistik ile ihracat arasında eşanlı bir ilişki olduğu bilinmektedir. İki faaliyet de birbirini pozitif yönde etkilemektedir. İhracatı olumlu etkileyen faktörlerin hepsi lojistik faaliyetlerini de olumlu etkilemektedir. İstedığınız kadar iyi mal üretin, bir malı doğru yöntemlerle ve masrafları en aza indirilmiş bir biçimde taşıyamazsanız, o malı dünyaya satamazsınız.

Bu çalışmada ülkemizin taşımacılık sektörü kısaca tanıtılmış ve arkasından bir finansal değişken olan dolar kuru ile ilişkisi incelenmiştir. Döviz kurundaki artış iki etki ile uluslararası taşımacılık gelirlerini pozitif yönde etkilemektedir. Birinci etki, belirli koşullar altında yerli paranın değer kaybetmesi üretilen malların fiyatlarını nispi olarak düşürmekte bu düşüş ise dış talebi artırmaktadır. Bu durum, daha çok uluslararası sevkiyat anlamına gelmektedir. Diğer etki ise yerli paranın değer kaybetmesi, lojistik firmalarının gelirlerinde bir artışa neden olmasıdır. Sonuçta döviz kurundaki artışın uluslararası taşımacılık gelirlerini pozitif yönde etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

## KAYNAKÇA

1. Ateş, İsmet – Işık, Erhan, (2010), “Türkiye’de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracattaki Büyümeye Etkileri”, *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, Cilt 2, Sayı 1,(99-106).
2. Bayraktutan, Yusuf - Tüylüoğlu, Şevket - Özbilgin, Mehmet. (2012), “Lojistik Sektöründe Yoğunlaşma Analizi ve Lojistik Gelişmişlik Endeksi: Kocaeli Örneği”, *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, Cilt:4, Sayı:3, (61-71).
3. DSİ, KKTC Su Temin Projesi, <http://www.dsi.gov.tr/projeler/kkctc-su-temin-projesi>, (09.11.2015)
4. Guriş Selahattin – Çağlayan, Ebru – Guriş, Burak, (2011), EvIEWS ile Temel Ekonometri, *D&R Yayınları*, İstanbul.
5. Gümüş, Sefer, (2013), “Lojistik Sektörünün Türk Ekonomisine Katkıları Ve Bir Araştırma”, *Uluslararası İşletme ve Yönetim Dergisi*, Cilt:1, Sayı:3,( 302-324).
6. Gümüş, Yusuf, (2009), “Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Kârı İle Olan İlişkisi”, *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, Sayı:41,(97-113).
7. Kaya, Sait, (2008), “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları”, İzmir Ticaret Borsası, Ar&Ge Bülten, Şubat, (31-38).
8. Leslie Hansen Harps, Global Logistics: Bridging the Cultural Divide, <http://www.inboundlogistics.com/cms/article/global-logistics-bridging-the-cultural-divide/>,(28.10.2015.)
9. LODER, <http://www.loder.org.tr/announces.php?id=278>, (28.10.2015).
10. Öztürk, Nurettin – Fitöz, Esra, (2009), “Türkiye’de Konut piyasasının Belirleyicileri: Ampirik Bir Uygulama”, *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 5, Sayı 10,(21-46).
11. Qingyuan Du, Shang-Jin Wei, Peichu Xie, (2013), Roads And The Real Exchange Rate, National Bureau Of Economic Research, Working Paper 19291, <http://www.nber.org/papers/w19291>, (10.11.2015).
12. Seyidoğlu, Halil, (2003), Uluslararası Finans, *Güzem Can Yayınları*, İstanbul.
13. Stock, James R – Lambert, Douglas M, (1999), Strategic Logistic Manegement, Irwin/Mcgrawhill, Boston 3.Baskı.
14. T.C. Kalkınma Bakanlığı (2014), Onuncu Kalkınma Planı(2014-2018), Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisaas Komisyon Raporu, Ankara.
15. Temel, Fehminaz – Özcebe, Hilal (2006), “Türkiye’de Karayollarında Trafik Kazaları”, *Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi*, Cilt 15, Sayı 11, (192-198).
16. Wood Donald – Barone, Anthony - Murphy, Paul - Wardlow, Daniel L. International Logistics, *Kluwer Academic Publisher*, London, 2001.
17. Worldbank, Trade Logistics in The Global Economy, <http://unohrlls.org/custom-content/uploads/2013/09/Connecting-to-Compete-2014-Trade-Logistics-in-the-Global-Economy.pdf>. (15.11.2015).

18. Yarmalı, Özgür, Hasan – Baykara, Murat – Şen, Serhat, Yasin, (2013), “Lojistik Sektör Raporu 2013”, *Müsiad Araştırma Raporları*:87, Mavi Ofset, İstanbul.
19. Zuzang Liu, Anna Nagurney, (2011) Supply Chain Outsourcing Under Exchange Rate Risk And Competition, Elsevier, Omega, Volume 39, Issue 5, October, (539–549).