

Yıl: 2021 Cilt: 2 Sayı: 1

Year: 2021 Volume: 2 Issue: 1



AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ  
NAZILLI İKTİSADİ VE  
İDARİ BİLİMLER  
FAKÜLTESİ  
DERGİSİ

Aydın Adnan Menderes University  
Journal of Nazilli Faculty of Economics and  
Administrative Sciences

Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi

Refereed Journal of Social Sciences



AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ  
NAZILLI İKTİSADİ VE İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ DERGİSİ

**Yıl: 2021 / Cilt: 2 / Sayı: 1**



AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ  
NAZILLI İKTİSADİ VE İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ DERGİSİ

**NAZILLI İKTİSADİ VE İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ ADINA  
SAHİBİ VE GENEL YAYIN YÖNETMENİ**

Prof. Dr. Yusuf KADERLİ

**EDİTÖR**

Doç. Dr. Engin ÇAKIR

**EDİTÖR YARDIMCISI**

Dr. Öğr. Üyesi Taner BULUT

**ALAN EDİTÖRLERİ**

(Unvana ve isme göre sıralı)

Prof. Dr. Hatice EROL

Doç. Dr. Funda ÇONDUR

Doç. Dr. Utku YAPICI

Dr. Öğr. Üyesi Bülent YILDIZ

Dr. Öğr. Üyesi Çağdaş GÖRÜCÜ

Dr. Öğr. Üyesi Esmâ DURUKAL

Dr. Öğr. Üyesi Gülizar Seda YILMAZ

**DİL EDİTÖRLERİ (İNGİLİZCE)**

(Unvana ve isme göre sıralı)

Dr. Öğr. Üyesi Gönül TEZCAN

**YAZI İŞLERİ KURULU**

(Unvana ve isme göre sıralı)

Arş. Gör. Dr. Burcu HİÇYILMAZ

Arş. Gör. Dr. Murat ARTUÇ

Arş. Gör. İsmail ÖZTANIR

**İLETİŞİM**

Özgül KUŞ (Memur)

Aydın Adnan Menderes Üniversitesi  
Nazilli İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi  
İsabeyli Yerleşkesi, Nazilli, AYDIN, TÜRKİYE

0 (256) 347 7011

<http://dergipark.org.tr/niibfd>

[niibfd@adu.edu.tr](mailto:niibfd@adu.edu.tr)

## YAYIN KURULU

(İsme göre sıralı)

Prof. Dr. İlhan KÜÇÜKKAPLAN (PAÜ)

Prof. Dr. İsmet ATEŞ (ADÜ)

Prof. Dr. Muhsin ÖZDEMİR (ADÜ)

Prof. Dr. Onur ÖZVERİ (DEÜ)

Prof. Dr. Yusuf KADERLİ (ADÜ)

## DANIŞMA KURULU

(İsme göre sıralı)

Dr. Abdullah ÖZDEMİR (ADÜ)	Dr. Jinyoung HWANG (Hannam University)
Dr. Adil BAYKASOĞLU (DEÜ)	Dr. John KING (Georgia State University)
Dr. Adriana GIURGIU (University of Oradea)	Dr. Kamil Ufuk BİLGİN (Ankara Hacı Bayramı Veli Üni.)
Dr. Ahmet ŞEKERKAYA (İstanbul Üni.)	Dr. Kemal YILDIRIM (Anadolu Üni.)
Dr. Ahmet ÜNLÜ (ADÜ)	Dr. Marina E. JOHNSON (University of Dayton)
Dr. Akan YANIK (ADÜ)	Dr. Md. Abdul WADUD (University of Rajshahi)
Dr. Ali CENGİZ (ADÜ)	Dr. Md. Moynul AHSAN (Ankara University)
Dr. Ali DERAN (Niğde Ömer Halisdemir Üni.)	Dr. Mehmet Ali SÜMBÜL (ADÜ)
Dr. Ali Ender ALTUNOĞLU (Muğla Sıtkı Koçman Üni.)	Dr. Mehmet Erdemir GÜNDOĞMUŞ (ADÜ)
Dr. Ali ÖZDEMİR (DEÜ)	Dr. Mehmet MARANGOZ (Muğla Sıtkı Koçman Üni.)
Dr. Ali PETEK (ADÜ)	Dr. Mehmet Metin DAM (ADÜ)
Dr. Amanda KING (Georgia Southern University)	Dr. Mehmet TANYAŞ (Maltepe Üni.)
Dr. Arzu GÜLER (ADÜ)	Dr. Mehpare TİMOR (İstanbul Üni.)
Dr. Arzu ORGAN (PAÜ)	Dr. Merve İrem YAPICI (ADÜ)
Dr. Ashi YENİPAZARLI (ADÜ)	Dr. Muhsin ÖZDEMİR (ADÜ)
Dr. Aşkner GÜNGÖR (PAÜ)	Dr. Musa İKİZOĞLU (ADÜ)
Dr. Atakan HATİPOĞLU (ADÜ)	Dr. Mustafa Ali SARILI (ADÜ)
Dr. Aykut Hamit TURAN (Sakarya Üni.)	Dr. Mustafa DOĞANER (ADÜ)
Dr. Aynur UÇKAÇ (ADÜ)	Dr. Mustafa MIYNAT (Celal Bayar Üni.)
Dr. Ayşe Cansu GÖK KISA (Hitit Üni.)	Dr. Namık Kemal ÖZTÜRK (Muğla Sıtkı Koçman Üni.)
Dr. Ayşegül TUŞ IŞIK (PAÜ)	Dr. Necmi GÜRSAKAL (Uludağ Üni.)
Dr. Aziz BOSTAN (ADÜ)	Dr. Necmiye CÖMERTLER ŞİMŞİR (ADÜ)
Dr. Bayram COŞKUN (Muğla Sıtkı Koçman Üni.)	Dr. Nilüfer KARACASULU (DEÜ)
Dr. Bilge DOĞANLI (ADÜ)	Dr. Onur ÖZVERİ (DEÜ)
Dr. Bülent YILDIZ (ADÜ)	Dr. Osman PEKER (ADÜ)
Dr. Cemal İYEM (ADÜ)	Dr. Ömer ÖZPINAR (ADÜ)
Dr. Çağrı KÖROĞLU (ADÜ)	Dr. Pınar Süral ÖZER (DEÜ)
Dr. Çınar ÖZEN (Ankara Üni.)	Dr. Rafet AKTAŞ (Yıldırım Beyazıt Üni.)
Dr. Ece ARMAĞAN (ADÜ)	Dr. Ralf WAGNER (University of Kassel)
Dr. Engin BERBER (Ege Üni.)	Dr. Sacit Hadi AKDEDE (İzmir Bakırçay Üni.)
Dr. Engin ÇAKIR (ADÜ)	Dr. Sarmite MIKULIONIENE (Mykolas Romeris University)
Dr. Erman COŞKUN (İzmir Bakırçay Üni.)	Dr. Selçuk PERÇİN (Karadeniz Teknik Üni.)
Dr. Erol EĞRİOĞLU (Giresun Üni.)	Dr. Sema OĞLAK (ADÜ)
Dr. Ersan ÖZ (PAÜ)	Dr. Serkan DİLEK (Kastamonu Üni.)
Dr. Esin SAYIN (ADÜ)	Dr. Sezgin DEMİR (ADÜ)
Dr. Esra AYTAÇ ADALI (PAÜ)	Dr. Süleyman BARUTÇU (PAÜ)
Dr. Fatma Neval GENÇ (ADÜ)	Dr. Süleyman ÖZDEMİR (Bandırma Onyediy Eylül Üni.)
Dr. Ferhan ÇEBİ (PAÜ)	Dr. Şansel ÖZPINAR (ADÜ)
Dr. Feriştah SÖNMEZ (ADÜ)	Dr. Şevkinaz GÜMÜŞOĞLU (Yaşar Üni.)
Dr. Funda ÇONDUR (ADÜ)	Dr. Taner BULUT (ADÜ)
Dr. Gülşah SEZEN AKAR (ADÜ)	Dr. Taylan URKMEZ (SolBridge Int. School of Business)
Dr. Hadi GÖKÇEN (Gazi Üni.)	Dr. Tuncay Ercan SEPETCİOĞLU (ADÜ)
Dr. Hakan SARITAŞ (PAÜ)	Dr. Tuncer ÖZDİL (Manisa Celal Bayar Üni.)
Dr. Halil MUTİOĞLU (ADÜ)	Dr. Turgay UZUN (Muğla Sıtkı Koçman Üni.)
Dr. Hatice EROL (ADÜ)	Dr. Türkay DERELİ (Gaziantep Üni.)
Dr. Hür Bersam BOLAT (PAÜ)	Dr. Umut EVLİMOĞLU (ADÜ)
Dr. Hüseyin AKTAŞ (Celal Bayar Üni.)	Dr. Umut Tolga GÜMÜŞ (ADÜ)
Dr. Hüseyin GÜL (ADÜ)	Dr. Utku YAPICI (ADÜ)
Dr. Hüseyin ŞENKAYAS (ADÜ)	Dr. Veysel YILMAZ (Eskişehir Osmangazi Üni.)
Dr. Ioannis KARKASIZ (University of the Aegean)	Dr. Victoria Ateca AMESTOY (Uni. of Basque Country)
Dr. İbrahim Halil SUGÖZÜ (Şırnak Üni.)	Dr. Yaşar UYSAL (DEÜ)
Dr. İlhan KÜÇÜKKAPLAN (PAÜ)	Dr. Yetkin BULUT (Ondokuz Mayıs Üni.)
Dr. İsmail MAZGİT (DEÜ)	Dr. Yusuf ALPER (Uludağ Üni.)
Dr. İsmet ATEŞ (ADÜ)	Dr. Yusuf KADERLİ (ADÜ)

## BU SAYIYA KATKI VEREN HAKEMLER

(İsme göre sıralı)

Dr. Aslı YENİPAZARLI (Aydın Adnan Menderes Üniversitesi)

Dr. Atakan HATİPOĞLU (Aydın Adnan Menderes Üniversitesi)

Dr. Bilal ÖZEL (Bingöl Üniversitesi)

Dr. Ceyda YERDELEN KAYGIN (Kafkas Üniversitesi)

Dr. İlhan KÜÇÜKKAPLAN (Pamukkale Üniversitesi)

Dr. Mustafa GÖMLEKSİZ (Necmettin Erbakan Üniversitesi)

Dr. Nurşen ADAK (Akdeniz Üniversitesi)

Dr. Şaban NAZLIOĞLU (Pamukkale Üniversitesi)

## İÇİNDEKİLER

DÜNYADA CARİ DENGESİZLİKLERİN SON 40 YILI: KRİZLERİN VE DIŞ  
TİCARET HESABININ ROLÜ

**Doğukan TARAKÇI .....** **1-20**

TÜRKİYE'DE DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM KONULU LİSANSÜSTÜ  
TEZLER: 2010-2020 DÖNEMİ İNCELEMESİ

**Abdullah Zübeyr AKMAN, Sinan ÇİZMECİOĞLU .....** **21-30**

DENİZYOLU TİCARETİ, EKONOMİK BÜYÜME VE DIŞ TİCARET HADDİ  
ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ: TÜRKİYE İÇİN ARDL YAKLAŞIMI

**Gülşah USTA, Aydın SARI .....** **31-44**

# DÜNYADA CARİ DENGESİZLİKLERİN SON 40 YILI: KRİZLERİN VE DIŞ TİCARET HESABININ ROLÜ

Doğukan TARAĞCI<sup>1</sup>

## Özet

Küreselleşme ile birlikte 1980'li yıllardan sonra ülkelerin sermaye akımları önündeki engelleri kaldırması sonucunda yaşanan yüksek sermaye girişleri, ülkelerin daha rahat borçlanabilmesine imkân sağlamıştır. Bunun sonucunda ise birçok ülkede cari açıklar süreklilik kazanmaya başlamıştır. Özellikle 1990'lı yıllardan itibaren giderek büyüyen ve sürekli hale gelen cari açıklar, politika yapımcıların ve iktisatçıların dikkatini çekmiş ve cari açıkların sürdürülebilir olup olmadığı konusunu gündeme getirmiştir. İktisatçıların arasında cari açığın sürdürülebilirliğinin tespitine yönelik bir fikir birliği bulunmamaktadır. Bu çalışmanın amacı betimsel analiz yöntemleriyle dünyada ve seçili ülke/ülke gruplarında cari dengenin yıllara göre seyrini incelemek, küresel ve bölgesel krizlerin cari dengeye etkisini görmek ve cari açık/fazla veren ülkelerde bu açık/fazlanın sebeplerini irdelemektir.

**Anahtar Kelimeler:** Cari İşlemler Hesabı, Cari Açık, Cari Açığın Sürdürülebilirliği, Dış Ticaret Hesabı, Betimsel Analiz

**JEL Kodları:** F01, F32, F41

## THE LAST 40 YEARS OF CURRENT IMBALANCES IN THE WORLD: THE ROLE OF CRISES AND TRADE BALANCE

### Abstract


With the effect of globalization, after the 80s, the high capital inflows experienced as a result of the elimination of obstacles to capital flows, enabled countries to borrow more easily. As a result, current account deficits started to gain continuity in many countries. Especially starting with the 90s, the current account deficits, which have been growing and becoming permanent, attracted the attention of policy makers and economists and brought up the issue of whether current account deficits are sustainable or not. Although there is no consensus among economists regarding the determination of the sustainability of the current account deficit, it has been observed in the literature that the subject is addressed with econometric methods. The purpose of this study is to present a different view by examining the current account balance in the world and selected country / country groups historically, to see the effect of global and regional crises on the current account balance and to examine the reasons of this imbalances with descriptive analysis.

**Keywords:** Current Account, Current Account Deficit, Sustainability of Current Account Deficit, International Trade in Goods and Services, Descriptive Analysis

**JEL Codes:** F01, F32, F41

## 1. GİRİŞ

Ülkelerin gelir ve giderlerinin ölçüldüğü cari işlemler hesabı, ülke ekonomileri için son derece önemli ve ilgi çekici bir makroekonomik performans ölçütüdür. Giderlerin gelirlere daha fazla olması durumunda ise cari işlemler hesabı açık vermektedir. Cari açık, bir yandan gelişmekte olan bir ekonomide ulusal tasarrufları aşan yatırım talebini finanse etmek için ülkeye gelen kaynakları ölçtüğü için ekonomik büyümenin bir yansıması olarak görülürken, öte yandan ulusal tasarruflar ile yurtiçi yatırım arasındaki sürdürülemez dengesizlikleri ve sürekli biriken borçları yansıttığı için bir tehlike sinyali olarak görülmektedir. Bu dikotominin ilginç tarafı, büyümeye neden olan cari açık ile sürdürülemeyecek boyutta borç birikimi ile sonuçlanan cari açık arasında ayırım yapmanın zor olmasıdır. İlk görüşe göre cari açıklar sermaye girişlerine, yatırımlara ve hızlı ekonomik büyüme beklentilerine yol açan ekonomik gidişatın başarısını yansıtmaktadır. Diğer görüş ise cari açıkların, iyi yönetilemeyen bir ekonominin yansıması olduğudur. Her iki durum için de cari açıkların sürdürülebilir olmadığı ülkelerde, döviz kuru krizlerinin gerçekleşmesi, büyük bir olasılık haline gelmektedir. Özellikle 1994 Meksika Peso krizi, 1997 Doğu Asya Mali Krizi ve 2008 yılında yaşanan küresel krizin dünya genelinde yaşanan cari dengesizliklerle yakından ilişkili olduğu, birçok iktisatçı tarafından benimsenen bir görüştür (Roubini ve Watchel, 1998). Ben Bernanke'nin 2008 küresel krizine ilişkin "Benim görüşüme göre... 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren sermaye akımları ve dış ticarete yaşanan küresel

<sup>1</sup> Doktora Öğrencisi, Pamukkale Üniversitesi, Denizli, Türkiye, dtarakci11@posta.pau.edu.tr,  ORCID ID: 0000-0003-2634-9318



dengesizlikleri dikkate almadan krizi anlamaya çalışmak imkansızdır.” yorumu, cari dengesizliklerin krizlerin oluşumuna etkisini gösterir niteliktedir.

Cari işlemler dengesi aynı zamanda ekonomik performansın ölçülmesinin odak noktasıdır. Bunun sebebi ise iki açıdan ele alınabilir. İlk olarak, cari denge, yurtiçi yatırım ve tasarrufun diğer unsurları olan mali denge ve özel tasarruflar ile yakından ilişkilidir. Bu nedenle, ekonomik büyüme için önemli bir etkiye sahiptir. İkinci olarak, cari işlemler dengesinin döviz kuru ve rekabet gücü üzerinde etkileri bulunmaktadır. Dolayısıyla cari işlemler hesabının, bir ekonominin genel beklentilerine ışık tuttuğu söylenebilir. Bu sebeple, döviz kurları, rekabet gücü ve ödemeler dengesi üzerine bir çalışma mutlaka cari açığın incelenmesi ve bu açığın sürdürülebilir olup olmadığının analiz edilmesi ile başlamalıdır (Roubini ve Watchel, 1998). Ancak cari açıkların sürdürülebilir olup olmadığını saptamak kolay değildir. Çünkü “sürdürülebilirlik” kavramı, karmaşık makroekonomik meselelerden biridir (Kim vd., 2009: 166).

Literatürde cari işlemler dengesine yönelik yapılmış çalışmaların çoğunlukla cari açığın sürdürülebilirliği konusunu ele aldığı ve ekonometrik yöntemler ile birbirinden farklı sonuçlara ulaşıldığı görülmüştür. Bu çalışmanın amacı ise, betimsel analiz ile dünyada ve seçili ülke/ülke gruplarında cari dengenin yıllara göre seyrini incelemek, küresel ve bölgesel krizlerin cari dengeye etkisini görmek ve cari açık/fazla veren ülkelerde bu açık/fazlanın sebeplerini irdelemektir.

Çalışmanın bundan sonraki aşamaları şu şekildedir. Birinci bölümde geçmişten günümüze dünyada cari dengenin gidişatına dair bir görünüm ortaya koyulacaktır. İkinci bölümde seçili ülkeler için cari dengesizliklerin 1980’li yıllardan itibaren gelişimi ve olası nedenleri üzerinde durulacaktır. Üçüncü bölümde cari işlemler hesabının alt bileşenleri olan dış ticaret dengesi, birincil ve ikincil gelir dengeleri kapsamında cari dengenin kompozisyonunun detaylı analizi sunulacaktır. Çalışmanın sonuçları ise son bölümde sunulacaktır.

## 2. GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE DÜNYADA CARİ DENGİNİN SEYRİ

1982 yılında yaşanan borç krizinin<sup>2</sup> ardından Lawson Doktrini’ne olan güven sarsılmış ve yüksek cari açıkların bir kriz göstergesi olarak kabul edilmesi gerektiği görüşü yaygınlaşmaya başlamıştır. Fischer (1988) döviz kuru krizlerine ilişkin yaptığı çalışmada yaklaşan bir krizin birincil göstergesinin cari açık olduğunu, yüksek ya da yükseleceği öngörülen cari açıkların devalüasyon ile sonuçlanacağını savunmuştur Fischer (1988) tarafından dile getirilen önemli bir nokta, önemli olanın yüksek cari açıklar değil, söz konusu ülkede “sürdürülebilir olmayan” bir cari açık olup olmadığıdır (Fischer 1988: 115). Meksika’da yaşanan Peso krizi ise bu duruma oldukça uygun bir örnektir. Meksika 1980’li yılların ortalarında büyük çapta finansal reformlar yapmıştır. Aynı zamanda dış borçlarını yeniden yapılandırmış ve Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması’nı (NAFTA) imzalayarak dış ticareti serbestleştirme yönünde önemli mesafeler kaydetmiştir. Bunların yanında faiz oranları serbest bırakılmış, kredi sınırlamaları ve bankaların kasalarında likit tutma zorunluluğu kaldırılmıştır. Bu uygulamalar, düşük büyüme oranına ve yüksek enflasyona sahip olan Meksika’nın ekonomisinin canlanmasını sağlamıştır (Güloğlu ve Altunoğlu, 2002: 114). Yaşanan istikrarlı büyüme ve giderek düşen enflasyon oranı neticesinde, Meksika büyük oranda yabancı sermaye çekmeye başlamıştır. Ancak hızlı sermaye hareketleri toplam talebin aşırı derece artmasına ve hisse senetleri fiyatlarının yükselmesine sebep olmuştur. Sonuç olarak cari işlemler açığı hızla artmış ve yatırımcılar bu açığın uzun süre sürdürülemeyeceği hissine kapılmışlardır (Martinez, 1998: 7).

1992-1994 yıllarında gayri safi yurt içi hasılaya oranla %7’ye ulaşan cari açıklara rağmen Meksika Merkez Bankası - Lawson Doktrini’nde ele alındığı şekilde - cari açıkların özel sektör davranışları sebebiyle gerçekleştiğini ve bütçe dengesinin kontrol altında olduğunu belirtmiştir. Ancak çıpaya dayalı döviz kuru politikasının devam ettirilmesi, uluslararası faiz oranlarının yükselmesi ve siyasi belirsizlikler Meksika ekonomisine olan güveni oldukça zayıflatmıştır. Nitekim Meksika hükümeti 1994

<sup>2</sup> Çok sayıda gelişmekte olan Latin Amerika ülkelerinin dış borçlarını ödeyemez duruma gelmesiyle başlayan borç krizinin başlangıç tarihi, Meksika’nın 1982 Ağustos ayında dış yükümlülüklerini yerine getiremeyeceğini ilan ettiği tarih olarak kabul edilmektedir (Sakallı, 1998: 38).

yılında döviz kuru bandını %15 oranında genişletme kararı almıştır. Ancak Peso beklenenden çok daha hızlı değer kaybetmeye başlamış, uluslararası rezervler iki gün içinde 5 milyar dolar eridikten sonra Peso dalgalanmaya bırakılmıştır. Panik içindeki uluslararası yatırımcılar hızlı bir biçimde fonlarını geri çekmeye başlamışlar ve krize neden olmuşlardır. Krizle birlikte Meksika'ya yönelik portföy yatırımları azalmış ve 1995 yılında Meksika ekonomisinden yaklaşık 3.4 milyar dolarlık portföy yatırımı çıkmıştır (Güloğlu ve Altunoğlu, 2002: 116).

Meksika Peso krizinin ardından Lawson Doktrini'ne olan eleştiriler şiddetini arttırmıştır. ABD Hazine Müsteşar Yardımcısı Larry Summers, özel sektör davranışları sebebiyle oluşan cari açıkların "tehlikesiz" görülmeceğini ifade etmiş, özellikle de yüksek portföy yatırımı çeken ülkelerde gayri safi yurt içi hasılaya oranla %5'i geçen cari açıkların dikkatle takip edilmesi gerektiğini söylemiştir (Summers, 1996: 46).

1990'lı yılların ikinci yarısında Meksika'ya benzer şekilde Doğu Asya ülkeleri de yoğun olarak sermaye akımlarına uğramış ve yüksek cari açık vermeye başlamışlardır. 1994-1996 yılları arasında gayri safi yurt içi hasılaya oranla Tayland ortalama %7, Endonezya %3, Filipinler %4 ve Güney Kore %3 cari açık vermiştir. Yüksek cari açıkların Doğu Asya krizinin temel sebebi olup olmadığı konusunda iktisatçılar arasında bir fikir birliği bulunmasa da Roubini vd. (1998) çalışmalarında, 1997 yılında spekülatif ataklara maruz kalan ülkelerin 1990'lı yıllarda yüksek cari açık veren ülkeler olduğunu belirtmişlerdir.

Yukarıda verilen kriz örneklerinde görüldüğü gibi küreselleşme ile birlikte, özellikle 1980'li yıllardan sonra ülkelerin sermaye akımları önündeki engelleri kaldırması sonucunda yaşanan yüksek sermaye girişleri, ülkelerin daha rahat borçlanabilmesine imkân sağlamıştır. Bunun sonucunda ise birçok gelişmekte olan ülkede cari açıklar süreklilik kazanmaya başlamıştır.

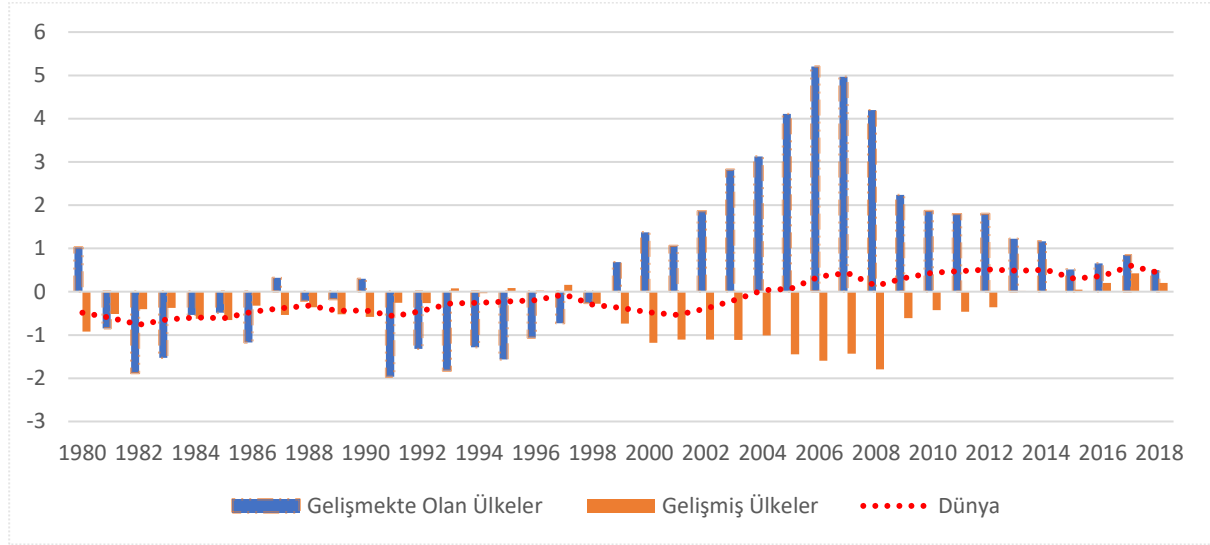
2000'li yıllara gelindiğinde ise, cari açıkların başta ABD'de olmak üzere gelişmiş ülkelerde yoğunlaştığı görülmektedir. Bu dönemde ABD'nin giderek artan cari açığına karşılık Doğu Asya ülkeleri, petrol ihracatçısı ülkeler, Japonya ve Almanya ise cari fazla vermeye başlamıştır. Bu ülkelerin performansları ise, yüksek tasarruf oranlarıyla ilişkilendirilmiştir. Bernanke (2005), bu tasarruf fazlalarının nedenlerini beş maddede ele almıştır: (1) 1990'lı yıllarda gelişmekte olan ülkelerin yaşadığı finansal krizler (özellikle Doğu Asya krizi) sonucunda bu ülkelerde yatırım oranlarında ciddi düşüşler olmuştur. Yüksek devalüasyon yaşayan bu ülkelerde ihtiyati rezerv biriktirme stratejisi benimsenerek dış borçları azaltmak hedeflenmiştir<sup>3</sup>. Bunlar, tasarruf-yatırım yaklaşımı çerçevesinde tasarruf fazlası ve cari fazla oluşumunun sebepleri arasındadır. (2) Özellikle Asya ülkelerinde yaşanan ihracat odaklı büyüme stratejileri ve buna bağlı iktisadi politikalar (değeri düşürülmüş kurlar ve bu amaçla rezerv biriktirme) da tasarruf fazlası oluşmasının esas sebebi olarak sayılmaktadır. (3) 2000'li yılların başında petrol fiyatlarının artışı ise petrol ihracatçısı ülkelerde cari fazla oluşmasının temel sebebi olarak görülmektedir. (4) Gelişmekte olan ülkelerdeki zayıf finans sektörü ve zayıf sosyal sigorta sistemi sebebiyle hanehalkları ihtiyati tasarruf artışına gitmiştir. (5) Gelişmekte olan ülkelerdeki genç nüfus ve düşük ücret, üretimin bu ülkelere kaymasına sebep olmuştur.

Bahsedilen gelişmeler doğrultusunda cari açığın 2000'li yıllara kadar gelişmekte olan ülkelerde, sonrasında ise gelişmiş ülkelerde yoğunlaştığı söylenebilir. Bu durum Grafik 1 ve 2'de de görülebilmektedir. Grafik 1 ve 2 incelendiğinde, cari açıkların 2000'li yıllara kadar özellikle gelişmekte olan ülkelerde yoğunlaştığı görülmektedir. Özellikle 1982 yılı ve 1990-1998 yılları, bu açıkların arttığı dönemler olarak göze çarpmaktadır. Asya krizinin hemen sonrasında ise dengesizliklerin neredeyse ortadan kalktığı, dünya genelinde GSYİH'e oranla %1'in altında seyrettiği görülmektedir. 2000'li yıllardan itibaren ise giderek artan cari dengesizlikler, küresel kriz döneminde tepe noktasını görmüştür. Kriz döneminde gelişmiş ülkelerin %2'ye yakın oranda cari açık verdiği, gelişmekte olan ülkelerin ise

<sup>3</sup> Bernanke (2005) rezerv biriktirmenin zorunlu olarak ya cari dengeyi iyileştirdiğini, ya net sermaye girişlerini arttırdığını, ya özel net sermaye çıkışlarını azalttığını ya da bunların bir kombinasyonuna yol açtığını iddia etmektedir. Rezerv biriktirme ve cari fazla arasındaki bağlantının, pratikte Asya ülkeleri için, iç borçlanmayı artırma politikası yoluyla elde edilen tasarruflarla gerçekleştiğini savunmaktadır.

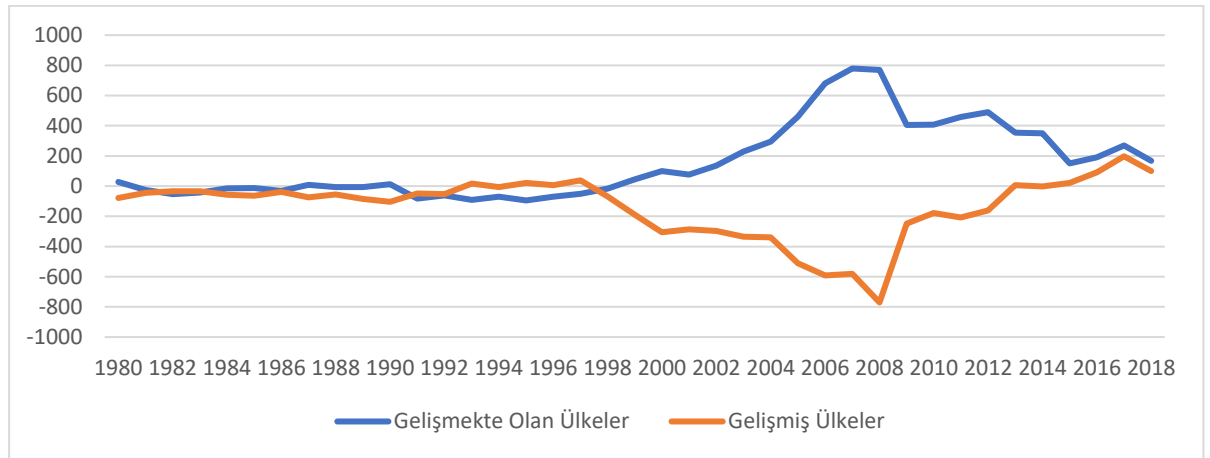
%5 oranında fazla verdiği görülmektedir. Bu oranlar gelişmiş ülkeler için 770 milyar Dolar açığa, gelişmekte olan ülkeler için ise yaklaşık olarak 570 milyar Dolar cari fazlaya tekabül etmektedir.

**Grafik 1. Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülke Gruplarında Cari Denge/GSYİH**



**Kaynak:** UNCTAD<sup>4</sup> tarafından paylaşılan veri seti ile oluşturulmuştur.

**Grafik 2. Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Cari Denge (Milyar ABD Doları)**

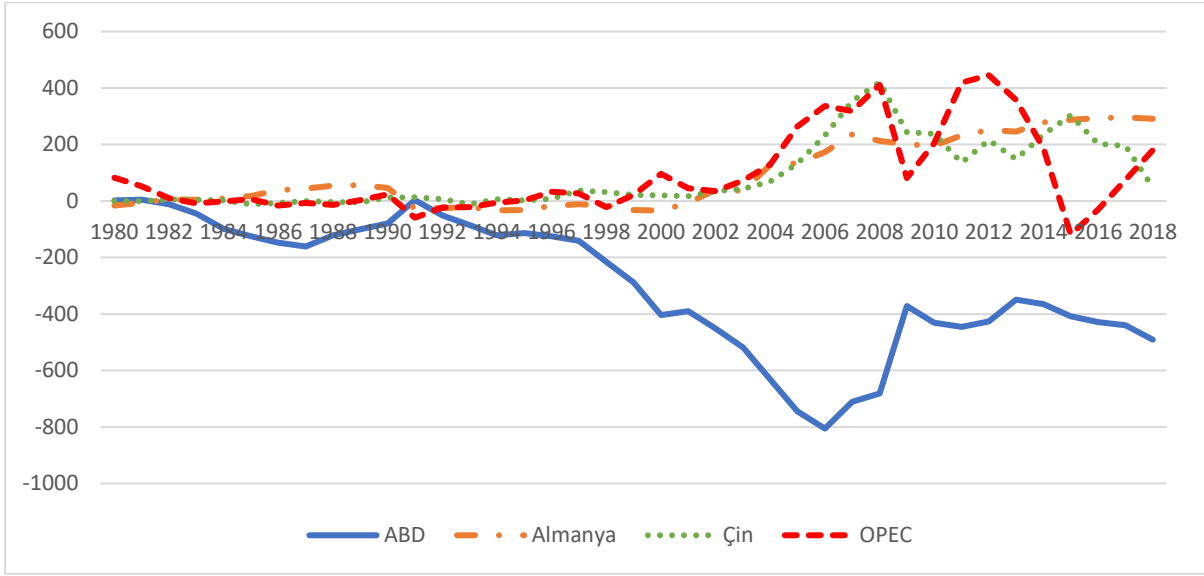


**Kaynak:** UNCTAD tarafından paylaşılan veri seti ile oluşturulmuştur.

Her ne kadar gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler toplu bir şekilde ele alınmış olsa da giderek artan cari dengesizlikler birkaç ülke/ülke grubunda yoğunlaştığı görülmektedir. Cari fazla veren ülke ve ülke gruplarının başında Almanya liderliğindeki Orta Avrupa ile birlikte ihraç sanayiine büyük destekler veren Çin bulunmaktadır. Ayrıca Brent petrol fiyatının 2000'li yılların başında 30 dolar iken 2007 yılında 100 dolara kadar çıkması, petrol ihraç eden ülkelerin de bu gruba dâhil olmasını sağlamıştır. Cari açık veren ülkelerin başında ise 1991 yılından sonra sürekli olarak cari açık veren ABD bulunmaktadır. ABD'nin sahip olduğu yüksek cari açık, toplu şekilde ele alındığında gelişmiş ülkelerin cari açık vermesindeki en önemli etkenlerdendir. Grafik 3'de bahsedilen ülke ve ülke gruplarının yıllara göre cari işlemler dengesi görülebilir.

<sup>4</sup> United Nations Conference on Trade and Development Veri Tabanı

**Grafik 3. Seçili Ülkelerde Cari İşlemler Hesabı (Milyar ABD Doları)**



**Kaynak:** UNCTAD Veri Tabanından elde edilen verilerle oluşturulmuştur.

Cari işlemler dengesinin seyri, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler bazında toplulaştırılmış<sup>5</sup> bir şekilde ele alındıktan sonra, çalışmada yer alan ülkeler için detaylı bir şekilde incelenebilir.

### 3. ÜLKELER BAZINDA CARİ DENGİNİN YILLARA GÖRE SEYRİ

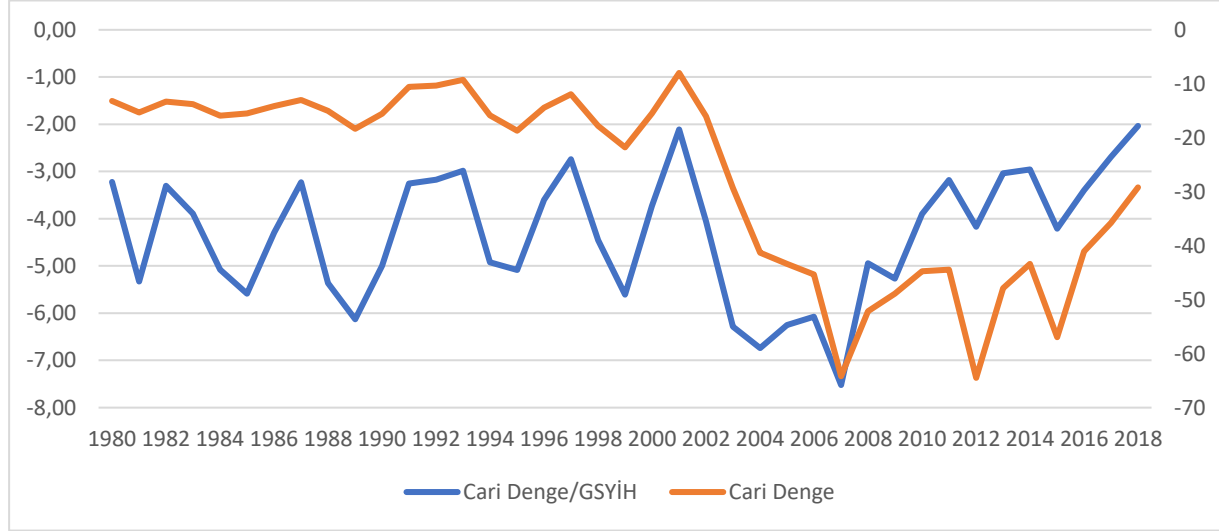
Ülkelerin dönem dönem cari açık vermeleri, aslında sermayenin daha üretken olabileceği ülkelere tahsisini yansıttığı için, dünya ekonomisi adına “kötü” olarak değerlendirilmemelidir (Greenidge, 2011: 973). Ancak sürekli cari açık veren ülkeler, bir anlamda dünyanın geri kalanına karşı borçlarını biriktirmektedirler. Nihayetinde, bu borçlar geri ödenmek durumundadır. Bu sebeple, sürekli hale gelen cari açıklar, ülkelerin dış yükümlülüklerinin sorgulanmasına sebep olmaktadır. Uzun yıllardır cari açık veren ve literatürde cari açığın sürdürülebilirliğinin en çok sorgulandığı ülkeler arasında bu çalışmada da yer alan ABD, İngiltere, Avustralya, Kanada, Türkiye gibi ülkeler bulunmaktadır. Bu ülkeler ile birlikte çalışmada yer alan tüm ülkelerin yıllara göre cari işlemler dengesini incelemenin, cari açığın sürdürülebilirliği açısından ipuçları sunabileceği düşünülmektedir.

Çalışmada yer alan ülkeler arasından en uzun süreli cari açık veren ülkenin Avustralya olduğu göze çarpmaktadır. Gelişmiş ülkelere kıyasla çok daha yüksek bir tasarruf – yatırım dengesizliğine sahip Avustralya’da yıllık bazda 1980 yılından bu yana hiçbir dönem cari fazla verilmemiş ve en yüksek cari açık oranı 2007 yılında %7.5 olarak kaydedilmiştir. Grafik 4’te Avustralya’ya ait cari denge/GSYİH ve Dolar cinsinden cari denge verisi sunulmuştur. Görülebileceği üzere, 2001 yılından itibaren düzenli olarak artan ve 2007 yılında tepe noktasını gören cari açık, kriz sonrası dönemde bir toparlanma sürecine girmiştir. 2014-2015 yıllarında yaşanan döviz kurundaki değer kaybının etkisi ile düşüşe geçen cari açık, 2016 yılında %2 ile en düşük seviyeye gerilemiştir (IMF, 2017: 6). Dış ticaret hesabının her yıl dengeye oldukça yakın bir oranda açık/fazla vermesine karşın, her yıl ortalama %3 oranında açık veren birincil gelir dengesi, Avustralya’da cari açıkların temel sebebi olarak görülebilir.

<sup>5</sup> Bu bölümde paylaşılan Grafik 1, 2 ve 3’e ait veri seti, UNCTAD Veri Tabanından paylaşılan toplulaştırılmış veri seti ile oluşturulmuştur. Burada gelişmiş, gelişmekte olan ve dünya için elde edilen veri seti, ülkelerin toplam cari denge verisinin toplam GSYİH verisine bölünmesiyle elde edilmektedir. Veri seti, ulaşılabilen en eski gözlem değerinden (1980) itibaren alınmıştır. Kaynak: [www.unctadstat.unctad.org](http://www.unctadstat.unctad.org)

Avustralya için dikkat çeken bir diğer nokta, cari dengedeki ani değişimlerdir. 1981, 1985, 1989, 1999 ve 2007 yıllarında yaşanan kırılmalar, cari açığın belirli bir eşik değerine ulaştıktan sonra düzeltme eğilimine girdiğini göstermektedir. Bu durum, sürdürülebilirlik açısından olumlu kabul edilebilir.

**Grafik 4. Avustralya'da Cari Denge/GSYİH**

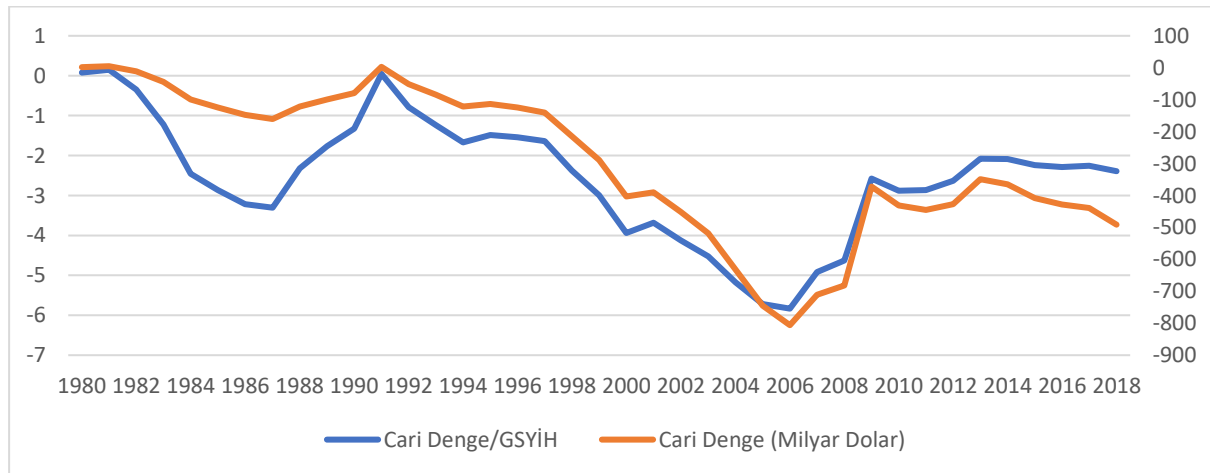


**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Uzun yıllardır cari açık veren bir diğer ülke, ABD'dir. En son cari fazla verdiği 1991 yılından sonra kademeli olarak artan cari açık, 2006 yılında 806 milyar Dolar olarak rekor seviyede gerçekleşmiş ve GSYİH'e oranla %5.8 olarak gerçekleşerek tepe noktasını görmüştür. Kriz dönemi sonrasında bütçe açığının azalması, artan özel tasarruflar ve düşen petrol fiyatları sayesinde ABD'de cari açıklar 2009 yılından bu yana %3'ün altında, ortalama 400 milyar Dolar civarında seyretmeye devam etmektedir (IMF, 2017: 62).

Avustralya'da yaşanan ani değişimlere ilişkin yorumlar, ABD için geçerli gözükmemektedir. Grafik 5'te görülebileceği üzere 1991 yılında cari açık vermeye başlayan ABD ekonomisi, bu açığı kriz dönemine kadar arttırarak sürdürmüştür. 806 milyar Dolar'a ulaşan cari açık, ancak kriz sonrası dönemde düşme eğilimine girmiştir. Bu durumun ABD'de cari açığın sürdürülebilirliği açısından olumsuz bir gelişme olarak ele alınabileceği söylenebilir.

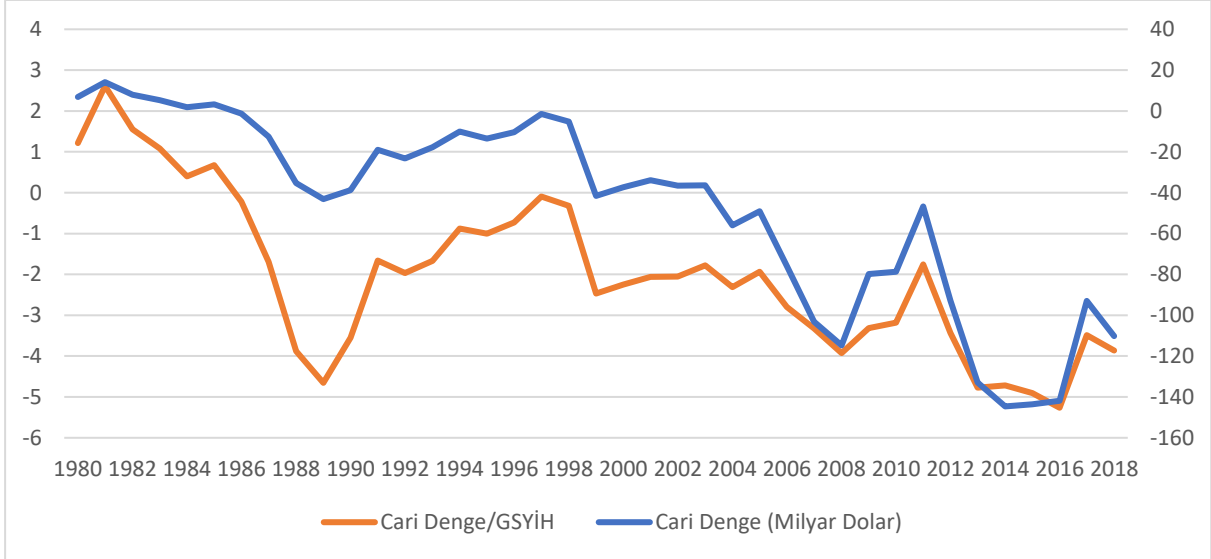
**Grafik 5. ABD'de Cari Denge/GSYİH ve Cari Denge**



**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Kalıcı, diğer bir deyişle sürekli gösteren cari açıklardan bahsedildiğinde, değinilmesi gereken bir diğer ülke de Birleşik Krallık'tır. Yıllık bazda incelendiğinde en son 1985 yılında cari fazla vermiş olan Birleşik Krallık'ta cari denge, Grafik 6'da görülebileceği gibi 1985 yılından günümüze sürekli açık vermiştir. Diğer ülkelerin aksine, kriz döneminde cari denge %4 ile tarihsel ortalamasında seyretmiş (115 milyar Dolar), en yüksek cari açık ise %5.3 ile 2016 yılında kaydedilmiştir (141 milyar Dolar).

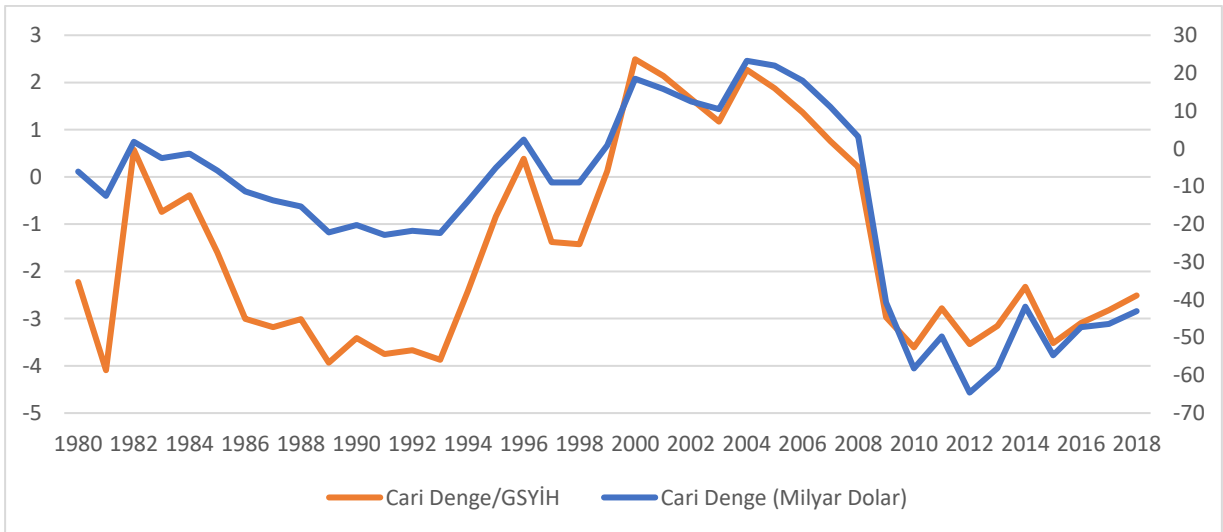
**Grafik 6. Birleşik Krallık'ta Cari Denge/GSYİH ve Cari Denge**



**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Tarihsel süreç boyunca 1999-2008 yılları dışında devamlı olarak cari açık vermiş Kanada'da cari açıkların kriz sonrasında sürekli hale geldiği görülmektedir. 1999 yılına kadar sürekli cari açık veren Kanada'da 1999 yılı sonrası cari fazla verilmeye başlanmıştır. 2004 yılında 23 milyar Dolar ile %2.5 ile rekor seviyeye çıkan cari fazla, bu yıldan itibaren kademeli olarak düşmüştür. 2009 yılında sert bir düşüş 60 milyar Dolar'a çıkan ve %3 olarak kaydedilen cari açık bu tarihten sonra kalıcı hale gelmiş ve günümüze kadar %2 ile %3 arasında seyretmeye devam etmiştir.

**Grafik 7. Kanada'da Cari Denge/GSYİH ve Cari Denge**



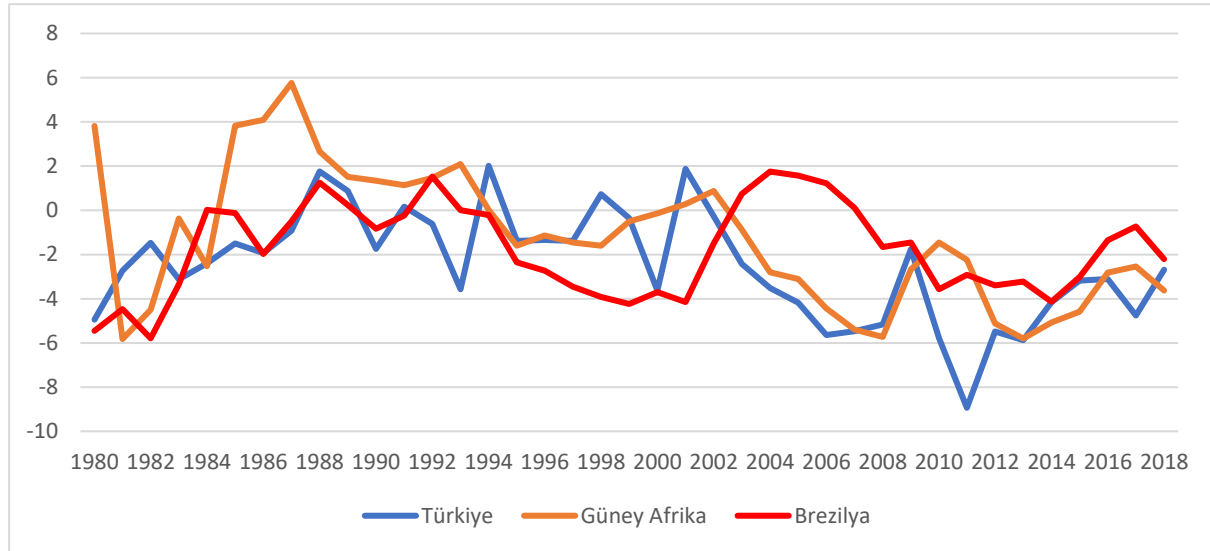
**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Cari açığın yapısal bir sorun haline geldiği Brezilya, Güney Afrika ve Türkiye ise gelişmekte olan ülkeler arasında öne çıkan ülkelerdir. Bu ülkelerin birlikte değerlendirilmelerinin temel sebebi uzun yıllardır cari açık vermelerinin yanında, Morgan Stanley'in 2013 yılında "Kırılgan Beşli" olarak ele aldığı ülke sınıflandırmasında yer almalarıdır. Yıllık bazda incelendiğinde Türkiye'nin 1980 yılında %5 gibi yüksek bir oranda cari açık verdiği, ardından bu açığın düzenli bir şekilde azalarak 1988-1989 yıllarında cari fazlaya dönüştüğü görülmektedir. 1994 krizinin hemen öncesinde %3.6 olarak gerçekleşen cari açık, 2001 krizine kadar çoğunlukla dengeye yakın seyretmiştir. 2001 yılından itibaren süreklilik kazanan cari açık, 2011 yılında %9 ile rekor seviyeye ulaşmıştır.

Güney Afrika'da 1987 yılında %6 gibi rekor bir seviyede bulunan cari fazla, bu tarihten itibaren sürekli düşüş eğiliminde olmuştur. En son 2002 yılında cari fazla veren Güney Afrika, bu tarihten sonra sürekli cari açık vermeye başlamış ve bu açık 2008 krizinde %6 ile tarihinin ikinci en büyük cari açığı olarak kaydedilmiştir.

Borç krizinin etkilerine bağlı olarak %6 oranında cari açık veren Brezilya, kriz sonrası dönemde bir toparlanma sürecine girmiş ancak 1994 yılından itibaren tekrar açık vermeye başlamıştır. 2003-2007 yılları arasında cari fazla veren Brezilya'nın ise 2007 yılından itibaren tekrar cari açık vermeye başladığı ve 2014 yılında %4.1 ile son 20 yıl içerisindeki en yüksek cari açık oranına ulaştığı görülmektedir.

**Grafik 8. Seçili Ülkelerde Cari Denge/GSYİH**



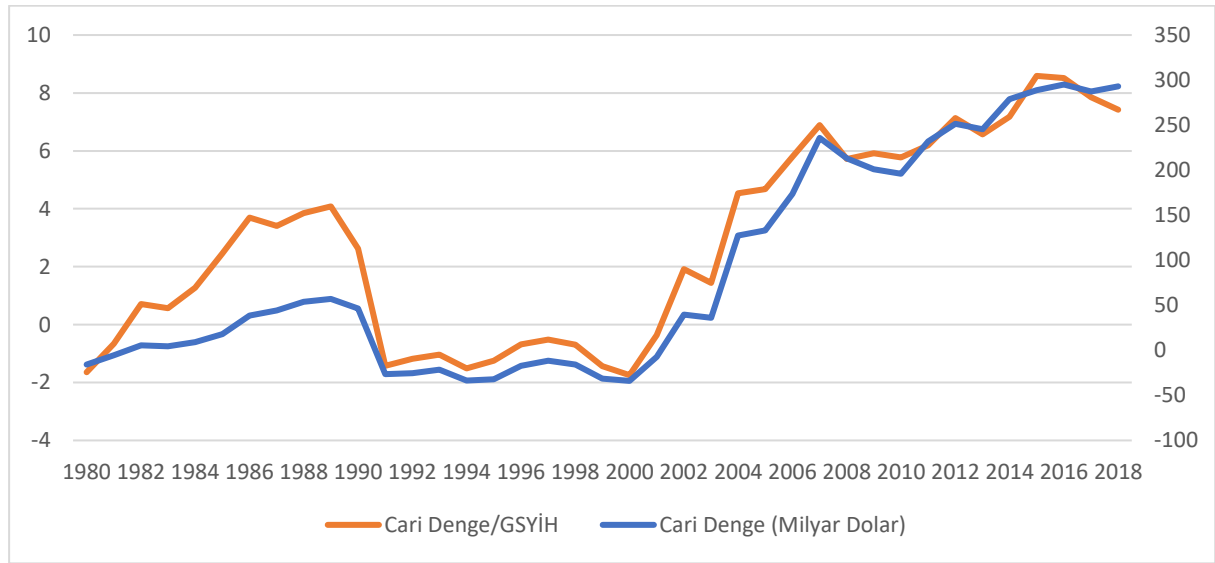
**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Sürekli cari açık vermek kadar, cari fazla vermenin de bazı durumlarda ekonomiye olumsuz etkileri olabilmektedir. Bu etkilere arz yönlü enflasyon artışı ve döviz kurunun aşırı değerlenmesi gibi örnekler verilebilir. Ayrıca cari fazla, cari açık veren ülkelere kaynak olarak aktarılacak ve bu durum, cari fazla veren ülkelerde sermaye hesabının açık vermesi ile sonuçlanacaktır. Tüm bunların yanı sıra belirli ülkelerin sürekli cari fazla vermesi, cari açık veren ülkeleri korumacı politikalara teşvik ederek serbest ticaretin aksamasına sebep olabilmektedir.

Çalışmanın gelişmiş ülkeler grubunda yer alan ve sürekli olarak cari fazla veren ülkeler arasında Almanya, Danimarka, İsrail, İsveç ve Güney Kore öne çıkmaktadır. Bu ülkeler arasında şüphesiz Almanya, 2004 yılından bu yana devamlı olarak %5'in üzerinde cari fazla vermesiyle dikkat çekmektedir. Öyle ki, son dönemlerde IMF ve Avrupa Komisyonu Almanya'yı küresel dengesizliklere katkıda bulunduğu için eleştirmiş, kamu yatırımlarını arttırarak süreklilik gösteren cari fazlayı azaltması konusunda uyarılmıştır (IMF, 2019: 3).

Jason (2015), Almanya'nın sürekli ve artan oranda cari fazla vermesinin 5 temel sebebini sıralamıştır. Bunlardan ilki ve en önemlisi, Almanya üretimi ürünlere olan yüksek uluslararası taleptir. Bu ürünlerin başında ise motorlu taşıtlar, makine ve ekipman, kimyasal ürünler ve bilgisayar parçaları gibi katma değeri yüksek ürünler bulunmaktadır. Özellikle otomotiv sektöründe %70'e sahip Mercedes, Audi ve BMW markaları, Almanya'nın artan ticaret fazlasının önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Diğer sebepler ise: (2) Yurtiçi ücret kısıtlamaları (3) Değeri düşük Euro<sup>6</sup> (4) Yüksek yurtiçi tasarruf oranı (5) Euro bölgesinde faiz oranlarının yakınsaması olarak sıralanmıştır (Jason, 2015: 5-12). Grafik 9 incelendiğinde, Almanya'nın 1991-2001 yılları arasında dengeye oldukça yakın bir seviyede cari açık verdiği, 2001 yılından sonra ise sürekli olarak cari fazla verdiği görülmektedir. 2015 yılında ise cari fazla, %8.5 ile rekor seviyeye ulaşmıştır (295 milyar Dolar).

**Grafik 9. Almanya'da Cari Denge/GSYİH ve Cari Denge**



**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

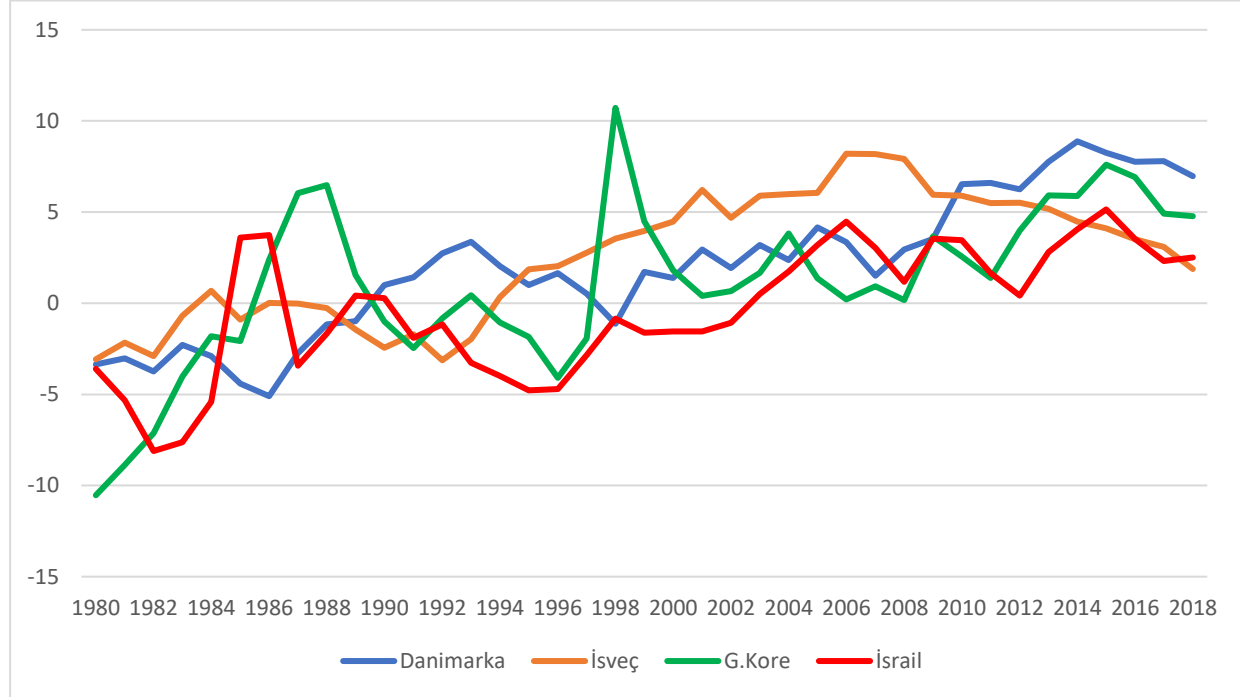
Danimarka, İsveç, İsrail ve Güney Kore de çalışmada yer alan ve Almanya ile birlikte uzun süredir cari fazla veren diğer ülkelerdir. Bu ülkeler arasından Danimarka, 1980-1986 yılları arasında sürekli %5'e varan oranda cari açık vermiştir. 1986 yılında hükümetin "patates diyeti politikaları" adı altında yürürlüğe koyduğu politikalar, cari açığın azaltılmasında önemli etkilere sahip olmuştur. Tüketici kredileri üzerindeki faiz ödemelerine yapılan %20'lik vergi artışı ve mortgage kredi alımlarına getirilen sıkı denetim gibi özel tasarrufları teşvik etmeyi amaçlayan politikalar, özel tüketimi düşürerek cari açığın azaltılmasında etkili olmuştur (Gaard ve Kieler, 2005: 16). Uygulanan politikalarla cari açık 1987 yılında azalmaya başlamıştır. Getirilen ek önlemlerle birlikte 1990 yılından itibaren Danimarka cari fazla vermeye başlamıştır. Yüksek dış ticaret performansına ek olarak birincil gelir dengesinin 2005 yılından itibaren sürekli olarak fazla vermesi, Danimarka'nın artan cari fazlasının arkasında yatan temel sebeplerdir. Danimarka'da cari fazlanın sebeplerine ilişkin benzer durum, İsveç için de geçerlidir. En son 1993 yılında cari açık veren İsveç'in 1993 yılından itibaren artan dış ticaret performansı ve sürekli olarak azalarak 2003 yılında fazla vermeye başlayan birincil gelir dengesi, İsveç'te cari işlemler fazlasının temel sebepleridir. Grafik 10 Güney Kore için incelendiğinde, Kore'nin 1980 yılında %10 gibi rekor seviyede bir cari açık verdiği görülmektedir. Bu açık 1985 yılına kadar düzenli olarak azalmış ve 1986 yılında cari işlemler hesabı fazla vermeye başlamıştır. Ancak bu cari fazla yalnızca 5 yıl sürmüş, Kore 1990 yılında tekrar cari açık vermeye başlamıştır. 1996 yılında %4 gibi yüksek bir orana çıkan cari açık, Asya krizinin hemen sonrasında %11 gibi yüksek bir cari fazlaya dönmüştür. Yükselen dış

<sup>6</sup> Rattner (2011) çalışmasında Almanya'nın Euro para birliğinden çıkması halinde kullanacağı yeni ulusal para biriminin anında Euro'nun üçte birinden fazla değerleneceğini savunmaktadır (Rattner, 2011).



ticaret performansı sayesinde Kore 1998 yılından bu yana sürekli olarak cari fazla vermeye devam etmiştir. En son 2002 yılında cari açık veren İsrail'in cari işlemler hesabına ilişkin detaylı bilgi, ilerleyen kısımda verilecektir.

**Grafik 10. Seçili Ülkelerde Cari Denge/GSYİH**



**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Güney Kore örneğinde görüldüğü gibi, küresel ve bölgesel krizler ülkelerin dış ticaretini ve dolayısıyla cari işlemler dengesini büyük ölçüde etkilemektedir. Özellikle 2008 küresel krizi sonrası dünya çapında azalan toplam talebe bağlı olarak azalan dış ticaret, cari dengesizlikler açısından bir “düzeltme” görevi görmüş, kriz öncesi dönemde zirve yapan küresel dengesizliklerin azalmasını sağlamıştır. 2008 yılını da kapsayacak şekilde oluşturulmuş Tablo 1 bu durumu gösterir niteliktedir.

**Tablo 1. Gelişmiş Ülkelerde Dış Ticaret Dengesi / GSYİH**

YIL	AVU	ABD	ALM	DAN	FİN	FRA	İNG	İSR	İS V	İTA	İZL	KAN	KOR	POR	İSP
2005	-2.1	-5.5	5.2	5.5	4.7	0.0	-2.4	-0.1	6.4	-0.2	-11	3.9	2.6	-8.5	-4.8
2006	-1.6	-5.5	5.4	4.1	4.2	-0.4	-2.1	0.1	7.1	-0.9	-17	2.7	1.1	-7.8	-5.7
2007	-2.7	-4.9	6.8	2.9	4.8	-0.7	-2.0	-0.8	6.4	-0.4	-9.1	2.1	1.7	-7.3	-5.8
2008	-1.3	-4.8	6.2	3.5	3.7	-1.4	-2.2	-0.6	6.0	-0.8	-3.6	1.8	0.5	-9.3	-4.8
2009	-1.1	-2.7	5.1	4.5	2.1	-1.2	-1.6	2.5	5.0	-0.5	8.8	-1.5	4.3	-6.8	-0.9
2010	0.5	-3.3	5.3	6.9	1.2	-1.6	-2.0	1.9	4.8	-1.8	9.9	-1.9	3.1	-7.4	-1.1
2011	0.9	-3.5	4.9	6.4	-0.8	-2.0	-0.9	-0.2	5.0	-1.3	7.7	-1.2	1.3	-3.7	0.3
2012	-1.4	-3.3	6.2	6.0	-1.5	-1.4	-1.2	-0.1	5.1	1.1	5.8	-1.9	3.6	0.0	2.0
2013	-0.5	-2.7	5.9	6.6	-0.9	-1.1	-1.3	1.8	4.9	2.4	7.7	-1.6	5.7	1.7	3.9
2014	-0.6	-2.8	6.6	6.9	-0.9	-1.3	-1.4	1.5	4.4	2.9	6.0	-0.9	5.9	0.8	3.1
2015	-2.1	-2.7	7.6	6.8	-0.5	-0.4	-1.4	3.0	5.0	3.0	7.1	-2.5	7.6	1.4	3.0
2016	-0.8	-2.7	7.4	6.7	-1.0	-0.5	-1.6	1.6	4.3	3.3	6.4	-2.4	7.0	1.7	4.0
2017	0.5	-2.8	7.0	7.0	0.1	-1.1	-1.2	1.1	2.9	3.0	4.2	-2.2	5.0	1.5	3.6
2018	1.2	-3.1	6.2	6.0	-0.7	-1.1	-1.4	0.4	1.8	2.5	3.0	-2.0	5.0	0.7	2.7

**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık veriler ile oluşturulmuştur.

**Tablo 2. Gelişmekte Olan Ülkelerde Dış Ticaret Dengesi / GSYİH**

YIL	BOL	BRE	BUL	END	FİL	GAFR	MEK	PERU	TAY	TÜR	ÇEK	EST	SLO
2005	4.3	4.1	-15.0	5.4	-9.7	-0.2	-1.7	5.9	-1.8	-3.4	2.1	-5.0	-4.2
2006	7.8	3.3	-17.1	4.8	-5.7	-1.7	-1.4	9.3	2.6	-4.9	2.4	-10.2	-3.3
2007	6.2	1.9	-20.1	1.9	-5.4	-1.3	-1.7	7.2	7.1	-4.8	2.1	-8.8	-0.7
2008	7.5	0.5	-19.5	3.9	-9.6	-1.7	-2.4	0.4	1.5	-4.4	2.2	-3.9	-2.2
2009	1.6	0.4	-7.6	2.8	-5.3	0.5	-1.7	4.0	9.6	-0.9	3.7	5.0	-1.0
2010	3.5	-0.5	-3.2	2.7	-5.6	1.3	-1.4	3.1	5.8	-5.1	3.0	6.3	-1.1
2011	1.4	-0.4	0.3	-0.2	-6.2	0.8	-1.4	4.1	2.1	-8.3	3.9	5.8	-0.5
2012	8.6	-0.9	-3.5	-0.7	-5.1	-1.4	-1.2	2.0	0.2	-4.9	5.0	1.7	4.0
2013	5.5	-1.9	-0.7	-0.3	-3.9	-2.3	-1.2	-0.8	1.8	-5.1	5.8	2.7	4.5
2014	3.3	-2.2	-0.5	0.6	-4.5	-1.5	-1.2	-1.8	5.9	-3.4	6.5	3.5	3.9
2015	-6.0	-1.1	1.1	0.9	-6.1	-1.3	-2.1	-2.6	10.4	-2.2	5.8	3.9	1.2
2016	-7.4	0.8	5.1	1.1	-9.3	0.6	-2.0	0.0	13.6	-2.2	7.4	3.9	2.0
2017	-5.8	1.3	4.5	-0.6	-10.1	1.3	-1.8	2.5	12.5	-3.8	7.6	4.3	1.8
2018	-4.5	-2.2	5.4	-0.7	-2.6	-3.6	-1.9	-1.6	5.6	-2.7	0.4	2.0	-2.6

**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık veriler ile oluşturulmuştur.

Tablo 2 incelendiğinde Avustralya, ABD, Danimarka, Fransa, Birleşik Krallık, İsrail, İtalya, İzlanda, Kore, Portekiz ve İspanya'da ithalatın, ihracata göre daha büyük bir düşüş yaşadığı ve dış ticaret dengesinin olumlu etkilendiği görülmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde ise benzer durum Bulgaristan, Filipinler, Güney Afrika, Meksika, Peru, Tayland, Türkiye, Çekya, Estonya ve Slovakya için yaşanmıştır.

1929 Büyük Buhran'ından ve İkinci Dünya Savaşı'nın ardından en büyük ekonomik kriz olarak görülen 2008 krizinin etkileri kuşkusuz ki tüm dünyayı etkisi altına almıştır. Etkisi 2008 krizi kadar olmasa da domino etkisi ile özellikle Asya ekonomilerini büyük ölçüde etkileyen bir diğer kriz ise 1997 Doğu Asya Mali Krizi'dir. Krizin ortaya çıktığı Tayland ile krizden etkilenen ve çalışmada yer alan diğer ülkelere ait dış ticaret istatistikleri Tablo 3'te yer almaktadır.

**Tablo 3. Asya Krizi'nden Etkilenen Ünelere Ait İstatistikler**

	Tayland			Endonezya			Filipinler			Güney Kore		
	İhracat	İthalat	GSYİH	İhracat	İthalat	GSYİH	İhracat	İthalat	GSYİH	İhracat	İthalat	GSYİH
1994	56.14	63.60	146.68	45.02	43.74	176.89	20.25	25.99	64.08	110.02	114.45	455.60
1995	70.29	82.25	169.28	52.92	54.46	202.13	26.80	33.32	74.12	144.00	152.40	556.13
1996	71.42	83.48	183.04	56.79	59.38	227.37	33.49	41.31	82.85	149.40	171.38	598.10
1997	72.42	72.44	150.18	63.24	62.83	215.75	40.37	50.48	82.34	160.62	168.61	557.50
1998	65.91	48.51	113.68	54.85	44.03	95.45	36.97	39.63	72.21	154.97	112.47	374.24
1999	71.41	56.34	126.67	55.84	42.97	140.00	23.58	31.18	83.00	164.26	137.77	485.25
2000	81.76	71.65	126.39	70.62	56.00	165.02	27.46	35.30	81.03	202.08	187.53	561.63

**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık veriler ile oluşturulmuştur.

Doğu Asya Krizi'nin başlangıç yılı olarak kabul edilen 1997 yılı ile 1998 yılına ait gözlem değerleri karşılaştırıldığında GSYİH'in Tayland'da %24, Endonezya'da %55, Filipinler'de %12, Güney Kore'de ise %32 oranında düştüğü görülmektedir. Bu düşüşü mal ve hizmet ihracatı ülkeler için sırasıyla %9, %13, %8 ve %3 olarak izlemiştir. Yerel para birimindeki büyük değer kaybı sebebiyle, mal ve hizmet ithalatındaki düşüş çok daha dramatik gerçekleşmiştir. Mal ve hizmet ithalatındaki düşüş Tayland'da %33, Endonezya'da %29, Filipinler'de %21, Güney Kore'de ise %33 oranında gerçekleşmiştir. İthalat ve ihracatta yaşanan bu büyük düşüş sonrasında bu ülkeler için oluşan yeni dış ticaret ve cari işlemler dengesi, Tablo 4'te görülebilmektedir.

**Tablo 4. Asya Krizi'nden Etkilenen Ülkelere Ait İstatistikler**

	Tayland		Endonezya		Filipinler		Güney Kore	
	TD/GSYİH	CD/GSYİH	TD/GSYİH	CD/GSYİH	TD/GSYİH	CD/GSYİH	TD/GSYİH	CD/GSYİH
1994	-5.1	-5.5	-0.8	-3.2	-9.0	-4.6	-1.0	-1.1
1995	-7.1	-8.0	-1.1	-3.4	-8.8	-2.7	-1.5	-1.8
1996	-6.6	-8.0	0.2	-2.3	-9.4	-4.8	-3.7	-4.1
1997	0.0	-2.0	11.3	4.3	-12.3	-5.3	-1.4	-1.9
1998	15.3	12.5	9.2	4.1	-3.7	2.1	11.4	10.7
1999	11.9	9.8	8.9	4.8	-9.2	-3.5	5.5	4.5
2000	8.0	7.4	7.7	4.3	-9.7	-2.7	2.6	1.8

**Kaynak:** IMF IFS veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur. Ticaret Dengesini, CD ise Cari İşlemler Dengesini temsil etmektedir..

1997 Doğu Asya Krizi'nden önemli ölçüde etkilenen bir diğer ülke ise Türkiye'dir. Ayrıca Türkiye'nin dış ticareti ve cari açığı, 1994 Krizi, 1998 Rusya Krizi ve 2001 Bankacılık krizi gibi krizlerden de büyük oranda etkilenmiştir. Bahsedilen krizlerin etkileri, kriz yıllarını içerecek şekilde oluşturulmuş Tablo 5'te incelenebilmektedir.

**Tablo 5. Türkiye'nin 1990-2002 Yıllarına Ait Dış Ticaret ve Cari Denge İstatistikleri**

Yıl/Değişken	İhracat	İthalat	GSYİH	TD/GSYİH	CD/GSYİH
1990	21.04	25.52	150.68	-3.0	-1.7
1991	22.04	24.17	150.03	-1.4	0.2
1992	24.30	26.57	158.46	-1.4	-0.6
1993	26.26	33.60	180.17	-4.1	-3.6
1994	29.19	26.31	130.69	2.2	2.0
1995	36.58	40.11	169.49	-2.1	-1.4
1996	45.15	48.76	181.48	-2.0	-1.3
1997	51.53	55.66	189.83	-2.2	-1.4
1998	54.12	54.64	275.77	-0.2	0.7
1999	45.48	47.75	255.88	-0.9	-0.4
2000	50.35	61.04	272.98	-3.9	-3.6
2001	49.96	44.19	200.25	2.9	1.9
2002	54.75	53.26	238.43	0.6	-0.3

**Kaynak:** IMF IFS Veri Tabanından elde edilen yıllık veriler ile oluşturulmuştur. İhracat, İthalat ve GSYİH değerleri milyar Dolar cinsindedir. TD Ticaret Dengesini, CD ise Cari Dengeyi temsil etmektedir.

Tablo 5 incelendiğinde, 1993 yılında yaklaşık olarak 7 milyar Dolar açık veren dış ticaret hesabının 1994 yılında mal ve hizmet ithalatında yaşanan %21.7'lik düşüş ve mal ve hizmet ihracatındaki %11'lik artış sonucunda 3 milyar Dolar fazla verdiği görülmüştür. Böylece %4 açık veren dış ticaret hesabı, 1994 yılında %2.2 fazla vermiştir.

Benzer etkilerin, Türkiye'nin yıllık bazda en son cari fazla verdiği yıl olan 2001 yılında da yaşandığı görülmektedir. 2001 yılında mal ve hizmet ithalatında yaşanan %27.5'lik düşüş, dış ticaret hesabının 5.7 milyar Dolar fazla vermesi ile sonuçlanmıştır. Bu duruma bağlı olarak dış ticaret hesabı %2.9, cari denge ise %1.9 fazla vermiştir.

Türkiye örneğinde görülebileceği üzere, dış ticaret hesabının fazla vermesi her zaman cari işlemler hesabının da fazla vermesi ile sonuçlanmamaktadır. Dış ticaret dengesi, cari işlemler dengesinin en önemli belirleyicisi olsa da bazı ülkeler için birincil ve ikincil gelir hesapları, cari işlemler hesabının açık veya fazla vermesinde belirleyici rol oynamaktadır. Bu sebeple cari işlemler hesabının kompozisyonunu incelemek, cari dengeyi anlamak için önemlidir. Ayrıca bu şekilde elde edilebilecek bulgular, cari açığın sürdürülebilirliğini değerlendirmek için önemli olacaktır.

#### 4. CARİ DENGENİN KOMPOZİSYONU

Cari işlemler hesabının bileşenleri arasından dış ticaret hesabının en büyük paya sahip olduğu genel olarak kabul edilen bir görüştür. Ancak cari işlemler hesabının açık veya fazla vermesinde her zaman en büyük payın dış ticaret hesabına ait olduğu savı tüm ülkeler için geçerli değildir. Her ülke için cari işlemler hesabına bağlı alt hesapların cari dengeye oranlarının yer aldığı Tablo 6 ve 7’de bu durum gözler önüne serilmektedir.

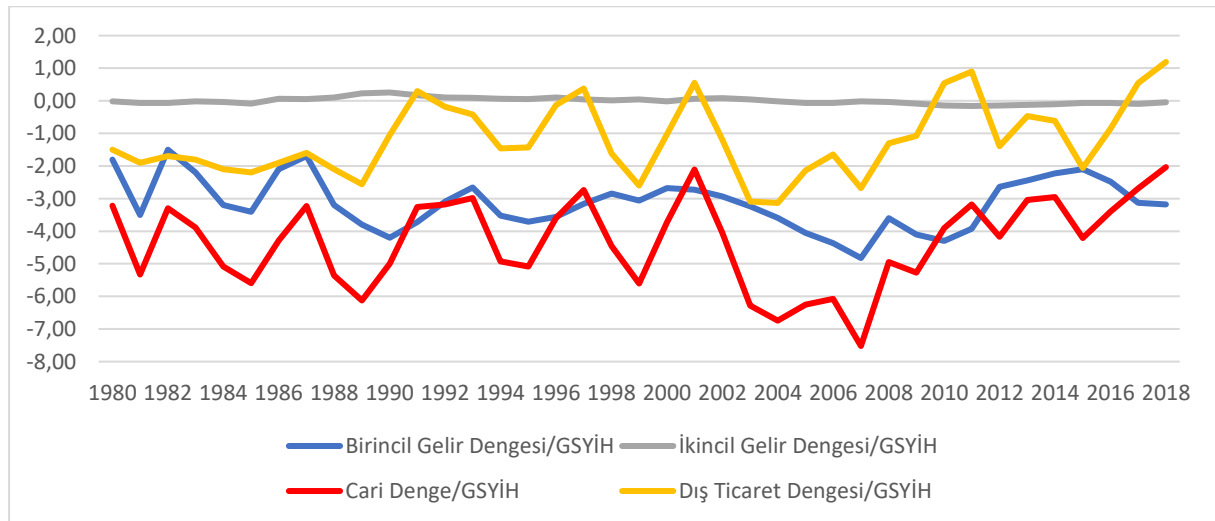
**Tablo 6. Gelişmiş Ülkelerde Cari Dengenin Kompozisyonu**

Dönem Ülkeler	1980-2000			2000-2018			1980-2018		
	NBG/CD	NİG/CD	NTD/CD	NBG/CD	NİG/CD	NTD/CD	NBG/CD	NİG/CD	NTD/CD
ABD	13.4	18.6	68.0	17.1	11.9	71.1	16.7	13.2	70.1
Avustralya	73.7	2.0	24.2	70.6	1.9	27.5	71.2	1.9	26.9
Almanya	15.2	43.9	40.9	20.4	15.9	63.8	19.4	20.5	60.1
Danimarka	39.9	8.8	51.4	20.5	18.9	60.6	25.8	16.1	58.1
Finlandiya	35.3	7.6	57.1	11.9	20.9	67.3	22.6	15.6	61.8
Fransa	21.4	27.7	50.9	41.7	37.0	21.3	37.3	35.0	27.7
Birleşik K.	17.5	29.9	52.6	28.9	26.7	44.4	26.8	27.3	45.9
İsrail	23.5	42.6	33.9	26.6	54.4	19.0	24.2	49.1	26.7
İsveç	31.8	15.0	53.2	21.3	18.3	60.4	24.4	17.5	58.1
İtalya	29.7	14.3	56.0	12.4	35.4	52.2	18.8	27.4	53.7
İzlanda	54.7	2.1	43.3	42.9	3.9	53.3	45.0	3.6	51.4
Kanada	62.8	2.3	34.9	35.3	4.0	60.7	45.8	3.5	50.7
Kore	19.7	7.1	73.2	9.1	7.9	83.0	11.2	7.9	81.0
Portekiz	7.6	37.2	55.3	28.5	12.8	58.8	20.1	23.1	56.8
İspanya	31.2	17.8	51.0	21.5	20.2	58.4	23.4	19.8	56.8

**Kaynak:** IMF IFS Veri Tabanından elde edilen veri seti ile oluşturulmuştur. NBG/CD: Net Birincil Gelir Dengesi/Cari Denge, NİG/CD: Net İkincil Gelir Dengesi/Cari Denge ve NTD/CD: Net Dış Ticaret Dengesi/Cari Dengeyi temsil etmektedir.

Tablo 6, gelişmiş ülkelerde cari dengenin 2000 yılı öncesi ve sonrası kompozisyonunu göstermektedir. Daha basit tanımıyla yapılan işlem, cari işlemler hesabına bağlı alt hesapların, cari işlemler hesabına oranlanarak sahip oldukları payı görmeye çalışmaktır. Burada düşük olan değerler, cari işlemler hesabının açık veya fazla vermesinde ilgili hesabın payının az olduğunu ifade etmektedir. Farklı hesapların yüksek paya sahip olduğu ülkelerden örnekler vermek, tablonun anlaşılmasına katkı sağlayacaktır. Bu amaç doğrultusunda oluşturulmuş Grafik 11’te, Avustralya’nın cari işlemler dengesi ve cari işlemler hesabının alt unsurları bulunmaktadır.

**Grafik 11. Avustralya’da Cari Dengenin Kompozisyonu**

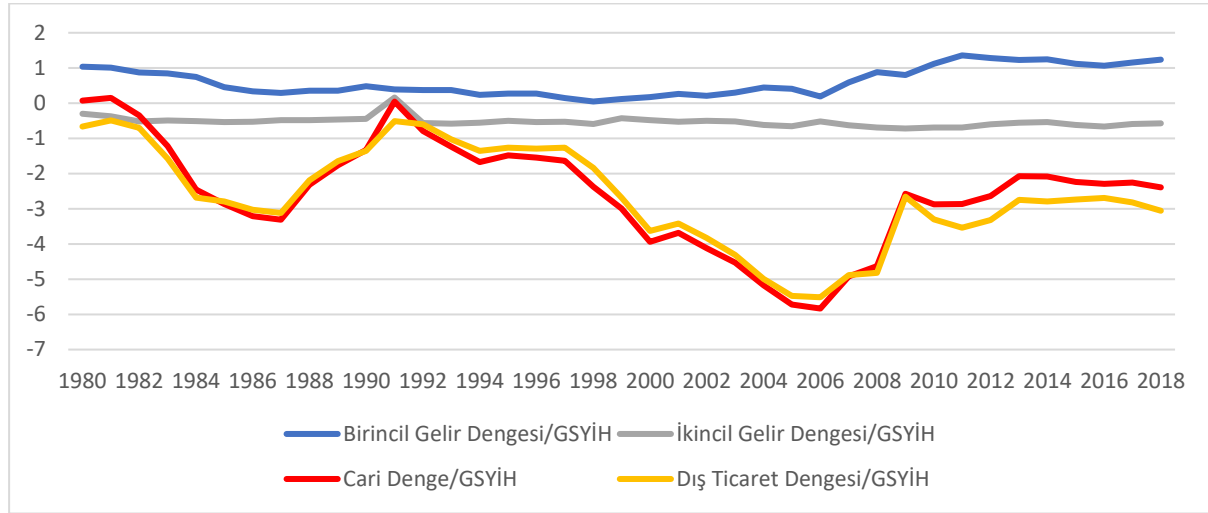


**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Grafik 11’te görülebileceği üzere, Avusturya’nın cari açık vermesinde Net birincil gelir dengesinin sürekli açık vermesi büyük oranda etkilidir. Dış Ticaret Hesabı’nın 1997, 2001, 2010 ve 2017 yıllarında fazla vermesine karşın Avustralya’nın cari işlemler açığı ilgili dönemler için sırasıyla %2.7, %2.1, %3.9 ve %2.7 olarak kaydedilmiştir. Bu durumun en büyük sebebi, Avustralya’ya yurtdışı yerleşiklerce yapılan güçlü yatırımlardır. Bu yatırımlar sonucunda ortaya çıkan ve birincil gelir hesabının borç kısmına kaydedilen kâr payı, kira ve faiz gibi ödemeleri, Net birincil gelir dengesinin açık vermesine yol açmaktadır. Net ikincil gelir dengesinin ise cari işlemler hesabının açık veya fazla vermesinde etkisi çok düşüktür.

Bir diğer örnek, ABD için verilebilir. ABD’de cari açıkların temel belirleyicisi, dış ticaret açığıdır. 1980 yılından bu yana sürekli olarak fazla veren birincil gelir hesabı, cari açığın azalmasında çok kısıtlı bir paya sahiptir. İkincil gelir dengesi ise neredeyse etkisizdir.

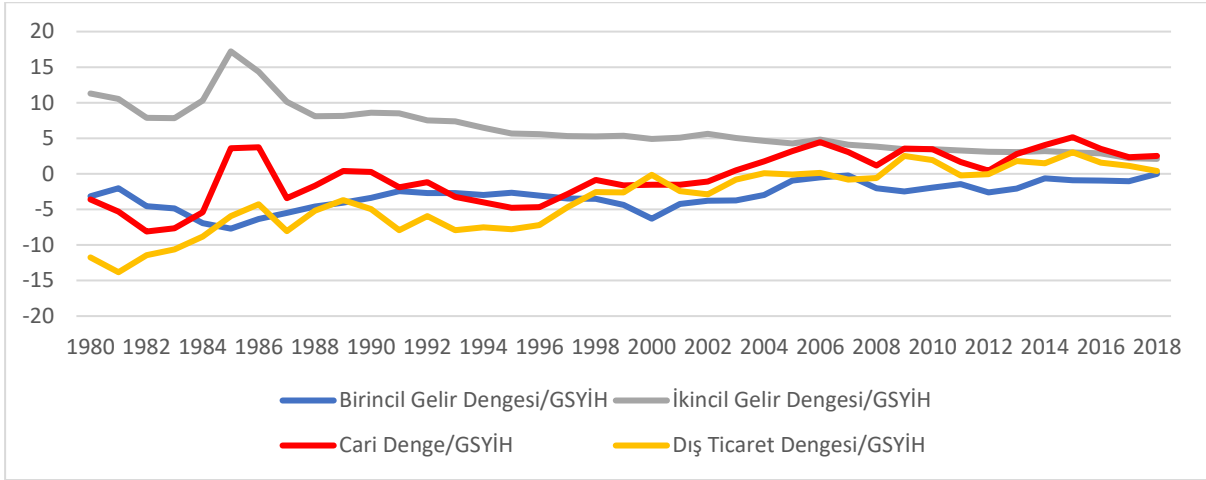
**Grafik 12. ABD’de Cari Dengenin Kompozisyonu**



**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Gelişmiş ülkeler arasında net ikincil gelir dengesinin cari işlemler hesabının açık veya fazla vermesinde büyük paya sahip olduğu ülkelerden biri ise İsrail’dir. İsrail için oluşturulmuş Grafik 13 incelendiğinde, dış ticaret hesabının tüm gözlem aralığı için dengeye oldukça yakın seyrettiği, Net ikincil gelir dengesinin ise sürekli fazla vererek cari işlemler hesabının fazla vermesine büyük ölçüde katkıda bulunduğu görülmektedir. Öyle ki, 1985 yılında dış ticaret hesabının %5.9, birincil gelir hesabının ise %7.7 açık vermesine rağmen, cari işlemler hesabı %3.5 fazla vermiştir. 1990’ların ikinci yarısından itibaren giderek azalmasına rağmen, ikincil gelir fazlası hala İsrail’in cari fazla vermesinde önemli paya sahiptir. İkincil gelir dengesinin bu denli fazla vermesinin altında yatan temel sebeplerden birisi, Yahudi diasporasının İsrail hükümeti ile İsrail eğitim ve sağlık sektörüne yaptığı büyük parasal desteklerdir. Diğeri ise ABD yardımlarıdır (Peters ve Pinfeld, 2018).

**Grafik 13. İsrail’de Cari Dengenin Kompozisyonu**



**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Bu şekilde ele alındığında, gelişmiş ülkeler için ülke bazında şu yorumlar yapılabilir:

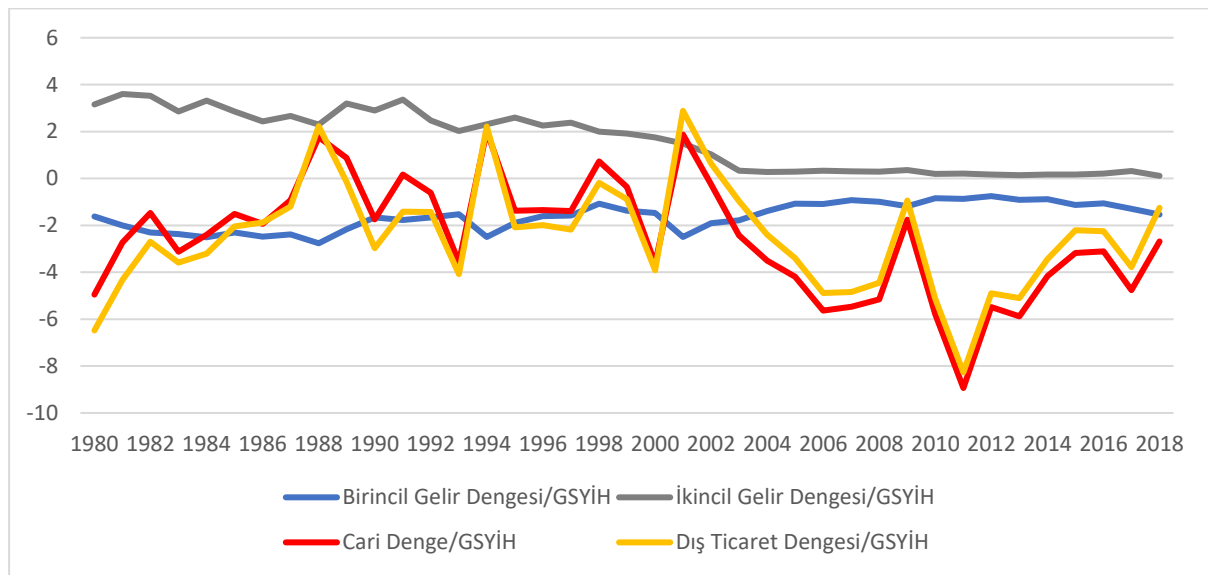
- ABD’de cari açığın temel sebebi, dış ticaret açığıdır. Sürekli açık veren ikincil gelir dengesinin etkisi oldukça kısıtlıdır. Birincil gelir dengesi ise sürekli fazla vererek cari açığın azalmasına yardımcı olmaktadır.
- Avustralya’da cari açığın temel belirleyicisi, birincil gelir dengesidir. Her iki ülke için de 1980’den bu yana her yıl ortalama %4 açık veren birincil gelir dengesi, dış ticaret dengesinin fazla verdiği yıllarda bile cari işlemler hesabının açık vermesine neden olmaktadır. İkincil gelir dengesinin cari dengeye etkisi oldukça kısıtlıdır.
- Almanya’da cari işlemler hesabının son 20 yıldır sürekli fazla vermesinin temel sebebi, dış ticaret hesabının sürekli artan şekilde fazla vermesidir. Birincil gelir dengesinin etkisi ikincil gelir dengesine oranla daha büyük olup, cari fazlayı artırıcı etkide bulunmaktadır. 20 Milyona yakın göçmen nüfusuna sahip Almanya’nın beklenildiği üzere ikincil gelir dengesi sürekli açık vermektedir. Ancak bu açığın cari dengeye etkisi oldukça kısıtlıdır.
- Danimarka’da cari fazlanın, Finlandiya’da ise cari açığın temel belirleyicisi, dış ticaret dengesidir. İki ülke için de birincil gelir dengesi uzun yıllardır fazla verirken, ikincil gelir dengesi açık vermektedir. Ancak iki gelir dengesinin de etkisi, dış ticaret dengesine oranla küçüktür.
- Fransa’da dış ticaret dengesi 2006 yılından beri açık vermektedir. Ancak bu açığın GSYİH’e oranı hiçbir dönem için %2’nin üzerine çıkmamıştır. Birincil gelir hesabı ise 1996 yılından bu yana kademeli olarak artarak 2006 yılından bu yana her yıl ortalama %2.5 fazla vermektedir. Göçmen nüfusunun fazlalığına bağlı olarak sürekli açık veren ikincil gelir hesabı ise 2011 yılından bu yana her yıl ortalama %2 açık vermektedir. Fransa’da bahsedilen tüm hesapların etkisinin birbirine yakın olduğu söylenebilir.
- Birleşik Krallık için cari açığın, İsveç için ise cari fazlanın en önemli belirleyicisi, dış ticaret hesabıdır. Her iki ülke için de birincil gelir dengesi ile ikincil gelir dengesi birbirine yakın seviyede açık/fazla vererek cari dengeye olan etkilerini nötrlemektedir. Bu sebeple cari denge, dış ticaret dengesine yakın seviyede oluşmaktadır.
- İsrail’de cari işlemler hesabının fazla vermesinin temel sebebi, ikincil gelir hesabının fazla vermesidir.
- İtalya, İspanya, Portekiz ve İzlanda’da cari işlemler hesabının açık veya fazla vermesinde en büyük pay, dış ticaret hesabına aittir. Bahsedilen ülkelerde dış ticaret hesabının fazla verdiği dönemlerde cari işlemler hesabının da fazla verdiği görülmektedir. 4 ülke için de

carî dengenin belirlenmesinde dış ticaret hesabından sonra en büyük pay birincil gelir dengesine ait olup, İzlanda'da bu pay diğer ülkelere göre biraz daha fazladır.

- Kore'de yıllardır süregelen carî fazlanın en büyük sebebi, dış ticaret fazlasıdır. Birincil ve ikincil gelir dengelerinin etkileri çok kısıtlı olmakla birlikte, birincil gelir dengesi carî fazlayı arttırıcı, ikincil gelir dengesi ise carî fazlayı azaltıcı yönde etkide bulunmaktadır.
- Kanada'da carî açığın temel belirleyicisi, dış ticaret açığıdır. 1980'den bu yana sürekli açık veren birincil gelir hesabının etkisi yıllar içerisinde giderek azalmıştır. İkincil gelir hesabının etkisi ise çok azdır.

Birincil gelir ve ikincil gelir hesaplarının carî dengeyi önemli ölçüde etkilediği ülkeler bulunmasına karşın dış ticaret hesabı, birçok ülkede carî işlemler hesabının açık/fazla vermesinde en büyük paya sahiptir. Gelişmekte olan ülkeler arasında ise Türkiye, dış ticaret dengesinin carî işlemler dengesini belirlediği ülkelerdendir.

**Grafik 14. Türkiye'de Cari Dengenin Kompozisyonu**

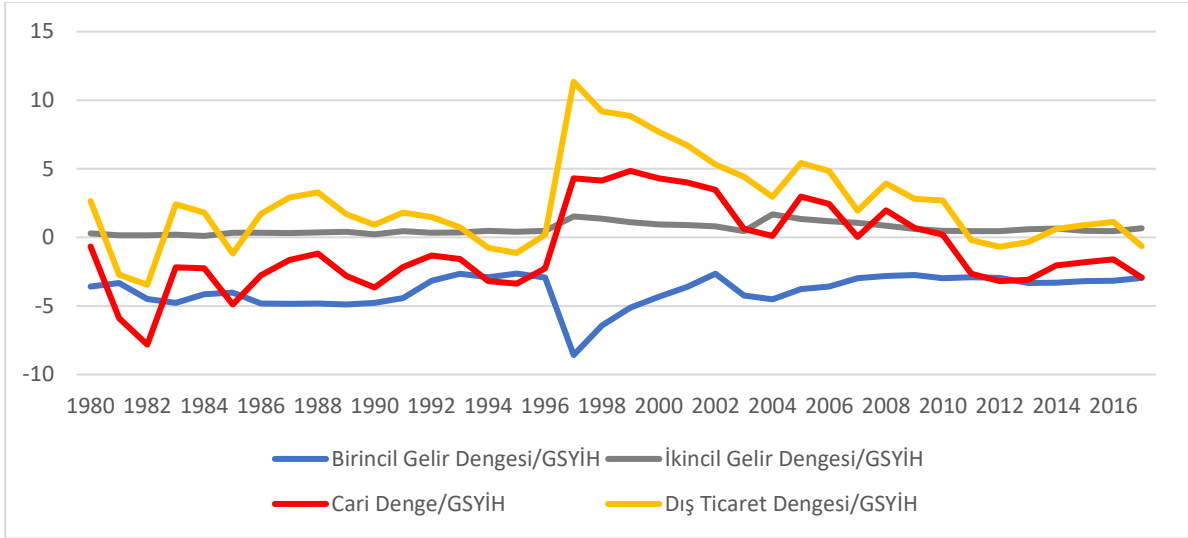


**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Grafik 14 incelendiğinde, Türkiye'de ikincil gelir dengesinin 1980-2000 yılları arasında carî işlemler hesabında oldukça önemli bir yer kapladığı görülmektedir. Bunun en büyük sebebi, Avrupa ülkelerine olan işçi göçüdür. İş ve İşçi Bulma Kurumu istatistiklerine göre Türkiye'den 1964-1973 yılları arasında Avrupa'ya yaklaşık 240 bin vasıflı, 510 bin vasıfsız işçi göçü olduğu kayıtlara geçmiştir. İşçi göçüne bağlı olarak 2003 yılına kadar sürekli ortalama %2 oranında fazla veren ikincil gelir dengesinin etkileri 2003 yılından sonra giderek azalmıştır. Bu yıla kadar olan ikincil gelir fazlası, birincil gelir dengesindeki yakın oranda açık ile dengelenmiştir. 2000'li yıllardan itibaren ise dış ticaret dengesinin carî dengeyi belirlemede büyük pay sahibi olduğu görülmektedir. Türkiye'nin yıllık bazda 2001 yılından itibaren her yıl carî açık verdiği ve bu açığın dış ticaret açığına oldukça yakın bir oranda gerçekleştiği görülebilmektedir.

Endonezya, gelişmekte olan ülkeler arasında birincil gelir hesabının carî işlemler hesabında büyük paya sahip olduğu ülkeler arasındadır. Grafik 15 incelendiğinde özellikle 1980-2000 yılları arasında yaşanan carî açıkların en temel sebebinin birincil gelir dengesinin her yıl ortalama %4 oranında açık vermesi olduğu görülebilmektedir. Asya krizinin sonrasında Endonezya'nın artan dış ticaret performansına rağmen birincil gelir dengesi, carî açığı arttırıcı etkisini sürdürmeye devam etmiştir. Örneğin 2016 yılında Endonezya %1 oranında dış ticaret fazlası vermesine karşın, carî denge %1.6 oranında açık vermiştir.

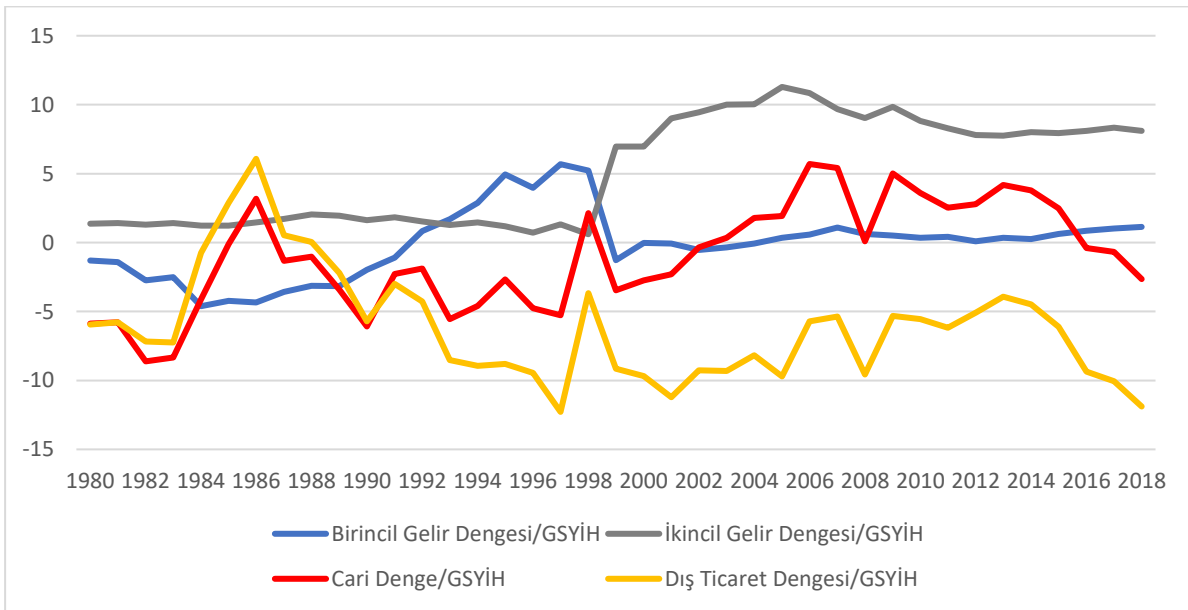
**Grafik 15. Endonezya’da Cari Dengenin Kompozisyonu**



**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.

Filipinler, gelişmekte olan ülkeler arasında ikincil gelir hesabının cari işlemler hesabında en büyük paya sahip olduğu ülkedir. Bu durum, özellikle 2000’li yılların ardından ortaya çıkmaya başlamıştır. 1999 yılından itibaren her yıl %10’a yakın fazla veren ikincil gelir hesabı, dış ticaret hesabının %5’in üzerinde açık verdiği yıllarda bile cari işlemler hesabının fazla vermesini sağlamıştır. Örneğin 2004 yılında Filipinler’de dış ticaret açığı GSYİH’e oranla %8 olarak kaydedilmiştir. Aynı yıl, ikincil gelir dengesinin yaklaşık %10 fazla vermesi neticesinde, cari denge %1.8 oranında fazla vermiştir. İkincil gelir dengesinin bu denli fazla vermesindeki temel sebep, yurtdışında yaşayan Filipinler vatandaşlarıdır. 2007 yılında 12 milyon Filipinler vatandaşının yurtdışında yaşadığı kayıtlara geçmiştir. Bu sayı, Filipinler nüfusunun %11’ine tekabül etmektedir (Yoo ve Azuma, 2016: 402).

**Grafik 16. Filipinler’de Cari Dengenin Kompozisyonu**



**Kaynak:** IMF IFS Veri tabanından elde edilen yıllık verilerle oluşturulmuştur.



Tablo 7. Gelişmekte Olan Ülkelerde Dış Ticaret Dengesi / GSYİH

Dönem	1980-2000			2000-2018			1980-2018		
	NBG/CD	NİG/CD	NTD/CD	NBG/CD	NİG/CD	NTD/CD	NBG/CD	NİG/CD	NTD/CD
<b>Bolivya</b>	34.4	24.0	41.6	27.5	34.2	38.3	29.3	31.8	38.8
<b>Brezilya</b>	54.3	4.7	40.9	61.2	4.6	34.3	59.1	4.6	36.3
<b>Bulgaristan</b>	33.2	14.6	52.2	24.2	26.3	49.5	25.5	24.7	49.8
<b>Çekya</b>	25.4	13.7	60.9	52.2	4.8	43.0	50.6	5.3	44.1
<b>Endonezya</b>	55.3	6.7	38.0	54.1	11.4	34.5	55.0	10.5	34.6
<b>Estonya</b>	13.9	21.8	64.2	41.2	4.7	54.1	38.1	6.5	55.5
<b>Filipinler</b>	24.8	18.6	56.6	3.4	51.8	44.8	7.3	46.0	46.7
<b>G. Afrika</b>	41.8	5.6	52.6	55.3	16.3	28.3	50.4	12.2	37.4
<b>Meksika</b>	46.2	14.5	39.3	35.0	36.5	28.5	38.2	30.3	31.5
<b>Peru</b>	46.5	15.0	38.5	56.1	18.8	25.0	54.4	18.0	27.6
<b>Slovakya</b>	9.4	10.8	79.8	39.5	20.6	39.9	35.7	19.4	44.9
<b>Tayland</b>	19.6	5.4	75.0	33.8	15.4	50.8	31.5	13.8	54.7
<b>Türkiye</b>	27.5	38.2	34.3	21.6	5.7	72.7	23.0	12.8	64.2

**Kaynak:** Dünya Bankası'ndan elde edilen veri seti ile oluşturulmuştur. NBG/CD: Net Birincil Gelir Dengesi/Cari Denge, NİG/CD: Net İkincil Gelir Dengesi/Cari Denge ve NTD/CD: Net Dış Ticaret Dengesi/Cari Denge'yi temsil etmektedir. Çekya, Slovakya ve Estonya'da veri setine 1993 yılından itibaren ulaşılabildiği için, bu ülkelerde dönem aralıkları 1993-2000, 2000-2018 ve 1993-2018 olarak incelenmiştir.

- Bolivya'da cari işlemler hesabının açık/fazla vermesinde en büyük pay sahibi dış ticaret hesabı olsa da birincil ve ikincil gelir dengeleri de kayda değer öneme sahiptir. Benzer şekilde, Meksika'nın cari açığının temel sebebi birincil gelir dengesinin açık vermesi olsa da, dış ticaret ve ikincil gelir hesapları da önemli ölçüde etkili olmaktadır.
- Brezilya'da ikincil gelir hesabının cari dengeye etkisi çok kısıtlıdır. Dış ticaret hesabının tüm gözlem aralığı boyunca dengeye yakın seyretmiş olması sebebiyle, sürekli olarak açık veren birincil gelir hesabı, cari açığın da temel belirleyicisi olmaktadır.
- Bulgaristan'da cari dengenin temel belirleyicisi dış ticaret hesabıdır. Örneğin, 2004 yılında birincil gelir hesabının %1.2 ve ikincil gelir hesabının %3.6 fazla vermesine karşın dış ticaret hesabının %15 açık vermesi neticesinde cari denge %6.4 açık vermiştir.
- Çekya'da 1994 yılından bu yana açık veren birincil gelir hesabı, cari işlemler hesabının açık vermesinde en büyük pay sahibidir. Dış ticaret hesabının etkisi birincil gelir hesabına yakın olsa da dış ticaret hesabının fazla verdiği yıllarda bile cari işlemler hesabının açık vermesi, Çekya için birincil gelir dengesinin önemini göstermektedir.
- Endonezya'da cari işlemler hesabının açık veya fazla vermesinde en büyük etken birincil gelir hesabıdır. Dış ticaret hesabının en az birincil gelir hesabındaki açık kadar fazla vermediği dönemlerde Endonezya hep cari açık vermiştir. Örneğin 2017 yılında dış ticaret hesabı 11 milyar fazla vermesine rağmen, birincil gelir dengesi 32 milyar dolar açık verdiği için cari işlemler hesabı açık vermiştir.
- Estonya ve Tayland'da cari işlemler hesabının fazla veya açık vermesinde en büyük pay sahibi dış ticaret hesabıdır. Her iki ülkenin de 2014 yılından bu yana cari fazla vermesi, mal ve hizmet ihracatında sahip oldukları yüksek performansla ilişkilidir.
- Filipinler'de cari işlemler hesabının açık veya fazla vermesinde ikincil gelir hesabı ile dış ticaret hesabının neredeyse eşit derecede etkili olduğu söylenebilir. 1999 yılından bu yana %5'in üzerinde fazla veren ikincil gelir hesabı, Filipinler'de 2003 yılından bu yana cari fazla verilmesinde çok büyük rol oynamıştır.
- Peru ve Güney Afrika'da cari işlemler hesabının açık veya fazla vermesinde en büyük pay sahibi birincil gelir dengesidir. Güney Afrika'nın 2003, Peru'nun ise 2007 yılından bu yana cari açık vermelerinin en büyük sebebi, birincil gelir hesabının Güney Afrika'da %2, Peru da ise sürekli olarak %5'in üzerinde açık vermesidir.
- Slovakya'da cari işlemler hesabının açık veya fazla vermesi, dış ticaret hesabının açık veya fazla vermesi ile yakından ilişkilidir. Ancak 2000'li yıllardan itibaren birincil gelir ve ikincil gelir

hesaplarının sürekli olarak açık vermeleri, Slovakya’da cari açık verilen yıllarda cari açığın oluşumunda önemli rol oynamıştır.

- Türkiye’de cari açığın en temel sebebi, dış ticaret açığıdır. 2001 yılından itibaren giderek azalan birincil gelir açığı ise cari açığı arttırıcı etkiye sahiptir. İkincil gelir hesabının cari dengeye etkisi ise oldukça sınırlıdır.

## 5. SONUÇ

Literatürde cari işlemler dengesine yönelik yapılmış çalışmaların çoğunlukla cari açığın sürdürülebilirliği konusunu ele aldığı ve ekonometrik yöntemler ile belirli sonuçlara ulaşıldığı görülmektedir. Bu çalışmanın amacı ise farklı bir bakış açısı sunarak betimsel analiz yöntemleriyle dünyada cari dengenin seyrini analiz etmek olmuştur. Analizin ilk kısmında gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler grubu ile birlikte dünyada cari dengenin seyri incelenmiştir. Burada cari dengesizliklerin özellikle 2000’li yıllardan sonra giderek arttığı ve küresel kriz döneminin hemen öncesinde zirve noktasına ulaştığı görülmüştür. Artan dengesizliklerin ise belirli ülkelerde yoğunlaştığı, özellikle Almanya, Çin ve OPEC ülkelerinin yüksek cari fazla, ABD’nin ise yüksek cari açık verdiği görülmüştür. Kriz sonrasında ise dünya genelinde dengesizliklerin giderek azaldığı ve dengeye yaklaştığı dikkat çekmiştir.

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler toplu bir şekilde incelendikten sonra, ülke bazlı incelemelere geçilmiştir. Cari dengenin yıllara göre seyri incelendiğinde Avustralya, Kanada, ABD ve Birleşik Krallık’ta cari açıkların sürekli hale geldiği görülmüştür. Avustralya’nın 1980, ABD’nin 1991, Birleşik Krallığın ise 1985 yılından bu yana cari açık vermeleri, bu sürekliliği gösterir niteliktedir. Öte yandan, sürekli yüksek cari fazla vererek dünyada cari dengesizliklerin oluşumuna katkıda bulunan ülkeler arasından çalışmada yer alan Almanya, Danimarka, İsrail, İsveç ve Güney Kore gibi ülkelere de değinilerek bu ülkelerde cari dengenin seyri yıllara göre incelenmiştir. Burada Almanya’nın cari fazla vermesinin sebeplerine, Danimarka’da 1986 yılında uygulamaya konmuş olan cari açığı azaltmaya yönelik politikalara, İsrail’de ikincil gelir dengesinin cari dengeye olan olumlu etkilerine, İsveç’te 1993, Güney Kore’de ise Doğu Asya krizi sonrası artan dış ticaret performansına bağlı olarak artan cari fazlaya değinilmiştir.

Cari dengesizliklerin krizlerin oluşumuna katkıda bulunduğu, krizlerin de ülkelerin cari işlemler dengesini büyük ölçüde etkilediği çalışmada vurgulanan diğer bir önemli noktadır. Bu doğrultuda 1997 Asya krizi ve 2008 küresel krizinin çalışmada bulunan ülkelere etkileri kriz öncesi ve kriz sonrası dönemleri içeren tablolar ile analiz edilmiştir. Burada ilk olarak 2008 krizi incelenmiş ve gelişmiş ülkeler arasından Danimarka, Fransa, Birleşik Krallık, İsrail, İtalya, İzlanda, Kore, Portekiz ve İspanya’da ithalatın ihracata göre daha büyük bir düşüş yaşayarak dış ticaret dengesinin olumlu yönde etkilendiği görülmüştür. Gelişmekte olan ülkelerde ise benzer durum Bulgaristan, Filipinler, Güney Afrika, Meksika, Peru, Tayland, Türkiye, Çekya, Estonya ve Slovakya için yaşanmıştır. 1997 Asya krizi incelendiğinde ise Tayland ve Güney Kore’nin krizden oldukça güçlü çıktıkları görülmüştür.

Dış ticaret hesabının cari işlemler hesabında en büyük paya sahip olduğu bilinen bir gerçektir. Ancak ülkelerde cari işlemler hesabının açık/fazla vermesinde belirleyici hesabın her zaman dış ticaret hesabı olmadığı, ülkelerin cari denge kompozisyonu incelendiğinde görülmüştür. Bu kısımda cari dengeyi oluşturan dış ticaret dengesi, birincil gelir dengesi ve ikincil gelir dengesinin cari denge içindeki payları incelenmiş ve her ülke için cari işlemler hesabının açık/fazla vermesinde etkili olan hesaba ulaşılmaya çalışılmıştır. Cari dengenin kompozisyonu gelişmiş ülkeler için incelendiğinde ABD, Almanya, Danimarka, Finlandiya, İsveç, İtalya, İzlanda, Kanada, Kore ve İspanya’da cari dengenin belirleyicisinin dış ticaret dengesi olduğu görülmüştür. Avustralya’da birincil gelir dengesi, İsrail’de ise ikincil gelir dengesi cari dengenin belirleyicisi konumundadır. Gelişmiş ülkeler için ise Bulgaristan, Estonya, Slovakya, Tayland ve Türkiye’de dış ticaret dengesinin cari dengeyi belirlediği görülmüştür. Brezilya, Çekya, Endonezya, Güney Afrika ve Peru’da ise birincil gelir dengesinin cari işlemler hesabının açık/fazla vermesinde en büyük paya sahip olduğu görülmüştür. Özellikle cari açığın sebeplerini belirlemenin, ileride yapılacak çalışmalarda doğru politika önerilerinde bulunulabilmesi açısından faydalı olduğu düşünülmektedir.

**KAYNAKÇA**

- Bernanke, B. (2005, Mart 10). *The global saving glut and the U.S. current account deficit*. No: 77. ABD Merkez Bankası Yönetim Kurulu Konuşma Notları URL: <https://www.federalreserve.gov/boarddocs/speeches/2005/200503102/default.htm>
- Fischer, S. (1988). Real balances, the exchange rate, and indexation: Real variables in disinflation. *The Quarterly Journal of Economics*, 103(1), 27-49. <https://doi.org/10.2307/1882641>
- Gaard, S., & Kieler, M. (2005). *Two decades of structural reform in Denmark: A review*. Working Paper, No:16. URL: <https://fm.dk/media/13634/arbapap1605.pdf>
- Greenidge, K., Holder, C., & Moore, A. (2011). Current account deficit sustainability: The case of Barbados. *Applied Economics*, 43(8), 973-984. <https://doi.org/10.1080/00036840802600095>
- Güloğlu, B., & Altunoğlu, E. (2011). Finansal serbestleşme politikaları ve finansal krizler: Latin Amerika, Meksika, Asya ve Türkiye krizleri. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (27), 107-134. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iusiyasal/issue/608/6120>
- IMF (2017). *External sector report: Individual economy assessments*. International Monetary Fund, Washington D.C. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/Policy-Papers/Issues/2017/07/27/2017-external-sector-report-individual-economy-assessments>
- IMF (2019, Temmuz 8). *Press release*. IMF No.19/270. IMF Yönetim Kurulu Toplantı Notları. URL: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/07/09/pr-19270-germany-imf-executive-board-concludes-2019-article-iv-consultation-with-germany>
- Jason, J. X. (2015). *The drivers of current account surplus in Germany and the politics of rebalancing in the eurozone*. EUC Working Paper, No: 24. URL: <http://aei.pitt.edu/67355/1/WP24-Germany-and-Politics-of-Eurozone.pdf>
- Kim, B., Min, H., Hwang, Y., & McDonald, J. (2009). Are Asian countries current accounts sustainable? Deficit, even when associated with high investment, are not costless. *Journal of Policy Modelling*, 31(2), 163-179. <https://doi.org/10.1016/j.jpolmod.2008.08.001>
- Martinez, O. (1998). What lessons does the Mexican crisis hold for recovery in Asia?. *Finance & Development*. 35(2), 27-49. URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/1998/06/ortiz.htm>
- Peters, J., & Pinfeld, R. G. (2018). *Understanding Israel: Political, societal and security challenges*. Birleşik Krallık: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315647357>
- Rattner, S. (2011). The secrets of Germany's success: What Europe's manufacturing powerhouse can. *Foreign Affairs*, 90(4), 7-11. [www.jstor.org/stable/23039601](http://www.jstor.org/stable/23039601)
- Roubini, N., & Wachtel, P. (1998). *Current account sustainability in transition economies*. NBER Working Paper No.6468. National Bureau of Economic Research. URL: <http://www.nber.org/papers/w6468.pdf>
- Sakallı, G. (1998). İç borçlanmada Latin Amerika örneği. *Ekonomik Yaklaşım*, 9(29), 37-64. <https://doi:10.5455/ey.10286>
- Summers, L. (1996). Volatile capital flows: Taming their impact on Latin America. *Journal of Latin American Studies*, 29(3), 769-812. <https://doi.org/10.1017/S0022216X9734485X>
- Yoo, D., & Azuma, E. (2016). *The Oxford handbook of Asian American history*. ABD: Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199860463.001.0001>

# TÜRKİYE’DE DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM KONULU LİSANSÜSTÜ TEZLER: 2010-2020 DÖNEMİ İNCELEMESİ

Abdullah Zübeyr AKMAN<sup>1</sup>

Sinan ÇİZMECİOĞLU<sup>2</sup>

## Özet

Doğrudan yabancı yatırım, bir ülkedeki bireylerin ya da firmaların başka bir ülkedeki ticari amaçla yaptığı yatırımlardır. Doğrudan yabancı yatırım, yatırım yapılan ülkeler açısından kalkınmanın önemli bileşenlerinden bir tanesidir. Döviz kuru istikrarı, teknoloji transferi, rekabetçilik, istihdam ve işletmecilik bilgisine ilişkin olumlu etkilerinden dolayı ülkeler bu tür yatırımları çekmeye çalışmaktadırlar. Bunun için ülkeler, yatırım yapacak şirketlere mali disiplin, hukuki ve yasal güvenceler gibi çeşitli argümanlar sunmaktadırlar. Bu sayede ülkeler doğrudan yabancı yatırım için gelecek olan şirketlere güvenli bir ortam oluşturmaya çalışırlar. Bu çalışmada, Türkiye’de doğrudan yabancı yatırım üzerine hazırlanan lisansüstü tezlerle ilişkin sistematik bir derlemenin yapılması amaçlanmaktadır. Çalışmada, Yüksek Öğretim Kurumu Ulusal Tez Merkezi veri tabanı üzerinden 2010-2020 yıllarını kapsayan “doğrudan yabancı yatırım” konulu arama yapılmış ve toplamda 163 adet lisansüstü teze ulaşılmıştır. Bu bağlamda; 2019 yılı bu konuda en çok tezin yazıldığı tarihtir. Bu tezlerin %88 ile daha çok Türkçe yazıldığı, en çok tezin 110 çalışmayla Ekonomi alanında çalışıldığı görülmektedir. En çok kullanılan anahtar kelimenin doğrudan yabancı yatırımlar olduğu ve en çok kullanılan analiz çeşidinin ise ARDL Analizi olduğu görülmüştür.

**Anahtar Kelimeler:** DYY, Anahtar Kelime Analizi, Sistematik Derleme, İşletme, Uluslararası Ticaret

**JEL Kodları:** F10, F14, F21

## GRADUATE THESES ON THE SUBJECT OF FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN TURKEY: A REVIEW OF THE 2010-2020 PERIOD

### Abstract


Foreign direct investment (FDI) is investments made by individuals or companies in one country for commercial purposes in another country. FDI is one of the substantial components of development for the invested countries. Countries are trying to attract such investments because of their positive effects on exchange rate stability, technology transfer, competitiveness, employment and business knowledge. For this, countries that desire to attract investments offer various arguments such as financial discipline, jural and legal assurances to companies that want to invest own countries. In this way, countries try to create a safe environment for companies coming for FDI. In this study, it is aimed to implement a systematic review of postgraduate theses on FDI in Turkey. In the study, a search is performed on the subject of "Foreign Direct Investment" covering the years 2010-2020 on the database of the National Thesis Centre of the Higher Education Institution and a total of 163 graduate theses are obtained. In this context, the year 2019 is the date in which the most thesis was written on this subject. It is observed that 88% of these postgraduate theses were written mostly in Turkish, and most of the theses were studied in the field of Economics with 110 studies. It has been occurred that the most utilized keyword is FDI field, and the most practised type of analysis is ARDL Analysis.


**Keywords:** FDI, Keyword Analysis, Systematic Compilation, Business, International Trade

**JEL Codes:** F10, F14, F21

## 1. GİRİŞ

Derleme ya da bibliyografik çalışmalar, bir konu hakkında detaylı bakış açısına sahip olmanızı sağlayan çalışmalardır. Bu alanda yapılan makale çalışmaları araştırmacılara sistematik bir bakış açısı sunmakta ve sonraki çalışmalara bir rehber olma özelliği taşımaktadır. Sistematik derleme makalelerinin metodolojisi genel olarak etkinlik alanına dayalı, teoriye ve yönteme dayalı olarak sınıflandırılmaktadır (Paul & Criado, 2020; Grimshaw vd., 2003; Rhoades, 2011). Son yıllarda bu derleme yöntemlerine ek olarak çalışmaları bir araya getirip yeniden analiz yaparak yeni sonuçlara ulaşmayı sağlayan meta-analizi gibi derleme yöntemlerinin kullanımı da girerek artmaya ve yaygınlaşmaya başlamıştır (Palmatier vd., 2018; Blettner vd., 1998). Derleme makaleleri bir alandaki karmaşık olan literatür yapısını ortaya çıkarmak, bu yapıyı anlamlandırmak ve bu yapıyı derinlemesine analiz etmek için gerekli edinimleri elde etmenizi sağlamaktadır (Atkins & Murphy, 1993).

<sup>1</sup> Necmettin Erbakan Üniversitesi, Konya, Türkiye, abduhazubeyrakman@gmail.com,  ORCID ID: 0000-0001-6392-1884

<sup>2</sup> KTO Karatay Üniversitesi, Konya, Türkiye, sinancizmecioglu@gmail.com,  ORCID ID: 0000-0002-3355-8882

Etkinlik alanına dayalı derleme çalışmalarında belirli bir konuda belirli bir yöntem izlenmeden alanında uzman kişilerce hazırlanan, bilimsel bir çalışma olarak değerlendirilmeyip uzman görüşü olarak kabul edilen çalışmalardır (Gerrish & Lacey, 2010; Almaz, 2020). Etkinlik alanına dayalı inceleme çalışmaları; yapılandırılmış, çerçeveye dayalı, bibliyometrik, hibrit, ve teori geliştirmeyi amaçlayan çalışmalar olmak üzere 5 kategoriye ayrılmaktadır (Paul & Criado, 2020). Teoriye dayalı derleme makaleleri belirli bir teorinin rolünü ve işlevini analiz etmeye odaklanmıştır. Bu derleme makaleleri, araştırmacılara teorilerin deneysel kullanımlarının öğretilmesi bakımından oldukça faydalıdır (Rindfleisch & Heide, 1997). Yönteme dayalı derleme makaleleri, temel metodoloji (nicel veya nitel) olarak bir literatürü sentezlemeye ve genişletmeye yarayan çalışmalardır. Örneğin Danzman'ın, (2020), “Doğrudan Yabancı Yatırım Politikası, Yerli Firmalar ve Mali Kısıtlamalar” adlı çalışması yöntemle dayalı inceleme makalesine bir örnek olarak verilebilir.

Meta-analizleri ise önceki araştırmaların türünü ya da büyüklüğünü incelemeye odaklanması açısından sistematik araştırmalarla benzerlik göstermektedirler. Ancak meta-analizlerinin sistematik analizlerden farklılık gösterdiği en önemli nokta, birçok nicel çalışmadan elde edilen mevcut veri ve bulguların çok derin bir şekilde istatistiksel değerlendirmesinin yapılmasıdır (Pati & Lorusso, 2018; Shelby & Vaske, 2008).

Sistematik derleme çalışmaları, alana katkı sunabilmesi için detaylı bir araştırma ve inceleme sürecini gerektirmektedir. Bu süreç içerisinde çalışmanın alana etkin katkısını sunabilmesi için konu seçimi, başlık seçimi ve araştırılacak alandaki eksikliğin iyi tespit edilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde yapılacak çalışma alana eksik katkı sunabilir ve kapsayıcı olma özelliğini kaybedebilir (Torraco, 2016).

Literatüre bakıldığında Türkiye bağlamında bu çalışma kapsamında bir çalışma yapılmadığı görülmüştür. Bu bağlamda bu çalışmada, Türkiye’de doğrudan yabancı yatırımlar üzerine hazırlanan lisansüstü tezlerle ilişkin sistematik bir derlemenin yapılması amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda tezler, Yüksek Öğretim Kurumu Ulusal Tez Merkezi veri tabanı üzerinden elde edilmiştir. Bu tezler tür, yıllara göre sayı, konu dağılımları, yazım dili ve anahtar kelimeleri özellikleri açısından araştırılmıştır. Çalışma DYY konusunda yukarıda belirtilenlere ek olarak “anahtar kelime analizini” ve kelime bulutu görsellerini içermektedir. Bu analiz ve görselleştirme, Yüksek Öğretim Kurumu Tez Merkezi veri tabanında DYY konusunda yazılan tezlerin hangi alanlarla ilişkilendirildiği hakkında sonuç elde edilmesini sağlamıştır. Çalışmada birinci bölümde doğrudan yabancı yatırım hakkında kavramsal bir çerçeve çizilmiş, ikinci bölümde çalışmanın kapsamı ve yöntemi genel hatlarıyla verilmiş ve üçüncü bölümde de yapılan analizler sonucunda elde edilen bulgular gösterilmiştir. Bu çalışma kapsamında gerçekleştirilen incelemelerde, DYY konusunda yazılan tezlerin genel durumu hakkında literatüre katkı sağlaması ve gelecekte benzer derleme çalışmaları ya da konuyla ilgili özgün makale çalışmaları gerçekleştirecek olan araştırmacılara bir karşılaştırma seçeneği sunması beklenmektedir.

## 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Doğrudan yabancı yatırım, bir ülkedeki bireyler ve firmaların başka bir ülkede ticari amaçla yaptıkları yatırımlardır (Markusen & Venables, 1999). Diğer bir tanıma göre ise DYY, portföy yatırımları dışında kalan ve bir veya birden fazla uluslararası yatırımcının yer aldığı ve yerli ya da yabancı bir şirket üzerinden yatırım yapma sürecidir (Bay vd., 2007). Bu tür yatırımlar hem yatırım yapan hem de yapılan ülkeler için birtakım avantajlar oluşturmaktadır. Bunlardan bazıları aşağıda sıralanmıştır (Borensztein vd., 1998; Ege & Gürdoğan, 2006):

- Ülkenin sermaye birikimine katkı sunmak,
- Ekonomik büyüme, istihdam ve teknolojik gelişmeyi olumlu yönde etkilemek,
- Ülke içinde sağlıklı bir rekabet ortamı oluşturmak,
- Gelişmiş ve sermaye ihraç eden ülkelerin politik ve ekonomik desteğini sağlamak,
- Çevreyi korumak ve insan kaynağını geliştirmek,
- Devletin vergi gelirlerini artırmak,

- Yurt dışı tanıtımında yabancı firmaların prestij ve olanaklarından yararlanmak,
- Döviz kuruna olumlu bir etki etmek.

DYY, gelişmekte olan ülkeler için çok önemli yatırım ve sermaye kaynakları anlamına gelir. Bu nedenle ülkeler DYY için önemli teşvikler ve destekler sağlamaktadır (Çalık vd., 2019). Yatırımcılara sunulan bu tür kolaylıklar özellikle gelişmekte olan ülkelerde yoğunlaşmaktadır. Bu sayede, yatırım ortamının daha cazip hale getirilerek daha fazla yabancı sermayenin ulusal sınırlar içerisine çekilmesi amaçlanmaktadır. Bu da ülkeler için hem ekonomik büyüme hem de kalkınma anlamına gelirken daha müreffeh bir yaşam standardı ortaya konulmasını sağlamaktadır (Hausman & Hidalgo, 2009).

Doğrudan yabancı yatırım, bir ülkeye yatırım yapma sürecidir. Bu sürecin çeşitli türleri vardır. Bunlar sırasıyla şunlardır;

- Ortak girişim,
- Şirket birleşmeleri,
- Stratejik birlikler,
- Yerel pazarda yeni firma kurma.

Yukarıda sayılan türler, yatırım yapacak birey ya da firmanın stratejisine, yatırım yapacağı ülkedeki siyasi, ekonomik ve kültürel etkenlere göre değişiklik göstermektedir. Türler arasında bir üstünlük yoktur. Zamana ve mekâna göre değişen şekillerde kullanılabilir.

### **3. ÇALIŞMANIN KAPSAMI VE YÖNTEMİ**

Bu çalışma, Türkiye’de Doğrudan Yabancı Yatırım (DYY) alanında yapılan lisansüstü tezlerin (yüksek lisans ve doktora) incelenmesini kapsamaktadır. Bu kapsamda YÖK Ulusal Tez Merkezi (YÖKTEZ) veri tabanında yer alan ve 2010-2020 yılları arasını kapsayan lisansüstü tez çalışmaları ele alınmıştır (YÖKTEZ, 2021). Bu doğrultuda 3 farklı enstitü ve 55 farklı üniversitede çalışmaların gerçekleştirildiği görülmüştür. Yöntem olarak çalışmanın uygulama kısmında ise “sistemik derleme yöntemi”, “içerik analizi” ve “anahtar kelime analizi” yapılmıştır (Almaz, 2020.; Kienzler, 2017; Heath & Sitkin, 2001).

Çalışma kapsamında YÖKTEZ veri tabanında “Doğrudan Yabancı Yatırım” ve “Türkiye” anahtar kelimeleri yazılarak arama yapılmış ve sadece bu kapsamdaki tezler ele alınmıştır. Bu doğrultuda 6 Şubat 2021 yılına kadar olan 2010-2020 yılları arasındaki lisansüstü tez çalışmaları veri seti olarak incelenmiştir. Çalışmanın tüm analiz sürecine konu olan veriler YÖKTEZ veri tabanı üzerinden alınmıştır. Bu alanda yapılan tarama sonucunda toplamda 202 adet lisansüstü tez çalışmasına ulaşılmıştır. Bu kısım, çalışmanın araştırma evrenini oluşturmaktadır. Ancak arama kriterlerine uygun aranıp daha sonra çalışmanın içeriğine uygun olmayan 39 adet çalışma bu araştırmanın kapsamı dışında tutulmuştur. Bu yüzden araştırma örnekleme kapsamında toplamda 163 adet lisansüstü tez (130 adet yüksek lisans (%80), 33 adet doktora (%20) çalışmanın amacına uygun olarak incelenmiştir.

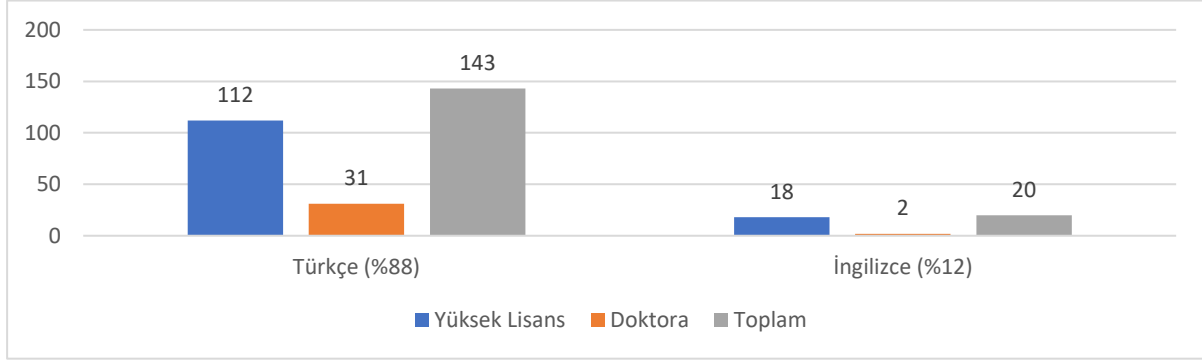
Çalışma kapsamında elde edilen veri seti, Microsoft Office Excel programı üzerinden derlenmiş, içerik analizine tabi tutulmuş ve Word Art programıyla da kelime bulutu olarak görselleştirilmiştir. Böylece elde edilen veri setindeki tezler, yorumlanabilecek ve analiz edilecek düzeye getirilmiştir.

### **4. BULGULAR**

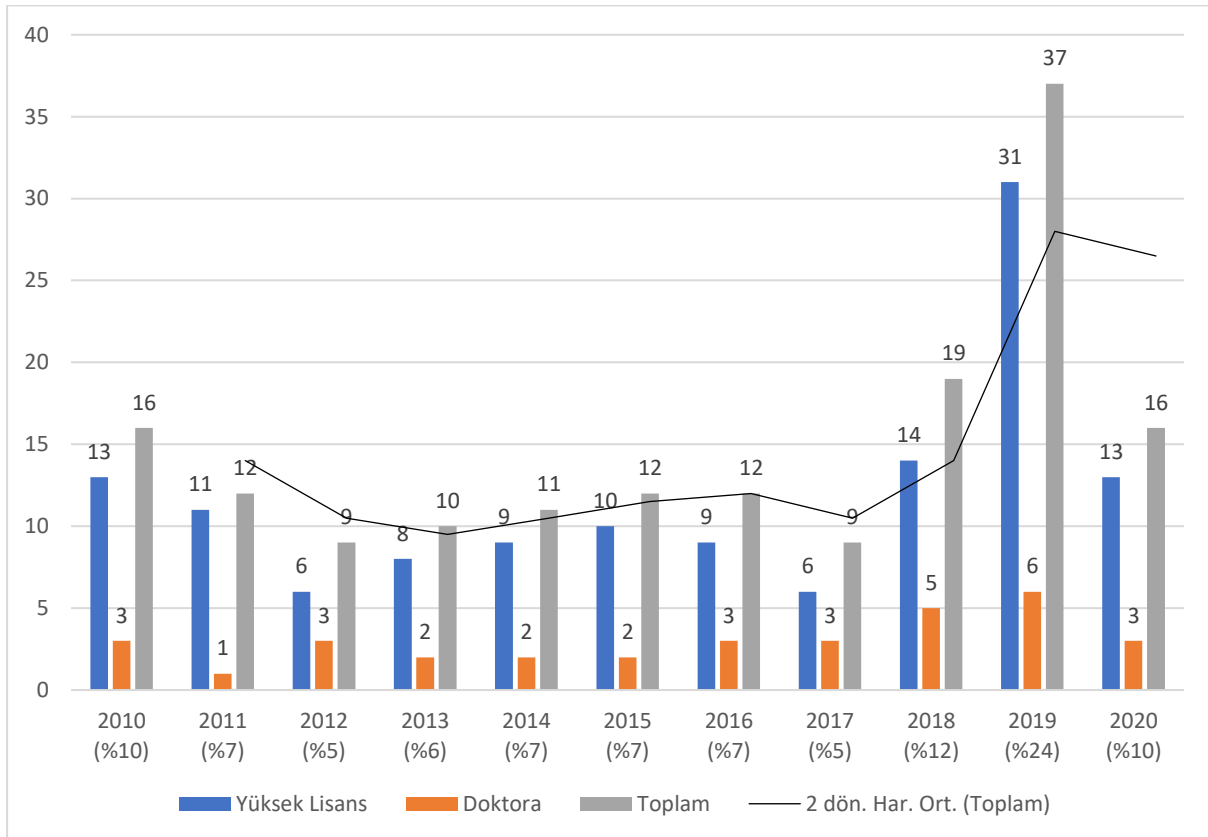
Tablo 1’de DYY konulu lisansüstü tezlerin dağılımı verilmiştir. Araştırma sonucunda 130 adet yüksek lisans tezi ve 33 adet doktora tezine ulaşılmıştır. DYY kapsamında daha çok yüksek lisans tezlerinin yapıldığı görülmektedir. Doktora tezlerinin nitelik ve hacim bakımından daha iyi olduğu düşünüldüğünde doktora tez sayılarının artması konunun daha da önemli hale gelmesine neden olacaktır.

**Tablo 1. DYY Konulu Lisansüstü Tezlerin Dağılımı (2010-2020)**

Tezlerin Türleri	Tezlerin Sayısı	Toplam Tez İçindeki Oranı (%)
Yüksek Lisans	130	%80
Doktora	33	%20
<b>TOPLAM</b>	<b>163</b>	<b>%100</b>

**Şekil 1. Yazım Diline Göre DYY Konulu Lisansüstü Tezlerin Dağılımı (2010-2020)**

Şekil 1’de yazım diline göre DYY konulu lisansüstü tezler yer almaktadır. Türkçe yazılan tez sayısı 143 adet (%88), İngilizce yazılan tez sayısı ise 20 adet (%12)’dir. İlgili veri tabanında başka herhangi bir dilde yazılan tez yoktur. Bu tabloda yer alan en çarpıcı bilgi, doktora alanında sadece iki (2) tane İngilizce tez yazılmasıdır.

**Şekil 2. Yıllar İtibarıyla DYY Konulu Lisansüstü Tezler (2010-2020)**

Şekil 2’de yıllar itibarıyla DYY konulu lisansüstü tezler yer almaktadır. Yüksek lisans tezlerinin en yüksek olduğu yıl 31 adet tez ile 2019 yılıdır. Doktora tezlerinin en yüksek olduğu yıl ise 6 adet ile yine 2019 yılıdır. Yani 2018-2019 döneminde tez çalışmalarında önemli bir yükseliş olduğu görülmektedir. DYY konusunda en az çalışılan yıllar olarak 2012 ve 2017 yılları karşımıza çıkmaktadır. Şekil 1’e bakarak söylenebilir ki DYY alanında son 10 yılda yapılan lisansüstü tez çalışmaları (2018-2019 yılları hariç) genel olarak durağan bir şekilde devam etmektedir.

Tablo 2’de 163 adet lisansüstü tez çalışmasının konu olarak dağılımı verilmiştir. En çok tez yazılan konu olarak Ekonomi teması ön plana çıkmıştır (110 adet-%67). Daha sonra en yüksek tez yazılan tema alanları ise İşletme (25 adet-%15) ve Ekonometri (14 adet-%9) olarak yer almaktadır. Özellikle DYY konusunun Ekonomi, İşletme ve Ekonometri temalarında ilgi gördüğü söylenebilir. DYY kavramı hakkında ilgi göstermeyen temalar ise Maliye (3), Hukuk (2) ve Diğer Alanlardan (3) oluşmaktadır.

**Tablo 2. Lisansüstü Tezlerin Alan ve Konu İtibarıyla Dağılımı (2010-2020)**

Alanlar	Konular	Yüksek Lisans	Doktora	Toplam	Pay (%)
Ekonomi	Ekonomi	74	18	92	67%
	Ekonomi; İşletme	9	1	10	
	Ekonomi; Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri	1	1	2	
	Ekonomi; Hukuk	1	1	2	
	Ekonomi; Uluslararası İlişkiler	1	1	2	
	Ekonomi; Maliye	1	-	1	
	Ekonomi; Siyasal; Uluslararası İlişkiler	1	-	1	
	TOPLAM	88	22	110	
İşletme	İşletme	19	6	25	15%
Ekonometri	Ekonometri; Ekonomi	9	-	9	9%
	Ekonometri	2	-	2	
	Ekonometri; Ekonomi; İşletme	2	-	2	
	Ekonometri; İşletme	1	-	1	
	TOPLAM	14	0	14	
Uluslararası İlişkiler	Uluslararası İlişkiler	4	-	4	4%
	Uluslararası İlişkiler; İşletme	2	-	2	
	TOPLAM	6	0	6	
Maliye	Maliye	-	3	3	2%
Hukuk	Hukuk	1	1	2	1%
Diğer Alanlar	Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri (ÇEKO)	1	-	1	2%
	Mimarlık	1	-	1	
	Bilim ve Teknoloji	-	1	1	
	TOPLAM	130	33	163	100%

Tablo 3’te gerçekleştirilen anahtar kelime analizinin teorik çerçevedeki sonuçlarına yer verilmektedir. Böylece DYY alanında ileride yapılacak çalışmalara yol gösterici bir derleme çalışması ortaya çıkarılmıştır. Buna göre, anahtar kelimeler içinde en çok kullanılan kavram olarak ilk dört sırayı *doğrudan yabancı yatırımlar, Türkiye, yabancı sermaye/yatırım ve ekonomik büyüme* kavramları yer almıştır. Ayrıca çok uluslu şirketler, gelişmekte olan ülkeler ve ihracatta diğer önemli anahtar kavramlar arasında sayılabilir.



**Tablo 3. Lisansüstü Tezlere Ait Anahtar Kelime Analizi (Teorik)**

ANAHTAR KELİMELER	YL	DR	TOPLAM	ANAHTAR KELİMELER	YL	DR	TOPLAM
DYY <sup>1</sup>	117	28	145	Ticaret haddi	4	-	4
Türkiye <sup>2</sup>	51	12	63	Birleşme ve satın almalar	3	-	3
Yabancı sermaye/yatırım <sup>3</sup>	47	11	58	Çevre kirliliği <sup>13</sup>	3	-	3
Ekonomik büyüme <sup>4</sup>	44	7	51	Döviz kuru	2	1	3
Çok uluslu şirketler (ÇUŞ'lar)	9	5	14	Finansal tablolar	2	1	3
Gelişmekte olan ülkeler	9	3	12	Gelişmiş ülkeler	3	-	3
İhracat <sup>5</sup>	10	2	12	Vergi avantajı-cenneti	-	3	3
Dış ticaret	8	3	11	Yabancı şirketler-mevzuat	2	1	3
Diğer ülkeler	10	1	11	Açık ekonomi	2	-	2
Uluslararasılaşma <sup>6</sup>	8	3	11	Beşerî sermaye	1	1	2
Ekonomik gösterge-etki	7	2	9	BRICS ülkeleri <sup>14</sup>	2	-	2
İstihdam-İş gücü	7	1	8	Demokrasi	2	-	2
Makro ekonomik faktörler	7	1	8	Ekonomik-siyasi faktörler	2	-	2
GSYH-GSMH	7	-	7	Gelir dağılımı eşitsizliği	1	1	2
Küresel finansal krizler	6	1	7	Gümrük Birliği	2	-	2
Küreselleşme <sup>7</sup>	7	-	7	Konut fiyatları <sup>15</sup>	2	-	2
Teknoloji <sup>8</sup>	4	3	7	Orta gelir tuzağı	1	1	2
Cari açık-işlemler	5	1	6	Performans	2	-	2
Finansal liberalleşme <sup>9</sup>	5	1	6	Rekabet gücü <sup>16</sup>	2	-	2
İmalat sektörü	3	3	6	Serbest piyasa	2	-	2
Ödemeler Bilançosu <sup>10</sup>	4	2	6	Teşvik	-	2	2
Portföy akımları <sup>11</sup>	6	-	6	Toplam faktör verimliliği	1	1	2
Avrupa Birliği (AB)	5	-	5	Ücretler	1	1	2
İthalat	5	-	5	Ülke ekonomi riski <sup>17</sup>	2	-	2
Politika <sup>12</sup>	3	2	5	Diğer	33	9	42
İşsizlik	4	-	4				

<sup>1</sup> Doğrudan yabancı yatırım; Doğrudan yabancı yatırım belirleyicileri, DYY teşvikleri ile değerlendirilmiştir.

<sup>2</sup> Türkiye; Türkiye ekonomisi ile değerlendirilmiştir.

<sup>3</sup> Yabancı sermaye; Sermaye akımları, Sermaye birikimi, Sermaye, Potansiyel yatırım, Yabancı yatırım ile değerlendirilmiştir.

<sup>4</sup> Ekonomik büyüme; İktisadi büyüme, Sektörel büyüme, İktisadi kalkınma ile değerlendirilmiştir.

<sup>5</sup> İhracat; İhracat ürün çeşitlendirmesi ile değerlendirilmiştir.

<sup>6</sup> Uluslararasılaşma; Uluslararası işletmecilik/ticaret, Uluslararası çeşitlenme ile değerlendirilmiştir.

<sup>7</sup> Küreselleşme; Küresel likidite ile değerlendirilmiştir.

<sup>8</sup> Teknoloji; Teknoloji yoğunluğu, Teknoloji yayılımı, Teknoloji taşınmaları ve Teknoloji transferi ile değerlendirilmiştir.

<sup>9</sup> Finansal liberalleşme; Finansal gelişme ile değerlendirilmiştir.

<sup>10</sup> Ödemeler bilançosu; Ödemeler dengesi ile değerlendirilmiştir.

<sup>11</sup> Portföy akımları; Portföy yatırımları ile değerlendirilmiştir.

<sup>12</sup> Politika; Politik istikrar endeksi ve Politik istikrarsızlık ile değerlendirilmiştir.

<sup>13</sup> Çevre kirliliği; Karbondioksit emisyonu ile değerlendirilmiştir.

<sup>14</sup> BRIC; BRICS ile değerlendirilmiştir.

<sup>15</sup> Konut fiyatları; konut piyasası-politikaları ile değerlendirilmiştir.

<sup>16</sup> Rekabet gücü; Uluslararası rekabet ile değerlendirilmiştir.

<sup>17</sup> Ülke ekonomisi riski; Ülke betası ile değerlendirilmiştir.

Tablo 4'te çalışmalara ait ampirik sonuçlar gösterilmektedir. Analiz çeşitlerinde *ARDL analizi*, *Granger nedensellik analizi* ve *zaman serisi analizi* en sık kullanılan analiz yöntemleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bazı anahtar kelimeler, lisansüstü tez çalışmalarında sadece birer kez kullanılmıştır. Bu da o kavramlarla DYY arasındaki zayıf ilişkinin bir göstergesidir. Tablo 4'te yer alan anahtar kelime çalışmaları, ileride bu alanda çalışacak araştırmacılar için ön bazı bilgiler vermektedir. Özellikle çalışmalarda kullanılan analizler oldukça önemlidir ve özgün bir çalışma yapmak isteyenler için iyi bir yol göstericidir. Mesela ARDL analizinin en çok kullanılan analiz olmasının arkasında yatan nedenler; değişkenlerin farklı değerler alabilmesi ve küçük örneklemelere de uygulanabilmesidir (Kamaruddin ve Jusoff, 2009). Bu yüzden sık tercih edilen yöntemlerden bir tanesidir.

Tablo 4. Lisansüstü Tezlere Ait Anahtar Kelime Analizi (Ampirik)

ANAHTAR KELİMELER	YL	DR	TOPLAM	ANAHTAR KELİMELER	YL	DR	TOPLAM
ARDL analizi	13	2	15	En küçük kareler yöntemi	1	-	1
Granger nedensellik analizi	11	2	13	Etki-tepki fonksiyonları	1	-	1
Zaman serisi analizi	10	1	11	FMOLS	1	-	1
Panel veri analizi	8	2	10	Bağımsız örneklem t-testi	1	-	1
Eşbütünleşme testleri <sup>1</sup>	7	2	9	Hendry modeli	1	-	1
VAR analizi-modeli	8	1	9	Linder hipotezi	1	-	1
Sınır testi	4	2	6	LLL modeli	-	1	1
Çekim modeli	4	-	4	LP testi	-	1	1
Toda-Yamamoto nedensellik testi	3	1	4	Mikro panel veri	-	1	1
Birim kök testleri	4	1	5	Analitik ağ süreci	-	1	1
Nedensellik <sup>2</sup>	2	-	2	PP testi	-	1	1
Yapısal kırılmalı zaman serileri analizi	1	1	2	Regresyon	-	1	1
Hata düzeltme modeli	1	1	2	Sistem GMM tahmindisi	1	-	1
OLI paradigması	1	1	2	Temel bileşenler analizi (PCA)	1	-	1
DOLS	1	-	1	Yerçekimi modeli	-	1	1

<sup>1</sup> Eşbütünleşme testleri; Engle Granger ve Maki yöntemleri ile değerlendirilmiştir.

<sup>2</sup> Nedensellik; Asimetrik nedensellik yöntemi ile değerlendirilmiştir.

Yukarıda yer alan bilgilerden sonra konunun daha net anlaşılması için ortaya çıkartılan anahtar kelimeler, Word Art programıyla görselleştirilerek şekil 1 ve şekil 2’de verilmiştir. Bu şekiller, DYY ile ilgili yapılan yüksek lisans ve doktora tez çalışmalarında kullanılan anahtar kelime sayısına göre kelime görsel bulutlarını içermektedir. Şekiller, en çok kullanılan kelimelerin daha büyük, en az kullanılan kelimelerin ise daha küçük gösterimi şeklini ifade etmektedir.



Şekil 3. DYY Hakkında Yapılan Yüksek Lisans Tez Çalışmalarına Ait Kelime Bulutu

Şekil 3, yüksek lisans kapsamında yazılan tezlerde kullanılan anahtar kelimelerin görselinden oluşmaktadır. En çok kullanılan anahtar kelimenin daha büyük, daha az kullanılan anahtar kelimenin daha küçük gösterimi şeklinde yukarıda görsel oluşturulmuştur. Görselde DYY ile Türkiye, ekonomik büyüme ve yabancı sermaye/yatırım gibi kelimelerin ön plana çıktığı görülmüştür. Çalışmanın amacına uygun olarak DYY ve Türkiye kelimeleri en çok kullanılan 2 anahtar kelimedir. Bunlarla beraber doğrudan yabancı yatırımların direkt etki ettiği diğer alanlar ise büyüme ve yatırım ile alakalı olduğu için bunlara ilişkin kelimeler ön plandadır. Ayrıca ÇUŞ'lar, gelişmekte olan ülkeler de diğer göze çarpan kelimeler olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 4. DYY Hakkında Yapılan Doktora Tez Çalışmalarına Ait Kelime Bulutu

Şekil 4’te, doktora alanında yazılan tezlerde ait anahtar kelimelerin görsel yer almaktadır. En çok kullanılan anahtar kelimenin daha büyük, daha az kullanılan anahtar kelimenin daha küçük gösterimi şeklinde yukarıda görsel oluşturulmuştur. Yüksek lisansındaki sonuçlara benzer şekilde burada da *DYY yanında Türkiye, yabancı sermaye/yatırım, ekonomik büyüme ve ÇUŞ’lar* gibi kavramlar ön plandadır. Bu da DYY ile bu kavramlar arasındaki güçlü bir bağ olduğunu bir kanıttır.



Şekil 5. DYY Hakkında Yapılan Lisansüstü Tezlerde Kullanılan Ampirik Yöntemlere Ait Kelime Bulutu

Son şekil olan şekil 5’te ise lisansüstü tezlerde kullanılan ampirik yöntemlere ait görsel yer almaktadır. Burada ARDL analizi, Granger nedensellik analizi, zaman serisi analizi gibi analiz türlerinin daha çok kullanıldığı görülmektedir.

## SONUÇ

Bu çalışmanın amacı DYY konusunda 2010-2020 yılları arasındaki lisansüstü tezlerin çeşitli göstergeler bakımından incelenmesidir. DYY konulu tezlerin birçoğu genel olarak ekonomi, işletme ve ekonometri alanlarında, az sayıdaki tez ise maliye, hukuk ve diğer alanlarda hazırlanmıştır. Anahtar kelimeler açısından hem yüksek lisans hem de doktora tezleri için anahtar kelime analizi bulgularına bakılacak olursa *DYY, Türkiye, sermaye, ekonomik büyüme ve ÇUŞ’lar* gibi kavramların etrafında daha çok yoğunlaştığı görülmektedir. Diğer kısımda ise *elektrik tüketimi, endüstri 4.0, gıda sektörü, güvenlik, sıcak para, sinema, tahkim* gibi çeşitli ve çok farklı anahtar kelimeler yer almaktadır. Analiz çeşitlerinde

ise ARDL analizi, Granger nedensellik analizi ve zaman serisi analizlerinden sık sık yararlandığı görülmektedir. Bu çalışmada incelenen tezlerde sadece nicel yöntem ve modellemelerin ön plana çıktığı görülmektedir. Bunun yanında nitel ya da karma yöntemlerden hiç yararlanılmamıştır. Özellikle iktisat alanında yüksek sesle ortaya çıkan davranışsal iktisat, insanların karar verirken psikolojik birer varlık olduklarını öne sürmüş ve insanların karar alırken her zaman çıkarlarını maksimum yapacak tercihlerde bulunamayacaklarını söylemiştir (Hursh, 1984, Kamilçebe, 2019; Aktan ve Yavuzaslan, 2020). Böyle bir durumda DYY konusunda da hem nitel hem de karma yöntemlerden yararlanarak ortaya çıkacak bir çalışma, konunun kültürel, psikolojik ve tarihi yanını da ortaya çıkaracak ve ortana çıkan sayısal verilere daha net bir gözle bakılması sağlanacaktır.

Çalışmanın sonuçları kapsamında DYY'ye ilişkin bazı önemli noktalar göze çarpmaktadır. Bunlardan ilki bu konuda yazılan yüksek lisans tezlerinin sadece 18 tanesinin, doktora tezlerinin ise sadece 2 tanesinin İngilizce dilinde yazılmasıdır. Bu da DYY konusunda Türkiye'de yapılan lisansüstü tezlerin uluslararası erişilebilirliğini azaltmakta ve konunun daha yerel düzeyde kalmasına neden olmaktadır. Ayrıca disiplinler arası çalışmalar için konunun sosyal bilimlerin dışına da çıkması gerekmektedir. Çünkü bu konuda disiplinler arası çalışmalara rastlanılmamıştır.

Çalışma, ilerleyen yıllarda DYY alanında yapılacak tezler için bazı anahtar kavramlar ve içerikler önermektedir. Bu kapsamda incelenen tezlerde yöntem kısmında daha çok modellemelerin kullanıldığı görülmüştür. Bunun yanında farklı yöntem ve analizlerin kullanılmasıyla (örneğin nitel yöntem) konunun daha derinlerine ve köklerine inilmesi sağlanacaktır. Böylece niye bir ülke daha çok yatırım alırken diğer bir ülke ise daha az yatırım alıyor sorusuna sadece sayısal verilerle değil, diğer çeşitli kavramlarla da cevaplar bulunabilecektir (örneğin ülkenin sosyal sermayesi, kültürü, inancı vb.). Çünkü DYY konusu, sadece ülkelerle ilgili değil, şehirler hatta bölgeler ile ilgilidir. Yani yapılan bir yatırım yapıldığı şehri ve bölgeyi, sonrasında da ülkeyi geliştirecek ve kalkındıracak, böylece hem şehir ve bölge rekabetine hem de ülke rekabetine olumlu katkı sağlayacaktır (Akman ve Arıcıoğlu, 2019).

DYY konusunda ülkelerin ayrıca ikili ilişkiler, ağ kurma, iletişim, bölgesel güç olma ve inovasyon kapasitesi gibi kavramların yardımıyla ikili ya da çoklu ilişkilerin geliştirilerek doğrudan yabancı yatırımların daha kolay ve hızlı bir şekilde ülkeye, bölgeye hatta şehirlere çekilerek uluslararası sahada daha rekabetçi ve yenilikçi bir yapıyı ortaya koyabilme noktasına yoğunlaşmaları önerilmektedir. İlerleyen yıllarda önerilen bu alanlardaki noktalara bakan lisansüstü tezlerin yaygınlaşması, konuya ayrı bir derinlik katacaktır. Bu şekilde DYY alanında uygulama makale, kitap bölümü, derleme makale, yüksek lisans tezi, doktora tezi çalışmaları yapacak olan araştırmacılara yararlanabilecekleri öz bir kaynak bu çalışmada sunulmuştur. Ayrıca bu çalışma, uygulama araştırması yapacak araştırmacılara birçok güncel ve yeni kavramları tanıtmaktadır. Bu kavramlardan bazıları sosyal sermaye, ağ analizleri, sosyal ağlar, güven gibi kavramlardır.

Araştırmanın kısıtlılığını, çalışmanın sadece YÖKTEZ üzerinden erişilebilen yüksek lisans ve doktora tezlerinden elde edilen daha dar kapsamlı veri setinden yürütülmesi oluşturmaktadır. Daha başka çalışmalarda geniş kapsamlı bir araştırma yapılarak kitaplar, makaleler ve raporlardaki çalışmalardan veri setleri elde edilerek kapsam dahiline alınması, konuyu çok daha fazla ileri götürebilir.

## KAYNAKÇA

- Akman, A. Z., & Arıcıoğlu, M. A. (2019). Şehirlerin rekabetinde sosyal sermayenin önemi üzerine bir araştırma. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 21(36), 19-33.
- Aktan, C. C., & Yavuzaslan, K. (2020). Bireylerin iktisadi karar ve tercihlerinde zihinsel, duygusal ve psikolojik faktörlerin analizi. *Sosyal ve Beşerî Bilimleri Dergisi*, 12(2), 100-120.
- Almaz, F. (2020). Türkiye'de sivil havacılık yönetimi araştırmalarındaki eğilimler: 1998-2019 yılları arasında hazırlanmış doktora ve yüksek lisans tezleri üzerine karşılaştırmalı bir derleme. *Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1), 17-32.
- Atkins, S., & Murphy, K. (1993). Reflection: A review of the literature. *Journal of Advanced Nursing*, 18(8), 1188-1192.

- Bay, M., Oskay, C. S., & Çiçek, E. (2007). Doğrudan yabancı yatırımları Türkiye'ye çekmek için yapılması gereken düzenlemeler. *Selçuk Üniversitesi Karaman İ.İ.B.F. Dergisi*, 9(12), 253-263.
- Borensztein R. E., de Gregorio R. J., & Lee J. (1998). How does foreign direct investment affect economic growth?. *Journal of International Economics*, 45(1), 115-135.
- Çalık A., Çizmecioglu, S., & Akpınar, A. (2019). An integrated AHP-TOPSIS framework for foreign direct investment in Turkey. *Journal of Multi-Criteria Decision Analysis*, 26(5-6), 296-307.
- Danzman, B. S. (2020). Foreign direct investment policy, domestic firms, and financial constraints. *Business and Politics*, 22(2), 279-306.
- Ege, Z., & Gürdoğan, A (2006). Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının Türk turizm sektörü açısından değerlendirilmesi, *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 4(5), 42-58.
- Gerrish, K., & Lacey, A. (2010). *The research process in nursing*. 6th ed, John Wiley & Sons.
- Grimshaw, J., McAuley, M. L., & Bero, A. L., vd. (2003). Systematic reviews of the effectiveness of quality improvement strategies and programme. *Quality and Safety in Health Care*, 12(4), 298-303.
- Hausmann, R., & Hidalgo, C. (2009). The building blocks of economic complexity. *Proceedings of the National Academy of Science*. DOI: 10.1073/pnas.0900943106.
- Hursh, S. R. (1984). Behavioral economics. *Journal of the Experimental Analysis of Behavior*, 42, 435-452.
- Heath, C., & Sitkin, B. S. (2001). Big-B versus big-O: What is organizational about organizational behavior?. *Journal of Organizational Behavior*, 22(1), 43-58. DOI: 10.1002/job.77.
- Kamaruddin, R., & Jusoff, K. (2009). An ARDL approach in food and beverages industry growth process in malaysia. *International Business Research*, 2(3), 98-107.
- Kamilçebebi, H. (2019). *Davranışsal iktisat*. London: IJOPEC Publication Limited, First Edition.
- Kienzler, M., & Kowalkowski, C (2017). Pricing strategy: a review of 22 years of marketing research. *Journal of Business Research*, 78, 1-31.
- Markusen, R. J., & Venables, J. A. (1999). Foreign direct investment as a catalyst for industrial development. *European Economic Review*, 43(2), 335-356.
- Palmatier W. R., Houston B. M., & Hulland J. (2018). Review articles: Purpose, process, and structure, *Journal of the Academy of Marketing Science*, 46, 1-5.
- Pati, D., & Lorusso, N. L. (2018). How to write a systematic review of the literature, *HERD: Health Environments Research & Design Journal*, 11(1), 15-30. DOI: 10.1177/1937586717747384.
- Paul, J., & Criado, R. A. (2020). The art of writing literature review: what do we know and what do we need to know?. *International Business Review*, 29(4), 1-7. DOI: 10.1016/j.ibusrev.2020.101717.
- Rindfleisch, A., & Heide, B. J. (1997). Transaction cost analysis: past, present, and future applications. *Journal of Marketing*, 61(4), 30-54.
- Rhoades, A. E. (2011). Literature reviews. *The Volta Review*, 111(1), 61-71.
- Shelby, B. L., & Vaske, J. J. (2008). Understanding meta-analysis: A review of the methodological literature. *Leisure Sciences*, 30(2), 96-110.
- Torraco, J. R. (2016). Writing integrative literature reviews: Using the past and present to explore the future. *Human Resource Development Review*, 15(4), 404-428.
- Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı. (2021). *YÖK tez merkezi*. Erişim Adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

# DENİZYOLU TİCARETİ, EKONOMİK BÜYÜME VE DIŞ TİCARET HADDİ ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ: TÜRKİYE İÇİN ARDL YAKLAŞIMI

Gülşah USTA<sup>1</sup>

Aydın SARI<sup>2</sup>

## Özet

Deniz taşımacılığı uluslararası taşımacılığın önemli bir bölümünü kapsamaktadır. Küresel ölçekte güce sahip ülkeler için deniz taşımacılığı ekonomik, kültürel ve jeopolitik açıdan yayılmaya hizmet etmesi açısından önemli bir araç olmuştur. Bulunduğu coğrafi konum itibarıyla bir liman ülkesi olan Türkiye’de deniz yolu ile taşımacılık en avantajlı taşımacılık modlarından biridir. Bu çalışmada; denizyolu ihracatı ve denizyolu ithalatı bağımlı değişken olarak alınarak iki farklı model oluşturulmuştur. Dış ticaret haddi ve sanayi üretim endeksi bağımsız değişkenler olarak alınmıştır. Model, ARDL sınır testi yöntemi ile analiz edilmiştir. Analizde uzun dönemde ekonomik büyüme ve denizyolu ihracatı arasında anlamlı bir ilişki olduğu saptanmıştır. Değişkenler arasındaki kısa dönem ilişkinin de istatistiksel olarak anlamlı olduğu sonucuna varılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Denizyolu Taşımacılığı, Dış Ticaret, ARDL, Ekonomik Büyüme

**JEL Kodu:** C50, F10, F20

## ANALYSIS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN SEA TRADE, ECONOMIC GROWTH AND EXTERNAL TERM OF TRADE: ARDL APPROACH FOR TURKEY

### Abstract

Maritime transport covers an important part of international transport. For countries with global power, sea transportation has been an important tool in terms of economic, cultural and geopolitical expansion. With the country to its geographical location, a port in Turkey found the sea route is one of the most advantageous freight transport modes. In this study, two different models were created, taking seaway export and seaway import as dependent variables. Foreign terms of trade and industrial production index are taken as independent variables. The model was analyzed using the ARDL limit test method. In the analysis, it was found that there is a significant relationship between long-term economic growth and seaway exports. It was concluded that the short-term relationship between the variables is also statistically significant.


**Keywords:** Maritime Transport, Foreign Trade, ARDL, Economic Growth


**JEL Codes:** C50, F10, F20

## 1. GİRİŞ

Deniz taşımacılığı uluslararası ticaretin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Malların büyük çoğunluğu dünyaya, okyanuslar üzerinden taşınmaktadır. Antikçağlardan bu yana Akdeniz’de olduğu gibi; denizyolu her zaman ticaretin artırılması açısından önemli bir alan teşkil etmiştir. Küresel ölçekte rekabet üstünlüğü sağlayan güçler için denizyolu taşımacılığı ekonomik, kültürel ve jeopolitik açıdan yayılmaya hizmet eden bir faktör olmuştur. Günümüz taşımacılık sistemlerinde karayolu, demiryolu, havayolu, deniz yolu, boru hatları ve en az iki ulaştırma sisteminin kullanıldığı modlararası ulaştırma kullanılmaktadır. Özellikle uluslararası ticarete önemli bir avantaja sahip olan denizyolu taşımacılığına ikame taşıma modları ile rekabeti giderek artmaktadır. Kullanılan bu sistemler içerisinde miktar olarak en fazla paya deniz taşımacılığı sahiptir. Denizyolu taşımacılığı, günümüzde de ticari faaliyetlerin sınırlarının genişlemesini sağlamaya devam etmektedir.

İstihdam ve ekonomiye doğrudan veya dolaylı katkıları nedeniyle denizcilik sektöründen daha fazla pay almak amacıyla ülkeler arası rekabet artmıştır. Daha fazla rekabet ve küreselleşme denizcilik sektörünün daha fazla müşteri odaklı olmasını gerektirmiş, bu çerçevede müşterilerin talepleri ve elde edilecek ortak

<sup>1</sup> Doktora Öğrencisi, Pamukkale Üniversitesi, Denizli, Türkiye, gusta19@posta.pau.edu.tr,  ORCID ID: 0000-0003-3935-9400

<sup>2</sup> Prof. Dr., Pamukkale Üniversitesi, Denizli, Türkiye, asari@pau.edu.tr,  ORCID ID: 0000-0001-9286-2414

faydanın üst düzeyde sağlanması ortak hedef haline gelmiştir. Küresel ticaretin büyümesi ekonomik büyüme ile ilişki içindedir. Ekonomik büyüme bir anlamda taşımacılık talebini yaratan ana unsurdur. Bu noktada; ticaretin kolaylaştırılması yani, ulaştırma imkanlarının geliştirilmesinin de taşımacılığı geliştiren etken olmasıdır.

Bu çalışmada; denizyolu taşımacılığı ve denizyolu ticaretinin ulaştırma sektörü içindeki yeri ve önemi açıklanmış, dış ticaret ve ekonomik büyüme ile olan ilişkisi analiz edilmiştir. Çalışmanın amacı; Türkiye’deki dış ticaret haddi, ekonomik büyüme ve denizyolu ticareti ilişkisini incelemektir. Bu amaç doğrultusunda, son bölümde ekonometrik analiz ve bulgular kısmına yer verilmiştir. Yapılan analizde, 2010:01- 2019:12 arası ithalat ve ihracat aylık verileri kullanılarak, dış ticaret haddi veri seti oluşturulmuştur. Ekonomik büyümeyi ölçmek adına -aylık veriler halinde olması sebebiyle- sanayi üretim endeksi kullanılmıştır. Denizyolu ticaretini ölçmek için, Türk ve yabancı bayraklı olmak üzere, toplam kabotaj, transit, yükleme, boşaltma ve toplam ithalat-ihracat rakamlarından oluşan denizyolu yük istatistikleri aylık olarak veri setinde kullanılmıştır. Analiz yöntemi olarak; ARDL Sınır Testi Yaklaşımı kullanılmış olup, denizyolu ticareti bağımlı değişken, dış ticaret haddi ve sanayi üretim endeksi bağımsız değişkenler olarak alınmıştır. Değişkenler arasında eş bütünleşme ilişkisi tespit edilmiş olup, uzun dönemde ekonomik büyüme ve denizyolu ihracatı arasında anlamlı bir ilişki olduğu saptanmıştır. Değişkenler arasındaki kısa dönem ilişkisinin incelenmesi için Hata düzeltme katsayısı (ECM-1) incelenmiş, bu katsayının beklenildiği gibi negatif işaretli ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

## 2. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Taşımacılık 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu’nun 3. maddesinde “yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi” şeklinde tanımlanmıştır. Diğer bir ifade ile taşımacılık; üretilen mal ve hizmetlerin farklı taşıma sistemleri aracılığıyla üretim merkezinden tüketim merkezine hareketini sağlayan bir zincirdir. Günümüz taşımacılık sistemlerinde karayolu, demiryolu, havayolu, deniz yolu, boru hatları ve en az iki ulaştırma sisteminin kullanıldığı modlararası ulaştırma kullanılmaktadır. Kullanılan bu sistemler içerisinde miktar olarak en fazla paya deniz taşımacılığı sahiptir. 1970 itibarıyla yeni dünya düzeni yani; “küreselleşme” ile yaşanan politik ve teknolojik gelişmeler sonucunda ülkeler arasında sınırların kalkması ile dış ticaret miktarları önemli oranda artış göstermiştir. Artan dış ticaret ile ulaştırma faaliyetleri de talep yaratmıştır. Dolayısıyla; dünya deniz ticaretinde köklü değişimlerin yaşanarak, yüklerin konteynerler vasıtasıyla taşınmasına, gemilerin hızlarının artarak, ebatlarının büyümesine ve uzak piyasalara daha kolay ulaşılmasını ve dünya ticaret hacminin artmasını sağlamıştır. Dünya ticaretinin yaklaşık %80’i ve Türkiye dış ticaretinin yaklaşık %90’ı denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Nüfus artışı, bölgesel kaynak yetersizlikleri, hızlı endüstrileşme, yaşam standartlarının artması, ihtiyaçların çeşitlilik kazanması, kara yollarındaki aşırı yoğunluklar ve bölgesel doğal kaynaklar deniz taşımacılığının miktarını her geçen gün arttırmaktadır. Diğer taraftan; dış ticarete meydana gelen değişimler de deniz taşımacılığını etkilemektedir. Deniz yoluyla taşıma yapılmasının tercih nedeni, sağladığı ölçek ekonomisinden ve diğer avantajlardan kaynaklanmaktadır. Deniz taşımacılığının daha güvenli olması, taşınan ürün miktarına göre hızlı olması, dünyanın ¾’ünün su olmasının yarattığı zorunluluk, daha fazla miktarda yükün tek seferde taşınabilmesi ve taşıma sırasında diğer ülkelerin sınırlarından çok açık denizin kullanılması gibi etkenler deniz taşımacılığının tercih edilmesine sebep olmaktadır. Ayrıca deniz yolu ile yapılan taşımacılık havayolu ile yapılan taşımacılığa göre 15-20 kat, karayoluna göre 7-10 kat ve demiryoluna göre yaklaşık 3-4 kat daha ucuza taşınabildiğinden, denizyolunun tercih edilmesi kaçınılmaz olmaktadır (Ateş vd., 2010). Denizyolu taşımacılığında; taşınan yük, taşıma kapasitesi, gemi personelinin tecrübeli olup olmaması, gemi seçimi ve yapılacak seferin türü gibi etkenler, maliyetlerin gemiden gemiye hatta seferden sefere değişmesinde etkili olmaktadır. Deniz taşımacılığında, sefer maliyetleri hesaplanırken bu etkenlerin hepsi dikkate alınmalıdır (Korkmaz, 2012).

Deniz ticareti ve piyasasında fiyat oluşumu tüm mal fiyatlarını etkileyebilecek önemdedir. Şöyle ki; piyasadaki arz talep arasındaki zaman uyumsuzluğundan kaynaklanabilecek ani fiyat değişiklikleri birçok ekonomik göstergenin de öncüsü niteliğindedir. Baltık Kuru Yük Endeksi (Baltic Dry Index –

BDI), İngiltere merkezli Baltık Borsası'nda tutulan, hububat, demir-çelik, kömür vb. hammaddeleri taşıyan gemilerin navlun bedellerinden günlük olarak tutulan ve kuru yük navlun bedelleri şeklinde oluşturulan bir endekstir. Söz konusu endeks, halka açık olmadığından ve yalnızca Baltık borsasında işlem gören firmalardan bilgi sağlanması nedeniyle, manipüle edilme olasılığı çok düşüktür. Dolayısıyla, BDI, hammaddelere olan küresel talebi gerçeklikle yansıtan, güvenilir ve bağımsız bir bilgi kaynağı olarak, ekonomik faaliyetlerin önemli bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. BDI'da meydana gelen artışta taşıma ücretlerinin ortalama olarak arttığı, azalışta ise, taşıma ücretlerinin ortalama olarak azaldığı anlamına gelmektedir (Eryüzlü, 2019).

### **3. TÜRKİYE' DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI**

Türkiye' nin, 8400 km'den fazla doğal kıyı şeridi uzunluğu denizcilik açısından avantajlı olup, ülkemiz bu konumundan dolayı Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında bir ticaret güzergâhının kalbi durumundadır. Bu sebeple Türkiye; önemli bir deniz taşımacılık potansiyeline sahip bulunmaktadır. Türkiye'nin jeopolitik konumu, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz- Ege ve Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya' ya uzanan stratejik bir ulaşım merkezi durumundadır (TÜSİAD- Mart 2012).

Osmanlı'nın çöküşüyle beraber mali krize girilmesinden dolayı Türk denizciliğinin gelişimi diğer ülkelere kıyasla daha yavaş olmuştur. Türk denizciliği tam adını 1923 yılında Türkiye Seyri Sefain idaresi olarak almıştır. Denizcilik sektöründe yabancı devletlere sunulan imtiyazlar ise 1 Temmuz 1926 tarihi itibarı ile Kabotaj kanunu ile kaldırılmıştır. 1923 tarihinden sonra birçok kez adı değişen kurum en son 1983 tarihinde Türkiye Denizcilik Kurumu adını almıştır. Bu tarihe kadar devlet kurumu olan Türkiye denizcilik kurumu 1993 yılı itibarı ile özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Türk limanlarında 2001 yılından bu yana her yıl %8 oranında ortalama yük artışı gerçekleşmiştir. 363,3 milyon ton, 2003 yılı toplam elleçlemesinin<sup>1</sup> yaklaşık iki katıdır. Başka bir deyişle son sekiz yılda limanlarımızda elleçlenen yük ikiye katlanmıştır. Toplam elleçleme 2009 ve 2010 da ise sırasıyla 309 ve 348 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılında Türkiye'de faaliyet gösteren tüm limanlarda yükleme boşaltma faaliyetleri bir önceki yıla göre %4,2 artış göstererek 363,3 milyon tona ulaşmıştır. Türk limanlarında elleçlenen yükün yaklaşık yarısı (%48) ithalat yüklerinden oluşurken, ihracat yüklerinin %22, transit yüklerinin %18 ve kabotaj yüklerinin oranı ise %12 olarak gerçekleşmiştir (Esmer, Oral, Ateş ve Mazlum; 2012). Deniz taşıtlarına ÖTV 'siz yakıt kullanımı sağlanması ile denizcilik sektöründe çok büyük hareketlilik meydana gelmiştir. Özellikle İstanbul deniz taşımacılığında bu fiyat politikasıyla 2003 yılına göre 2012 yılında %88 oranında fazla yolcu taşıması yapılmış ve şehrin trafiğini büyük ölçüde deniz taşımacılığı devralmıştır. Yine aynı politikayla yük ve kabotaj taşımacılığı da geçmiş yıllara kıyasla artış göstermiştir. Türkiye 2003 yılına oranla limanlardaki fiyat indirimleri sayesinde ülkemize gelen yolcu ve kurvaziyer gemide 2012 yılında %267 oranında artış yaşamıştır. 2013 yılına kadar ise 14 adet yurt dışı bağlantılı RO-RO hatları açılmıştır ve yine 2013 yılında Türk sahipli ticaret filosu dünya sıralamasında 13. Sıraya kadar yükselmiştir (antalyaekspres.com.tr). Denizyolu dış ticaret taşımalarında; 2003 yılına göre 2017 yılında ithalatta %127'lik, ihracatta ise %148'lik artış gerçekleşmiştir.

2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde denizyolu ile taşınan ithalat yükleri değer bazında büyük değişimler göstermemektedir. İthalatta 2009 yılında değer bazında %61,24 olan denizyolu payı, incelenen dönem içerisinde %60'larda seyrederek, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %64,86 olmuştur. Değer bazında ihracat taşımalarında ise denizyolu 2009 yılında %47,04 oranında paya sahip iken, 2018 yılında incelenen döneme ait en yüksek değer olan %63,31'e ulaşmıştır. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise denizyolunun değer bazında ihracat taşımalarında payı %62,42 olarak gerçekleşmiştir. 2015 yılı sonrası denizyolunda ithalat ve ihracat taşımalarının değer bazında payı birbirleri ile oransal olarak yakınlaşma eğilimi içerisinde.

<sup>1</sup> Elleçleme: 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'nun 3/22. maddesine göre elleçleme, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması gibi işlemlerdir.



Türkiye için denizyolu taşımacılığının önemi, dış ticarete ağırlık bazında denizyolu taşımalarının payı göz önüne alındığında daha net anlaşılmaktadır. 2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının tüm ithalat taşımalarındaki payında önemli değişiklikler gözlemlenmemekle beraber denizyolunun payı tüm yıllarda yapılan ithalat taşımalarında yaklaşık %95'tir. Aynı süre zarfında ihracat taşımalarında ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı önemli gelişim göstermektedir. 2009 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı %71,75 iken 2018 yılı sonunda payı %78,25'e yükselmiş, 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde ise denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı incelenen dönemin en yüksek seviyesine ulaşarak ve %80,15 olmuştur (UTİKAD, 2019b).

Türkiye 28,5 milyon DWT toplam kapasitesi ile dünyanın en büyük filo sıralamasında ilk otuz ülke arasında 15. sırada yer almaktadır. Türk Bayraklı gemi sayımız 457, tonajımız ise 6,8 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi sayısı 1.027, tonajı ise 21,8 milyon DWT' dur. Türk armatörlerinin kontrolündeki filomuz 1.484 gemi ile 28,5 milyon DWT' dur. (1000 GT ve üzerindeki gemilerde) Yabancı bayraklı gemi oranları Türkiye'de %76, Yunanistan'da %82, Çin'de %68, Japonya'da %85, Almanya'da %91, ABD'de %91 ve Rusya'da %68'dir. Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin tonaj olarak yüzde 89'u denizyoluyla taşınmaktadır. Değer bazında baktığımızda ihracat ve ithalat hacmimizin %61'i yani yaklaşık 238 milyar doları denizyoluyla gerçekleştirilmektedir. Türk denizciliğinin ekonomik büyüklüğü Gelirler İdaresi Başkanlığı verilerine göre, 2019 itibariyle 17,5 milyar doları aşmıştır. Türk denizcilik sektörünün milli gelire katkısı 20-22 milyar dolar civarındadır. Bugün itibariyle Türk armatörlerinin kontrolündeki gemiler 2023 için belirlenen ihracat talebini karşılayacak kapasiteye ulaşamamıştır. Bu nedenle 11. Kalkınma Planı Taslağı'nın Lojistik Hedefler tablosunda 1000 GT ve üzeri Türk sahipli deniz ticaret filosunun 2023 yılında 36 milyon DWT olması hedeflenmiştir (UTİKAD, 2019a).

#### 4. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI, DIŞ TİCARET VE BÜYÜME İLİŞKİSİ

Ülkelerin büyüme ve kalkınma seçenekleri, küresel ekonomide aldıkları ihracat rollerinin türüne ve büyük bir endüstriyel güç haline dönüşme potansiyellerine bağlı olmaktadır. Bir ülkenin uluslararası ölçekte rekabet edebilirliği, endüstrilerinin yabancı rakiplerine eşit veya onlardan daha yüksek düzeyde üretim yapabilmesiyle yakından ilişkilidir. Düşük maliyetlerle gerçekleştirilen kaliteli yük taşımacılığı, üretim zincirlerinin verimliliğini doğrudan etkilemesi nedeniyle ülkelerin rekabet gücünün temel belirleyicilerinden biridir. Firmaların kârlılığı ve rekabet gücü için vazgeçilmez olan düşük stok düzeyleri, tedarik süresinin kısalığı ve düşük ulaştırma maliyetleri, ulusal lojistik sektörünün rekabet gücünü de etkilemektedir. Dolayısıyla ulusal rekabetin en önemli unsurlarından biri, etkin işleyen bir lojistik sistemidir ve dış ticaret faaliyetlerinin vazgeçilmez bir unsuru olup, beraberinde ekonomik büyümeyi de destekleyen bir etken olarak görülmektedir (Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi -Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2018).

Lojistik faaliyetlerinin ekonomik büyüme üzerinde olumlu etkileri vardır. Ülkelerin ekonomik büyüme oranlarını artırabilmelerinde dış ticaretin, özellikle de ihracatın önemi çok büyüktür. Lojistik faaliyetlerin eksiksiz işlemesi sonucu ihracat ile döviz geliri sağlanmaktadır. Ülkeye giren döviz sayesinde de cari açığın kapatılması ve dolayısıyla ekonomik büyüme söz konusu olacaktır (Arabacı & Yücel, 2020).

Lojistik altyapısının yetersiz olması, piyasaların genişlemesini, malzeme taşınmasını ve işgücü göçünü sınırlayarak ekonomik performansı olumsuz etkileyebilmektedir. Teorik olarak ulaşım altyapısı ve hizmetlerinin gelişimi, taşıma maliyetlerinin azalması ve erişebilirlikteki artış yoluyla girdi maliyetlerini düşürmekte, özel yatırımları ve ticareti teşvik ederek istihdam yaratmakta, bu durum ise tüm ekonomik performansı olumlu yönde etkilemektedir. (Kara & Çiğirlioğlu, 2018).

Dış ticaret sisteminin etkin şekilde işleyebilmesi, taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinin yaygınlaşmasına bağlıdır. Hava, deniz, kara ve demiryolu taşıma modlarında; sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme, sigorta ve pazarlama gibi departmanlarına oldukça önem verilmektedir. Lojistik hizmet veren firmalar

için denizyolu taşımacılığı geniş yükleme kapasitesi, ağırlık sınırlamasının minimum düzeyde olması nedeniyle karayolu ve demiryoluna göre daha avantajlı fiyat olanağı sunmaktadır.

Denizyolu taşımacılığında diğer taşıma modlarına oranla daha fazla yük taşınmakta olup, bu da verimliliği arttırmakta, buna bağlı olarak taşıma maliyeti düşmektedir. Yüksek kapasiteli taşıma araçlarının birim başına taşıma maliyetlerini düşürmesi, denizyolu taşımacılığında ölçek ekonomilerini öne çıkarmaktadır (Bayraktutan & Özbilgin, 2013).

Denizyolu; sınır aşımı olmaksızın ulaşım kolaylığı, en güvenli taşıma şekli olması, bir defada en büyük miktardaki yükü en çabuk şekilde ulaştırması ve bunların avantajlarının oluşturduğu ucuzluk nedeni ile en çok tercih edilen ulaşım şekli olup, küresel taşımacılığın oldukça büyük bir bölümünü kapsamaktadır. Öyle ki, malların büyük çoğunluğu dünyaya, okyanuslardan taşınmaktadır. Antikçağlardan bu yana Akdeniz’de olduğu gibi, denizyolu taşımacılığı her zaman ticaretin artırılması açısından önemli bir faktör olmuştur. Gelişmiş ülkeler için deniz taşımacılığı ekonomik, kültürel ve jeopolitik açıdan yayılmaya hizmet eden bir anlam taşımıştır. Denizyolu taşımacılığı, ülkelerin ithalat ve ihracatının seyrine göre ve dünyadaki mal arz- talebine paralel olarak dalgalanmaların yaşandığı bir sektördür. Deniz taşımacılığı olmaksızın, sınırların kalktığı günümüzde dış ticaret faaliyetinin gerçekleşmesi olanaksızdır. Güçlü bir dış ticaret ağına sahip ülkeler ancak ve ancak güçlü bir deniz taşımacılığına sahip ülkelerdir (Kol, 2010).

Denizcilik, yalnızca taşımacılık olarak değil gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, yatçılık, canlı-cansız doğal kaynakların ve deniz çevresinin yönetimini de içine alan kapsamlı bir endüstridir. Dünya taşımacılığının hacim olarak yaklaşık %85’ inin, petrol ve petrol türevlerinin ise yaklaşık %97’sinin denizyoluyla taşındığı bilgisi ışığı altında; günümüzde denizcilik sektörü ticaret hacmi ve büyüme konularında önemli bir faktördür. Ekonomik büyüme kaydedildikçe denizcilik faaliyetlerinin de gelişmesi gerekmekte olup, dış ticaret hacmindeki artışlar liman ve kıyı tesisleri ile deniz ulaştırma hizmetlerinin de gelişmesini de zorunlu kılmaktadır.

## 5. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI, DIŞ TİCARET VE BÜYÜME İLİŞKİSİ İLE İLGİLİ LİTERATÜR

Çalışma konusu ile ilgili yapılan literatür taraması sonucunda, lojistik sektörü, deniz yolu taşımacılığı ve limanların etkilerinin ekonomik açıdan incelendiği önemli çalışmalar ele alınmıştır.

**Tablo 1. Literatür Taraması**

Yazar ve Yıl	Yöntem	Sonuç
Jacks & Pendakur (2008)	Lojistik sektöründeki gelişmelerin küresel ticaret üzerindeki etkilerini İngiltere’ nin 19. Yüzyıl sonlarındaki ticaret ve navlun rakamları ele alınarak çekim modeli kapsamında araştırmışlardır.	Çalışmada, bu dönemin küresel ticaret artışındaki asıl itici gücün denizyolu taşımacılığı olmadığını, bu ticari artışın ana kaynağının gelir artışına bağlı yakınsama olduğu sonucuna varılmıştır.
Ateş & Işık (2010)	Lojistik sektöründe sunulan hizmetlerde ortaya çıkan gelişmelerin, Türkiye’nin ihracatı üzerinde bir etkisinin olup olmadığını lojistik – ihracat – ekonomik büyüme arasında ilişki kurarak incelemiştir.	Lojistik sektörü ile ihracat arasında uzun dönemde nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir.
Korkmaz (2012)	Türkiye’deki limanlara 2004-2010 yılları arasında giriş çıkış yapan gemi sayısının sanayi üretim endeksi ve toplam ticaret (ithalat ve ihracat toplamı) üzerindeki etkisi regresyon analizi ile araştırılmıştır.	Türkiye’de gemi taşımacılığının artması ile sanayi üretimi ve toplam ticaret arasında pozitif ve istatistikî olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir.
Harlaftis & Kostelenos (2012)	Buhar teknolojisinin de bulunmasıyla önemi artan denizyolu taşımacılığının Yunanistan açısından 19. Yüzyıl ekonomisi etkilerini regresyon analizi ile araştırmışlardır.	Değişkenler arası ilişkinin güçlü olduğunu ve denizyolu taşımacılığından sağlanan kazançların ülkenin dış ticareti üzerinde önemli etkiler yarattığı tespit edilmiştir.
Morrissey & O’Donoghue (2013)	İrlanda’yı esas alan araştırmalarında, denizyolu taşımacılığının ülke ekonomisine katkılarını girdi- çıktı analizi ile incelemiştir.	Çalışmada, denizciliğin üretim alanındaki etkilerine odaklanılmış ve alt sektörlerin de etkisiyle denizyolu taşımacılığının İrlanda ekonomisinde önemli etkisi olduğu anlaşılmıştır.
Pascali (2017)	19. yüzyılın sonlarında İngiltere için küreselleşmeyi hangi faktörlerin etkilediğini ve Uluslararası ticaretteki artışın ekonomik kalkınmayı nasıl etkilediğini toplam navlun oranları, toplam ticaret verileri, nüfus ve kentleşme verilerini karşılaştırılarak araştırmıştır.	Çalışmada; denizyolu taşımacılığının dünya çapında uluslararası ticaret modelleri üzerinde büyük etkisi olduğu ve 1850–1900 yıllarında dünyanın zengin ve fakir kısımları arasındaki ekonomik ayrışmanın ana itici gücü olduğu tespit edilmiştir.

Yazar ve Yıl	Yöntem	Sonuç
Tunalı & Akarçay (2018)	Sanayi üretiminin, denizyolu taşımacılığın etkileri 2010-2014 arası veriler ele alınarak, regresyon analizi ile incelenmiştir.	Sanayi üretiminin artmasıyla denizyolu taşımacılığının da artış gösterdiği tespit edilmiştir.
Çalışkan (2019)	Denizyolu taşımacılığının ülke ekonomisine etkileri, Türkiye ile İspanya ve Almanya'nın denizcilik sektöründen elde edilen 2011-2017 arası veriler panel veri analizi ile incelenmiştir.	Etki-tepki analizinde verilen suni şokların gerçekte oluşması durumunda ülkelerin ortak bir politika belirleyerek hareket etmesi sağlanırsa denizyolu taşımacılığını olumsuz etkileyecek olan şokların etkilerinin de minimize edileceği sonucuna varılmıştır.

Jacks & Pendakur (2008) çalışmalarında, lojistik sektöründeki gelişmelerin küresel ticaret üzerindeki etkilerini İngiltere'nin 19. Yüzyıl sonlarındaki ticaret ve navlun rakamları ele alınarak çekim modeli kapsamında araştırmışlardır. Çalışmada, bu dönemin küresel ticaret artışındaki asıl itici gücün denizyolu taşımacılığı olmadığını, bu ticari artışın ana kaynağının gelir artışına bağlı yakınsama olduğu sonucuna varılmıştır.

Ateş & Işık (2010) çalışmalarında, lojistik sektöründe sunulan hizmetlerde ortaya çıkan gelişmelerin, Türkiye'nin ihracatı üzerinde bir etkisinin olup olmadığını lojistik – ihracat – ekonomik büyüme arasında ilişki kurarak incelemiştir. Lojistik sektörü ile ihracat arasında uzun dönemde nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir.

Korkmaz (2012) çalışmasında, Türkiye'deki limanlara 2004-2010 yılları arasında giriş çıkış yapan gemi sayısının sanayi üretim endeksi ve toplam ticaret (ithalat ve ihracat toplamı) üzerindeki etkisi regresyon analizi ile araştırmış, Türkiye'de gemi taşımacılığının artması ile sanayi üretimi ve toplam ticaret arasında pozitif ve istatistikî olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir.

Harlaftis & Kostelenos (2012) çalışmalarında, buhar teknolojisinin de bulunmasıyla önemi artan denizyolu taşımacılığının Yunanistan açısından 19. Yüzyıl ekonomisi etkilerini araştırmışlardır. Regresyon analizi sonucunda, değişkenler arası ilişkinin güçlü olduğunu ve denizyolu taşımacılığından sağlanan kazançların ülkenin dış ticareti üzerinde önemli etkiler yarattığı tespit edilmiştir.

Morrissey & O'Donoghue (2013) İrlanda'yı esas alan araştırmalarında, denizyolu taşımacılığının ülke ekonomisine katkılarını incelemişlerdir. Girdi-Çıktı analizinin kullanıldığı bu çalışmada denizciliğin üretim alanındaki etkilerine odaklanılmış ve alt sektörlerin de etkisiyle denizyolu taşımacılığının İrlanda ekonomisinde önemli etkisi olduğu anlaşılmıştır.

Pascali (2017) çalışmasında; 19. yüzyılın sonlarında İngiltere için küreselleşmeyi hangi faktörlerin etkilediğini ve Uluslararası ticaretteki artışın ekonomik kalkınmayı nasıl etkilediğini toplam navlun oranları, toplam ticaret verileri, nüfus ve kentleşme verilerini karşılaştırılarak araştırmıştır. Çalışmada; denizyolu taşımacılığının dünya çapında uluslararası ticaret modelleri üzerinde büyük etkisi olduğu ve 1850-1900 yıllarında dünyanın zengin ve fakir kısımları arasındaki ekonomik ayrışmanın ana itici gücü olduğu tespit edilmiştir. Bu çalışmada, uluslararası ticaretteki artışın yerel ekonomik kalkınma üzerinde heterojen etkileri olduğunu (aslında bu etkilerin ülkelerin çoğunluğu için olumsuz olduğu) ve ülkeler arasında eşitsizliğin arttığı vurgulanmak istenmiştir.

Tunalı & Akarçay (2018) çalışmasında, sanayi üretiminin denizyolu taşımacılığına etkilerini 2010-2014 arası verileri ele alarak incelemiş, regresyon analizi sonucunda sanayi üretiminin artmasıyla denizyolu taşımacılığının da artış gösterdiği tespit edilmiştir.

Çalışkan (2019) çalışmasında, denizyolu taşımacılığının ülke ekonomisine etkileri, Türkiye ile İspanya ve Almanya'nın denizcilik sektöründen elde edilen 2011-2017 arası toplam elleçleme, enflasyon, toplam ihracat ve toplam ithalat ve sanayi üretim endeksi aylık verileri dahil edilerek Panel veri analizi yöntemi kullanılarak incelenmiştir. Etki-tepki analizinde verilen suni şokların gerçekte oluşması durumunda ülkelerin ortak bir politika belirleyerek hareket etmesi sağlanırsa denizyolu taşımacılığını olumsuz etkileyecek olan şokların etkilerinin de minimize edileceği sonucuna varılmıştır.

## 6. EKONOMETRİK ANALİZ VE BULGULAR

Analizde 2010:01- 2019:12 arası veriler aylık olarak kullanılmıştır. Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden elde edilen Türk ve yabancı bayraklı olmak üzere, toplam kabotaj, transit, yükleme, boşaltma ve toplam ithalat-ihracat rakamlarından oluşan denizyolu yük istatistikleri kullanılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası, EVDS veri tabanından ekonomik büyümeyi ölçmek için aylık veriler halinde olması sebebiyle sanayi üretim endeksi baz alınmış ve dış ticaret haddi için, toplam ithalat ve ihracat rakamları kullanılmıştır.

**Tablo 2. Modelde kullanılan değişkenler**

Değişkenler	Açıklama
Lndenihr	Denizyolu ihracatı (ton)
Lndenith	Denizyolu ithalatı (ton)
Lnsaue	Sanayi üretim endeksi (2015:100) TÜİK
Lndth	Dış ticaret haddi (2010:100) TÜİK

$$\text{Model I: } \text{Lndenihr}_t = \alpha_1 + \beta_1 \text{Lnsaue}_t + \beta_2 \text{Lndth}_t + \epsilon_{1t} \quad (1)$$

$$\text{Model II: } \text{Lndenith}_t = \alpha_2 + \beta_3 \text{Lnsaue}_t + \beta_4 \text{Lndth}_t + \epsilon_{2t} \quad (2)$$

Bu denklemlerde yer alan Lndenihr, denizyolu ile yapılan ihracat yük istatistiklerini, Lndenith, denizyolu ile yapılan ithalat yük istatistiklerini, Lnsaue, sanayi üretim endeksi rakamlarını ve Lndth, ihracat ve ithalat rakamlarından elde ettiğimiz dış ticaret haddini,  $\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$  sabit terimleri,  $\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$  analizde kullanılan değişkenlere ait tahmin edilen katsayıları ve  $\epsilon_{1t}, \epsilon_{2t}$  hata terimlerini ifade etmektedir.

Değişkenlerin durağan olup olmadıklarının sınanması için birim kök testleri yapılmaktadır. Yapılan birim kök testinde birim köklerin varlığı serilerin durağan olmadığının bir göstergesidir. Durağanlık sınavı aşamasında Dickey & Fuller (1979) tarafından geliştirilen Augmented Dickey-Fuller (ADF) Birim Kök testi kullanılmaktadır.

Öncelikle değişkenlerin her biri mevsimsellikten arındırılıp, logaritmaları alınarak Augmented Dickey-Fuller (ADF) Birim Kök Testi ile durağanlıkları kontrol edilmiştir. Sabit, sabit / trendli olarak durağan olmadıkları tespit edilen sanayi üretim endeksi, dış ticaret haddi, denizyolu ihracatı değişkenlerinin birinci farkları alınmıştır ve değişkenler durağanlaştırılmıştır. Denizyolu ithalatı ise sabitli ve trendli olarak alındığında durağan hale geldiğinden, farkı alınmaksızın modele dahil edilmiştir.

**Tablo 3. ADF Birim Kök Testi Sonuçları**

Değişkenler	Sabitli		Sabitli ve Trendli	
	t-ist	Prob.	t-ist	Prob.
Lndenihr_sa	-0.499115	0.8864	-2.025116	0.5814
<b>Lndenith_sa</b>	<b>-1.691713</b>	<b>0.4328</b>	<b>-5.182150</b>	<b>0.0002</b>
Lndth_sa	-0.904366	0.7839	-1.518059	0.8181
Lnsaue_sa	-2.355783	0.1566	-3.021512	0.1309
<b>1.Fark</b>	<b>t-ist.</b>	<b>Prob.</b>	<b>t-ist.</b>	<b>Prob.</b>
Lndenihr_sa	-12.48345	0.0000	-12.45365	0.0000
Lndth_sa	-10.59433	0.0000	-10.55540	0.0000
Lnsaue_sa	-14.95581	0.0000	-15.15063	0.0000

Sınır testi yaklaşımının uygulanması için önce kısıtlanmamış bir hata düzeltme modelinin kurulması gerekmektedir. Bu kapsamda oluşturulan modeller ise şu şekildedir:

$$\text{Model 1: } \Delta \text{Lndenihr}_t = \alpha_1 + \lambda_1 \text{Lndenihr}_{t-1} + \lambda_2 \text{Lnsaue}_{t-1} + \lambda_3 \text{Lndth}_{t-1} + \sum_{i=1}^m \theta_i \Delta \text{Lndenihr}_{t-i} + \sum_{i=1}^m \phi_i \Delta \text{Lnsaue}_{t-i} + \sum_{i=1}^m \delta_i \Delta \text{Lndth}_{t-i} + u_{1t} \quad (4)$$

$$\text{Model 2: } \Delta \text{Lndenith}_t = \alpha_2 + \lambda_1 \text{Lndenith}_{t-1} + \lambda_2 \text{Lnsaue}_{t-1} + \lambda_3 \text{Lndth}_{t-1} + \sum_{i=1}^m \theta_i \Delta \text{Lndenith}_{t-i} + \sum_{i=1}^m \phi_i \Delta \text{Lnsaue}_{t-i} + \sum_{i=1}^m \delta_i \Delta \text{Lndth}_{t-i} + u_{2t} \quad (5)$$

4-5 nolu denklemlerde yer alan  $\Delta$ , ilgili değişkenlerin birinci farklarını,  $m$  optimal gecikme uzunluklarını,  $\alpha_i$  ( $i=1,2,\dots,3$ ) sabit terimleri,  $\lambda_i$  ( $i=1,2,\dots,3$ ) gecikmeli düzey değişkenlerin parametrelerini,  $\theta_i$ ,  $\phi_i$  ve  $\delta_i$  ( $i=1,2,\dots,m$ ) ise gecikmeli fark değişkenlerin katsayılarını tanımlamaktadır.

Hesaplanan F istatistiği, Pesaran vd. (2001) tarafından oluşturulan alt ve üst sınır kritik değerleri ile karşılaştırılmıştır. Eğer hesaplanan F istatistik değeri alt kritik değerden küçükse seriler arasında eş bütünleşme ilişkisi olmadığı, eğer F istatistik değeri tablo üst kritik değerini aşıyorsa seriler arasında eş bütünleşme ilişkisi olduğuna varılmaktadır. Ayrıca hesaplanan F istatistik değerinin alt ve üst kritik değerleri arasında kalması durumunda yani kararsızlık bölgesine düşmesi durumunda eş bütünleşmenin olup olmadığına dair kesin bir yorum yapılamamaktadır (Felek vd., 2018).

$H_0$ : Değişkenler arasında eş bütünleşme yoktur.

$H_A$ : Değişkenler arasında eş bütünleşme vardır.

**Tablo 4. ARDL Sınır Testi Sonuçları**

	K	F istatistiği	Optimum Gecikme Uzunluğu	%1 Kritik Değer	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Model I	2	28.31400	(4,4)	6.34	7.52
				%10 Kritik Değer	
Model II	2	5.764043	(2,2)	4.19	5.06

Tablo 4'te ARDL sınır testi sonuçları yer almaktadır. Bu sonuçlara göre hesaplanan F-istatistik değerinin Model I için (28.31400) Pesaran vd. (2001) tarafından oluşturulan %1 anlam düzeyindeki üst sınır değerinden (7.52) büyük olduğu görülmektedir. Model II için hesaplanan F istatistik değeri (5.764043) %10 anlam düzeyindeki üst sınır değerlerinden (5.06) büyüktür. Bu durumda  $H_0$  hipotezi reddedilerek değişkenler arasında bir eş bütünleşme ilişkisinin olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Yani Model I'e göre, deniz yolu toplam ihracatı ile ekonomik büyüme ve dış ticaret haddi arasında, Model II'ye göre de deniz yolu toplam ithalatı ile büyüme ve dış ticaret haddi arasında uzun dönemli bir ilişkinin olduğunu söylemek mümkündür.

Sınır testi yönteminde değişkenler arasındaki eş bütünleşme ilişkisinin varlığının tespit edilmesinin ardından değişkenler arasındaki uzun dönemli ilişkiler incelenebilmektedir. Bu çalışmada kullanılan değişkenler arasındaki uzun dönem ilişkisini incelemek üzere tahmin edilecek olan üç ARDL modelinin (Model I, ve Model II) denklemleri sırasıyla aşağıdaki gibidir.

$$\text{Model I: } \text{Indenih}_{t-1} = \alpha_1 + \sum_{i=1}^m \theta_i \text{Indenih}_{t-i} + \sum_{i=1}^n \phi_i \text{saue}_{t-i} + \sum_{i=1}^p \delta_i \text{Indth}_{t-i} + \epsilon_{1t} \quad (6)$$

$$\text{Model II: } \text{Indenith}_{t-1} = \alpha_2 + \sum_{i=1}^m \theta_i \text{Indenith}_{t-i} + \sum_{i=1}^n \phi_i \text{saue}_{t-i} + \sum_{i=1}^p \delta_i \text{Indth}_{t-i} + \epsilon_{2t} \quad (7)$$

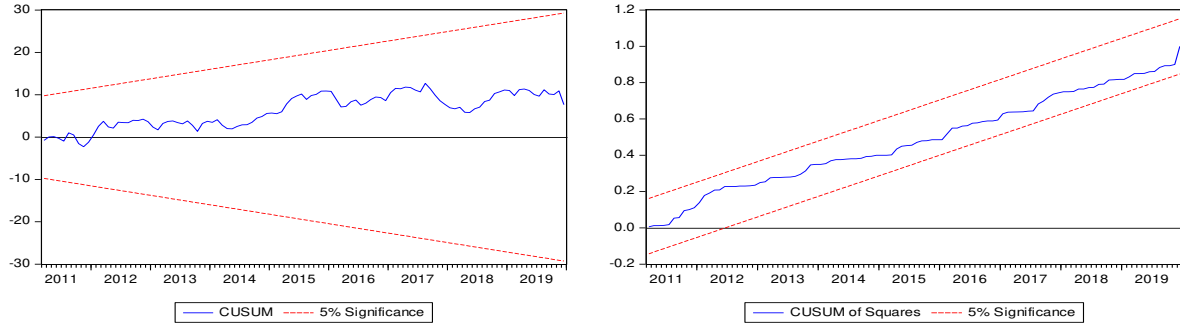
**Tablo 5. ARDL Uzun Dönem Katsayı Sonuçları**

Değişkenler	Katsayılar	Standart Hata	t-İstatistik	Olasılık
<b>Model- I (4,1,0)</b> dlnsaue_sa	0.077580	0.026049	-2.978182	0.0036*
dlnth_sa	-0.071452	0.229189	-0.311760	0.7558
<b>Model- II (2,0,0)</b> dlnsaue_sa	0.262680	0.228343	1.150376	0.2524
dlnth_sa	-0.368558	1.647635	-0.223689	0.8234

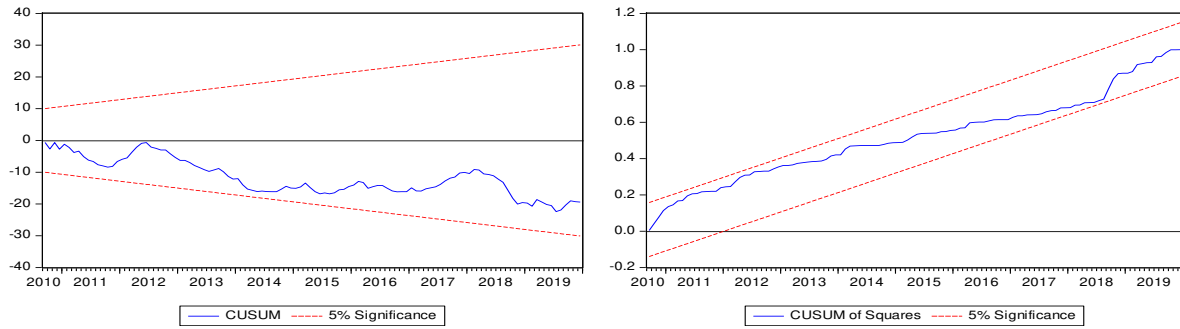
Tablo 5'te Model I'e bakıldığında ekonomik büyüme ile deniz yolu toplam ihracatı arasında uzun dönemde pozitif yönlü bir ilişkinin bulunduğu gözlenmekle beraber bu ilişkinin istatistiki açıdan anlamlı olması (0.0036), ilişkinin güçlü düzeyde olduğunu ifade etmektedir. Ancak, deniz yolu toplam ihracatı ile dış ticaret haddi arasında uzun dönemde negatif bir ilişki olup, istatistiksel olarak anlamlı olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Model II’de deniz yolu toplam ithalatı ile ekonomik büyüme arasındaki uzun dönemli ilişkinin, istatistiksel olarak anlamlı olmadığı bundan dolayı da iki değişken arasındaki ilişkinin de zayıf olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir. Aynı şekilde, deniz yolu toplam ithalatı ile dış ticaret haddi arasında uzun dönemde negatif yönlü bir ilişki bulunduğu tespit edilmiş ancak; istatistiksel olarak anlamlı olmadığı bundan dolayı da iki değişken arasındaki ilişkinin de zayıf olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir. Buradan varılan sonuca yeniden bakılacak olursa; uzun dönemde ekonomik büyümede yaşanacak olan %1’lik bir değişim, deniz yolu toplam ihracatında %0,07 oranında artış sağlayacaktır.

Uzun dönemli ilişkiye dair katsayılar belirlendikten sonra ARDL sınır testinde değişkenlerin istikrar düzeylerinin belirlenmesinde yani değişkenlere ait yapısal kırılmasının olup olmadığının belirlenmesinde CUSUM ve CUSUMSQ grafiklerinden yararlanılabilir.



Şekil 1. Model I CUSUM ve CUSUMSQ Grafikleri



Şekil 2. Model II CUSUM ve CUSUMSQ Grafikleri

CUSUM ve CUSUMSQ istatistikleri %5 anlam düzeyinde kritik sınırlar içerisinde (iki çizgi arasında) kalıyorsa, ARDL modelindeki katsayıların istikrarlı olduğunu ifade eden  $H_0$  hipotezi kabul edilecektir. Eğer CUSUM testi değerleri sınırların dışında kalırsa katsayıların durağanlığını savunan  $H_0$  hipotezinin reddedilmesi gerekecektir. CUSUM ve CUSUMSQ grafikleri incelendiğinde; hata terimine ait eğrilerin %5 anlamlılık düzeyindeki kritik sınırlar içerisinde yer aldığı görülmektedir. Bu durum analizde kullanılan değişkenlerin istikrarlı olduğunu göstermektedir.

Bu aşamadan sonra değişkenler arasındaki kısa dönemli ilişkiler analiz edilecek olup bu ilişkilerin ARDL’ye dayanan hata düzeltme modelleri çalışmada kullanılan iki tahmin modeli için sırasıyla aşağıda verilmektedir.

$$\text{Model I: } \Delta \ln \text{denihr}_t = \alpha_1 + \sum_{i=1}^m \theta_i \Delta \ln \text{denihr}_{t-i} + \sum_{i=1}^n \phi_i \Delta \text{saue}_{t-i} + \sum_{i=1}^p \delta_i \Delta \ln \text{dth}_{t-i} + \psi \text{ECM}_{t-1} + \epsilon_{1t} \quad (8)$$

$$\text{Model II: } \Delta \ln \text{denith}_t = \alpha_1 + \sum_{i=1}^m \theta_i \Delta \ln \text{denith}_{t-i} + \sum_{i=1}^n \phi_i \Delta \text{saue}_{t-i} + \sum_{i=1}^p \delta_i \Delta \ln \text{dth}_{t-i} + \psi \text{ECM}_{t-1} + \epsilon_{2t} \quad (9)$$

Değişkenler arasında kısa dönem dinamikleri araştırmak üzere ARDL Hata Düzeltme Modeli tahminine ilişkin sonuçlar iki farklı model için Tablo 6’da gösterilmektedir.

Tablo 6. ARDL Hata Düzeltme Modeli Tahmin Sonuçları

<b>MODEL-I (4,1,0)</b>				
<b>Değişkenler</b>	<b>Katsayılar</b>	<b>Std. Hata</b>	<b>t-ist</b>	<b>Prob.</b>
d(dlndenhr_sa(-1))	0.884237	0.237826	3.718005	0.0003
d(dlndenhr_sa(-2))	0.447552	0.168404	2.657606	0.0091
d(dlndenhr_sa(-3))	0.221867	0.089400	2.481743	0.0146
d(dlndth_sa)	0.399836	0.302325	1.322538	0.1888
<b>ECM(-1)</b>	<b>-2.556243</b>	<b>0.274778</b>	<b>-9.302940</b>	<b>0.0000</b>
<b>MODEL-II (2,0,0)</b>				
<b>Katsayılar</b>	<b>Std. Hata</b>	<b>t-ist</b>	<b>Prob</b>	
d(lndenth_sa(-1))	-0.245913	0.087174	-2.820959	0.0057
<b>ECM(-1)</b>	<b>-0.292980</b>	<b>0.069835</b>	<b>-4.195345</b>	<b>0.0001</b>

Model I' de, Hata düzeltme katsayısı (ECM-1) beklendiği gibi negatif işaretli ve istatistiksel olarak anlamlıdır. Hata düzeltme modelindeki hata terimi katsayısının negatif ve istatistiksel olarak anlamlı olması ele alınan dönemdeki sapmaların bir süre sonra düzeltilmekte olduğunu göstermektedir. Bu katsayı-2.556243 olarak bulunmuş olup, herhangi bir şok veya olağanüstü bir etkinin ortaya çıkması durumunda bu etkinin bir sonraki yılda %2.5' inin giderildiğini veya düzeltildiğini göstermektedir. Model II' de, Hata düzeltme katsayısı (ECM-1) beklendiği gibi negatif işaretli ve istatistiksel olarak anlamlıdır. Bu katsayı-0.292980 olarak bulunmuştur. Bu katsayı, herhangi bir şok veya olağanüstü bir etkinin ortaya çıkması durumunda bu etkinin bir sonraki yılda %29' unun giderildiğini veya düzeltildiğini göstermektedir.

## SONUÇ

Ulaştırma sektörü, karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları ve bilgi ve iletişim altyapısı ile ülke ekonomisinin en temel unsurlarından biridir. Ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahip olan ulaştırma sektörü, üretim sürecinin önemli bir parçasını oluşturması ve önemli yatırımların ekonomide yarattığı etkileri açısından, ülkelerin ekonomik yapıları içinde önemli bir yere sahiptir. Özellikle, hem sanayide kullanılan ham maddelerin oluşturduğu yükleri tek seferde daha fazla miktarlarda taşıyabilmesi, hem de taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3.5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması, denizyolu taşımacılığının önemini hem dünyada hem de Türkiye'de arttırmaktadır.

Bu çalışmada, denizyolu ithalat ve ihracatının, ekonomik büyüme ve dış ticaret haddi arasındaki ilişkisi incelenmiştir.

Eş bütünleşme ilişkisini incelediğimiz sınır testi yaklaşımında vardığımız sonuçlara bakacak olursak; Model I için (28.31400) %1 anlam düzeyindeki üst sınır değerinden (7.52) büyük olduğu görülmektedir. Model II için hesaplanan F istatistik değeri (5.764043) %10 anlam düzeyindeki üst sınır değerlerinden (5.06) büyüktür. Bu durumda  $H_0$  hipotezi reddedilerek değişkenler arasında bir eş bütünleşme ilişkisinin olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Yani Model I'e göre, deniz yolu toplam ihracatı ile ekonomik büyüme ve dış ticaret haddi arasında, Model II'ye göre de deniz yolu toplam ithalatı ile büyüme ve dış ticaret haddi arasında uzun dönemli bir ilişkinin olduğunu söylemek mümkündür. Modelde uzun dönem katsayı sonuçlarına baktığımızda; Model I'de ekonomik büyüme ile deniz yolu toplam ihracatı arasında uzun dönemde pozitif yönlü bir ilişkinin bulunduğu gözlenmekle beraber bu ilişkinin istatistiki açıdan anlamlı olması (0.0036), ilişkinin güçlü düzeyde olduğunu ifade etmektedir. Ancak, deniz yolu toplam ihracatı ile dış ticaret haddi arasında uzun dönemde negatif bir ilişki olup, istatistiksel olarak anlamlı olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Model II'de deniz yolu toplam ithalatı ile ekonomik büyüme arasındaki uzun dönemli ilişkinin, istatistiksel olarak anlamlı olmadığı bundan dolayı da iki değişken arasındaki ilişkinin de zayıf olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir. Aynı şekilde, deniz yolu toplam ithalatı ile dış ticaret haddi arasında uzun dönemde negatif yönlü bir ilişki bulunduğu tespit edilmiş ancak; istatistiksel olarak anlamlı olmadığı bundan dolayı da iki değişken arasındaki ilişkinin zayıf olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir. Buradan varılan sonuca göre; uzun dönemde ekonomik büyümede yaşanacak olan %1' lik bir değişim, deniz yolu toplam ihracatında %0,07 oranında artış sağlayacaktır. CUSUM ve

CUSUMSQ grafikleri incelendiğinde; hata terimine ait eğrilerin %5 anlamlılık düzeyindeki kritik sınırlar içerisinde yer aldığı görülmektedir. Bu durum analizde kullanılan değişkenlerin istikrarlı olduğunu göstermektedir. Değişkenler arasında kısa dönem dinamikleri araştırmak üzere ARDL Hata Düzeltme Modeli tahminine ilişkin sonuçlara bakıldığında; Model I' de, Hata düzeltme katsayısı (ECM-1) beklendiği gibi negatif işaretli ve istatistiksel olarak anlamlıdır. Hata düzeltme modelindeki hata terimi katsayısının negatif ve istatistiksel olarak anlamlı olması ele alınan dönemdeki sapmaların bir süre sonra düzeltilmekte olduğunu göstermektedir. Bu katsayı-2.556243 olarak bulunmuş olup, herhangi bir şok veya beklenmeyen bir etkinin ortaya çıkması durumunda, bu etkinin bir sonraki yılda %2,5' inin giderildiğini veya düzeltildiğini göstermektedir. Model II' de, Hata düzeltme katsayısı (ECM-1) beklendiği gibi negatif işaretli ve istatistiksel olarak anlamlıdır. Bu katsayı-0.292980 olarak bulunmuştur. Bu katsayı, herhangi bir şok veya olağanüstü bir etkinin ortaya çıkması durumunda bu etkinin bir sonraki yılda %29' unun giderildiğini veya düzeltildiğini göstermektedir.

Analizden elde ettiğimiz bulgulara dayanarak; deniz yolu ithalatı ve ihracatı, ekonomik büyüme ve dış ticaret haddinden etkilenmektedir. Daha açık bir ifadeyle; ekonomide meydana gelecek bir büyüme ile dış ticaret haddindeki gelişmeler, deniz yolu ile gerçekleşen ticareti önemli ölçüde etkilemektedir. Özellikle ekonomik büyümede yaşanacak olumlu gelişmeler, uzun dönemde deniz yolu ihracatını da olumlu etkilemektedir. Dolayısıyla, deniz yolu ticareti, Türkiye açısından gerek coğrafi konumu gerekse diğer taşımacılık modlarından daha avantajlı olmasından ötürü önem verilmesi gereken bir ticari taşıma şekli olarak karşımıza çıkmaktadır.

Günümüz dünyasında denizcilik; sadece bir taşımacılık türü olmaktan çıkmış, dünya ticaret hacmindeki artış ve hızla gelişen teknolojilere paralel olarak yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ve yatçılık, canlı ve cansız doğal kaynakların yönetimini kapsayan; daha geniş bir endüstri, ticaret ve hizmet dalına dönüşmüştür. Türkiye'de son yıllarda dış ticaret verilerine -taşıma şekillerine göre- bakıldığında, denizyolu taşımacılığı büyük ölçüde ihraç ve ithal edilen malların taşınmasında kullanılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığını etkileyen ana dinamik, dünya ekonomik büyüme ve arz talep dengesi çerçevesinde şekillenen ticaret hacmidir. Dünyanın ekonomik büyüme oranlarındaki değişimler deniz ticaretini çok daha fazla etkilemektedir. İstihdam ve ekonomiye olan pozitif etkileri nedeniyle deniz taşımacılığı sektöründen daha fazla pay almak adına ülkeler arasında rekabet artmıştır. Artan rekabet ve küreselleşme, deniz taşımacılığı sektörünün daha fazla müşteri odaklı olması ihtiyacını doğurmuş ve müşteri memnuniyetinin üst düzeyde sağlanması küresel ortak bir hedef haline gelmiştir. Ekonomik büyüme, taşımacılık talebini yaratan bir etken olup, ticaretin elverişli hale getirilmesi amacıyla ulaştırma imkanlarının geliştirilmesinin de taşımacılığı daha fazla büyüten etken olmaktadır.

Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir nitelik taşımaktadır. Küreselleşme sonucu artan ticari faaliyetler neticesinde, denizyolu taşımacılığı, denizyolu ticaretini de beraberinde getirmiş olup, günümüzde Dünya deniz ticaretinin %90' ı denizyoluyla yapılmaktadır. Türkiye'de de deniz taşımacılığı dış ticaret faaliyetlerinin en önemli ögesidir. Deniz taşımacılığı olmaksızın sınırlarının kalktığı günümüzde dış ticaret yapmak mümkün olmamaktadır. Kombine taşımacılığın birçok adımında, güçlü bir deniz taşımacılık sistemine ihtiyaç duyulmaktadır. Bir ülke, güçlü bir dış ticaret ağı ve sistemine sahip olduğu takdirde, güçlü bir denizyolu taşımacılığını elinde bulunduracaklardır.

Türkiye'nin ekonomik büyümesinde özellikle ihracatın önemi çok büyük olup, ihracatın sürdürülebilir ölçüde gelişmesi de taşımacılık ve lojistik uygulamalarının tüm firmalarda yaygınlaşması durumunda artacaktır. Taşımacılık ve lojistik uygulamalarının etkinliği, bir ülkede başta ekonomi olmak üzere sosyal ve kültürel faaliyetlerin canlanmasında etkin rol oynamaktadır. Bu nedenle, doğal kaynakların etkin kullanımı, mal ve hizmetlerin hızlı dağıtılması, iç ve dış ticaretin geliştirilmesi, ancak etkin bir ulaşım ağı ile bu amaca hizmet edecek bir ulaştırma politikasının kurulmasıyla mümkündür. Ekonomik büyümenin sağlanması ve sürdürülebilir olması adına, ticari faaliyetlerin etkin şekilde işlemesi sağlanmalı, ulaştırma sektörünün etkin şekilde işlemesi için de ulaştırma ağları arasındaki koordinasyonun uygun şekilde düzenlenmesi ve bu amaçla ülkedeki tüm gereksinimler, mevcut imkanlar ve kaynaklar göz önünde bulundurularak uygun politikalar oluşturulmalıdır. Liman ve deniz



tesislerinin ulusal ulaşım ve trans Avrupa ağlarına entegre olması sağlanmalı, transit taşımacılıktan sağlanan pay arttırılmalıdır.

Dünyada özellikle konteyner taşımacılığının yaygınlaşmasıyla, demiryolu, havayolu, karayolu ve denizyolunun birlikte kullanılması yaygınlaşmış, çoklu taşımacılık sistemi ve kombine taşımacılık gelişmeye başlamış ve kapıdan kapıya taşımacılık önem öne çıkmıştır. Dolayısıyla, gelecek dönemlerde taşıma maliyeti daha düşük olan denizyolu ağırlıklı kombine taşımacılığın giderek daha fazla tercih edilmesi beklenmektedir. Öte yandan, kombine taşımacılık lojistik sektörünün bir ögesidir ve bir ülkenin dış ticaretteki rekabet gücünü de belirlemesi açısından önem taşımaktadır. Özellikle maliyetlerin birbirine yakın ve rekabetin daha derin olarak yaşandığı denizyolu taşımacılığı sektöründe daha kaliteli ve hızlı hizmet veren işletmeler ile uygulanması daha pratik gümrük ve liman düzenlemeleri kullanan ülkeler öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, daha kaliteli ve daha hızlı hizmet sunabilmenin en önemli koşulu, yüksek düzey teknoloji kullanmanın yanı sıra müşteri talep ve önerilerinin dikkate alınması olarak karşımıza çıkmaktadır.

Uluslararası alanda denizcilik sektörünün daha etkin bir şekilde temsil edilebilmesi ve uluslararası sözleşmelerin yükümlülüklerinin etkin ve sürdürülebilir olarak yerine getirebilmesi için ulusal koordinasyonu tek elden yürütecek kurumsal bir yapı oluşturulmalıdır.

## KAYNAKÇA

- Antalya Ekspres (2015). *Türkiye’de Denizciliğin Gelişimi*. Erişim Adresi: <http://antalyaekspres.com.tr/yazi/izzet-unlu-/%E2%80%8Bturkiye%E2%80%99de-denizciligin-gelisimi-/43596>
- Arabacı, H., & Yücel, D. (2020). Lojistik Sektörünün Ekonomik Büyümeye Etkisi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(4), 78-84.
- Ateş, A., Karadeniz, Ş., & Esmer, S. (2010). Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye’nin Yeri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2), 83-98.
- Balık, İ., Aksay, K., & Şenbursa, N. (2015). Türkiye’de Deniz Taşımacılığı ve Geleceğine Yönelik Bir Bakış. *Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi*, 1(1), 48-60.
- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2013). Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 26, 11-41
- Borusan Lojistik (2020). *Kombine Taşımacılık Nedir?*. Erişim Adresi: <https://www.etasimacilik.com/blog/kombine-tasimacilik-nedir>
- Çınar, H. (2020). Uzak Mesafe Deniz Taşımacılığında 2019 ve 2020. *Deniz Ticareti Dergisi*, (39), Ocak Sayısı.
- Çoban, İ. (2015). *Uluslararası Ticaret, Ekonomik Büyüme ve Teknolojik Gelişme İlişkileri*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çorum.
- Denizcilik Bilgileri (2018). *Küresel Deniz Ticareti Analizi*. Erişim Adresi: <https://www.denizcilikbilgileri.com/kuresel-deniz-ticareti-analizi>
- Dickey, D. A., & Fuller, W. A. (1979). Distribution of the Estimators for Autoregressive Time Series With a Unit Root. *Journal of the American Statistical Association*, 74(366), 427-431.
- Eryüzlü, H. (2019). Dünya Deniz Ticareti ve Türkiye Dış Ticareti İlişkileri: Ekonometrik Bir Analiz. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(5), 152-162.
- Esalco Logistics. (2020). *Denizyolu Taşımacılığı Türleri ve Denizyolu Taşımacılığında Yer Alan Unsurlar*. Erişim Adresi: <https://www.esalco.com/denizyolu-tasimaciligi-turleri-ve-denizyolu-tasimaciliginda-yer-alan-unsurlar/>
- Esmer, S., Oral, Z., Ateş, A., & Mazlum, A. (2012). *2009 Küresel Finans Krizi Sonrasında Türk Limancılık Sektörünün Gelişimi*. Bildiriler Kitabı: Türkiye Kıyıları, 2, 863-869.

- Felek, Ş., Yayla, N., & Çağlar, A. (2018). Türkiye’de AB Doğrudan Yatırımları, Finansal Gelişme ve Ekonomik Büyüme İlişkisine ARDL Yaklaşımı. *UIİİD-IJEAS*, (20), 63-82.
- İhracat Raporu. (2019). *Türkiye İhracatçılar Meclisi Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi (2018)*. Özel İhtisas Komisyonu Raporu.
- Kara, M. A., & Ciğerlioğlu. O. (2018). Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının Ekonomik Büyüme Etkisi. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 17(2), 577-591.
- Kol, B. (2010). *Türkiye’nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Korkmaz, O. (2012). Türkiye’de Gemi Taşımacılığının Bazı Ekonomik Göstergelere Etkisi. *Business and Economics Research Journal*, 3(2), 97-109.
- Marine Vessel Traffic. (2020). *Baltic Dry Index*. Erişim Adresi: <https://www.marinevesseltraffic.com/1998/01/baltic-dry-index-bdi.html>
- Mevzuat Dergisi. (2004). *Uluslararası Ticaret Teorileri*. Erişim Adresi: <https://www.mevzuatdergisi.com/2004/09a/05.html>
- Muhasebe ve Finansman Dergisi. (2006). *İhracatta Taşıma ve Taşıma Maliyetleri*. Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/mufad/issue/35600/395426>
- Nakliye Kolay (2020). *Liner Taşımacılık Nedir?*. Erişim Adresi: <https://www.nakliyekolay.com/liner-tasimaciligi-nedir>
- Pesaran, M. H. (2001). Bounds Testing Approaches to the Analysis of Level Relationships. *Journal of Applied Econometrics*, 16, 289-326.
- RoRo Lojistik. (2020). *Dökme Yük Taşımacılığı*. Erişim Adresi: <http://rorolojistik.com/tr-tr/hizmetlerimiz/dokme-yuk-tasimaciligi>
- Sürmen, Y., & Aygün. D. (2006). Türkiye’de Lojistik Faaliyetler ve Muhasebe İşlemleri – I. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (30), 54- 66.
- Tarı, R. (2006). *Ekonometri* (4. Baskı). İstanbul: Avcı Ofset.
- Tunalı, H., & Akarçay, N. (2018). Deniz Taşımacılığı ve Sanayi Üretimi İlişkisinin Analizi: Türkiye Örneği. *İktisadi idari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, 3 (6), 111-122.
- TUSİAD (2012). *Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları*.
- Ulaştırma Bakanlığı. (2009). *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi*. Erişim Adresi: <https://tusiad.org/tr/yayinlar/raporlar/item/5336-turkiyede-dis-ticaret-lojistigi-maliyet-ve-rekabet-unsurlari>
- Unimar. (2020). *The Global Maritime Revolution “IMO 2020” Period Has Begun*. Erişim Adresi: <https://www.globelink-unimar.com/the-global-maritime-revolution-imo-2020-period-has-begun>
- UTİKAD (2019a). *Türk Denizcilik Sektörü İçin Yeni Fırsatlar Kapıda*. Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/26485/turk-denizcilik-sektoru-icin-yeni-firsatlar-kapida>
- UTİKAD (2019b). *UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu*. Erişim Adresi: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2019-29007.pdf>
- Waters, D. (2003). *Logistics An Introduction to Supply Chain Management*. New York: Palgrave Macmillan.
- Yenal, S. (2011). Dünyada ve Türkiye’de Uluslararası Deniz Yolu Taşımacılığının Gelişiminin Değerlendirilmesi. Erişim Adresi: <https://www.tmo.gov.tr/Upload/Document/tmodanhaberler/denizyolu.pdf>

Yüksel, E., & Sarıdoğan, E. (2011). Uluslararası Ticaret Teorileri ve Paul R. Krugman'ın Katkıları. *Öneri Dergisi*, 9(35), 199-206.