



TINI- SOS

*The International New Issues In Social Sciences*

The

TINI- SOS

International

New

Issues

in **SO**cial **S**cience

*The International New Issues in Social Sciences*

*International Scientific Refereed Journal since 2015*

Year: 2023 Winter

Volume: 11

Number: 2

ISSN: 2149-4266

eISSN: 2645-9140



*The International New Issues in Social Sciences*

*issn: 2149-4266, e-issn: 2645- 9140 Year 2023 Winter - Volume 11, Number 2*



TINI- SOS

*The International New Issues In SOcial Sciences*

ii



*The International New Issues in Social Sciences*

*issn: 2149-4266, e-issn: 2645- 9140 Year 2023 Winter - Volume 11, Number 2*

TINI- SOS

*The International New Issues In Social Sciences (tini-SOS)*



TINI- SOS

Year: 2023 Winter  
Volume: 11 Number: 2

iii

**Editör:** Prof. Dr. Orhan Çağlayan

**Index**



»ACARINDEX A S O S  
, indeks,

**DergiPark**  
AKADEMİK

**İletişim:**

Editor: kucuktr@hotmail.com

Journal: tinissues@hotmail.com

Web: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/tinisos>

**Yayınevi:** Sonçağ Yayıncılık Matbaacılık Reklam San Tic. Ltd. Şti. İstanbul Cad.  
İstanbul Çarşısı 48/48, İskitler - Ankara Tlf: 0312 341 36 67

E-Posta: [uzun@uzundijital.com](mailto:uzun@uzundijital.com)



*The International New Issues in Social Sciences, (tini-SOS), issn: 2149-4266, e-issn: 2645-9140, Year 2023 Winter - Volume 11, Number 2*



### Yayın Kurulu/ EditorialBoard

Dr. Akram Karimov (Taşkent Maliye Enstitüsü/ **Özbekistan**)

Assoc. Prof. Binali MAMOEV (Yabancı Diller ve Mesleki Kariyer  
Üniversitesi/ **Kırgızistan**)

Dr. Gülzira ZHAXYGLOVA (Kocaeli Üniversitesi/Türkiye)

Prof. Dr. Mehmetgali SARIBEKOV (Dulati Taraz Devlet Üniversitesi/  
**Kazakistan**)

Prof. Dr. Orhan ÇAĞLAYAN (Bursa Teknik Üniversitesi/ **Türkiye**)

Doç. Dr. Ozodbek KARAMATOV (Onursal üye/ **Kazakistan**)

Dr. Tohir Malikov (Taşkent Maliye Enstitüsü/ **Özbekistan**)

Prof. Dr. Zafer AĞDELEN (Girne Amerikan Üniversitesi/ **Kuzey Kıbrıs  
Türk Cumhuriyeti**)

**Tini-SOS, 2015'den bu yana yılda 2 kez yayımlanan, uluslararası, hakemli,  
bilimsel bir dergidir.**

Tini-SOS is an international, peer-reviewed, scientific journal published  
twice a year since 2015.



**Hakem Kurulu/ Board of Referees**

Doç. Dr. Abdülkadir Kırbas (Erzurum Teknik Üniversitesi/Türkiye)

Prof. Dr. Abdülkadir Tuna (Kastamonu Üniversitesi/Türkiye)

Doç. Dr. Ahmet Mutlu Akyüz (Gümüşhane Üniversitesi/Türkiye)

Doç. Dr. Ahmet Oğuz (Karabük Üniversitesi/Türkiye)

Prof. Dr. Alaattin Kızıltan (Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi)

Doç. Dr. Ali Konak (Karabük Üniversitesi/Türkiye)

Prof. Dr. Atılhan Nakdiyok (Atatürk Üniversitesi/Türkiye)

Doç. Dr. Ayhan Karakaş (Bartın Üniversitesi/ Türkiye)

Doç. Dr. Ayberk Şeker (Bursa Teknik Üniversitesi/ Türkiye)

Prof. Dr. Bener Güngör (Atatürk Üniversitesi/ Türkiye)

Assoc. Prof. Binali Mamoev (Yabancı Diller ve Mesleki Kariyer  
Üniversitesi/Kırgızistan)

Prof. Dr. Birdoğan Baki (Karadeniz Teknik Üniversitesi/Türkiye)

Doç. Dr. Üyesi Bülent Yıldız (Kastamonu Üniversitesi/ Türkiye)

Dr. Öğr. Üyesi Cüneyd İkbâl Sarıoğlu (Kocaeli Üniversitesi/ Türkiye)

Prof. Dr. Dilaver Düzgün (Atatürk Üniversitesi/Türkiye)

Doç. Dr. Fahri Maden (Kastamonu Üniversitesi/ Türkiye)

Doç. Dr. Faruk Dayı (Kastamonu Üniversitesi/Türkiye)

Prof. Dr. Fehim Bakırcı (Atatürk Üniversitesi/Türkiye)

Dr. Gülzira Zhaxyglova (Karabük Üniversitesi/ Türkiye)

Doç. Dr. Hayrettin Kesgingöz (Kahramanmaraş Sütçü İmam  
Üniversitesi/Türkiye)

Prof. Dr. Hilmi Yüksel (Dokuz Eylül Üniversitesi/ Türkiye)

Doç. Dr. Hüseyin Karamelikli (Karabük Üniversitesi/ Türkiye)

Dr. Öğr. Üyesi İlker Kocamaz (Marmara Üniversitesi/Türkiye)

Prof. Dr. İsmail Demir (Atatürk Üniversitesi/ Türkiye)



**Hakem Kurulu (Devam) / Board of Referees (Cont.)**

Prof. Dr. İstiklâl Yaşar Vural (Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi)

Prof. Dr. Kerem Karabulut (Atatürk Üniversitesi/ Türkiye)

Prof. Dr. Mahmut Tekin (Selçuk Üniversitesi/ Türkiye)

Dr. Öğr. Üyesi Maiya Myrzabekova (Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi/  
Türkiye)

Prof. Dr. Mehmetgali Saribekov (Dulati Taraz Devlet  
Üniversitesi/Kazakistan)

Prof. Dr. Mehmet Topal (Amasya Üniversitesi/ Türkiye)

Doç. Dr. Metin Bayrak (Kırgızistan Türkiye Manas Üniversitesi/Kırgızistan)

Dr. Öğr. Üyesi M. İhsan Çubukçu (Atatürk Üniversitesi/ Türkiye)

Prof. Dr. Muammer Zerenler (Selçuk Üniversitesi/Türkiye)

Dr. Öğr. Üyesi Muharrem Avcı (Kastamonu Üniversitesi/ Türkiye)

Prof. Dr. Muhsin Halis (Kocaeli Üniversitesi/ Türkiye)

Prof. Dr. Murat Nişancı (Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi/ Türkiye)

Doç. Dr. Nazım Kartal (Sinop Üniversitesi/ Türkiye)

Doç. Dr. Niyazi Gümüş (Bolu İzzet Baysal Üniversitesi/Türkiye)

Prof. Dr. Orhan Çağlayan (Bursa Teknik Üniversitesi/ Türkiye)

Prof. Dr. Osman Demirdöğen (Atatürk Üniversitesi/ Türkiye)

Doç. Dr. Ozodbek Karamatov (Onursal Üye/ Kazakistan)

Prof. Dr. Ömer Faruk İşcan (Atatürk Üniversitesi/ Türkiye)

Prof. Dr. Ömer Selçuk Emsen (Atatürk Üniversitesi/Türkiye)

Dr. Öğr. Üyesi Ömer Nasuhi Şahin (Bakırçay Üniversitesi/Türkiye)

Prof. Dr. Ramazan Erturgut (Akdeniz Üniversitesi/ Türkiye)

Doç. Dr. Üyesi Recep Özdirek (Kastamonu Üniversitesi/Türkiye)

Doç. Dr. Salih Memiş (Giresun Üniversitesi/ Türkiye)

Prof. Dr. Selami Özcan (Yalova Üniversitesi/Türkiye)



**Hakem Kurulu (Devam) / Board of Referees (Cont.)**

- Prof. Dr. Selami Şimşek (Gümüşhane Üniversitesi/ Türkiye)  
Prof. Dr. Selami Yıldız (Düzce Üniversitesi/Türkiye)  
Doç. Dr. Selçuk Korucuk (Giresun Üniversitesi/ Türkiye)  
Prof. Dr. Selim Başar (Anadolu Üniversitesi/Türkiye)  
Dr. Öğr. Üyesi Selma Karabaş (Çankırı Karatekin Üniversitesi/Türkiye)  
Doç. Dr. Selva STAUB (Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi)  
Doç. Dr. Serdar Yener (Sinop Üniversitesi/ Türkiye)  
Prof. Dr. Serkan Dilek (Kastamonu Üniversitesi/ Türkiye)  
Doç. Dr. Suat Hayri Şentürk (Gümüşhane Üniversitesi/Türkiye)  
Doç. Dr. Şemsettin Kırış (Kastamonu Üniversitesi/Türkiye)  
Dr. Öğr. Üyesi Şerafettin Keleş (Erzincan Üniversitesi/Türkiye)  
Prof. Dr. Şükrü Yapraklı (Atatürk Üniversitesi/ Türkiye)  
Doç. Dr. Turgut Bayramoğlu (Bayburt Üniversitesi/ Türkiye)  
Doç. Dr. Yahya Yeşilyurt (Kastamonu Üniversitesi/ Türkiye)  
Prof. Dr. Yaşar Bolat (Kastamonu Üniversitesi/ Türkiye)  
Prof. Dr. Yılmaz Fidan (Balıkesir Üniversitesi/ Türkiye)  
Doç. Dr. Yasin Uzuntarla (Sağlık Bilimleri Üniversitesi/ Türkiye)  
Doç. Dr. Yusuf Öcel (Düzce Üniversitesi/ Türkiye)  
Prof. Dr. Yusuf Sürmen (Karadeniz Teknik Üniversitesi/ Türkiye)  
Prof. Dr. Zafer Ağdelen (Girne Amerikan Üniversitesi/ Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti)  
Prof. Dr. Fatma Zehra Tan (Karabük Üniversitesi/ Türkiye)





**Derginin Yayınlanma Amacı:** Tini-SOS dergisi sosyal bilimler alanında özellikle yeni olan, bir uygulamayı yeni yöntemlerle analiz eden veya farklı alanlarda uygulayan, bilimsel araştırma makalelerini literatüre taşımak, bu anlamda bilim insanlarının çalışmalarını duyurabilmek ve sonucunda bilimin gelişmesine yardımcı olmak, ülkemizin ve genel olarak dünya insanının bilgiye erişimine ve neticesinde refahına katkı sağlamaktır.

viii

Bu yapılırken, genç araştırmacıların araştırma istekliliklerini motive etme adına, benzeri yapılmış çalışmaların, farklı uygulama alanlarındaki örneklerine ilişkin uygulamalı araştırmalar da değerlendirilecektir.

**Tini-sos'un vizyonu** ise; dünya genelinde saygınlığı olan bir bilimsel dergi olabilmektir.

### **Derginin Kapsamı**

The International New Issues in Social Sciences, uluslararası bilimsel, hakemli bir dergidir.

Tini-SOS dergisi, sosyal bilimler alanında, özellikle bilimsel ölçütlere uygun şekilde yapılandırılmış alan araştırmalarına dayalı bilimsel makaleleri değerlendirmek ve uygun ölçüleri sağlayan çalışmalarını yayınlamak üzere çalışmalarını yürütmektedir.







**Purpose of Publication:** Tini-SOS journal is to carry scientific, research articles which are especially new in social sciences, analyze an application with new methods or apply it in different fields. In this sense, to announce the work of scientists and as a result to help the development of science, and to contribute to the welfare of our country and the people of the world in general.

While doing this, in order to motivate young researchers' willingness to research, applied research will be evaluated on examples of similar studies in different application areas.

**The vision of tini-sos** is to be a respected scientific journal throughout the world.

### Scope of the Journal

**The International New Issues in Social Sciences**, is international, Scientific, peer-reviewed Journal.

Tini-SOS journal is to evaluate scientific articles in the field of social sciences, especially based on field studies structured in accordance with scientific criteria, and conducts studies to publish studies that provide appropriate measures.





**Etik Kurallar:** Tini-SOS dergisi, yayın etiği kurallarına uygun olarak hazırlanmış makaleleri uygun hakemlik süreçlerinden geçirerek yayımlamakta, bu süreçte etik kurallara azami riayet etmektedir. Etik kurul kararı gereken makalelerden Etik Kurul Raporu istenmektedir. Makalelerde Araştırma ve Yayın Etiğine uyulmaktadır.

Committee on Publication Ethics (COPE) standartlarına dikkat edilmektedir.

**1. Çalışma tasarımı ve etik onayı:** Araştırmalar iyi gerekçelendirilmeli, iyi planlanmalı,

uygun şekilde tasarlanarak etik olarak onaylanmalıdır.

**2. Verilerin uygun analizi:** Veriler süistimal edilmeden derlenmeli ve tahrif edilmeden analiz edilmelidir.

**3. Yazarlık:** Çalışmanın belli bir bölümüne belli ölçüde katkı sağlanmalıdır.

**4. Çıkar çatışmaları:** Daha sonra ortaya çıktığında yazarların kabul etmeyecekleri durumlar içermemelidir.

**5. Akran değerlendirmesi:** Editörler tarafından hakem kurulu dışında yazılı görüş sunmak üzere uzmanlar belirlenebilir.

**6. Gereksiz yayın:** Yayınlanmış bir yayın başka bir dilde de olsa tekrar yayınlanmaz.

**7. İntihal:** Bir başka yazarın eserinin tamamen veya kısmen kaynak göstermeksizin alınmasına kesinlikle rıza gösterilmez.

**8. Editörlerin görevleri:** Mevcut yapımızın üzerinde daha güçlü bir dergi yönetimi var etmek ve bunu sürdürülebilir kılmak temel hedefimizdir.

**9. Medya ilişkileri:** tini-SOS'un yerel ve ulusal medyada, özellikle sosyal medyada görünürlüğüne çaba harcanmaktadır.

**10. Reklam:** tini-SOS'un tanıtımı bilim camiasında yapılmaya çalışılmakta, basılan dergiler üniversite kütüphanelerine gönderilmektedir.





**Ethical Rule:** Tini-SOS magazine publishes articles prepared in accordance with the rules of publication ethics through appropriate refereeing processes and complies with the ethical rules in this process. Ethics Committee Report is requested from the articles as required by the ethics committee decision. Research and Publication Ethics are followed in the articles.

Committee on Publication Ethics (COPE) standards are observed.

xi

**1. Study design and ethical approval:** Research should be well justified, well planned,

properly designed and ethically approved.

**2. Appropriate analysis of data:** Data should be collected without abuse and analyzed without tampering.

**3. Authorship:** A certain amount of contribution should be made to a certain part of the study.

**4. Conflicts of interest:** It should not contain situations that authors will not accept when they occur later.

**5. Peer Review:** The editors may appoint experts to submit written comments outside the arbitral tribunal.

**6. Redundant publication:** A published publication is not republished, even in another language.

**7. Plagiarism:** It is strictly forbidden to take the work of another author completely or partially without referring to it.

**8. Duties of the editors:** Our main goal is to have a stronger magazine management on our existing structure and to make it sustainable.

**9. Media relations:** Efforts are made to ensure the visibility of tini-SOS in local and national media, particularly in social media.

**10. Advertisement:** Tini-SOS is being promoted in the scientific community, and journals are sent to university libraries.



**TINI-SOS Yazı Yayın Koşulları**

1. The International New Issues in Social Sciences (tini-SOS dergisi, uluslararası hakemli bir dergi olup yıllık olarak basılı ve elektronik ortamda yayınlanmaktadır (<https://dergipark.org.tr/tinisos>). Makaleler Türkçe, İngilizce veya Rusça dillerinde gönderilebilir.
2. tini-SOS dergisine gönderilen yazılar, daha önce hiçbir yerde yayımlanmamış ve yayımlanmak üzere başka bir basılı/elektronik mecraya sunulmamış olmalıdır. Böyle bir durumun tespiti halinde süreç iptal edilir. Makale sunum ücreti iade edilmez.
3. Makaleler, yazarlar tarafından dergipark üzerinden sisteme girilmelidir. Dergi editörlüğü ile makale sunum ve değerlendirme süreçlerine ilişkin tüm iletişim, mail üzerinden gerçekleştirilmelidir. Sistemde aksilik yaşanması halinde ([kucuktr@hotmail.com](mailto:kucuktr@hotmail.com)) adresine e- posta gönderilmelidir. Telefonla bilgi verilmez.
4. tini-SOS dergisine sunulan makaleler öncelikle şekil ve içerik yönünden ön incelemeye tabi tutulmakta, uygun bulunan makaleler en az 2 hakeme sunulmaktadır.
5. tini-SOS 'a gönderilen makalelerin hakemlik sürecine girip girmeyeceği iki hafta içinde sonuçlandırılır. Ön inceleme sonucunda iade edilmesine karar verilen makalelere ait makale sunum bedeli iade edilir.
6. Yayın Kurulu tarafından incelenen makalelere uygun bulunduğu takdirde hakem/ler tayin edilmektedir. Hakem/ler'den gelen raporlar doğrultusunda, makalenin yayınlanmasına, rapor çerçevesinde yazar/lar'dan düzeltme, ek bilgi ve kısaltma istenmesine veya yayınlanmamasına karar verilmekte ve bu karar yazar/lar'a bildirilmektedir.
7. Gönderilen yazılar 1 satır aralıklı, paragraf aralığı önce 0 nk sonra 6 nk, tablo ve şekillerle birlikte en çok 25 sayfa, A4 veya A5 olmayıp özel boyut 16x24 cm sayfası boyutunda, üstten ve alttan 3 cm., soldan ve sağdan 2 cm. boşluk olmalıdır. Yazı 10 puntoda, özet 9 punto ve Palatino Linotype, sola yaslı, Türkçe font kullanılarak hazırlanmalıdır. Şekil şartlarına veya dergi içeriğine uymayan yazılar ön inceleme sonrasında tini-SOS Dergisince hakemlere gönderilmeden yazar/lar'a iade edilir.
8. TINI'ya gönderilen makalelerin şekil, grafik ve tabloların derginin belirttiği formata uygun olması gereklidir. Dipnotlar, grafikler ve tablolar





olabildiğince atıf yapılan sayfada veya hemen devamında yer almalıdır. Metne konan tablolar yazılım programı çıktısı olarak konmamalı, sonuçları yazar/lar kendileri tablo haline getirmelidir. Grafik, şekil ve tablolar dergi yazım boyutunda olmalıdır.

9. Tablo ve makale isimleri üstte, şekil ve grafik isimleri altta yer almalıdır. Yazı büyüklüğü ve girintiler yazım kuralları ile aynıdır. Şekil 1. veya Tablo 1: biçimi kullanılabilir.

10. Gönderilen bütün makalelerin başında, Türkçe başlık, Türkçe özet, İngilizce başlık, İngilizce özet yer almalıdır. Özet kısımları 120-150 kelime arasında olmalıdır. Özetlerde; amaç, kapsam, yöntem, bulgular ve sonuç bilgilerinin yer almasına özen gösterilmelidir. Özet kısımlarının altında anahtar kelimeler (keywords) İngilizce ve Türkçe olarak yazılmalıdır. Özetlerde kısaltma kullanılmamalıdır.

11. tini-SOS'a gönderilecek makaleler, yazar isimli ve isimsiz olmak üzere iki word dosyası biçiminde dergipark sistemine yüklenmelidir. Aynı sayfaya telif hakkı formuyla birlikte İntihal Raporu (en fazla %20) ve gerekiyorsa Etik Kurulu Raporu eklenmelidir.

12. Yazar isimleri makale başlığının hemen altında yer almalı, kariyer, kurum, adres ve mail bilgileri dipnotta bu sırayla verilmelidir.

13. Gönderilen makalelerde mutlaka, iki rakamlı düzeyde (örneğin; Q11) en az bir, en fazla üç adet jel (journal of economic literature) sınıflaması yapılmalıdır. Makalenin konu başlığına göre seçilmesi gereken jel sınıflamaları için [http://www.aeaweb.org/journal/jel\\_class\\_system.html](http://www.aeaweb.org/journal/jel_class_system.html) adresinden yararlanılabilir.

14. Tüm yazılar; Amerikan Psikologlar Birliği (American Psychological Association, APA) tarafından yayınlanan "The publication manual of the American Psychological Association (5th edition), 2001" isimli kaynakta belirtilen yazım ilkelerine uygun olarak yazılmalıdır. Bu kaynak genelde üniversite kütüphanelerinde kolaylıkla bulunabilen bir materyaldir ve yazım kuralları ile ilgili çok sayıda örnek bulunmaktadır.

15. Makalelerde Türk Dil Kurumu'nun (TDK yazım kılavuzu ve yazım kuralları örnek alınmalıdır. Detaylı bilgi için TDK'nun web sayfasına bakınız: [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr) . Yabancı sözcükler yerine olabildiğince Türkçe sözlükler kullanılmalıdır. Türkçe'de alışılmamış sözcükler kullanılırken ilk geçtiği yerde yabancı dildeki karşılığı parantez içinde verilebilir.





16. Metinde kaynaklara atıfta bulunurken isim (tarih) biçimine, kaynak gösterirken (isim, tarih: sayfa no) (Küçük, 2015: 327) biçimine uyulmalıdır. Birden fazla esere atıfta bulunuluyorsa aynı parantez içinde virgülle ayırmak suretiyle bütün kaynaklar peş peşe yazılmalıdır. Ayna yazarın aynı yıldaki ikinci ve üçüncü eseri için (2010a) ve (2010b) biçiminde harfler konmalıdır. Birden fazla yazarlı atıflarda eğer iki yazar varsa iki yazarın soy isimleri birlikte yazılmalı (Demir ve Soylu, 2015: 45), üç ve daha fazla yazarlı atıflarda ise (Efe vd., 2015: 43) biçiminde gösterim esas olmalıdır.

17. Ayrıca makalenin sonunda Soyisim, isim, tarih, Çalışma Adı, Yayınlandığı Eser ve Yer Bilgilerinin bu sırayla yer aldığı bir **Kaynakça** hazırlanmalıdır.

Çağlayan, Orhan (2023) Lojistik İlkeleri, Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Demirdöğen, Osman ve Küçük, Orhan (2014), **Üretim İşlem Yönetimi**, 3. Baskı, Ankara: Detay Yayınevi.

Pervaiz, Ahmed K. and Mohammed Rafiq, (1998), "Integrated Benchmarking: A Holistic Examination of Select Techniques For Benchmarking Analysis", Benchmarking For Quality Management & Technology, MCB University Press, Vol: 5, No. 3, ss. 201-225.

Fidan, Yılmaz ve diğerleri (2009), **Sorulu Cevaplı Temel Dini Bilgiler**, İstanbul: Mart Matbaacılık Yayınları.

Schellhase, R. and others (2000), "Customer Satisfaction in Business-to-Business Marketing: The Case of Retail Organizations and Their Suppliers", Journal of Business & Industrial Marketing, 15, 2/3.

Bayram, Güngör ve Şentürk, Suat Hayri (2003), "Hazar Enerji Kaynakları ve Bölge Ekonomileri Açısından Önemi", **Yakın Dönem Güç Mücadeleleri Işığında Orta Asya Gerçeği**, (67-90), Ankara: Gündoğan Yayınları. (Kitapta bölüm)

Karancı, Ahmet (Ed.) (1997), **Farklılıkla Yaşamak Aile ve Toplumun Farklı Gereksinimleri Olan Bireylerle Birlikteliği**, Ankara: Türk Psikologlar Derneği Yayınları.

Müellif: Saîd b. Ali el-Kahtânî (2009), **Kitap ve Sünnet'ten Şifa Duaları** (Çev.: M. Rahmi Telkenaroğlu), Tercüme ve Tahric Çalışması, Konya: Hüner Yayınları.

Türkiye İstatistik Kurumu (1996), **Küçük Ölçekli İmalat Sanayi İstatistikleri**, Ankara: TÜİK Matbaası.





- Dumlu, Emrullah, (2010), "İslam'ın İlk Dönemlerindeki Uygulamalar Ekseninde Kamusal Bir Gelir Olarak Zekât", **Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, 33, 91- 116.
- Şimşek, Selami (2005), "Keşanlı Süleyman Zâfi ve XVIII. Asırda Celvetîlik", Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Güllüpunar, Hasan (2010), "Halkla İlişkiler Sosyal Sorumluluk İlkesi: Kamu Kuruluşları Yaklaşımı Bakımından Konya Büyükşehir Belediyesi Örnekleri", **Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi**, 1(1), <http://sbedergi.gumushane.edu.tr/sayi1ocakk.html>, (12.12.2011).
- Yayla, Yıldızhan (1991), "Anayasa" **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi** içinde, 3, (164-194), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılması İle Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu ve Diğer Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (2011), **T.C. Resmi Gazete**, 6111, 25 Şubat 2011.
- Kılıç, Adem - Şafak, Burhan Asaf (Yapımcı), Kılıç, Adem (Yönetmen) (2011), **Sümela'nın Şifresi Temel**, Türkiye: Üçgen Yapım Evi.
18. Makale sunum bedeli 2023 yılı için 350 TL olup makalenin dergiye gönderildiği anda hesaba aktarılması gerekmektedir. TINI'ya gönderilen ve hakemlik sürecine giren makalelerin sunum ücreti, makale yayımlansın- yayımlanmasın iade edilmez.
19. Makalelerde dile getirilen düşüncelerden yazarları sorumludur.
20. Dergide yayımlanması kabul edilen ve yayımlanan yazıların yazılı ve elektronik ortamda tüm yayın hakları TINI'ya aittir. Sadece kaynak gösterilerek alıntı yapılabilir.
21. Tini-SOS dergisinin basılan her sayısı o ilde hizmet veren yerel kütüphane aracılığıyla Kültür ve Turizm Bakanlığına sunulmakta ve dönüşümlü olarak üniversite kütüphanelerine gönderilmektedir.





## TINI-SOS Editorial Terms

1. The International Journal of New Issues in Social Sciences (tini) is an international referee journal published in print and electronic media annually published (<https://dergipark.org.tr/tinisos>). Articles can be sent in Turkish, English and Russian.
2. Articles submitted to timbre magazine should not have been published anywhere before and submitted to any other printed/electronic media for publication. If such a situation is determined, the process is cancelled. Article presentation fee is non-refundable.
3. Articles must be entered into the system by the authors through Dergipark. All communication regarding the journal editorial and article submission and evaluation processes should be done via e-mail. In case of any problems in the system, an e-mail should be sent to (tinissues@hotmail.com or kucuktr@hotmail.com). No information is given over the phone.
4. Articles submitted to tini journal are subject to preliminary review primarily in terms of shape and content, and articles found appropriate are presented to at least 2 referees.
5. It is concluded within two weeks whether the articles submitted to Tini will enter the refereeing process. As a result of the preliminary examination, the price of the article presentation for the articles decided to be returned is returned.
6. If the articles reviewed by the editorial board are found to be appropriate, the referee/s are appointed. In accordance with the reports from the referee/s, it is decided that the article will be published, the author/s will be asked for correction, additional information and shortening within the framework of the report or it will not be published and this decision will be notified to the author/s.
7. 1 line spacing, paragraph spacing before 0 nk after 6 nk, tables and shapes with up to 25 pages, A4 or A5 not special size 16x24 cm page size, 3 cm from the top and bottom, from left and from the right 2 cm. there should be space. Writing 10 Punto, abstract 9,5 Punto Palatino Linotype, left-leaning, should be prepared using Turkish font. Articles that do not comply with the terms of the form or the content of the Journal are returned to the authors/s without being sent to the referees by Tini Journal after the preliminary







examination.

8. The figures, graphics, and tables of the articles submitted to tin are required to conform to the format specified by the journal. Footnotes, charts and tables should be included on the cited page as much as possible or immediately afterwards. The tables that are put into the text should not be put as software program output, the authors should make the results themselves into tables. Graphics, shapes and tables should be the size of the journal spelling.

xvii

9. Table and Article names should be placed at the top, shape and graphic names should be placed at the bottom. Writing size and indentations are the same as spelling rules. Figure 1. or Table 1: format can be used.

10. At the beginning of all the articles submitted, Turkish title, Turkish abstract, English title, English abstract should be included. The summary parts should be between 120-150 words. In the summaries, care should be taken to include objective, scope, method, findings and conclusion information. Keywords should be written in English/Russian and Turkish below the summary sections. Abbreviations should not be used in abstracts.

11. The articles to be sent to tini-SOS should be uploaded to the Dergipark system in two word files, with the author's name and without the author's name. Plagiarism Report (maximum 20%) and, if necessary, Ethics Committee Report should be attached to the same page with the copyright form.

12. The names of the authors should be placed immediately below the title of the article and the career, institution, address and mail information should be given in this order in the footnote.

13. Articles submitted must be classified at least one (e.g., Q11) and up to three (journal of economic literature) at a two-figure level. For gel classifications to be selected according to the topic of the article

[http://www.aeaweb.org/journal/jel\\_class\\_system.html](http://www.aeaweb.org/journal/jel_class_system.html) available at.

14. All articles must be written in accordance with the writing principles stated in the source "The publication manual of the American Psychological Association (5th edition), 2001", published by the American Psychological Association (APA). This resource is generally readily available in university libraries, and there are numerous examples of spelling rules.





15. In the articles, the Turkish language institution (TDK spelling guide and spelling rules should be taken as an example. For more information, see TDK's Web page: [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr) . Instead of foreign words, Turkish dictionaries should be used as much as possible. When using unconventional words in Turkish, its equivalent in foreign language can be given in parentheses where it first appears.

16. The name (date) format should be followed when referring to sources in the text, and the format should be followed when referring to sources (name, date: Page no) (Küçük, 2015: 327). If more than one work is referred to, all resources must be written one after the other, separated by commas in the same parenthesis. For the Mirror author's second and Third work in the same year, letters must be put in the form (2010a) and (2010b). In references with more than one author, If there are two authors, the genealogical names of the two authors should be co-authored (iron and Noble, 2015: 45), while in references with three and more authors (Efe et al., 2015: 43) in the format notation should be essential.

17. In addition, at the end of the article, A Bibliography should be prepared in which the surname, name, date, working name, published work and place information are included in this order.

Çağlayan, Orhan (2023) *Lojistik İlkeleri*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Demirdöğen, Osman ve Küçük, Orhan (2014), *Üretim İşlem Yönetimi*, 3. Baskı, Ankara: Detay Yayınevi.

Pervaiz, Ahmed K. and Mohammed Rafiq, (1998), "Integrated Benchmarking: A Holistic Examination of Select Techniques For Benchmarking Analysis", *Benchmarking For Quality Management & Technology*, MCB University Press, Vol: 5, No. 3, ss. 201-225.

Fidan, Yılmaz ve diğerleri (2009), *Sorulu Cevaplı Temel Dini Bilgiler*, İstanbul: Mart Matbaacılık Yayınları.

Bayram, Güngör ve Şentürk, Suat Hayri (2003), "Hazar Enerji Kaynakları ve Bölge Ekonomileri Açısından Önemi", *Yakın Dönem Güç Mücadeleleri İşığında Orta Asya Gerçeği*, (67-90), Ankara: Gündoğan Yayınları. (Kitapta bölüm)

Karancı, Ahmet (Ed.) (1997), *Farklılıkla Yaşamak Aile ve Toplumun Farklı Gereksinimleri Olan Bireylerle Birlikteliği*, Ankara: Türk Psikologlar Derneği Yayınları.





Müellif: Saîd b. Ali el-Kahtânî (2009), **Kitap ve Sünnet'ten Şifa Duaları** (Çev.: M. Rahmi Telkenaroğlu), Tercüme ve Tahrir Çalışması, Konya: Hüner Yayınları.

Türkiye İstatistik Kurumu (1996), **Küçük Ölçekli İmalat Sanayi İstatistikleri**, Ankara: TÜİK Matbaası.

Dumlu, Emrullah, (2010), "İslam'ın İlk Dönemlerindeki Uygulamalar Ekseninde Kamusal Bir Gelir Olarak Zekât", **Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, 33, 91- 116.

Schellhase, R. and others (2000), "Customer Satisfaction in Business-to-Business Marketing: The Case of Retail Organizations and Their Suppliers", *Journal of Business & Industrial Marketing*, 15, 2/3.

Şimşek, Selami (2005), "Keşanlı Süleyman Zâtî ve XVIII. Asırda Celvetîlik", Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Güllüpunar, Hasan (2010), "Halkla İlişkiler Sosyal Sorumluluk İlkesi: Kamu Kuruluşları Yaklaşımı Bakımından Konya Büyükşehir Belediyesi Örnekleri", **Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi**, 1(1), <http://sbedergi.gumushane.edu.tr/sayi1ocakk.html>, (12.12.2011).

Yayla, Yıldızhan (1991), "Anayasa" **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi** içinde, 3, (164-194), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılması İle Sosyal Sigortalar Ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu ve Diğer Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (2011), **T.C. Resmî Gazete**, 6111, 25 Şubat 2011.

Kılıç, Adem - Şafak, Burhan Asaf (Yapımcı), Kılıç, Adem (Yönetmen) (2011), **Sümela'nın Şifresi Temel**, Türkiye: Üçgen Yapım Evi.

18. The article presentation cost is TL 350 for the year 2023 and should be taken into account as soon as the article is sent to the journal. The presentation fee of the articles submitted to Timi and submitted to the refereeing process shall not be refunded until the article has been published.

19. It's authors are responsible for the thoughts expressed in the articles.

20. All publication rights in written and electronic media of the articles that are accepted to be published in the journal belong to Tini. The source can be cited only by showing.





21. Each printed issue of Tini journal is presented to the Ministry of Culture and Tourism through the local library serving that province and is alternately sent to university libraries.





## CONTENTS

Year: 2023

Winter

Volume: 11

Number: 2

xxi

Articles and Authors/Makaleler ve YazarlarPages/Sayfalar

<b>Mohammed Jaber MOHAMMED</b> ( <i>Araştırma makalesi</i> ) <b>The Effect of Unlimited Improvement On Education Service Quality: A Research At Baghdad University</b> ( <i>Sınırsız İyileştirmenin Eğitim Hizmet Kalitesine Etkisi: Bağdat Üniversitesinde Bir Araştırma</i> )	137-156
<b>Özkan SUNGUR ve Doç. Dr. Ayberk ŞEKER</b> ( <i>Araştırma makalesi</i> ) <b>Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin Uluslararası Ticareti Üzerindeki Etkileri: Teknoloji Transferi Etkisi Üzerine Ampirik Bir Araştırma</b> ( <i>The Impacts of the Customs Union on Turkey's International Trade: An Empirical Research on the Technology Transfer Effect</i> )	157-190
<b>Talat MESCIOĞLU ve Umut SARAÇ</b> ( <i>Araştırma makalesi</i> ) <b>Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Eski ve Yeni İpek Yolu'nun Karşılaştırmalı İncelenmesi</b> ( <i>One Belt One Road Project: Comparative Examination of the Old and New Silk Road</i> )	191-216





## CONTENTS

Year: 2023

Winter

Volume: 11

Number: 2

xxii

Articles and Authors/Makaleler ve YazarlarPages/Sayfalar

<b>Nazlı Elif UZUN</b> ( <i>Araştırma makalesi</i> ) <b>1929 Ekonomik Buhranının Türk Siyasal Hayatına Etkileri; Serbest Cumhuriyet Fırkası ve Menemen Olayı</b> (Depression of 1929 to Effects of Turkish Political Life; Free Republican Party and Menemen Event)	217-238
<b>Umut SARAÇ ve Talat MESCIOĞLU</b> ( <i>Araştırma makalesi</i> ) <b>Demiryolu Lojistiğinin Diğer Taşıma Modlarıyla Karşılaştırılması: Türkiye ve Seçilmiş Ülkeler Üzerine Bir Değerlendirme</b> (Comparison of Railway Logistics with Other Transport Modes: An Evaluation on Türkiye and Selected Countries)	239-264
<b>Nasratullah SATAARY</b> ( <i>Araştırma makalesi</i> ) <b>Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results</b> (Savaş Türleri ve Sonuçları Bakımından Rusya-Ukrayna Savaşının Değerlendirilmesi)	265-296



TINI- SOS

*The International New Issues In SOcial Sciences*



**The Effect of Unlimited Improvement On Education Service Quality: A  
Research At Baghdad University**

Mohammed Jaber MOHAMMED

Kastamonu University Business Department PhD.

Baghdad University Economy and Administration Faculty,

Mohammedankara2018@gmail.com, m8n7j9@gmail.com

Orcid: 0000-0002-5653-6715

Year: 2023 Winter

Number: 11

Volume: 2

pp: 137-156

Makalenin Geliş Tarihi: 14/12/2019

Kabul Tarihi: 23/03/2023

Makalenin Türü: Araştırma makalesi

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7343341>

İntihal /Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş, telif devir belgesi ve intihal içermediğine ilişkin rapor ve gerekliyse Etik Kurulu Raporu sisteme yüklenmiştir. / This article was reviewed by at least two referees, a copyright transfer document and a report indicating that it does not contain plagiarism and, if necessary, the Ethics Committee Report were uploaded to the system.





## **The Effect of Unlimited Improvement On Education Service Quality: A Research At Baghdad University**

Mohammed Jaber MOHAMMED

### **Abstract**

The researchers focused their studies on the use of continuous improvement in the educational process through a procedure adjustments and improvements to teaching performance by excluding traditional means and replacing them with modern means Such as the use of computer hardware, displays, laboratories and modern means of communication in a manner that leads to improvement The efficiency of teaching performance, which in turn is reflected in the educational process and efficiency of the outputs of this process. It was realized that educational institutions should adopt modern methods of learning in order to ensure keeping abreast of the scientific developments that serve the educational process, thus contributing to the speed of communication between the student and the teacher Helps to survive under technological developments. In the current research, the impact of unlimited improvement on service quality was statistically tested through the case study of Baghdad university. The findings through the regression analysis indicate a positive relationship between the two concepts.

**Keywords:** Unlimited Improvement, Service Quality, Higher education, Iraq

**Jell Code:** M11

### **I. Introduction**

Adopting the concept of continuous improvement in university services is one of the strategies that aims to provide high quality outcomes with competitive advantage that enables graduates to face future challenges. Continuous development emerged in management, scientific and applied research, providing innovative environments and appropriate infrastructures. Modern teaching aids and the use of ICTs in the educational process contributed into Improving the interactive relationship between the student, the teacher and the management, contributed into enhancing the







effectiveness of learning, and increased the flexibility of the educational process. The continuous improvements in the educational process enabled the students to communicate efficiently, especially that the use of modern technologies in the educational process led to the increase of the mental abilities of the students through driving innovation. Such a process enforced new requirements from the management of the educational institutions to provide infrastructure to accompany these developments.

The problem addressed in this research is studying the effect of implementing the concept of unlimited improvement on the enhancing service quality through the context of higher education in a reputable Iraqi university. Unlimited improvement is a quality management concept that aims to ensure the continuity of quality enhancements, as well as extending quality management practices to all parts of the organization, its management and stakeholders. Service quality is a concept that was developed in the 1980s to address the gaps between the perceptions and the expectations of the management, employees and customers of the quality of the service provided by a business.

## **2. Literature Review**

Parasuraman, Zeithaml and Berry conducted a study that determined ten dimensions of the quality of service that can be generalized to any type of service, it includes these dimensions: realism, reliability, responsiveness, competence, access, courtesy, communication, credibility, Security, and understanding. In addition, these ten dimensions have been reorganized into the five dimensions known in the SERVQUAL Model, which include: tangibles, empathy, reliability, responsiveness, and assurance (Parasuraman, Zeithaml, & Berry, 1985).

Another study was conducted to assess service expectations in higher education institutions from the point of view of professional service providers and students indicated that there is a difference between students' expectation of educational services in comparison with the expectations of faculty members. The researchers suggested that it is possible to manage student expectations through reducing the gap between both expectation, which will potentially lead to the increase in the quality of educational services and student satisfaction levels (Dervitsiotis, 2003).

Shago (2005) aimed to measure students' perceptions of their learning





experiences and needs at Tshwane University of Technology in terms of provided services to students, and how such information can be applied to improve the quality of teaching and learning at the university. The analysis focused on the areas that students rated as important, which they expressed satisfaction with, as well as those aspects that were of great importance, but were slightly satisfied with them (Evans & Dean, 2003).

Continuous improvement (CI) is a trial from some industrial companies to achieve continuous reduction in costs. The roots of the concept are traced to Japan, where the term was known Kaizen. The Japanese adopted production enhancements through gradual improvements and minor repairs in activities. The processes that the production units undergo, in particular and the amounts being spent during the year Perform continuous improvement Loss, damage and cuts can be made through Contributes to the attempt to achieve the desired goals (Hilton, 2005).

Unlimited Improvement is a philosophy developed by Taiichi Ohno to lead industrial enterprises and financial institutions, as well as their application in all aspects of life, based on analysis and process. In the field of business and industry, the word "Kaizen" usually refers to activities that continuously improve all aspects of work, such as industry and management, which improve standard activities and work methods. The Kaizen philosophy primarily works to prevent wasted energy, time and energy. The theory was applied in several fields during the re-reform of Japan after the Second World War and since then has spread in the fields of business all over the world, The process of unlimited improvement is the essence of TQM. It is the blood that is carried out in the veins of TQM. Its methodology is based on "continuous improvements in all areas of work in the organization, in order to adapt permanently to the changes that occur in the internal and external environment of the organization. Quality management, it aims to reach "full agreement through continuous improvement in the production processes of the organization While the process of continuous improvement of quality management is "to come up with the new and the better permanently, the new and better are the symbol of excellence and therefore survival and continuity, to stay on the old means the disappearance" (Evans & Dean, 2003).

Many researchers and writers have gone on a statement unlimited improvement Kaplan & Atkinson (1998) defined continual improvement as





"the technology that draws the attention of senior management to think about how it can motivate readers and their staff at all levels to find ways to reduce costs for the product or service". Weetman (2006) defined it as "the process of short-term improvements in small, repetitive items compared to large-scale long-term fundamental change events by reducing variable costs At certain rates". Mclancy (2007) defined Continuous improvement as "a method of continuously improving improvements in the cost profile through the process of manufacturing the product in such a way as to reduce the cost of the unit produced or The offered service".

### **3. Aim of Study**

The aim of the study is to research the effect of unlimited improvement on service quality through an application on the students and staff of Baghdad University.

### **4. Scope and Methodology**

The focus of this research is on unlimited improvement and the reality of educational services (service quality) in Iraqi universities. Due to the teaching experience the researcher has at the University of Baghdad, he has the ability to anticipate the issues and communicate with the students and faculty members for data collection. The acquired sample is expected to achieve a reliability of at least 95%, as per academic research conduct Küçük (2016a) stated that sample mass determination and sampling should be performed within systematic steps, which are:

- Definition of the main mass
- Sample frame
- Determination of sample size
- Determination of sampling method
- Selection of sample

The basic type of probability sampling is the random sample, in which every item in the relevant world has an equal opportunity of being selected. The research relies on the use of inductive and deductive methodology, and both approaches are considered. In an integrated approach, the inductive approach starts from the molecules to reach accredited colleges. The first is the observation of the phenomenon, to development of scientific hypotheses, and then the final stage of the curriculum. The extrapolation is a test of hypotheses, relying on the methodological deductive Stages. Note the





phenomenon under study, where the researcher extrapolated and reviewed studies, scientific research and periodicals related to subject, which helped to form a scientific background for different aspects of research (Küçük, 2016b: 68-81 and Küçük: 2021).

The development of scientific hypotheses for research was in light of the framework and the necessary data were identified through questionnaires taken by the staff and students at the University of Baghdad. The hypotheses are tested using SPSS Statistics 23.0 to reach search results and validation test to achieve and evaluate the research objectives, and to determine the possibility dissemination of research results to the study population. Data collection is the systematic approach to gather and measure information from variety of sources to get a complete and accurate picture of an area of interest. Data collection enables a person or organization to answer relevant questions, evaluate outcomes and make predictions about future probabilities and trends. Data were obtained to achieve the objectives of the study based on two sources; literature and data collected from the case study (Küçük, 2016a: 93-98 and Çağlayan, 2022).

## **5. Research Model**

Quality management tools and frameworks have shown their impact on enhancing the level of the quality and positively impacting the professional practices within the organization. Therefore, it is important to understand the effect of each quality management concept on other concepts that are proven for positive impacts. Service quality has been marked as one of the most important quality management concepts through many studies (Liu & Wang, 2017). Moreover, the concept of unlimited improvement has been shown to enhance the performance of the organization (Benshina, 2018). Thus, studying the impact of unlimited improvement (Küçük, 2022) on service quality is significant in order to understand the relationship between the two concepts for a more efficient implementation.

The research model applied in this research is shown in Figure A, where the effect of unlimited improvement on service quality is tested. The concepts are evaluated on a 6-point Likert scale.





H1



Figure 1: Research Model

## 6. Hypothesis

Küçük (2016b) has developed a scale for unlimited improvement which consists of 19 indicators. The main aim of the concept is to ensure the extension of quality management practices to all organizational and operational aspects without limitation or exception. The unlimited improvement concept has several areas of focus that are not emphasized in other quality management frameworks, such as optimization, training and organization structure. In studying the relationships and effects of unlimited improvement, the majority of the studies focused on its correlation or influence on organizational performance. Ay and Nurov (2017) studied the impact of unlimited improvement on performance, where a positive effect was found. In studies that researched service quality, the main correlation established is with performance (Akroush and Khatib, 2009; Cheng and Lin, 2014). Other studies studied service quality and its impact on customer satisfaction (Ghimire, 2012).

143

H1: Unlimited Improvement has an effect on Service Quality through the case of Baghdad University in Iraq

## 7. Data Analysis

Table 1 shows the demographic information that are provided by the study participants. In the gender criterion, 62.1% of the sample were males and 37.9% were females. The majority of the sample (60.3%) were students, and the majority of the sample has the age between 17 and 35 years old.





Table 1: Demographic information (n=116)

Criterion	Category	Count	Percent (%)
Gender	Male	72	62.1
	Female	44	37.9
Relation to Baghdad University	Management	6	5.2
	Staff	10	8.6
	Instructor/ Professor	30	25.9
	Student	70	60.3
Age	17 to 25 years	42	36.2
	26 to 35 years	40	34.5
	36 to 45 years	22	19.0
	46 years and more	12	10.3

In order to test the impact of the sample demographics on the results of the research, an ANOVA testing was conducted for gender and education level impacts, as shown in Table 2 and Table 4. Both gender and education level had no influence on the results to the  $p < 0.05$  level. However, as shown in





Table 2: ANOVA testing for gender effect

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
UI	Between Groups	1,167	1	1,167	,851	,360
	Within Groups	76,772	114	1,371		
	Total	77,939	115			
Service Quality	Between Groups	,042	1	,042	,047	,830
	Within Groups	50,719	114	,906		
	Total	50,762	115			

Table 3, Service quality showed a significance difference according to the relation to the university of Baghdad.

Table 3: ANOVA testing for relation to Baghdad university effect

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
UI	Between Groups	7,818	3	2,606	2,007	,124
	Within Groups	70,121	112	1,299		
	Total	77,939	115			
Service Quality	Between Groups	7,899	3	2,633	3,317	,027
	Within Groups	42,863	112	,794		
	Total	50,762	115			





Table 4: ANOVA testing for age effect

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
UI	Between Groups	3,921	3	1,307	,954	,421
	Within Groups	74,017	112	1,371		
	Total	77,939	115			
Service Quality	Between Groups	,631	3	,210	,226	,878
	Within Groups	50,131	112	,928		
	Total	50,762	115			

A factor analysis was performed for the dimensions and indicators of service quality (results shown in Table 5). The KMO value found validates the factor analysis, which is a value of 0.880 and the eigen value was found greater than 1. This indicates the correlation between the different factors and the reliability of the results. All factors are above 0.4, which leads to the inclusion of all items in the analysis. Since the total variance explained is around 60%, this adds further validation to the results of the analysis (Küçük, 2016: 227-232).







Table 5: Factor Analysis for Service Quality (n=116)

		Factor Loading	Eigen value	Total Variance Explained (%)	Cronbach Alpha	Mean Score	KMO
<b>Service Quality</b>			<b>10.50</b>	<b>62.787</b>	<b>0.949</b>	<b>3.920</b>	<b>0.880</b>
1	University has modern looking equipment	0.769				4.05	
2	University's physical facilities are excellent and visually appealing	0.726				3.78	
3	Employees of the university have neat appearance	0.619				4.76	
4	Educational products (books, desks, boards, notes, etc.) visually appealing	0.683				3.97	
5	The aims of the education are delivered as promised	0.679				3.97	
6	University attends to university and employees' problems with sincere interest	0.825				3.60	
7	University services	0.812				3.55	





Table 5: Factor Analysis for Service Quality (n=116)

		Factor Loading	Eigen value	Total Variance Explained (%)	Cronbach Alpha	Mean Score	KMO
	are delivered right the first time						
8	University services are provided according to the set timeframes	0.718				3.88	
9	University insist on error free records	0.642				3.78	
10	Timeframes for university's services are clearly defined	0.678				3.86	
11	University attend to the needs of the students and employees promptly	0.823				3.59	
12	University is always willing to help students and employees	0.759				3.88	
13	University is never too busy to attend to students' requests	0.470				4.19	
14	University	0.474				4.00	





Table 5: Factor Analysis for Service Quality (n=116)

		Factor Loading	Eigen value	Total Variance Explained (%)	Cronbach Alpha	Mean Score	KMO
	employee’s behavior instill confidence in students						
15	Students feel safe that they are receiving the promised service at the promised quality	0.648				3.84	
16	University employees are courteous with students	0.550				4.26	
17	University employees have the required knowledge to answer students’ questions	0.669				4.31	
18	University gives individual attention to every student	0.692				3.38	
19	University operating hours are convenient to all	0.577				4.26	





Table 5: Factor Analysis for Service Quality (n=116)

		Factor Loading	Eigen value	Total Variance Explained (%)	Cronbach Alpha	Mean Score	KMO
	students						
20	University gives students personal attention	0.753				3.59	
21	University employees have students' best interest at heart	0.828				3.81	
22	University understand the specific needs of the students	0.701				3.95	

A factor analysis was performed for the dimensions and indicators of unlimited improvement (results shown in Table 6). The KMO value found validates the factor analysis, which is a value of 0.804 and the eigen value was found greater than 1. This indicates the correlation between the different factors and the reliability of the results. All factors are above 0.4, which leads to the inclusion of all items in the analysis. Since the total variance explained is around 60%, this adds further validation to the results of the analysis (Küçük, 2016: 227-232).





Table 6: Factor Analysis for Unlimited Improvement (n=116)

		Factor Loading	Self-value	Total Variance Explained (%)	Cronbach Alpha	Mean Score	KMO
<b>Unlimited Improvement</b>			<b>4.579</b>	<b>57.238</b>	<b>0.776</b>	<b>4.153</b>	<b>0.804</b>
1	All managers attend trainings	0.712				4.03	
2	All managers are included in improvements	0.632				4.00	
3	All organization structure is included in improvements	0.608				4.24	
4	All employees are included in improvements	0.868				4.21	
5	All tools are included in improvements	0.959				4.07	
6	All operations are included in improvements	0.869				4.07	
7	All applications are included in improvements	0.913				4.00	
8	All suppliers	0.410				4.60	





Table 6: Factor Analysis for Unlimited Improvement (n=116)

	Factor Loading	Self-value	Total Variance Explained (%)	Cronbach Alpha	Mean Score	KMO
are included in improvements						

After validating the results in the factor analysis, a regression model was applied in order to study the impact of unlimited improvement on service quality, as per the aim of the study. Table 7 narrates the most important criteria of the regression analysis model, where the R square value is 0.337 and the positive relationship is found between the two concepts with a significance level of  $0.000 < 0.05$ . Table 8 shows the regression analysis of Service Quality based on unlimited improvement, where the R square value is 0.337, confirming the results of the first regression model (Küçük, 2016, pp. 250). Based on these results, the research hypothesis stating “H1: Unlimited Improvement has an effect on Service Quality through the case of Baghdad University in Iraq” is accepted.





Table 7: Unlimited improvement for service quality regression model (p<0.05)

Model	R Square	F	Standardized Coefficient Beta	t	Sig.
Unlimited Improve ment	,337	28,510	,581	5,339	,000

Table 8: Service quality for unlimited improvement regression model (p<0.05)

Model	R Square	F	Standardized Coefficient Beta	t	Sig.
Service Quality	,337	28,510	,581	5,339	,000

## 8. Result

Through the statistical analysis performed in this research, it was found that unlimited improvement has an impact on service quality. The regression analysis yielded an R square value of 0.337 with a significance at the 0.01 level. Moreover, the indicators of both concepts were validated through a factor analysis, which showed the intercorrelation of all factors with each other within each concept. The hypothesis tested in the study was accepted based on the case of Baghdad University in Iraq.





## **9. Discussion**

As explained in the hypothesis construction section, literature research shows the correlation and effect of service quality on performance and customer satisfaction, which are important assessment factors in business organizations (Ghimire, 2012; Akroush and Khatib, 2009; Cheng and Lin, 2014). Moreover, similar research was carried out for unlimited improvement, where the relationship between the concept and performance was confirmed (Ay and Nurov, 2017; Benshina, 2018). Therefore, the results of the research come to complete the missing gap in the research through studying and confirming the relationship and effect of unlimited improvement and service quality concepts.

## **10. Recommendations**

This research studied two of quality assessment and implementation frameworks that were developed by scholars and practitioners to enhance quality management in business organizations. The study main aim was to study the effect of unlimited improvement on service quality. Through a questionnaire methodology with 116 participants, the impact of unlimited improvement was found positive and estimated to be 33.6% on service quality. Based on the results of the factor analysis, it can be observed that service quality and unlimited improvement average mean score were around the 4th point of the 6-point Likert scale. Such a results shows a fair implementation of the concepts at Baghdad University in Iraq. It is recommended that further assessment to be performed using other quality evaluation tools, including total quality management, in order to ensure the full implementation of quality management in the institution. Moreover, the relationship between the concepts included in this research; service quality and unlimited improvement, can be researched in correlation with other quality management concepts for validation and discussion. The level of quality implementation can be further enhanced at Baghdad university through addressing the indicators that are below the average of the 6-point Likert scale.







## References

- Akroush, M. N., & Khatib, F. S. (2009). The impact of service quality dimensions on performance: an empirical investigation of Jordan's commercial banks. *Journal of accounting, business and management*, 16(1), 22-44.
- Ay, O., & Nurov, G. (2017). Impact of unlimited improvement on organizational performance: An application. *The International New Issues In Social Sciences*, 4(4), 89-95.
- Benshina, K. (2018). The relationship between unlimited improvement and business performance. *The International New Issues in Social Sciences*, 6.
- Berry, L. L., Parasuraman, A., & Zeithaml, V. A. (1994). Improving service quality in America: Lessons learned. *Academy of Management Executive*, 8(2), 32-52.
- Cheng, J.-S., & Lin, Y.-C. (2014). Effects of service quality on organizational performance. *Journal Statistics*, 30(6), 1131-1140.
- Çağlayan, O. (2022) (Editör ve Yazar) Scientific Research and Writing Handbook, Sonçağ Yayıncılık, Ankara.
- Dervitsiotis, K. N. (2003). *The pursuit of sustainable business excellence: guiding trasformation for effective orgainzational change*.
- Evans, T. R., & Dean, J. W. (2003). *Total quality management, organization and strategy*. USA: Thompson Learning.
- Ghimire, A. J. (2012). *Service quality and customer satisfaction in the restaurant business - Case study of Sagarmatha Nepalese Restaurant in Vantaa (Master's Thesis)*. Kokkola, Finalnd: Central Ostrobothnia University of Applied Sciences.
- Hilton, R. W. (2005). *Managerial Accounting*. Mc Graw-Hill Co Inc.
- Kaplan, R. S., & Atkinson, A. A. (1998). *Advanced Management Accounting*. Prentice Hal Inc.
- Küçük O. (2020) (Editör ve Yazar) İşletmecilik, Lojistik ve Toplam Kalite Yönetimi Alanında Teoriler ve Bilimsel Araştırma Ölçekleri, Sonçağ Yayıncılık, Ankara.
- Küçük, O. (2012). *Kıyaslama (Benchmarking)*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.





- Küçük, O. (2014). *Scientific Research and Writing Handbook*. Ankara: Sonçağ Yayıncılık.
- Küçük, O. (2016). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Ekin Basım Yayın.
- Küçük O. (2021) (Editör ve Yazar) *Scientific Method Fundamental Informations*, Sonçağ Yayıncılık, Ankara.
- Küçük, O. (2016). *Total Quality Management*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Küçük, O., & Küçük, N. (2012). Sınırsız İyileşmenin Örgüt Performansına Etkisi: Bir Uygulama., (p. 769). Konya 10 - 12 Mayıs.
- Küçük, O. (2011). Toplam Kalite Yönetiminde Yeni bir Uygulama: Sınırsız İyileşme. 11. *Ulusal Üretim Araştırmaları Sempozyumu*, (pp. 44-54). İstanbul.
- Liu, C.-M., & Wang, T.-Y. (2017). A study on the effect of service quality on customer loyalty and corporate performance in financial industry. *Problems and perspectives in Management*, 15(2-2), 355-363.
- Mclancy, E., & Atrill, P. (2007). *Management Accounting for Decision Makers*. Prentice Hall Co.
- Parasuraman, A., Berry, L. L., & Zeithaml, V. A. (1991). Percieved Service Quality as a Customer-Based Performance Measure: An Empirical Examination of Organizational Barriers Using an Extended Service Quality Model. *Human Resource Management*, 30(3), 335-364.
- Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., & Berry, L. L. (1985). A Conceptual Model of Service Quality and its implications for Future Research. *Journal of Marketing*, 49, 41-50.
- Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., & Berry, L. L. (1994). Alternative Scales for Measuring Service Quality: A Comparative Assessment Based on Psychometric and Diagnostic Criteria. *Journal of Retailing*, 70(3), 201-230.
- Weetman, P. (2006). *Management Accounting*. Pearson Education Limited.



TINI-SOS

*The International New Issues In SOcial Sciences*



**Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin Uluslararası Ticareti Üzerindeki Etkileri:  
Teknoloji Transferi Etkisi Üzerine Ampirik Bir Araştırma**

Özkan SUNGUR

Bursa Teknik Üniversitesi, LEE Uluslararası Ekonomi Politikası Anabilim Dalı YL  
Öğrencisi, osungur@bur.bsa-turkey.com, Orcid: 0000-0002-7733-0740

Doç. Dr. Ayberk ŞEKER

Bursa Teknik Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Uluslararası Ticaret  
ve Lojistik Bölümü, ayberk.seker@btu.edu.tr, Orcid: 0000-0001-7750-6286

Year: 2023 Winter

Number: 11

Volume: 2

pp: 157-190

Makalenin Geliş Tarihi: 29/09/2023

Kabul Tarihi: 30/12/2023

Makalenin Türü: Araştırma makalesi

<https://doi.org/10.5281/zenodo.10434402>

İntihal /Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş, telif devir belgesi ve intihal içermediğine ilişkin rapor ve gerekliyse Etik Kurulu Raporu sisteme yüklenmiştir. / This article was reviewed by at least two referees, a copyright transfer document and a report indicating that it does not contain plagiarism and, if necessary, the Ethics Committee Report were uploaded to the system.





## **Gümrük Birliği’nin Türkiye’nin Uluslararası Ticareti Üzerindeki Etkileri: Teknoloji Transferi Etkisi Üzerine Ampirik Bir Araştırma**

Özkan SUNGUR  
Doç. Dr. Ayberk ŞEKER

### **Öz**

Avrupa Birliği ülkeleri Gümrük Birliği anlaşması kapsamında Türkiye’nin en önemli ticari ortakları olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışma kapsamında, Gümrük Birliği anlaşması doğrultusunda Avrupa Birliği ülkelerinden doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat yoluyla sağlanan teknoloji transferinin Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerine ihracatı üzerindeki etkileri panel veri analizi vasıtasıyla analiz edilmiştir. Analizler sonucunda, Türkiye’ye AB ülkelerinden yapılan doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat vasıtası ile gerçekleştirilen teknoloji transferinin Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatına pozitif etkisi olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte, Türkiye’nin teknoloji transferi noktasında ithal eden değil ihraç eden bir ülke konumuna gelebilmesi, mevcut politikaların Ar-Ge yatırımlarını teşvik etmesi ve sanayi – üniversite işbirliklerinin artması ile mümkün olabilecektir. Türkiye’de halen Ar-Ge merkezi ve teknoloji transfer ofislerinin sayısının olması gerekenin çok altında bulunduğu görülmektedir. Bu merkezlerin sayısının ve niteliklerinin artırılması ile Türkiye’nin hem teknoloji transfer eden hem de dışarıya teknoloji ihraç eden bir ülke konumuna gelebileceği ve ekonomik refahının daha fazla artacağı düşünülmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Gümrük Birliği, Avrupa Birliği, Türkiye, Panel Çekim Modeli, Teknoloji Transferi.

**JEL Kodları:** F14, F15, O14.

### **The Impacts of the Customs Union on Turkey's International Trade: An Empirical Research on the Technology Transfer Effect**

#### **Abstract**

European Union countries appear as Turkey's most important trade partners within the Customs Union agreement. It is analyzed the effects of technology transfer provided through direct foreign investments and imports from European Union countries in line with the Customs Union agreement on Turkey's exports to European Union countries by panel data analysis in the paper. As a result of the analysis, it has been determined that technology transfer through direct foreign investments and imports to Turkey from EU countries have a positive effect on Turkey's exports to EU countries. Moreover, current policies encouraging R&D investments and increasing industry-university collaborations will enable Turkey to become an exporting country rather than an importer in terms of technology transfer. It is seen that the





number of R&D centers and technology transfer offices is still very low in Turkey. It is thought that Turkey can become a country that both transfers technology and exports technology to abroad, and its economic prosperity will increase further by increasing the number and qualifications of R&D centers.

**Keywords:** Customs Union, European Union, Türkiye, Panel Gravity Model, Technology Transfer.

**JEL Codes:** F14, F15, O14.

## 1. Giriş

İlkçağlardan beri bir arada yaşama güdüsü içinde olan insanoğlu, topluluk halinde yaşama sürecini çekirdek aileden, küçük kabilelere, ulus devletlerden global örgütlere kadar birçok farklı alanda tecrübe etmiştir. Bu yaklaşım, insanların bir arada yaşamanın avantajlarını görmeleri sonucu gelişerek günümüze ulaşmıştır.

Birlikte yaşamanın insanlara kazandırdıkları sadece birkaç nokta ile sınırlı kalmamıştır. Ortak savunma anlayışından, ekonomik işbirliğine, toplu üretimden, kültürel birlikteliklere kadar birçok alanda insanlar toplu yaşamanın avantajlarını görmüşlerdir. Bu toplu yaşama anlayışı bireylerden devletlere de yansımış ve gerek savunma paktları, gerekse ekonomik topluluklar olarak devletler düzeyinde birleşmeler ve ortaklıklar yapılmıştır.

19. yüzyıl sonlarında İngiltere’de ortaya çıkan ve dünyaya yayılan Sanayi devrimi ve akabinde yaşanan evrensel olaylar toplumların hayatında büyük değişikliklere sebep olmuştur. Akabinde yaşanan I. Dünya savaşı, Büyük Buhran ve ondan sonra yaşanan II. Dünya Savaşı, dünya çapında ekonomik ve siyasi hayatta büyük değişiklikler meydana getirmiştir. Bunların en dikkat çekenleri; SSCB’nin gücünün anlaşılması ve dolayısı ile komünizm tehdidinin global anlamda hissedilmeye başlanması ve Avrupa devletlerinin savaş sebebiyle yaşadıkları sosyal ve ekonomik yıkımdır. Bu iki önemli olayın sonuçlarına doğrultusunda küreselleşme ve bölgeselleşme altında iki ana akımın karşımıza çıktığını görmekteyiz.

Küreselleşme, tarihsel açıdan üç bölüme ayrılabilir. Bunlar; 19. Yüzyılın son yıllarından başlayıp 1914 yılına kadar olan dönem, 1914 ile başlayıp II. Dünya Savaşı’ndan sonraki yıllara kadar olan dönem, 1945 ile 1950 yılları sonrasındaki dönem olarak ele alınabilir (Bayar, 2008: 26). Küreselleşmenin ilk dönemi olarak belirlenen dönemde sanayi devriminin ve kapitalizmin etkisi yüksek olmuştur. Serbest ticaret anlayışı her ne kadar Avrupa’da doğmuş olsa da, Asya’da ve Latin Amerika’da kısıtlamalar altında yayılmıştır. O bölgelerdeki ülkeler





Avrupalı ülkeler tarafından serbest ticaret anlaşmaları imzalamaya zorlanmışlardır (Chang, 2014: 68). Bu dönemde uluslararası ticaret hacim olarak artmış ve serbestleşmiştir. İkinci dönem; I. Dünya Savaşı ile başlamış, Büyük Buhan ile devam etmiş ve II. Dünya Savaşı ile bitmiştir. Bu dönemde iktisadi olarak “korumacılık” sihirli bir değnek gibi devlet yöneticileri tarafından ele alınmıştır. Bu dönemde küreselleşme sekteye uğramış ve uluslararası ticaret hacmi oldukça düşmüştür.

II. Dünya Savaşı’ndan sonraki dönemde savaş yıllarında yaşanan gelişmelerin sonuçlarını da gözlemleyebiliyoruz. Savaşın yıktığı şehirleri ve ekonomileri tekrar inşa etmek ve canlandırmak için gereken finansmanı temin etmek üzere Bretton Woods ikizleri olarak da adlandırılan uluslararası kuruluşlar küreselleşmenin ekonomik boyutunu canlandırmak üzere faaliyetlerine başlamışlardır. IMF (International Monetary Fund, Uluslararası Para Fonu) uluslararası finansman sorunlarını çözmek için, daha sonra Dünya Bankası (World Bank) adını alacak olan IBRD (International Bank for Reconstruction and Development, Uluslararası Yeniden yapılanma ve Kalkınma Bankası) ise yıkılan Avrupa’nın yeniden inşası için çalışmak üzere kurulmuştur. Bu iki uluslararası kuruluş ABD’nin Bretton Woods kasabasında yapılan konferans ile kuruldukları için Bretton Woods Kurumları (İkizleri) adı da verilmektedir (Chang, 2014: 82). Savaş sonrası küreselleşme çalışmaları sadece bu iki uluslararası kuruluş ile sınırlı kalmamış, uluslararası ticaretin serbestleşmesi için de ülkeler 1947 yılında GATT (General Agreement on Tariffs and Trade, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması) anlaşmasını imzalamışlar ve ülkeler arasındaki ticarete tarifelerin kaldırılmasını amaçlamışlardır.

01 Ocak 1948’de yürürlüğe giren GATT anlaşması, dünya ticaretinin önündeki engel ve kısıtlamaların kaldırılması veya azaltılması esasına göre hareket eden küresel bir yaklaşımın eseridir ve küreselleşmenin ekonomik boyutunun kaynağını da oluşturmaktadır. Küreselleşme; dünya üzerindeki uluslararası ticaretin evrensel boyutlarda serbestleştirilmesi gayretleri için kullanılan genel bir ifadedir. Küreselleşmenin ekonomik olarak üç boyutu bulunmaktadır. Bu boyutlar, üretimin küreselleşmesi, ticari küreselleşme ve sonunda mali küreselleşmedir (Seyidoğlu, 2020: 231-232).

II. Dünya Savaşı sonrası dönemde GATT’ın amacı, tüm ülkeleri kapsayacak şekilde uluslararası ticaretteki tüm tarife ve engellerin kaldırılması olarak belirlenmiştir. Bununla paralel bir şekilde ülkeler, ekonomik refahlarını yükseltmek adına uluslararası ticaretlerini daha hızlı ve etkin bir şekilde arttırmak için bölgesel ekonomik entegrasyon kurma yolunu da tercih etmişlerdir. İkili veya çoklu olarak ülkeler arasında daha çok bölgesel olarak





kurulan ekonomik entegrasyonların uluslararası ticaretin serbestleştirilmesine olumlu bir katkı yaptığı konusunda yaygın bir görüş bulunmaktadır. Bölgesel ekonomik entegrasyonlar GATT’ın en çok kayırlan ülke ilkesine aykırı olsa da GATT anlaşmasının 24. maddesi bu tür ekonomik entegrasyonlara yönelik olarak hazırlanmıştır. Mevcut ekonomik entegrasyon anlaşmaları GATT’ın 24. maddesi kapsamında düzenlenmektedir (Hosny, 2013: 134).

Bölgeselleşme, küreselleşme ile eş güdümlü olarak ilerlemiştir. Batmaz vd. (2011), küreselleşmenin tanımında olduğu gibi bölgeselleşmenin tanımında da küresel ortak bir tanım olmadığını ifade etmektedir. Genel kabul gören tanıma göre bölgeselleşme, bölgesel iktisadi birleşmeler yoluyla bölgedeki ticaretin, yabancılar tarafından yapılan doğrudan yabancı yatırımların ve karşılıklı ticari düzenlemelerin artırılarak belli bir bölgede, özellikle iktisadi birleşmeye üye devletler arasında, ekonomik bağımlılığın artması ve derinleştirilmesi olarak ifade edilmektedir. Bu tanıma ek olarak, ekonomik entegrasyonların ortak sınıra sahip ülkeler tarafından oluşturulduğu ve bu olgunun altında da sınırdaş ülkeler arasındaki coğrafi yakınlık sayesinde taşıma maliyetlerinin düşük olmasının yattığı görülmektedir. Hepaktan ve Çınar (2011)’a göre ekonomik entegrasyonların başarılı olma sebeplerinden birinin coğrafi yakınlık olduğu ifade edilmekte ve bu konuda literatürde birçok çalışma bulunmaktadır. Bu konuda Kalaycı ve Artan (2010)’ın gerçekleştirdiği çalışmada çekim modeli kullanılmış ve coğrafi uzaklık değişkeninin mesafeyi arttırdığı ve taşıma maliyetlerini yükselttiği için ticareti olumsuz etkilediği sonucuna ulaşılmıştır. Bu doğrultuda, coğrafi yakınlığın ticareti olumlu etkileyeceği beklenmektedir.

Bölgeselleşme uluslararası ekonomik alanda kendisine en çok ekonomik entegrasyonlar vasıtası ile hayat bulmuştur. Ekonomik entegrasyonlar sadece modern dünyanın bir olgusu değildir. Eski imparatorluklar dönemine kadar giden bir tarihi olan ekonomik entegrasyon hareketleri, modern zamanın önemli olgularından biri olsa da tarih boyunca ülkelerin ekonomik refahını yükseltme amacına hizmet etmektedirler. Ekonomik anlamda bilinen ilk entegrasyon Alman İmparatorluğu kurulmadan önce 1834 yılında bölgede hüküm süren Alman prenslikler arasında kurulan Zollverein’dir (İncekara ve Savrul, 2011: 12; Ploeckl, 2010: 2).

Ekonomik entegrasyonun literatürde üzerinde tek bir tanımı olmamakla beraber, genel kabul görmüş şartlar üzerinden yapılacak bir tanımlama ile coğrafi olarak birbirine yakın, hatta sınırdaş ülkelerin bir araya gelerek kurduğu, üyeler arasında yapılan uluslararası ticarete engel olan kısıtlamaların kaldırıldığı, daha büyük pazarlara üretim yapma imkanı ile ölçek ekonomilerinden faydalanan, teknolojik gelişme, dışsallık ve rekabet sayesinde üretim maliyetlerinin





azaltıldığı ve bu sayede üyeler arası ticaretin arttığı, ekonomik refahın geliştiği bir ekonomik bütünleşmedir.

Ekonomik entegrasyonları literatürde ele alan ilk önemli isim Jacob Viner (1950)’dir. 1950 yılında yayınladığı kitabında entegrasyonların statik etkilerinden ticaret yaratıcı ve ticaret saptırıcı etkileri anlatmış ancak bunu yaparken talep unsurunu dikkate almamıştır (Yıldırım ve Dura, 2007: 143). Viner (1950)’den sonra Meade (1955) yaptığı çalışmaya tüketim etkisini de eklemiştir. Yapılan çalışmalar entegrasyonların üye ülkeler ve/veya üye olmayan ülkeler için etkilerinin nasıl olacağı üzerine varsayımlar ve ampirik çalışmalardan oluşmaktadır. 1962’de Bela Balassa çalışmasında ekonomik entegrasyonların tanımını yapmış ve entegrasyonların evrelerini anlatmıştır. Takip eden birçok kişi tarafından referans alınan bu derecelendirme serbest ticaret bölgesi, gümrük birliği, ortak pazar, ekonomik birlik ve tam ekonomik entegrasyon şeklinde yapılmıştır (Balassa, 1962: 2). Balassa (1962)’nin entegrasyonları derecelendirmesinde yer vermediği siyasal birlik ise Seyidoğlu tarafından iktisadi birleşmelerin son aşaması olarak ele alınmıştır (Seyidoğlu, 2020: 253). Günümüzdeki en etkin çalışan ve en ileri aşamadaki ekonomik entegrasyon olan Avrupa Birliği’nde iktisadi ve parasal birlik kurulmuş olmakla birlikte, henüz siyasi birlik aşaması gerçekleştirilememiştir. Dünya üzerinde siyasi birlik seviyesine ilerleyebilmiş bir ekonomik entegrasyon örneği bugün için bulunmamaktadır.

162

Ülkeleri ekonomik entegrasyonlar kurmaya, kurulu olan entegrasyonlara dahil olmaya iten sebepleri incelediğimizde, daha geniş bir piyasaya sahip olmak, içsel ekonomik etkiler ve dışsal ekonomik etkiler, üretim faktörlerinin daha etkin dağılımı, daha rekabetçi bir pazarda yer almak, politik sebepler gibi gerekçelerin olduğu görülmektedir.

Ekonomik entegrasyon süreci her ne kadar ekonomik etkiler yaratmak ve nihai hedef olarak ülkelerin refahını arttırmak için kurulacak olsa da; üye ülkeler arasında coğrafi yakınlık başta olmak üzere, siyasi ve askeri konularda işbirliği içinde olmak da önemlidir. Ekonomik entegrasyonun ileriki safhalarında ortak kurullar ve uluslar üstü kuruluşların da yer alacağı göz önüne alındığında, entegrasyonu oluşturacak ülkeler arasında sosyal, kültürel ve yakın tarihi bağların bulunması da iktisadi bütünleşme için katkı sağlayacaktır. Ayrıca din, ortak geçmiş, dil, ortak kültürel değerler ve yakın ekonomik gelişmişlik seviyelerine sahip olma hususları da entegrasyonların kurulması ve başarılı olması için etkili olan faktörler arasında yer almaktadır (Seyidoğlu, 2020: 246).

Balassa (1962)’nin derecelendirmesi ekonomik entegrasyonların aşamalarına







göre gerçekleştirilmiştir. Bu aşamalar entegrasyonun kapsamı ve kaldırılan kısıtlamaların cinsi ve miktarına göre bir sıraya konmuş ve en az kapsamlı olandan en kapsamlı olana doğru bir sıralama ile açıklanmıştır. Ekonomik entegrasyonlar üye ülkelerin aralarındaki ticaret ve işbirliğinin kapsadığı alanlar bakımından bazı aşamalara sahiptirler. Tercihli ticaret anlaşmaları, serbest ticaret bölgesi, gümrük birliği, ortak pazar ve ekonomik ve parasal birlik olarak sayabileceğimiz bu aşamaların hepsinde üye ülkelerin farklı seviyelerde kendi egemenlik haklarından yaptıkları fedakarlıklar karşılığında elde ettikleri ekonomik çıkarlar bulunmaktadır.

Ekonomik entegrasyonlar her aşamada üye olan ve olmayan ülkelerin ekonomilerine farklı etkiler yaratırlar. Literatürde bu etkiler statik etkiler ve dinamik etkiler olarak ikiye ayrılmıştır. Statik etkiler bir kereye mahsus ortaya çıkarken, dinamik etkiler ise entegrasyona üye olduktan sonra ortaya çıkan ve yıllara göre farklı oranlarda sonuçları olan etkilerdir. Statik etkiler literatürde ticaret yaratıcı ve ticaret saptırıcı olarak iki ana alt başlıkta incelenmiştir. Dinamik etkiler ise statik etkilerden farklı olarak daha fazla alt başlık altında incelenmişlerdir. Bunlar; rekabet etkisi, ölçek ekonomileri etkisi, yatırım yaratıcı etkiler, kutuplaşma etkisi, dışsal ekonomiler etkisi, döviz rezervlerini arttırma etkisi, kaynak hareketliliği etkisi, kalkınma, büyüme ve sanayileşme etkisi, ticaret hadleri etkisi ve teknoloji transferi etkisi olarak sayılabilmektedir.

Statik etkiler bir kereye mahsus ortaya çıkan etkiler olmaları bakımından daha kolay tespit edilebilirken, dinamik etkiler bir sürecin sonucunda ortaya çıkmaları bakımından nispeten daha zor analiz edilebilmektedirler. Ancak ölçülebilen dinamik etkiler vasıtası ile entegrasyonun yarattığı sonuçlar daha net görülebilmektedir.

Entegrasyonların ülkelerin ekonomilerinde yarattıkları etkilerin sonuçlarını görebilmek gerek entegrasyonun sağlıklı bir şekilde işleyip işlemediğini anlamak açısından gerekse varsa aksaklıkları tespit etmek açısından oldukça önemlidir. Bu yüzden dinamik etkileri ölçebilmenin entegrasyonun yarattığı sonuçları görebilmek adına daha etkili sonuçlar ortaya çıkardığı literatürde üzerinde hemfikir olunan bir olgudur.

Dinamik etkilerin hepsini birden ölçebilen bir çalışma henüz literatürde bulunmamaktadır. Ancak belirli etkiler üzerinden yapılan analizler o konuda çıkan sonuçları görmek açısından önemlidir. Bu çalışmada Gümrük Birliği anlaşması kapsamında Avrupa Birliği ülkelerinden doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat yoluyla sağlanan teknoloji transferinin Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerine ihracatı üzerindeki etkileri araştırılmıştır.





## 2. Gümrük Birliği’nin Ekonomik Etkileri

Günümüzde en yaygın ekonomik entegrasyon türlerinden biri olan gümrük birliğinin ekonomik etkileri üzerine çalışmalar Jacob Viner (1950) ile başlamış, Meade (1953), Lipsey (1960), Balassa (1962) gibi teorisyenlerin çalışmaları ile devam ederek günümüzde ekonomik entegrasyon çalışmalarına ışık tutmaya çalışmaktadır. Bu çalışmalarda yer alan ortak görüşlere göre gümrük birliklerinin ekonomik etkilerini iki ana başlık altında toplamamız mümkündür. Statik etkiler ve dinamik etkiler olarak iki ana gruba ayrılan etkilere ticaret hadleri etkisi de üçüncü grup etki olarak eklenebilmektedir.

Statik etkiler, teknoloji ve iktisadi yapının sabit kalması koşulu altında, sadece üretim faktörlerinin tekrardan dağıtımını dolayısıyla ortaya çıkabilecek etkileri ifade etmektedir (Seyidoğlu. 2020: 246). Statik etkiler olan ticaret yaratıcı ve ticaret saptırıcı etkileri 1950 yılında ilk olarak Jacob Viner (1950) ele almıştır. Viner (1950) statik etkiler üzerine yaptığı analizlerde kaynak dağılımında yaşanan değişim ve üretim sürecinde yaşanan etkinlikleri yoğun bir şekilde işlerken tüketim faktörünü dikkate almamıştır. Viner (1950)’den sonra bu konuda çalışan Meade (1955) tüketim faktörünü analizine ekleyerek Viner (1950)’in çalışmasındaki eksikliği tamamlamıştır.

Gümrük birliği geleneksel teorisi kapsamında, gümrük birliğinin statik etkileri olan ticaret saptırıcı ve ticaret yaratıcı etkileri incelenmektedir. Ticaret yaratıcı etki, birlik üyesi ülkelerde refah artışına, ticaret saptırıcı etki ise üye ülkelerde refah kaybına sebep olmaktadır. Gümrük birliği oluşumu aşamasında birliğin ilerleyen dönemlerde ortaya çıkabilecek ekonomik sonuçlar belli olmamaktadır. Buna rağmen tüketimde ticarete konu olan ürünler arasında bir ikame durumu söz konusu ise ticaret saptırıcı etki ülkenin ekonomik refahında artışa da sebep olabilmektedir (Hobikoğlu, 2007: 77).

Viner (1950)’in çalışmasında bahsettiği üzere ticaret yaratıcı ve ticaret saptırıcı etkiler üzerine yapılan analizler sadece belli kısıtlar çerçevesinde elde edilebilecek sonuçları öngörmekten ibarettir. Gümrük birlikleri aynı anda hem ticaret yaratıcı etki hem de ticaret saptırıcı etkiye sebep olabilmektedirler. Bu durumda ekonomik refahın artmasına sebep olan ticaret yaratıcı etkinin ticaret saptırıcı etkiden daha büyük olması gümrük birliğinin ekonomiye olumlu etki sağladığını söylemek için yeterli olacaktır.

Dinamik etkiler, statik etkilere göre uzun dönemde gümrük birliğine üye ülkelerin gayrisafi yurtiçi hasıllarının büyüme hızları üzerinde meydana gelen etkilere dir. Üyelerin milli gelirinin büyüme hızını etkiledikleri için kısa sürede değil uzun dönemde etkilerin sonuçları görülebilmektedir (Yıldırım ve Dura,





2007: 146).

Statik etkiler gümrük birliği oluşuktan sonra üye ülkelerin ekonomilerinde yapısal bir değişim olmadan sadece gümrük tarifelerinin karşılıklı kaldırılması ve birlik dışı ülkelere ortak gümrük tarifesi uygulanması sebebi ile uluslararası ticaret hacmi ve birliğin oluşumundan etkilenen ülkelerin refah seviyelerinde meydana gelen değişimleri ifade etmektedir. Ancak gümrük birliği gibi oluşumlar gerek üye ülkelerin gerekse bu ülkelerle bir şekilde ekonomik ilişki içinde bulunan birlik dışı ülkelerin ekonomik yapılarında, kaynakların verimli kullanılmasında ve üretim kapasitelerinde ciddi yapısal değişikliklere sebep olmaktadır. Bu etkilere dinamik etkiler adı verilmektedir.

Dinamik etkiler konusunda literatürde farklı yaklaşımlar mevcuttur. Birkaç etki konusunda mutabakat olsa da farklı araştırmalarda dinamik etki olarak farklı noktaların ele alındığı çalışmalar literatürde yer almaktadır. Literatürde gümrük birliğinin dinamik etkilerine daha fazla önem veren çalışmalar olmasına rağmen, dinamik etkilerin sonuçları statik etkilere göre daha az sayıda çalışmada ele alınmıştır. Bunun muhtemel nedeni dinamik etkilerin sonuçlarının statik etkilere göre çok daha uzun dönemde ortaya çıkmasıdır (Yıldırım ve Dura, 2007: 168).

Dinamik etkiler, statik etkilerin aksine çok daha fazla alanda etkili olabilen ve uzun dönemde sonuç verseler de ülkelerin sadece ticaret ortamlarında değil, üretim, tüketim, kaynak dağılımı, yatırımlar vb. alanları etkilemektedir. Bu dinamik etkiler, rekabet etkisi, ölçek ekonomileri etkisi, yatırım yaratıcı etkiler, kutuplaşma etkisi, dışsal ekonomiler etkisi, döviz rezervlerini artırma etkisi, kaynak hareketliliği etkisi, kalkınma ve sanayileşme etkisi ve teknoloji transfer etkisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ülkelerin ekonomik olarak büyüme hedeflerine ulaşmak adına ekonomik entegrasyonlara katıldıkları ve bu sürecin özellikle 2. Dünya Savaşı’ndan sonra yoğunlaştığı tarihsel olarak bilinen bir gerçektir. Ekonomik büyümenin teorisyenleri büyüme kavramını birçok faktör ile ilişkilendirmişlerdir. Ekonomik büyüme ile teknolojik gelişme arasındaki ilişkiyi ilk defa 1956’daki çalışmasında Solow ele almıştır. Solow (1956) bu çalışmasında teknolojik gelişmişliği ekonomik büyümenin dışsal bir faktörü olarak ele almıştır. Teknolojinin içselleştirilmesi ise 1980 sonrasında Romer (1956)’in yaptığı çalışmalar ile ele alınmaya başlanmıştır (İnançlı ve Çabaş, 2017: 38). Teknolojik gelişmeyi ekonomik büyümenin ana faktörlerinden biri sayan bir başka önemli isim J. Schumpeter (1934)’dir. Schumpeter (1934), kapitalist büyümenin en önemli faktörü olarak teknolojik yenilikleri ileri sürmüştür (Malatyalı, 2016: 65).

Teknolojik gelişmişlik ülkelere ve şirketlere, ortaya konulan yeni ürünler ve





hizmetler için belli bir süre monopol olma ve kar maksimizasyonu hakkı vermektedir. Bu dönemin devamında teknoloji transferi vasıtasıyla diğer ülkeler ve şirketler bu yeni teknolojiyi üretim süreçlerine dâhil etmekte ve piyasada bir denge meydana gelmektedir. Gelişmiş ülkelerden gelişmekte olan ülkelere doğru bir yol izleyen teknoloji transferi, doğru ürünün doğru şekilde transfer edilmesi ve üretim sürecine dâhil edilmesi ile faydalı bir sonuç alınmasını sağlamaktadır. Aksi takdirde teknolojik olarak geri kalmışlık durumu var olmaya devam etmektedir (Tiryakioğlu, 2011: 170).

Çalışmanın temel araştırma konusu olan teknoloji transferi, farklı şekillerde meydana gelmektedir. Arıkan (2019) teknoloji transferini; teknoloji transfer sözleşmeleri, doğrudan yabancı sermaye yatırımı, makine-teçhizat ithalatı yoluyla teknoloji transferi, yabancı uzman istihdam ederek teknoloji transferi şeklinde sınıflandırmıştır. Bu yollardan en yaygın olanı ve kabul göreni doğrudan yabancı yatırım yolu ile gerçekleştirilen teknoloji transferidir. Ar-ge harcamaları ile teknolojik gelişmişlik düzeyini yüksek seviyelere çıkarabilen çok uluslu şirketlerin gelişmiş ülkelerden gelişmekte olan ülkelere doğru yaptıkları yatırımları sonucunda teknolojik yenilikler gelişmekte olan ülkelerin üretim süreçlerine dâhil olabilmektedir.

Teknoloji transferinin gerçekleşmesindeki önemli yollardan biri diğeri de ithalattır (Şeker, 2018: 585). Uluslararası ticaret ekonomik entegrasyona dâhil ülkeler arasında tarifelerden ve tarife dışı engellerden arınmış bir şekilde gerçekleşirken, teknolojik olarak gelişmiş ülkelerdeki yeniliklerin gelişmekte olan ülkelere iletilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu sayede gelişmekte olan ülkenin ekonomik olarak büyümesine de katkı sağlanmaktadır.

Teknoloji transferinin, teknolojik olarak gelişmiş ülkelerden gelişmekte olan ülkelere doğru bir seyir izlemesi, ekonomik entegrasyonlarda merkez ülkeden çevre ülkelere olan etkinin bir parçasıdır. Ekonomik entegrasyonlarda merkezde gelişmiş ve güçlü bir ya da birkaç ülkenin olduğu, çevre ülkeler durumunda ise daha çok gelişmekte olan ülkelerin bulunduğu gözlemlenmektedir.

Bununla birlikte, Krauss (1972) ve Hosny (2013), entegrasyonların dünya refahı üzerinde yapılan çalışmalara konu olan ülkelerin her zaman küçük olmayabileceğini iddia etmektedirler. Büyük bir ülkenin dünya fiyatlarını değiştirebileceğini, bunu da ticaret hadlerini değiştirerek yapacağını sürmektedirler. Büyük ülke gümrük tarifesi ile kendi ihracatını destekleyip, ithalatını gerçekleştirdiği ürünün fiyatının düşmesine sebep olursa ticaret hadlerini kendi lehine geliştirebilecektir. Bu durum ticaret hadleri etkisi ile açıklanmaktadır (Hosny, 2013: 137).





### **3. Avrupa Birliği-Türkiye Gümrük Birliği’nin Gelişimi**

Cumhuriyetin kuruluşundan önceki dönemlerden beri yüzünü batıya dönmüş olan Türkiye’nin Avrupa Birliği ile olan macerası 1959’da başlamıştır. Tam üyelik öncesinde AB-Türkiye ilişkilerinin en önemli dönüm noktalarından biri kurulan Gümrük Birliği’dir. Yoğun uğraşlar ve çalışmalar sonucunda Türkiye - Avrupa Birliği arasındaki Gümrük Birliği 01 Ocak 1996’da resmen başlamıştır.

2. Dünya savaşı sonrası barışı pekiştirmek amacı ile 1951’de AKÇT’nin kurulmasını takiben Schuman planı çerçevesinde 1957’de imzalanan Roma anlaşması ile kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğuna, Türkiye 1959’da ortaklık için başvurmuştur. 1963’de Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında ortaklık kuran Ankara Anlaşmasında bir ortaklık kurulması konusunda imzalar atılmış ve bu ortaklık süreci Hazırlık, Geçiş ve Son dönemler olarak 3 döneme bölünmüştür (T.C. Dışişleri B.lığı, 2021). Söz konusu dönemler; 1963 Ankara Anlaşması’nın 1964’de yürürlüğe girmesi ile başlayan ve 1973’de yürürlüğe giren Katma Protokol ile sona eren Hazırlık dönemi, 1973 Katma Protokol ile başlayan ve 1996 Gümrük Birliği ile sona eren Geçiş dönemi ve 1996 Gümrük Birliği ile başlayan ve fiili olarak hala devam eden Son dönem olarak ayrılmaktadır (Dilbaz Alacahan & Akarsu, 2017: 34). 1973’de yürürlüğe giren Katma Protokol ile gümrük birliğine giden yolda çok önemli adımlar atılmış ve Avrupa tarafındaki gümrük vergileri Türkiye’den ihraç edilen işlenmiş tarım ürünü ve sanayi ürünleri için sıfırlanmıştır. Oysa Türkiye’nin o yıllarda çok önemli ihracat kalemleri olan diğer tarım ürünleri gümrük birliği anlaşmasının dışında tutulmuştur (T.C. Avrupa Birliği Başkanlığı, 2021b).

Gümrük birliği literatürde ekonomik entegrasyon sürecinde ekonomik birlik ya da siyasi birlik ile sonuçlanması beklenen sürecin aşamalarından birisidir (Balassa, 1962: 2). Gümrük birliği bir sonraki sürece hazırlık aşaması olarak üye ülkelerin geçmeleri gereken bir süreç iken, 1963 Ankara Anlaşması ile başlayan Türkiye - Avrupa Birliği ilişkilerinde de bu şekilde planlanmış ve Türkiye – AB Gümrük Birliği 1996’da başlamıştır. Ancak Türkiye-AB Gümrük Birliği bir sonraki aşamaya geçiş konusunda hala netlik kazanmamış bir ekonomik entegrasyon oluşumudur. Tabi bunda siyasi faktörlerin etkin olduğu gerçeğini göz ardı etmemek gerekir.

Bununla birlikte Türkiye – AB Gümrük Birliği, gümrük birliğinin literatürde kabul görmüş genel tanımından farklı olarak bazı mal ve hizmetlerde geçerli değildir. Aynı zamanda Türkiye, gümrük birliği kapsamında AB’nin birçok karar alma süreci dışında tutulmuştur. AB’nin 3. ülkelerle imzaladığı serbest ticaret anlaşmaları konusunda Türkiye lehine bir düzenleme olmaması,





Türkiye’nin aleyhine sonuçlar doğurmaktadır. Bütün bu olumsuzluklara ve güncellenmesi yolunda atılan bazı adımlara rağmen Türkiye – AB gümrük birliği, 1996’da resmen başladığı halini korumaktadır (Göçmen, 2016: 87).

Türkiye – AB arasındaki süreçte 1963 yılında imzalanan Ankara Anlaşması akabinde Türkiye ile AET arasında önce 23 Kasım 1970’de Katma Protokol imzalanmış ve 01 Ocak 1973’de Katma Protokol’ün yürürlüğe girmesi ile AET üyesi ülkelerde Türkiye’den gelen sanayi ürünleri için ithalat vergileri kaldırılmıştır. Türkiye’deki ithalat vergilerinin kaldırılması içinse 22 yıllık bir süreç öngörülmüştür ((T.C. Avrupa Birliği Başkanlığı, 2021a).

09 Ekim 1978’de Türkiye 70’li yılların ikinci yarısında yaşanan ekonomik sıkıntıları sebep olarak gösterip Katma Protokol’den kaynaklanan yükümlülüklerini askıya almak istediğini AET tarafına bildirmiştir. Avrupa Türkiye’den gelen bu talebi kabul etse de kendi yükümlülüklerini uygulamaya devam etmiştir. 1979’da Türkiye’de yaşanan hükümet değişikliği sonrasında yeni hükümet, yükümlülükleri askıya alma talebini geri çekmiştir. Ancak kısa bir süre sonra bu sefer Avrupa tarafı 12 Eylül 1980’de gerçekleşen askeri darbe sebebi ile mali yardımları ve diğer yükümlülüklerini askıya aldığını bildirmiştir. 16 Eylül 1986 tarihine kadar devam eden bu inişli çıkışlı ilerleme sonunda bakanlar düzeyinde toplantıların yeniden başlaması ile bir anlaşma sürecine tekrar girilmiştir.

14 Nisan 1987’de Türkiye, Avrupa Topluluğu’na tam üye olmak için başvurmuştur. Avrupa Topluluğu 01 Ocak 1996 tarihinde resmen başlayan Gümrük Birliği’ne rağmen 12-13 Aralık 1997’de toplanan Lüksemburg zirvesinde Türkiye’nin adaylığa ehil bir ülke olduğunu beyan etmiş ancak Türkiye’nin üyelik başvurusunun kabul edildiği açıklanmamıştır. Türkiye’nin buna tepkisi 1998 Avrupa Konferansına katılmayacağını açıklamak şeklinde olmuştur (Doğan, 2015: 316). 10-11 Aralık 1999’de Helsinki’de gerçekleşen zirvede Türkiye’nin üyelik başvurusunun kabul edildiği ve Türkiye’ye adaylık statüsü tanındığı ilan edilmiştir.

1999’daki bu zirveden sonra Türkiye’nin AB’ye katılım müzakerelerine başlaması 03 Ekim 2005 tarihinde gerçekleşmiştir. Aynı tarihte müzakerelerin nasıl ilerleyeceği ve usulleri konusunda bir “Müzakere Çerçeve Belgesi” kabul edilmiştir. Buna göre müzakere sürecinde fasıllar müzakereye açılacak ve yeterli gelişme sağlanmış ise fasıllar kapatılacaktır. Bugüne kadar 16 başlıktaki fasıllar açılmış ancak bir tanesi geçici olarak kapatılmıştır. Kıbrıs Rum Yönetiminin siyasi nitelikli engellemeleri sayesinde 14 fasıl bloke edilmiş durumdadır (T.C. Avrupa Birliği Başkanlığı, 2021c). Güney Kıbrıs Rum Yönetimi tarafından tek





tarafı olarak bloke edilen 6 fasıl aşağıdaki gibidir:

- 2. Fasıl: İşçilerin Serbest Dolaşımı
- 15. Fasıl: Enerji
- 23. Fasıl: Yargı ve Temel Haklar
- 24. Fasıl: Adalet, Özgürlük ve Güvenlik
- 26. Fasıl: Eğitim ve Kültür
- 31. Fasıl: Dış, Güvenlik ve Savunma Politikası

Bu 6 fasıla ilave olarak 2006 yılının Aralık ayında AB Genel İşler Konseyi’nde bir araya gelen AB üyesi devletlerin dış işleri bakanları Türkiye’nin Ek Protokol’e ilişkin taahhütlerini, ki bu taahhütler Türkiye’nin limanlarını ve havaalanlarını Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’ne açmasıdır, yerine getirene kadar 8 fasılın müzakerelere açılmayacağını ve hiçbir fasılın kapatılmayacağını ilan etmişlerdir (T.C. Avrupa Birliği Başkanlığı, 2021d).

Türkiye’nin AB mevzuatına uyum sağlamak adına gösterdiği çabalar maalesef siyasi nitelikli engellemeler yüzünden Türkiye’nin AB’ye tam üyeliği için yeterli olmamıştır. 1963 yılında Ankara Anlaşması ile başlayan ilişkiler, maalesef gerek Türkiye’de yaşanan ekonomik ve siyasi olaylar ileri sürülerek, gerekse uluslararası alanda Türkiye’nin kabul edemeyeceği şartlar öne sürülerek iniş çıkışlı bir grafik sergilemiştir. Türkiye’den çok daha sonra AB ile ilişkiye giren birçok doğu Avrupa ülkesi AB’ye tam üye olarak kabul edilmiş olsa da Türkiye’nin durumu hala sıkıntılı bir Gümrük Birliği anlaşması ile devam etmektedir.

#### **4. Literatür Taraması**

Literatürde ekonomik entegrasyonların statik etkileri üzerine yapılmış çokça çalışma bulunmaktadır. Oysa bir süreç olarak alınması gereken dinamik etkilerin sonuçları hakkında az sayıda çalışma bulunmaktadır. Bu çalışma ile bu alandaki eksikliklerden biri kapatılmaya çalışılmıştır. Teknoloji transferi gelişmekte olan ya da az gelişmiş ülkelerin ekonomilerinde olumlu etkiler yaratmaktadır. Bu etki doğrudan yabancı yatırımlar veya uluslararası ticaret yolu ile ortaya çıkmakta ve gelişmiş ülkelere gelişmekte olan ya da az gelişmiş ülkelere bir bilgi akışı olmaktadır. Bilgi akışı sayesinde gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeler üretim tekniklerini geliştirebilmekte ve üretim için kapasite ile katma değer artışı sağlayabilmektedirler. Türkiye de gelişmekte olan bir ülke olarak gelişmiş ülkeler olan Avrupa Birliği ülkeleri ile yaptığı Gümrük Birliği anlaşması kapsamında teknoloji transferi konusunda bilgiyi alan bir ülke konumundadır. Transfer edilen yeni teknolojilerin Türkiye’nin ekonomisinde yarattığı etkileri ortaya koymak, Gümrük Birliği’nin Türkiye’nin refahına yaptığı katkıyı değerlendirmek açısından önem arz etmektedir.





Ekonomik Entegrasyon teorileri konusunda çalışmalar 1950 yılında Jacob Viner ile başlamıştır. Viner (1950) ekonomik entegrasyonların statik etkilerini ele almış, ticaret yaratıcı ve ticaret saptırıcı etkileri işlerken talep unsurunu çalışmasına katmamıştır (Yıldırım ve Dura, 2007: 143). Ticaret yaratıcı etkinin dünya refahına olumlu etki yaptığı, ticaret saptırıcı etkinin ise olumsuz etki yaptığı varsayımı hâkimdir. Ticaret yaratıcı etki, entegrasyon sayesinde içeride daha pahalı üretilen bir ürünün entegrasyona dahil olan başka bir ülkeden daha düşük bir fiyatla temin edilebilmesi durumudur. Ticaret yaratıcı etki sonucunda entegrasyona dâhil ülkeler arasında gümrük tarifelerinin kaldırılmasının ticaretin hacmini de arttıracığı öngörülmüştür (Aynagöz, 2002: 5). Ticaret saptırıcı etki ise en düşük maliyetli üreticinin entegrasyon dışında kalması durumunda ortaya çıkmaktadır. Entegrasyona dahil olan ancak en düşük maliyetli üretici olmayan ülkenin malın üreticisi olması durumudur. Bu durumda kaynakların verimsiz kullanımı söz konusudur.

Viner’i 1955’te yaptığı çalışma ile Meade takip etmiş ve Viner’in çalışmasını tüketim etkisini de dikkate alarak geliştirmiştir. Meade’nin ardından 1960’da Lipsey de Viner’in teorisine tüketim etkilerini dâhil etmiş ve teorisinin gelişimine katkıda bulunmaya devam etmiştir.

Meade (1955)’ye göre Viner’in teorisi elastik olmayan bir talep durumu ve tamamen elastik olan bir tedarik durumunda geçerli olmaktadır. Meade (1955)’nin teorisine göre ticaret saptırıcı etki olsa da ticaret hacmi büyüyebilmektedir. Meade (1955) bu durumu “ticaret genişlemesi” kavramı ile açıklamaktadır. Ticaret saptırıcı etki ve ticaret yaratıcı etkinin yanına ticaret genişletici etkinin de dâhil edilmesi gerektiğini ifade etmiş ve ticaret genişletici etki olması durumunda ticaret saptırıcı etkinin olumsuz bir durum yaratmayacağını ifade etmiştir (Hosny, 2013: 4). Çünkü ekonomik entegrasyonların asıl amacı bölgesel olarak ticaretin gelişmesi ve ticaret hacminin artmasıdır (Seyidoğlu, 2020: 231; Becker vd., 2016: 41).

Lipsey (1960) ise Viner (1955)’in teorisine sadece üretimi dikkate alarak yorum yaptığı için eleştiri getirmiş ve ekonomik refah kavramı içinde üretim olgusunun etkili olduğu kadar tüketim olgusunun da bulunması gerektiğini dile getirmiştir. Ekonomik entegrasyonun kurulması sonucu Viner (1955)’in ortaya koyduğu gibi üretim sürecinde entegrasyonun etkileri olduğu gibi, üyeler arasında gümrük tarifelerinin ortadan kalkması sonucunda üye ülkelerin vatandaşlarının birlik üyesi ülkelerin mallarına daha ucuza ulaşabilmeleri sonucu bir tüketim etkisi de ortaya çıkmaktadır. Lipsey (1960)’e göre Viner (1955)’in ekonomik entegrasyonların ekonomik refaha etkileri üzerinde yaptığı analiz sonucu ortaya çıkan ticaret yaratıcı ve ticaret saptırıcı etkiler, olayın üretim tarafında geçerli







olsa da, bir ekonomik entegrasyonun ekonomik refaha etkisini anlayabilmek için tüketim etkisinin de analize dâhil edilmesi ve dikkate alınması gerekmektedir (Hosny, 2013: 4).

Gümrük Birliği ve ekonomik entegrasyonlar hakkında yapılan çalışmalar entegrasyonların üye ülkeler ve üye olmayan ülkeler için etkilerinin nasıl olacağı üzerine varsayımlar ve ampirik çalışmalardan oluşmaktadır. 1962’de Balassa çalışmasında, ekonomik entegrasyonların tanımını yapmış ve evrelerini anlatmıştır. Takip eden birçok kişi tarafından referans alınan bu derecelendirme serbest ticaret bölgesi, gümrük birliği, ortak pazar, ekonomik birlik ve tam ekonomik entegrasyon şeklinde gerçekleştirilmiştir (Balassa, 1962: 2). Balassa (1962)’nin entegrasyonları derecelendirmesinde yer vermediği siyasal birlik ise Seyidoğlu (2020) tarafından iktisadi birleşmelerin son noktası olarak açıklanmaya çalışılmıştır (Seyidoğlu, 2020: 253). Günümüzdeki en etkili ve en ileri düzeydeki ekonomik entegrasyon olan Avrupa Birliği’nde ekonomik ve parasal birlik kurulmuş olmakla birlikte henüz siyasi birlik aşaması gerçekleştirilememiştir. Dünya üzerinde siyasi birlik seviyesine ilerleyebilmiş bir ekonomik entegrasyon örneği bugün için bulunmamaktadır.

Gümrük Birliği ve ekonomik entegrasyonlar üzerine teorisyenlerin yaptıkları çalışmaların yanında günümüzde birçok araştırmacı özellikle Türkiye-AB arasında oluşturulmuş Gümrük Birliği’nin uluslararası ticarete etkileri üzerine çalışmalar gerçekleştirmişlerdir. Bu çalışmalarda çekim modeli, panel veri analizi, eşbütünleşme analizi, nedensellik testleri, grafiksel ve istatistiklerle anlatım, regresyon analizi, karşılaştırmalı üstünlükler endeksi, varyans testi gibi yöntemler kullanılmıştır.

Türkiye-AB arasındaki gümrük birliğinin genel gümrük birliği tanımına göre ayırt edici özelliği tarım ürünlerinin önemli bir kısmının gümrük birliği kapsamı dışında tutulmasıdır. Tarım potansiyeli yüksek bir ülke olan Türkiye’nin AB’nin Ortak Tarım Politikası kapsamında olmamasının bir sonucu olan bu kararın Türkiye-AB arasındaki tarım ürünleri ticaretine etkilerini inceleyen Şakı ve Eruygur (2021) çalışmalarında Armington modelini kullanarak kapsam dışı ürünlerin gümrük birliği kapsamında olması durumunda bu durumun yaratacağı statik etkiyi araştırmışlar ve sonuçta seçtikleri ürünleri gümrük birliğine dâhil edilmesi durumunda Türkiye’nin tarım ürünleri ihracatının %25,4 oranında artacağını buna rağmen Türkiye’nin AB’den ithalatının %63 oranında artacağını tespit etmişlerdir. Bununla birlikte tarım ürünleri konusunda bir çalışma yapan Terin vd. (2012), regresyon analizi ile Türkiye ve AB arasındaki tarım ürünleri ticaretini incelemişlerdir. Tarım ürünleri dış ticaretinin bağımsız değişken ve AB ile olan uluslararası ticaretin bağımlı değişken olarak ele alındığı





çalışmada, AB ile yapılan Gümrük Birliği anlaşmasının tarım ürünleri ticaretinde ihracatta yapısal değişikliklere sebep olurken ithalatta olmadığı sonucuna varmışlardır. Gümrük birliğinin Türkiye ile AB arasındaki tarım ticaretini genel olarak olumsuz yönde etkilediğini bildirmişlerdir. Tarım ürünleri açısından Gümrük Birliği’ni değerlendiren bir diğer çalışmayı Saraçoğlu (2015) yapmıştır ve uluslararası rekabet endeksleri açısından konuyu değerlendirmiştir. Balassa endeksi ile yaptığı analiz sonucunda Türkiye’nin diğer ülkelere kıyasla çok yüksek bir düzeyde rekabet gücüne sahip olduğunu ancak Gümrük Birliği anlaşması ile bu rekabet gücünü kaybettiğini tespit etmiştir. Türkiye’nin tarım ürünlerindeki tekel olma durumunun Gümrük Birliği anlaşması sonrası kaybedilmesi de bu tespiti güçlendirmektedir.

Türkiye’nin AB ile olan ticaretindeki yoğunlaşma üzerine çalışma yapan Soyyiğit ve Doğan (2019) çalışmalarında yoğunlaşma oranı ile Herfindahl endeksini kullanmışlardır. 2019’daki çalışmalarında ilave olarak Gini-Hirschmann İndeksini de analize dahil etmişlerdir. Doğan ve Soyyiğit (2011) çalışmalarında Türkiye’den Avrupa Birliği ülkelerine yapılan ihracatta yapısal olarak bir değişim takip edilirken, Avrupa Birliği ülkelerinden yapılan ithalatta Türkiye’nin birliğe bağımlılığının azalması şeklinde yapısal bir değişim gözlenmediği sonucuna ulaşmışlardır. Soyyiğit ve Doğan (2019) ikinci çalışmalarında Türkiye’nin ihracatının ülke, ürün çeşitliliği ve nitelik açısından geliştiği ancak Türkiye’ye yapılan ithalatın çeşitlemesinde sınırlı kaldığını tespit etmişlerdir. Aynı konuda çalışma yapan Seymen (2009), çalışmasında ticaret entropi endeksi, Herfindahl-Hirshman yoğunlaşma endeksi ve ikili ticaret yoğunlaşma endeksi gibi çeşitli endekslerden yararlanmıştır. Çalışma sonucunda, Avrupa Birliği üye ülkelerinin Avrupa Birliği’ne üyeliklerinin, Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ticaretin hem hacmi hem de ülke yoğunlaşması üzerinde daha etkili sonuçlar doğurduğunu ortaya koymuştur. Yoğunlaşma üzerine bir çalışma yapan Yazgan (2011), yoğunlaşmanın ekonomik entegrasyonlarla olan ilişkisini Türkiye-AB Gümrük Birliği özelinde değil genel olarak ele almıştır ve yoğunlaşmanın ekonomik entegrasyonun kurulması sonrasındaki yıllarda yüksek olacağını, bazı bölgelerde üretimin artacağını, ekonomik entegrasyonun ilerleyen zamanlarında ise bölgeler arasında bir denge oluşacağını tespit etmiştir.

Avrupa Birliği’ndeki entegrasyon sürecinin Avrupa ülkelerinde sanayileşme açısından bir yığılmaya sebep olup olmadığını inceleyen Köse ve Şarkgüneşi (2019) çalışmalarında dinamik panel veri analizi vasıtası ile bir analiz yapmışlardır. Yaptıkları analizin sonucunda oluşan entegrasyonun Avrupa ülkelerindeki sanayilerin dağılımı üzerinde etkili olduğunu tespit etmişlerdir.





Ancak yine aynı çalışmada, bu yığılma süreçlerinin entegrasyonun etkisi ile hızının düştüğünü ve özellikle orta Avrupa ülkelerinin Avrupa Birliği'ne üye oldukları yıllardan başlayarak, dâhil oldukları entegrasyonun etkisi ile kıta Avrupa'sının merkezinden doğusuna ve güneyine doğru bir yayılma olduğunu tespit etmişlerdir.

Karşılaştırmalı üstünlükler endeksini Türkiye'nin uluslararası ticaretinin serbest ticaret anlaşması yaptığı ülkelerle analizi için kullanan Kalaycı (2017) çalışmasında, Türkiye'nin serbest ticaret anlaşması yaptığı ülkelerle olan uluslararası ticaretinin 2012-2016 yılları arasındaki dönemini incelemiş ve çalışmasının sonucunda Türkiye'nin bazı mal gruplarında karşılaştırmalı üstünlüğe bazı mal gruplarında ise dezavantaja sahip olduğunu tespit etmiştir. Aynı endeksi kullanan Gözgör (2016) çalışmasında, Türkiye'nin uluslararası ticaretinin yaşanan ekonomik şokların kalıcı bir etkisinin olup olmadığını incelemiştir. Türkiye'nin en büyük 10 dış ticaret ortağının 1996-2015 yılları arasındaki dış ticaret verileri üzerinden yapılan çalışmada dış ekonomik şokların ticari ortaklara karşı yapılan hesaplama ile mukayeseli üstünlük indeksleri arasındaki yatay kesit bağımlılığının varlığını kanıtlamıştır. Bu bağımlılığı dikkate alan panel birim kök test sonucu ise çalışılan dönem sürecinde meydana gelen ekonomik şokların Türkiye'nin ekonomik rekabet gücü üzerinde geçici değil kalıcı etkileri olduğunu tespit etmiştir. Ayrıca 18 sektör ile imalat sanayi üzerinde yaptığı ampirik analiz ile emek verimliliğinde meydana gelecek %1'lik artışın ülkenin ihracat performansında %3,5'lik artışa sebep olduğunu bulmuştur. Bu sonuçlar ile Türkiye imalat sanayi açısından Ricardo'nun “mukayeseli üstünlük” modelinin geçerliliği teyit edilmiştir.

Türkiye'nin AB ile yaptığı Gümrük Birliği'nin Türkiye ekonomisi açısından etkisini çalışan bir diğer isim olan Tunç (2017a) çalışmasında 1996-2016 yılları arasındaki ekonomik büyüme ile uluslararası ticaret karşılaştırmasında Sperman korelasyon yardımı ile %95 güven aralığında yönü pozitif, kuvvetli bir ilişki olduğunu saptamıştır. AB ile yapılan gümrük birliği Türkiye'nin kalkınmasında pozitif etkili olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Aynı çalışmada likert ölçekte bir anket çalışması yapmış ve Türk halkının gümrük birliğine olan bakışını incelemiştir. Yapılan çalışma sonucunda Türk halkının Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin kalkınması açısından olumlu olacağını düşündüğünü ve kişilerin medeni durumu, mesleği ve yaş aralığı ile Türkiye'nin Avrupa Birliği ile gümrük birliğine girmesinin ülkede refah seviyesini arttıracacağı ve kişilerin gelirini arttıracacağı beklentisi arasında istatistiki olarak anlamlı bir farklılık tespit etmiştir.

Türkiye ile AB arasındaki gümrük birliğinin Türkiye ekonomisine ve dış





ticaretine etkileri için farklı dönemlerde gerçekleştirilen çeşitli çalışmalarda farklı modeller ve metodlar kullanılmıştır. Bu çalışmalardan bir tanesi Akça vd. (2016) tarafından yapılmış ve eşbütünlüşme testi yardımı ile gümrük birliğinin Türkiye’nin dış ticaretine etkisi incelenmiştir. Çalışmanın sonucuna göre, gümrük birliğinin Türkiye’nin AB ile olan ticaretini olumlu etkilediği ancak katsayıların küçük olması sebebi ile pozitif etkinin küçük olduğu sonucuna varmışlardır. Bir diğer sonuç da gümrük birliğinin Türkiye’nin ihracatında ticaret saptırıcı bir etki yaratmadığı şeklindedir.

Benzer şekilde gümrük birliğinin Türkiye’nin net ihracatı üzerine etkilerini ekonometrik bir model ile inceleyip en küçük kareler metodu ile tahminlemeye çalışan bir diğer çalışma ise Temiz (2019)’e aittir. Çalışmada gümrük birliğinin statik ve dinamik etkilerini dış ticaret verileri üzerinden yorumlamıştır. Çalışma sonucunda gümrük birliğinden sonra Türkiye-AB ticaretinde bir artış olmuş ancak net ihracatta düşüş gözlemlendiği tespit edilmiştir. Aynı zamanda gümrük birliğinin 1996’dan sonraki dönemde statik etkilerinin Türkiye lehine ya da aleyhine olduğunu net olarak ifade edebilmenin çok zor olduğu ifade edilmiştir. Dinamik etkiler açısından ise gümrük birliğinin uzun vadede Türkiye’nin lehine olacağı belirtilmiştir.

Panel veri analizi gerçekleştiren Kalaycı ve Artan (2010) çalışmalarında, 1996 yılında yürürlüğe giren Türkiye-AB Gümrük Birliği’nin Türkiye’nin ekonomisi üzerindeki etkilerini analiz etmişlerdir. Çalışmanın amacının gümrük birliğinin Türkiye’nin ekonomisi için olumlu olup olmadığı tartışmalarına katkı yapmaya çalışmak olarak belirlenmiştir. Çalışmada Türkiye’nin AB(15)’e olan ihracatı üzerine odaklanılmış ve 2000-2007 yılları arasındaki verilerle analiz yapılmıştır. Elde edilen bulgulara göre, gümrük birliğinin Türkiye’nin AB üyelerine olan ihracatını arttırdığını ve birlik dışındaki ülkelere yapılan ithalatın artmasına sebep olduğunu tespit etmişlerdir. Çalışmalarında model olarak genelleştirilmiş çekim modelini kullanmışlardır. Nart (2010) da panel veri analizi ile Türkiye’nin AB ile olan gümrük birliğinin uluslararası ticaret hacmi üzerindeki etkilerini araştırmaya çalışmıştır. Görelî fiyat ve gelir bağımsız değişkenlerinin ithalat ve ihracat bağımlı değişkenlerine etkilerini görmek için 1990-2007 yılları arasında 21’i AB üyesi, 14’ü AB dışı toplam 35 ülkenin verisini kullanmıştır. Elde edilen sonuçlara göre, gümrük birliğinin Türkiye’nin ticaret hacmi üzerinde hacim arttırıcı bir etkisi olduğunu bulmuştur. Gümrük birliğinin gerçekleştiği 1996 yılından sonra ithalattaki hızlı artışı 1971 Katma Protokolü ile Türkiye’nin AB’ye ihraç ettiği sanayi ürünlerinin gümrük vergisi sıfırlanırken, Türkiye’nin AB’den ithal ettiği ürünlerde vergilerin 1996’da sıfırlanmasına bağlamıştır. Buna rağmen Gümrük Birliği’nin Türkiye-AB ticaretinde ihracatın ithalatı karşılama oranını





%66’lardan %77’lere arttırdığını belirtmiştir. Ampirik bulgulara göre gümrük birliği ile Türkiye’nin dış ticaretinde yapısal bazı değişikliklerin olduğunu, gümrük birliğinin Avrupa Birliği ile ticarete ticaret yaratıcı etkisi olduğunu, gümrük birliğinin yapılan ticareti Avrupa Birliği üyesi olmayan ülkelere Avrupa Birliği üyesi ülkelere doğru saptırdığını tespit etmiştir.

Gölge değişkenli ekonometrik model kullanan Kızıltan vd. (2008) çalışmalarında Türkiye-AB gümrük birliğinin Türkiye’nin AB(12) ile olan uluslararası ticaretine etkisini analiz etmişlerdir. 1985-2005 yıllarını kapsayan çalışmanın sonucunda, gümrük birliğinin AB(12) ile olan ticareti arttırıcı bir etkiye sahip olduğunu tespit etmişlerdir. Türkiye’nin AB(15) ile olan uluslararası ticaretine 1996 yılında başlayan gümrük birliğinin etkisini inceleyen Gündüz ve Esengün (2007) çalışmalarında Chow testini kullanmışlardır. Bu çalışma için 1987-2003 yılları arasındaki verileri zaman serisi analizi kullanarak çeşitli istatistik testler uygulamışlardır. Kukla değişken kullanarak yaptıkları regresyon analizine göre, gümrük birliğinin Türkiye’nin uluslararası ticaretinde ithalat değerlerinin ihracata göre daha fazla arttığı sonucuna ulaşmışlardır.

Aysun vd. (2012) ve Kotil (2019) de Türkiye ile AB arasındaki uluslararası ticareti çekim modeli vasıtasıyla incelemişlerdir. Aysun vd. (2012) çalışmalarında, çekim modeli vasıtasıyla Türkiye ile 15 AB üyesi ülke arasında 1980-2009 döneminde uluslararası ticaret verileri ile panel çekim modeli kullanarak gümrük birliğinin Türkiye’nin uluslararası ticareti üzerindeki etkileri analiz etmişlerdir. Sonuç olarak, gümrük birliğinin Türkiye’nin AB(15)’ten olan ithalatını arttırdığı ancak ihracatı üzerinde çok büyük bir etki yaratmadığını tespit etmişlerdir. Ayrıca çalışmalarında Türkiye’nin ve AB(15)’in milli gelirlerinin ihracat ve ithalat üzerinde etkisinde gümrük birliği anlaşmasından dolayı yapısal olarak bir değişiklik olup olmadığını araştırmışlar ve sonuçta; ihracatta milli gelirin hem Türkiye hem de Birlik üyesi ülkeler açısından yapısal olarak etkilendiği ancak ithalatta sadece birlik üyesi ülkelerin gelirinde yapısal olarak bir etkinin ortaya çıktığını tespit etmişlerdir. Kotil’in (2019) çalışmasında, Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne olan ihracatının 2002-2018 yılları arasındaki verilerle çekim modeli yolu ile analizi yapılmıştır. Çalışmada Türkiye’den AB ülkelerine yapılan ihracat üye ülkelerin GSYİH’ları, mesafeler, nüfuslar, vatandaşlık bağı ve reel döviz kuru ile araştırılmıştır. Çalışma sonucunda mesafe ve nüfus değişkenleri istatistik olarak anlamsız bulunmuştur. Vatandaşlık bağı değişkeninin ticareti pozitif yönde etkilediği tespit edilmiştir. Reel kur endeksi de Türkiye’nin AB ile olan ticaretinde göreceli fiyatların önemini anlatmaktadır. Çalışmada ülke nüfuslarının anlamsız çıkması aslında beklentiye uygun düşmemektedir. Kotil çalışmanın sonunda nüfusun sadece ülke büyüklüğünün





bir göstergesi değil aynı zamanda gelir dağılımı ve gelir düzeyi ile de ilişkili olduğu düşünülmelidir tespitini paylaşmıştır.

Türkiye’nin AB ülkeleri ile uluslararası ticareti üzerine gerçekleştirilen bir diğer çalışma da Şentürk (2014)’e aittir. Araştırma sonuçlarına göre, Türkiye’nin AB ile olan ticaretinde gümrük birliğinin başladığı 1996 yılına göre bir azalma olduğunu tespit etmiştir. Türkiye AB’ye yapamadığı ihracatı Yakın ve Orta Doğu pazarına gerçekleştirdiği belirtilmiştir. Ayrıca enerji ithalatı sebebi ile Rusya ve İran ile olan ticaretin tutarları hala çok yüksek seviyelerde devam ettiği ortaya koyulmuştur. Kuşat (2015) statik etkileri incelediği çalışmasında, gümrük birliğinin Türkiye’nin uluslararası ticaretine etkilerini incelemiştir. Bu bağlamda gümrük birliğinin imzalandığı 1996 öncesi süreci 1980-1995 yılları arasında ve sonrasındaki süreci 1996-2013 yıllarını dikkate alarak çalışmıştır. Çalışma sonucunda, gümrük birliği süreci ile Türkiye’nin ihracatında artış olduğu ancak miktar olarak artış olmasına rağmen oransal olarak azalış olmasının gümrük birliğinin ticaret yaratıcı ve ticaret saptırıcı etkilerinin zayıf gerçekleşmesine bağlı olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, Türkiye’nin toplam dış ticaret hadlerine nazaran gümrük birliği ile olan dış ticaret hadlerinin daha yüksek olmasının Türkiye’nin gümrük birliğinden olumlu sonuçlar aldığı şeklinde ortaya koyulmuştur.

Türkiye’nin AB ile olan ticareti hakkında yapılan bir diğer çalışma da Morgil (2000)’in yaptığı çalışmadır. Çalışmasında sonucunda, Türkiye-AB gümrük birliğinin AB için sınırlı bir saptırıcı etki yarattığı tespit edilmiştir. Ticaret yaratma etkisinin daha çok AB lehine olduğu belirtilmiştir. Türkiye ekonomisinin gümrük birliğinin dinamik etkilerinden olumlu faydalandığı ve artık daha rekabetçi olduğunu tespit etmiştir. Hobikoğlu (2007) gümrük birliklerinin ekonomiler üzerinde yarattığı etkileri dinamik etkiler ve statik etkiler bağlamında Türkiye-AB gümrük birliğinin Türkiye ekonomisine etkilerini incelemiştir. Elde ettiği sonuçlara göre, gümrük birliğinin Türkiye’deki ekonomik yapı üzerinde özellikle kurumsal ve hukuki altyapıda olumlu etkileri olduğu tespit edilmiştir. Türkiye’nin AB ile olan uluslararası ticaretinin artmış olması sayesinde Rusya ve Orta Doğu merkezli ekonomik krizlerden daha az etkilendiği ifade edilmektedir. Gümrük birliği sayesinde Türkiye’nin uluslararası ticareti artmış olsa da Türkiye’nin beklediği seviyede bir refah artışı yaşayamadığı belirtilmiştir. Gümrük birliği sebebi ile Türkiye üçüncü ülkelere karşı alması gereken tedbirleri alamamakta ve bu da ithalatı ve vergi gelirlerini olumsuz etkilemektedir. Gümrük birliği ile Türkiye’nin AB’ye olan ihracatında ciddi bir artış meydana gelmemiş ancak AB’den ithalatında ciddi anlamda bir artış ortaya çıkmıştır. Güllü’nün (2015a, 2015b) Türkiye’nin AB ile ticaretini





gümrük birliği kapsamında değerlendirdiği iki çalışması bulunmaktadır. Bunların ilkinde Türkiye’nin AB ile yaptığı gümrük birliğini uluslararası ticaret ve ekonomik entegrasyon teorileri kapsamında incelemiştir. İkincisinde ise gümrük birliğinin Türkiye ile AB arasındaki uluslararası ticarete olan etkilerini zaman serileri analizi ile değerlendirmiştir. İlk çalışmasının sonucunda Türkiye’nin AB ile yaptığı gümrük birliğinde sıkıntılar yaşadığını, AB’ye tam üye olmaması sebebi ile Türkiye’nin ekonomik entegrasyon teorileri kapsamında ortaya koyulan kazanımları elde edemediği ifade edilmektedir. Türkiye’nin AB ile tam üyelik müzakerelerini en hızlı şekilde tamamlaması, kendi içinde kurumsal ve hukuki yapısında düzenlemeler yapması ve gümrük birliğinin koşullarını lehine olacak şekilde güncelletebilmesi konusunda tavsiyelerde bulunmaktadır. İkinci çalışmasında ise 1980-2013 arasındaki dönemi ele alınmış ve gümrük birliğinin etkileri 1980-1995 ile 1996-2013 dönemleri arasında ayrı ayrı incelemiştir. Elde edilen sonuçlar doğrultusunda, gümrük birliğinin Türkiye’nin AB ülkelerine olan ticaretini arttırdığı ancak mevcut gümrük birliği yapısının Türkiye’nin aleyhine olduğu belirtilmiştir. Becker vd. (2016) Türkiye ile AB arasındaki gümrük birliğinin karşılıklı ticarete olan etkisini incelemişlerdir. Gümrük birliğinin Türkiye’nin uluslararası ticaretine olan etkilerini statik ve dinamik etkiler olarak ayrı ayrı incelemişlerdir. Türkiye’nin AB ile olan gümrük birliğinin ticaret yaratıcı etkisinin olduğunu çünkü gümrük birliği sonrası süreçte ihracatta ve ithalatta artış olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca 1996 ile 2014 arasında bir ticaret saptırıcı etki olmadığını tespit etmişlerdir. Son olarak Tunç (2017b) gümrük birliğinin Türkiye’nin uluslararası ticaretinde yarattığı etkileri incelemiş, gümrük birliğinin Türkiye’nin uluslararası ticaret hacminde artış meydana getirdiği, ihracattaki artışın ithalattaki artışa göre %38 daha fazla olduğunu tespit etmiştir. Bu anlamda gümrük birliği Türkiye’nin uluslararası ticaretine olumlu katkılar sağladığı sonucuna ulaşmıştır.

Görüldüğü üzere literatürde gerçekleştirilen çalışmalarda ekonomik entegrasyonlar vasıtasıyla dinamik etkiler arasında yer alan teknoloji transferinin incelendiği bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Bu çalışma ile literatüre Türkiye’nin AB ülkeleri ile gerçekleştirmiş olduğu Gümrük Birliği anlaşması sonucunda oluşan dinamik etkilerden teknoloji transferinin Türkiye’nin ihracatı üzerindeki etkileri ortaya koyularak literatüre önemli bir katkı sunulmaya çalışılacaktır.

## **5. Ekonometrik Analiz**

Türkiye ile Avrupa Birliği arasında yapılan Gümrük Birliği anlaşması birçok eksikliğe ve belirsizliğe rağmen devam etmektedir. Bununla birlikte, Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne üyeliği konusunda net bir süreç olmaması ve yaşanan bazı





aksaklıklar Gümrük Birliği anlaşmasının sorgulanmasına ve tartışılmasına sebep olmaktadır. Bu aşamada Gümrük Birliği’nin Türkiye için nasıl bir sonuç yarattığının doğru tespit edilmesi ve bu konudaki politikaların bilimsel olarak desteklenmesi için dinamik etkilerden teknoloji transferinin Türkiye’nin AB ülkelerine ihracatı üzerindeki etkilerinin araştırılması amaçlanmıştır.

Çalışmanın bu kısmında Gümrük Birliği anlaşması kapsamında Avrupa Birliği ülkelerinden doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat yoluyla sağlanan teknoloji transferinin Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerine ihracatı üzerindeki etkileri ekonometrik olarak analiz edilmiştir. Bu kapsamda analizlerde, Gümrük Birliği’ne dâhil olan ve verileri temin edilebilen 24 Avrupa Birliği üyesi ülkenin 2005-2021 yılları arasındaki verileri kullanılmıştır. Analizler kapsamında Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerine ihracatı bağımlı değişken olarak ele alınmıştır. Modeldeki bağımsız değişkenler ise Türkiye’nin GSYİH’sı, Avrupa Birliği ülkelerinin GSYİH’ları, Türkiye’nin nüfusu, Avrupa Birliği ülkelerinin nüfusu, Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerine olan mesafesi, Türkiye’ye Avrupa Birliği ülkelerinden doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat yoluyla teknoloji transferidir.

Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerine ihracatı Trade Map veri tabanından temin edilirken; Türkiye’nin GSYİH’sı, Avrupa Birliği ülkelerinin GSYİH’ları, Türkiye’nin nüfusu, Avrupa Birliği ülkelerinin nüfusu Dünya Bankası istatistik veri tabanından elde edilmiştir. Türkiye ile Avrupa Birliği ülkeleri arasındaki mesafeye ilişkin veriler ise CEPII (Centre d’Etudes Prospectives et d’Informations Internationales) istatistik veri tabanından elde edilmiştir. Bununla birlikte, teknoloji transferine ilişkin oluşturulan değişkenlerin hesaplamaları için kullanılan Avrupa Birliği ülkelerinin Türkiye’ye gerçekleştirdiği doğrudan yabancı yatırım verileri TCMB elektronik veri dağıtım sisteminden, Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerinden ithalatı TÜİK’ten temin edilmiştir.

Çalışmada kullanılan değişkenlere ilişkin detaylar aşağıda yer almaktadır:

$\ln(ihracat)_{tr}$ : Türkiye’nin Avrupa Birliği üye ülkelerine ihracatı

$\ln(gsyih)_{tr}$ : Türkiye’nin gayri safi yurtiçi hasılası

$\ln(gsyih)_{ab}$ : Avrupa Birliği ülkelerinin gayri safi yurtiçi hasılası

$\ln(nüfus)_{tr}$ : Türkiye’nin nüfusu

$\ln(nüfus)_{ab}$ : Avrupa Birliği ülkelerinin nüfusu

$\ln(mesafe)$ : Türkiye ile Avrupa Birliği ülkeleri arasındaki mesafe

$\ln(dyytrans)$ : Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerinden doğrudan yabancı yatırımlar vasıtasıyla teknoloji transferi

$\ln(ithtrans)$ : Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerinden ithalat vasıtasıyla







teknoloji transferi

Ülkeler nihai ürünleri, çeşitli ara malları ve sermaye mallarını bir araya getirerek üretmektedirler. Bu nihai ürünler için gerekli olan hammadde, ara malları ve sermaye malları yerli firmalar tarafından üretildiği gibi, yabancı firmalar tarafından da üretilmektedirler. Teknoloji düzeyi yüksek olan ülkeler ve bu ülkelerdeki firmalar, yeni ara malları ve ürünler geliştirerek piyasaya sunmaktadırlar. Teknoloji üretimi sınırlı olan ülkeler, teknolojiye öncü olan ülkelerin ürettikleri yabancı sermaye mallarındaki yüksek teknolojiyi taklit yoluyla benimseyip geliştirebilmektedirler. Bu doğrultuda, doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat teknoloji transferinin sağlanması açısından önemli araçlardır (Ciruelos & Wang, 2005: 440). Bu araçların gelişmekte olan ülkeler için işlevsel olmasını, dinamik etkileri vasıtasıyla ekonomik entegrasyonlar sağlamaktadır.

Ülkelerin sahip oldukları teknolojinin kaynağı Ar-Ge yatırımlarıdır. Teknoloji ve bilginin kaynağı olan Ar-Ge yatırımlarına ilişkin elde edilen sonuçlar, doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat vasıtasıyla gelişmiş ülkelere az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere yayılabilmektedir (Şeker, 2018: 585). Teknolojinin bu şekilde transferi, doğrudan yabancı yatırımları kabul eden ve ithalat gerçekleştiren ülkelerin yatırım ve ticarete açıklıkları ile yakından ilişkilidir. Bu kapsamda, doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat ağırlıklı yabancı Ar-Ge stokunun belirlenmesine ilişkin denklem aşağıda yer almaktadır (1, 2);

$$dyy_{it} = \sum_{j \neq i} dyy_{ijt} * rd_{jt} \quad (1)$$

$$ith_{it} = \sum_{j \neq i} ith_{ijt} * rd_{jt} \quad (2)$$

Doğrudan yabancı yatırımlar (1) ve ithalat (2) ağırlıklı yabancı Ar-Ge stoku az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin teknoloji birikimlerini yükseltmeleri için önemli transfer kanalları olarak karşımıza çıkmaktadır. Fakat az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin, gelişmiş ülkelerin Ar-Ge stoklarından yararlanabilmeleri için bu ülkelerin ekonomik açıklık dereceleri de önem arz etmektedir. Bu kapsamda, gelişmiş ülkelere az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere Ar-Ge stokunun transfer etkinliğini ortaya koyabilmek için az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin doğrudan yabancı yatırımlara ve ithalata açıklıklarının dikkate alınması gerekmektedir (Ciruelos & Wang, 2005: 440-441; Coe & Helpman, 1995: 863).

$$dyytrans_{it} = dyyaçıklık_{it} * dyy_{it} \quad (3)$$

$$ithtrans_{it} = ithaçıklık_{it} * ith_{it} \quad (4)$$

$dyytrans_{it}$  ve  $ithtrans_{it}$  sırasıyla, ülkelerin doğrudan yabancı yatırım ve ithalata





olan açıklığın dikkate alınarak doğrudan yabancı yatırımlar (3) ve ithalat (4) ağırlıklı yabancı Ar-Ge stokunu göstermektedir.

Verilen bilgiler doğrultusunda Gümrük Birliği anlaşması kapsamında Avrupa Birliği ülkelerinden doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat yoluyla sağlanan teknoloji transferinin Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerine ihracatı üzerindeki etkilerini test etmek amacıyla oluşturulan panel veri modeli aşağıda yer almaktadır (5):

$$\ln(ihracat)_{ijt} = \beta_0 + \beta_1 \ln(gsyih)_{tr_{it}} + \beta_2 \ln(gsyih)_{ab_{jt}} + \beta_3 \ln(nüfus)_{tr_{it}} + \beta_4 \ln(nüfus)_{ab_{jt}} + \beta_5 \ln(mesafe)_{ij} + \beta_6 \ln(dyytrans)_{ijt} + \beta_7 \ln(ithtrans)_{ijt} + \varepsilon(5)$$

Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerine ihracatının analiz edildiği çalışma kapsamında  $i$  Türkiye’yi,  $j$  Türkiye’nin ihracat yaptığı Avrupa Birliği ülkelerini,  $t$  zaman kavramını temsil etmektedir. Modelde bulunan  $\beta$  katsayısı ise, gayri safi yurt içi hâsıla, nüfus, mesafe, doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat yoluyla sağlanan teknoloji transferinin katsayılarını ifade etmektedir.

Gerçekleştirilen panel veri analizi neticesinde daha tutarlı sonuçların elde edilebilmesi için ilk olarak değişkenlerin durağanlığının sınanması gerekmektedir. Analizler kapsamında değişkenlerin birim köklü olması halinde, sahte regresyon sorunu oluşmakta ve panel veri analizi sonuçları hatalı olabilmektedir. Bu sebeple, öncelikle değişkenlerin panel birim kök testleri gerçekleştirilecek, ardından Gümrük Birliği anlaşması kapsamında Avrupa Birliği ülkelerinden doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat yoluyla sağlanan teknoloji transferinin Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerine ihracatı üzerindeki etkileri ekonometrik olarak analiz edilecektir.

Tablo 1’de Im vd. (2003) ile Levin vd. (2002) tarafından ortaya koyulan birim kök testlerine ilişkin sonuçlar yer almaktadır. Sonuçlar doğrultusunda, modelde yer alan tüm değişkenlerin birim köklü olmadığı, başka bir ifade ile düzey değerlerinde durağan oldukları tespit edilmiştir.

Hata teriminin panel veri testlerinde birimler içerisinde ve arasında homoskedastik (eşit varyansın) olduğu kabul edilmektedir. Ayrıca, serilerin hata terimlerinde dönemsel ve uzamsal olarak korelasyon olmadığı varsayılmaktadır (Tatoğlu, 2013: 197). Panel veri analizlerinde tutarlı sonuçlar elde edilebilmesi için belirtilen varsayımların test edilmesi gerekmektedir.





Tablo 1. Panel Birim Kök Test Sonuçları

Değişkenler	Im, Pesaran & Shin		Levin, Lin & Chu	
	Düzy		Düzy	
	Sabit	Sabit+Trend	Sabit	Sabit+Trend
$\ln(ihracat)_{tr}$	-2.558***	-5.074***	-5.213***	-9.618***
$\ln(gsyih)_{tr}$	-6.481***	4.223***	-9.448***	-4.757***
$\ln(gsyih)_{ab}$	-6.194***	-8.878***	-7.061***	-13.015***
$\ln(nüfus)_{tr}$	-7.369***	-5.728***	-18.079***	-14.482***
$\ln(nüfus)_{ab}$	-3.541***	-4.745***	-6.751***	-8.188***
$(dyytrans)$	-5.672***	-7.263***	-8.836***	-10.025***
$(ithtrans)$	-3.846***	-4.981***	-8.815***	-11.679***

Not: \*\*\*, \*\* ve \* sırası ile %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Tesadüfi etkiler modelinde değişen varyans sorunu ile hata terimleri arasında korelasyonun olması durumunda heteroskedasite ve otokorelasyon sorunları oluşabilmektedir. Bu sapmaların yanı sıra, birimler arası korelasyon problemi de ortaya çıkabilmektedir. Bu kapsamda, tesadüfi etkiler modelinde heteroskedasitenin test edilmesi amacıyla Levene (1960), Brown ve Forsythe (1974) testi yapılmıştır. Otokorelasyon probleminin test edilmesi için Bhargava vd.'nin Durbin-Watson (1982), Baltagi ve Wu (1999) ile Lagrange Çarpanı testleri gerçekleştirilmiştir. Birimler arası korelasyon testi için ise Pesaran'ın (2004) analizi yapılmıştır.

Panel veri analizi kapsamında tutarlı tahmin modelinin belirlenmesi amacıyla gerçekleştirilen varsayım testlerinin sonuçları Tablo 2'de yer almaktadır. İlk olarak, tesadüfi etkiler modelinde heteroskedasite varlığını test eden Levene (1960), Brown ve Forsythe (1974) testine ilişkin sonuçlar bulunmaktadır. Sonuçlar değerlendirildiğinde, sabit varyansın olduğunu belirten sıfır hipotezi reddedilmektedir. Elde edilen bulgular doğrultusunda, tesadüfi etkiler modeli ile yapılan tahminlerde heteroskedasite probleminin bulunduğu gözlemlenmiştir.

Panel veri analizleri kapsamında tesadüfi etkiler modelinin bir başka önemli varsayımı, hata terimleri arasında otokorelasyonun bulunmamasıdır. Ekonomiye ilişkin analizlerin gerçekleştirildiği modellerde, ortaya çıkan ekonomik şokların etkileri dolayısıyla hata terimleri arasında korelasyon sorununun oluşması söz konusu olmaktadır. Bu kapsamda, tesadüfi etkiler modellerinin hata terimlerinde zamana göre korelasyon çok sık gözlemlenmektedir (Tatoğlu, 2013: 225). Bu doğrultuda, tesadüfi etkiler modelinde otokorelasyon sorunu test edilmeli ve var olması halinde tutarlı





tahmin tekniklerinin seçilmesi gerekmektedir. Bhargava vd.'nin Durbin-Watson (1982), Baltagi ve Wu (1999) ile Lagrange Çarpanı testlerine ilişkin sonuçlar Tablo 2'de yer almaktadır. Elde edilen bulgulara göre, tesadüfi etkiler modeli için otokorelasyonun olmadığını ifade eden hipotez reddedilmiş ve modelde otokorelasyon bulunduğu görülmüştür.

**Tablo 2.** Panel Veri Analizi Varsayım Testleri Sonuçları

Heteroskedasite Test Sonuçları		
	Test İstatistiği	Olasılık
<b>w<sub>0</sub></b>	8.511	0.000
<b>w<sub>50</sub></b>	6.754	0.000
<b>w<sub>10</sub></b>	8.335	0.000

Otokorelasyon Test Sonuçları		
	Test İstatistiği	Olasılık
<b>Bhargava vd.'nin Durbin-Watson</b>	0.956	*<2
<b>Baltagi-Wu LBI</b>	1.136	*<2
<b>LM(lambda=0)</b>	281.47	0.000
<b>ALM(lambda=0)</b>	7.00	0.008
<b>LM(Var(u)=0,lambda=0)</b>	1643.5	0.000

Birimler Arası Korelasyon Test Sonuçları		
	Test İstatistiği	Olasılık
<b>Pesaran'ın Testi</b>	5.608	0.000

Panel veri analizlerinde bir başka temel varsayım da hata terimlerinin birbirlerinden bağımsız olmaları hususudur. Bu kapsamda, birimler arası korelasyonun sınanması amacıyla Pesaran (2004)'ın ortaya koyduğu testler yapılmıştır. Tablo 2'de birimler arası korelasyon problemini sınanan Pesaran (2004) CD testinin sonuçları bulunmaktadır. Sonuçlar doğrultusunda, birimler arasında korelasyon sorununun bulunmadığı hipotezi reddedilmiş ve modelde birimler arası korelasyonun bulunduğu ortaya koyulmuştur.

Panel veri analizi öncesinde gerçekleştirilen temel varsayım testleri neticesinde tesadüfi etkiler modelinde heteroskedasite, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon sorununun bulunduğu tespit edilmiştir. Panel veri analizlerinde temel varsayımlardan sapmaların bulunması durumunda, analizler sonucunda tutarlı neticelerin alınmasına olanak veren dirençli tahmincilerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Panel veri analizleri kapsamında modelde heteroskedasite, dönemsel ve uzamsal korelasyonu hesaba katarak daha tutarlı sonuçlar veren ve Parks (1967) - Kmenta (1986)'nın ortaya koyduğu esnek geliştirilmiş en küçük kareler tekniğini temel alan bir tahmin tekniğine başvurulmuştur. Parks-Kmenta dirençli tahmincisi, modelde zaman boyutunun birim boyutundan daha az bulunması





durumunda ( $T < N$ ) daha tutarlı sonuçlar elde edilmesine olanak tanımaktadır (Tatoğlu, 2013: 253). Bu kapsamda, çalışmada tesadüfi etkiler modeli vasıtasıyla gerçekleştirilen analizlerde araştırma modelinde heteroskedasite, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon sorunlarının bulunması dolayısıyla, bu sapmalar altında tutarlı tahminler yapılmasını sağlayan Parks-Kmenta dirençli tahmincisi ile analizler gerçekleştirilmiştir.

Tablo 3. Parks-Kmenta Dirençli Tahminci Sonuçları

Bağımlı Değişken: $\ln(ihracat)_{tr}$		
Bağımsız Değişkenler	Katsayılar	Olasılık
$\ln(gsyih)_{tr}$	0.486***	0.000
$\ln(gsyih)_{tr}$	0.457***	0.000
$\ln(nüfus)_{tr}$	0.889***	0.001
$\ln(nüfus)_{ab}$	0.394***	0.000
$\ln(mesafe)$	-0.583***	0.000
$(dyytrans)$	0.129***	0.000
$(ithtrans)$	0.178***	0.000
Sabit	-23.409***	0.000
Wald chi2(7)		6487.45
Prob > chi2		0.000

Not: \*\*\*, \*\* ve \* sırası ile %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Otokorelasyon, heteroskedasite ve birimler arası korelasyon problemi altında tutarlı sonuçlar üretilmesini sağlayan Parks-Kmenta dirençli tahmincisine ilişkin sonuçlar Tablo 3'te bulunmaktadır. Elde edilen bulgular doğrultusunda, Türkiye'nin gayrisafi yurtiçi hasılası %1 arttığında Türkiye'nin AB ülkelerine ihracatının %0.49 arttığı, AB ülkelerinin gayrisafi yurtiçi hasılası %1 arttığında ise Türkiye'nin AB ülkelerine ihracatının %0.46 yükseldiği gözlemlenmektedir. Türkiye'nin nüfusunun %1 düzeyinde artması durumunda Türkiye'nin AB ülkelerine ihracatının %0.89 arttığı görülürken, AB ülkelerinin nüfusu %1 arttığında ise Türkiye'nin AB ülkelerine ihracatının %0.39 arttığı görülmüştür. Buna karşılık, Türkiye ile AB ülkeleri arasındaki mesafenin %1 artması, Türkiye'nin AB ülkelerine ihracatını %0.58 düzeyinde azalttığı tespit edilmiştir. Ayrıca, çalışmanın araştırma değişkenlerinden biri olan Türkiye'nin AB ülkelerinden doğrudan yabancı yatırımlar vasıtasıyla teknoloji transferindeki %1 artışın Türkiye'nin AB ülkelerine ihracatını %0.13 yükselttiği görülmektedir. Türkiye'nin AB ülkelerinden ithalat yoluyla sağladığı teknoloji transferinde %1'lik bir artışın ise Türkiye'nin AB ülkelerine ihracatını %0.18 arttırdığı tespit edilmiştir.





## **6. Sonuç ve Değerlendirme**

2. Dünya Savaşı sonrası dünya siyasetinde küreselleşme ve bölgeselleşme bir arada yükselişe geçmiş akımlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemde ülkelerin kalkınması amacı ile uluslararası ticarete ülkelerin kullandıkları tarifelerin kaldırılması amaçlanmış ve bunu sağlamak için GATT 1947'de kurulmuştur. Daha sonra DTÖ adını alacak bu kurum, ülkeler arasındaki ticarete tarifelerin kaldırılmasını amaçlamış ancak çok fazla üye olması sebebiyle sonuçların zor çıkması sebebi ile işlerliğini tam anlamı ile ortaya koyamamıştır. Ülkelerin ticaret ile kalkınmalarının sağlanması amacı bölgesel anlamda entegrasyonların önünü açmış ve ülkeler ekonomik entegrasyonlar oluşturmaya başlamışlardır. AKÇT, EFTA bu entegrasyonlara verebileceğimiz örneklerdir.

Ekonomik entegrasyonlar konusunda literatürde ilk çalışmalar Viner (1950) ile başlamış ve teoriler günümüze kadar geliştirilerek aktarılmaya devam etmiştir. Ekonomik entegrasyonların üye olan ve olmayan ülkelerin ekonomilerine etkileri literatürde statik etkiler ve dinamik etkiler olarak iki ana başlık altında incelenmektedir. Statik etkiler ticaret yaratıcı etki ve ticaret saptırıcı etki olarak ikiye ayrılırlar ve ülkelerin ekonomilerinde bir defalığına yaratılan etkiler olarak ele alınırlar. Dinamik etkiler ise üye ülkelerin ekonomileri üzerinde daha uzun dönemde ortaya çıkan etkilerdir ve sayıca daha fazladırlar. Rekabet etkisi, ölçek ekonomileri etkisi, yatırım arttırıcı etkiler, kutuplaşma etkisi, dışsal ekonomiler etkisi, döviz rezervlerini arttırma etkisi, kaynak hareketliliği etkisi, kalkınma, büyüme ve sanayileşme etkisi, ticaret hadleri etkisi ve son olarak teknoloji transferi etkisi olarak ele alınmışlardır. Teknoloji transferi etkisi, üye ülke ekonomisine etkisi doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat vasıtası ile mümkün olmaktadır. Gelişmiş ülkelerin ar-ge faaliyetleri ile elde ettiği teknolojik üstünlük bu iki yolla gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelere aktarılmaktadır. Gelişmiş ülkeler ürettikleri teknolojik yenilikler sayesinde ekonomide tekelci bir pozisyona sahip olmakta ve yeni teknoloji diğer ülkeler tarafından taklit edilene kadar kar maksimizasyonu sağlamalarına olanak sağlamaktadır. Gelişmekte olan ya da az gelişmiş ülkelerin doğrudan yabancı yatırım ya da ithalat yolu ile ülkeye gelen yeni teknolojiyi benimsemeleri ve taklit etmeleri sonucu bu tekelci durum ortadan kalkmaktadır.

Türkiye ile Avrupa Birliği arasında 01 Ocak 1996'dan beri yürürlükte olan Gümrük Birliği anlaşması Türkiye'nin uluslararası ticaretinde etkili olmuştur. Literatürdeki genel tanıma aykırı olarak bazı ürünlerin gümrük birliği kapsamı dışında tutulmasının Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ticarete olumsuz etkileri olduğu yapılan çalışmalarla ortaya konmuştur. Gümrük birliği bir geçiş dönemi olması gerekirken tam üyelik konusunda bir gelişme yaşanmaması





sebebi ile kalıcı bir hal almıştır. Gümrük birliği anlaşmasının güncellenmesi gerektiği konusunda literatürde oldukça fazla sayıda çalışma bulunmaktadır. Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki gümrük birliğinin Türkiye’nin uluslararası ticaretine etkileri literatürde önemli çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmaların çoğunda statik etkiler üzerine analizler yapılmıştır. Dinamik etkiler üzerine çalışmalar dinamik etkilerin daha uzun sürede ortaya çıkması sebebi ile sayıca daha azdır. Bu çalışma ile dinamik etkilerden teknoloji transferi etkisi üzerinde durulmuş ve Gümrük Birliği anlaşmasının Türkiye’nin ihracatına etkisi teknoloji transferi özelinde incelenmiştir. Bu inceleme yapılırken veriler panel çekim modeli vasıtası ile değerlendirilmiştir. Gümrük Birliği’ne üye olan ve verileri temin edilebilen 24 üye ülkenin 2005-2021 yılları arasındaki verileri kullanılmıştır. Analizler kapsamında Türkiye’nin Avrupa Birliği ülkelerine ihracatı bağımlı değişken olarak ele alınmıştır. Türkiye’nin GSYH’sı, Avrupa Birliği üyesi ülkelerin GSYH’ları, Türkiye’nin nüfusu, Avrupa Birliği üye ülkelerinin nüfusları, Türkiye ile Avrupa Birliği üye ülkeleri arasındaki mesafeler, Türkiye’ye Avrupa Birliği üye ülkelerden gelen doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat yolu ile gelen teknoloji transferi modelde bağımsız değişken olarak kullanılmıştır.

Panel veri analizi öncesi yapılan temel varsayım testleri neticesinde tesadüfi etkiler modelinde heteroskedasite, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon sorununun bulunduğu tespit edilmiştir. Panel veri analizinde temel varsayımlardan sapmaların bulunması durumunda, analizler sonucunda tutarlı neticelerin alınmasına imkan veren dirençli tahmincilerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda, çalışmada tesadüfi etkiler modeli vasıtası ile gerçekleştirilen analizlerde araştırma modelinde heteroskedasite, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon sorunlarının bulunması dolayısıyla, bu sapmalar altında tutarlı tahminler yapılmasını sağlayan Parks-Kmenta dirençli tahmincisi ile analizler gerçekleştirilmiştir.

Yapılan analizlerin sonuçları doğrultusunda, Türkiye’nin GSYH’ndeki artışın Türkiye’nin AB ülkelerine ihracatına pozitif etkisi olduğu ve istatistiki olarak anlamlı olduğu bulunmuştur. Türkiye’nin GSYH’sındaki %1’lik büyüme AB ülkelerine ihracatını %0,49 oranında arttırmaktadır. Bunun yanında, AB ülkelerinin GSYH’sındaki artışın da Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatına pozitif etkisi olduğu ve istatistiki olarak anlamlı olduğu bulunmuştur. AB ülkelerinin GSYH’larındaki %1’lik artış Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatını %0,46 oranında arttırmaktadır.

Türkiye ve AB ülkelerindeki nüfus artışının da Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatına pozitif etkisi olduğu ve istatistiki olarak anlamlı olduğu bulunmuştur. Türkiye’nin nüfusunun %1 düzeyinde artması Türkiye’nin AB ülkelerine olan





ihracatını %0,89 oranında arttırırken, AB ülkelerindeki nüfusun %1 düzeyinde artması Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatını %0,39 oranında arttırdığı görülmüştür. Buna karşın, Türkiye ile AB ülkeleri arasındaki mesafenin artışı beklendiği üzere Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatına negatif etkisi olduğu ve istatistiki olarak anlamlı olduğu bulunmuştur. Mesafe’nin %1 düzeyinde artması Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatını %0,58 oranında azaltmaktadır. Türkiye’ye AB ülkelerinden yapılan doğrudan yabancı yatırımlar ve ithalat vasıtası ile olan teknoloji transferinin Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatına pozitif etkisi olduğu ve istatistiki olarak anlamlı olduğu bulunmuştur. Türkiye’ye AB ülkelerinden olan doğrudan yabancı yatırımlardaki %1 seviyesindeki artış Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatını %0,13 oranında arttırmakta iken, Türkiye’ye AB ülkelerinden olan ithalatlardaki %1 seviyesindeki artış Türkiye’nin AB ülkelerine olan ihracatını %0,18 oranında arttırdığı tespit edilmiştir.

Çalışmanın araştırma konusu olan doğrudan yabancı yatırımlar yolu ile olan teknoloji transferi ve ithalat yolu ile olan teknoloji transferi konusunda yapılan analizlerin sonuçları doğrultusunda, Türkiye Avrupa Birliği ülkeleri ile olan gümrük birliği anlaşmasından olumlu sonuçlar elde ettiği görülmektedir. Dinamik etkilerden olan teknoloji transferi etkisi sayesinde Türkiye’nin üyesi olduğu gümrük birliği kapsamında ihracatını arttırdığı ve dolayısı ile ekonomik anlamda olumlu sonuçlar aldığı tespit edilmiştir.

Gümrük Birliği anlaşması sayesinde gerçekteştirilen uluslararası ticaretin Türkiye’nin ekonomik refahına teknoloji transferi vasıtasıyla olumlu etkileri olduğu ortaya koyulmuştur. Türkiye’nin teknoloji transferi noktasında ithal eden değil ihraç eden bir ülke konumuna gelebilmesi, mevcut politikaların Ar-Ge yatırımlarını teşvik etmesi ve sanayi – üniversite işbirliklerinin artması ile mümkün olabilecektir. Türkiye’de halen Ar-Ge merkezi ve teknoloji transfer ofislerinin sayısının olması gerekenin çok altında bulunduğu görülmektedir. Bu merkezlerin sayısının ve niteliklerinin arttırılması ile Türkiye’nin hem teknoloji transfer eden hem de dışarıya teknoloji ihraç eden bir ülke konumuna gelebileceği ve ekonomik refahının daha fazla artacağı düşünölmektedir.







#### **Kaynakça**

- Akça, E. E., Çağlayan, M. H. & Bal, H. (2016). “Gümrük Birliği’nin AB-Türkiye Dış Ticareti Üzerine Etkileri”, IMUCO International Multidisciplinary Conference, Nisan 2016, Antalya, Sayfa: 289-298.
- Ankan, Y. (2019). “Teknoloji Transfer Yöntemleri”, **Türk İdareciler Derneği İdarecinin Sesi Dergisi**, 192, 30-36.
- Aynagöz, Ö. (2002). “Gümrük Birliği Teorisinin Gelişimi, Ekonomik Yaklaşım”, **Ekonomik Yaklaşım Association**, 13(44), Sayfa: 23-39.
- Aysun, A., Öksüzler, O. & Yılğör, M. (2012) “Gümrük Birliği’nin Türkiye’nin Dış Ticareti Üzerine Etkisi: Panel Çekim Modeli Uygulaması”, **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 13(2), 15-26.
- Balassa, B. (1962). **The Theory of Economic Integration**, London: George Allen & Unwin Ltd.
- Baltagi, B. H. & Wu, P. X. (1999). “Unequally Spaced Panel Data Regressions with AR(1) Disturbances”, **Econometric Theory**, 15(6), 814-823.
- Batmaz, N., İrmış, A. & Durak, İ. (2011). “Küreselleşme ve Bölgeselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisindeki Gelişmeler (1980-2010)”, **Çağ Üniversitesi Journal of Social Sciences**, 8(1), 30-63.
- Bayar, F. (2008). “Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinde Türkiye”, **Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi**, 32, 25-34.
- Becker, K., Baki, İ. & Lee, J.W. (2016). “The Customs Union Between The European Union and Turkey and Its Impacts on Turkey’s Economy”, **Journal of Asian Finance, Economics and Business**, 3(2), 41-49.
- Bhargava, A., Sosa-Escuderi, W. & Narendranathan, W. (1982). “Serial Correlation and Fixed Effects Models”, **The Review of Economic Studies**, 49(4), 533-549.
- Brown, M. B. & Forsythe, A. B. (1974). “The Small Sample Behaviour of Some Statistics Which Test The Equality of Several Means”, **Technometrics**, 16(1), 129-132.
- Chang, H.J. (2014). **Ekonomi Rehberi**, İstanbul: Say Yayınları.
- Ciruelos, A. & Wang, M. (2005). “International Technology Diffusion: Effects of Trade and FDI”, **Atlantic Economic Journal**, 33, 437-449.
- Coe, D.T. & Helpman, E. (1995). “International R & D Spillovers”, **European Economic Review**, 39, 859-887.
- Dilbaz Alacahan, N. & Akarsu, Y. (2017). “Avrupa Birliği Ortak Dış Ticaret Politikası’nın Türkiye Ekonomisi Üzerine Etkileri”, **Journal of Life Economics**, 4(1), 25-38.
- Doğan, M. (2015). “Avrupa Birliği ve Türkiye Ekonomik İlişkileri”, **Marmara Coğrafya Dergisi**, 32, 306-325.
- Doğan, S. & Soyyiğit, S. (2011). “Gümrük Birliği Sonrasında (1996-2009) Türkiye’nin Avrupa Birliği İle Dış Ticaretinin Ülke ve Fasil Bazlı Yoğunlaşma Analizi”, **İstanbul Üniversitesi Ekonometri ve İstatistik Dergisi**, 14, 1-18.
- Göçmen, İ. (2016). “Avrupa Birliği ile Türkiye Arasındaki Gümrük Birliği’nin Güncellenmesinin Yöntemi ve Usulü: Avrupa Birliği Açısından Bir Bakış”, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, 15(1), 85-115.





- Gözcör, G. (2016). “Türkiye Ekonomisinin Rekabetçiliği: Gümrük Birliği Sonrası Dönem için Ampirik Bir Değerlendirme”, **İstanbul Medeniyet Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 1(2), 13-34.
- Güllü, İ. (2015a). “Türk Dış Ticaretinin Serbestleştirilmesi Bağlamında Türkiye AB Gümrük Birliği Uygulamasının Rolü: Teorik Bir Bakış”, **Niğde Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 8(4), 159-175.
- Güllü, İ. (2015b). “An Application on the Efficiency of Customs Union: Turkey EU Customs Union”, **Revista Economica**, 67(6), 158-177.
- Gündüz, O. & Esengün, K. (2007). “Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin Avrupa Birliği (15) ile Dış Ticareti Üzerine Etkileri”, **GOÜ Ziraat Fakültesi Dergisi**, 24(1), 43-49.
- Hepaktan, C. E. & Çınar, S. (2011). “Küreselleşmenin Ekonomik Entegrasyon Üzerine Etkileri”, **International Conference on Eurasian Economies**, 68-77.
- Hobikoğlu Haykır, E. (2007). “Gümrük Birliklerinin Ekonomik Etkileri ve Türkiye Ekonomisi: Gümrük Birliği Yansımaları”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, (1), 65-82.
- Hosny, A. S. (2013). “Theories of Economic Integration: A Survey of The Economic and Political Literature”, **International Journal of Economy, Management and Social Sciences**, 2(5), 133-155.
- Im, K. S., Pesaran, M. H. & Shin, Y. (2003). “Testing for Unit Roots in Heterogenous Panels”, **Journal of Econometrics**, 115(1), 53-74.
- İnançlı, S., Çabaş, M. (2017). “Türkiye’de Teknoloji Transferinin Ekonomik Büyüme Üzerine Etkileri”, International Conference on “Scientific Cooperation for the Future in Economics and Administrative Sciences” Thessaloniki, 6-8 Eylül 2017, Bildiri Kitabı, Sayfa:37-43.
- İncekara, A. & Savrul, M. (2011). “Küreselleşme, Büyüme ve Ekonomik Entegrasyonlar: Türkiye Açısından Bir Değerlendirme”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, 61(2), 3-22.
- Kalaycı, C. (2017). “Serbest Ticaret Anlaşmalarının Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkileri: Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi Uygulaması”, **Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi**, 3(2), 133-147.
- Kalaycı, C. & Artan, S. (2010). “Gümrük Birliğinin Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkileri: Panel Veri Analizi”, **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 27, 301-314.
- Kızıltan, A., Ersungur, M. & Polat, Ö. (2008). “Gümrük Birliğinin Türkiye'nin Avrupa Birliği ile İhracat ve İthalatına Etkisi”, **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 22(1), 83-99.
- Kmenta, J. (1986). **Elements of Econometrics**, Macmillan.
- Kotil, E. (2019). “Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne İhracatı: Çekim Modeli Analizi”, **Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 15(2), 167-175.
- Köse, S. & Şarkgüneşi, A. (2019). “Avrupa Birliği Entegrasyon Sürecinin İmalat Sanayisinde Bölgesel Yığılma Etkileri”, **Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 15(3), 417-436.
- Krauss, M. B. (1972). “Recent Developments in Customs Union Theory: An Interpretative Survey”, **Journal of Economic Literature**, 10, 413-436.
- Kuşat, N. (2015). “Gümrük Birliğinin Türkiye Dış ticaretine Statik Etkileri: 1980-1995/1996-2013 Karşılaştırmalı Bir Analiz”, **Atatürk Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Dergisi**, 29(4),





625-644.

- Levene, H. (1960). “Robust Tests for Equality of Variances” in Olkin, I., Ghurye, G. Hoedding, W., Madow, W.G., Mann, H.B. (eds), **Contributions to Probability and Statistics**, Stanford, California, Stanford University Press, 278-292.
- Levin, A., Lin, C. & Chu, J (2002). “Unit Root Tests in Panel Data: Asymptotic and Finite-Sample Properties”, **Journal of Econometrics**, 108(1), 1-24.
- Lipsey, R. G. (1960). “The Theory of Customs Unions: A General Survey”, **The Economic Journal**, 70(279), 496-513.
- Malatyalı, Ö. (2016). “Teknoloji Transferinin Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Türkiye Örneği 1989-2014”, **Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 13, 62-73.
- Meade, J. (1955). **Trade and Welfare**. London: Oxford University Press.
- Morgil, O. (2006). “Kopenhag Ekonomik Kriterleri ve Türkiye'nin Uyum Süreci”, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, 5(2), 91-102.
- Nart, E.Ç. (2010). “Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin Dış Ticareti Üzerine Etkileri: Panel Veri Analizi”, **Journal of Yasar University**, 17(5), 2874-2885.
- Parks, R. (1967). “Efficient estimation of a System of Regression Equations When Disturbances are Both Serially and Contemporaneously Correlated”, **Journal of The American Statistical Association**, 62(318), 500-509.
- Pesaran, M. H. (2004). General Diagnostic Test For Cross Section Dependence in Panels, University of Cambridge, Faculty of Economics, Cambridge Working Papers in Economics, NO:0435.
- Ploekel, F. (2010). **The Zollverein and the Formation of a Customs Union**. London: Oxford University Press.
- Saraçoğlu, S. (2015). “Türkiye Tarım Ürünlerinin Avrupa Birliği Ülkelerinin Tarım Ürünleri Karşısındaki Uluslararası Rekabet Gücü”, EY International Congress on Economics II, “Europe and Global Economic Rebalancing”, Ankara, November 5-6.
- Schumpeter, J. A. (1934). **The Theory of Economic Development**. Harvard Economic Studies 46.
- Seyidoğlu, H. (2020). **Uluslararası İktisat (Teori – Politika – Uygulama)**, 22. Baskı, İstanbul: Gizem Can Yayınları.
- Seymen, D. (2009). “Gümrük Birliği, Türkiye'nin Avrupa Birliği İle Ticaretinde Ülke Yoğunlaşmasını Değiştirdi mi?”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 14(1), 199-220.
- Solow, R. M. (1956). “A Contribution to the Theory of Economic Growth”, **The Quarterly Journal of Economics**, 70(1), 65-94.
- Soyyigit, S. & Doğan, S. (2019). “Türkiye'nin Avrupa Birliği Ülkeleri ile Dış Ticaretinin Yapısal Analizi: Artan Rekabet mi Yoksa Yoğunlaşma mı?”, **Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, 7(3), 164-180.
- Şakı, M. & Eruygur, H. O. (2021). “Gümrük Birliği ve Tarım Ürünleri: Türkiye Üzerine Bir Armington Modeli Analizi”, **Fiscaoeconomia**, 5(1), 177-194.





- Şeker, A. (2018). “Teknoloji Transferinin Teknolojik Gelişim, Üretim ve Yüksek Teknoloji Ürünlerinin İhracatı Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneği”, **BMIJ**, 6(3), 583-603.
- Şentürk, M. (2014). “Gümrük Birliği Üyeliğinden Günümüze Türkiye'nin Dış Ticareti Üzerine bir İnceleme”, **Akademik Yaklaşımlar Dergisi**, 5(1), 127-142.
- Tatoğlu, F. Y. (2013). **Panel Veri Ekonometrisi**, İstanbul: Beta Yayıncılık.
- T.C. Avrupa Birliği Başkanlığı (2021a) Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi, [https://www.ab.gov.tr/turkiye-ab-ileiskilerinin-tarihcesi\\_111.html](https://www.ab.gov.tr/turkiye-ab-ileiskilerinin-tarihcesi_111.html), Erişim Tarihi: 22/03/2021.
- T.C. Avrupa Birliği Başkanlığı (2021b). Katma Protokol, [https://www.ab.gov.tr/files/ardb/katma\\_protokol.pdf](https://www.ab.gov.tr/files/ardb/katma_protokol.pdf), Erişim Tarihi: 15/12/2021.
- T.C. Avrupa Birliği Başkanlığı (2021c) Katılım Müzakerelerinde Mevcut Durum, [https://www.ab.gov.tr/katilim-muzakerelerinde-mevcut-durum\\_65.html](https://www.ab.gov.tr/katilim-muzakerelerinde-mevcut-durum_65.html), Erişim Tarihi: 16/12/2021.
- T.C. Avrupa Birliği Başkanlığı (2021d) Türkiye Avrupa Birliği İlişkilerinde Önemli Tarihler, <https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/kronoloji-trkce-ocak2020.pdf> Erişim Tarihi: 26/11/2021.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı (2021). Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu Arasında bir Ortaklık Yaratın Anlaşma (Ankara Anlaşması) 12 Eylül 1963, [https://www.mfa.gov.tr/turkiye-ile-avrupa-ekonomik-toplulugu-arasinda-bir-ortaklik-yaratan-anlasma\\_-ankara-anlasmasi\\_-12-eylul-1963-.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye-ile-avrupa-ekonomik-toplulugu-arasinda-bir-ortaklik-yaratan-anlasma_-ankara-anlasmasi_-12-eylul-1963-.tr.mfa), Erişim Tarihi: 23/11/2021.
- Temiz, D. (2009). “Gümrük Birliği İle Birlikte Türkiye'nin Dış Ticaretinde Yapısal Değişimler Oldu mu?”, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, 8(1), 115-138.
- Terin, M., Keskin, A. & Terin, S. (2012). “Gümrük Birliği'nin Türkiye-AB Tarım Ürünleri Dış Ticareti Üzerine Etkileri”, **Atatürk Üniversitesi Ziraat Fak. Dergisi**, 43(2), 133-139.
- Tiryakioğlu, M. (2011). “Teknoloji Transferi, Teknoloji Yoksulluğu mu?”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 66(2), 169-199.
- Tunç, H. (2017a). “Ekonomik Kalkınma Sürecinde İktisadi Birleşmelerin Rolü: Bir Alan Araştırması”, **Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 4(2), 20-27.
- Tunç, H. (2017b). “Dış Ticaretin Gelişiminde Gümrük Birliği'nin Rolü, Bir Algı Araştırması”, **AÇÜ Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**, 3(1), 83-99.
- Viner, J. (1950). **The Customs Union Issue**. Carnegie Endowment for International Peace, NY.
- Yazgan, Ş. (2011). “Ekonomik Entegrasyon, Uzmanlaşma ve Endüstrilerin Konumlanması”, **Çankaya University Journal of Humanities and Social Sciences**, 8(1), 57-80.
- Yıldırım, E. & Dura, C. (2007). “Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri Konusundaki Literatüre Bir Bakış”, **Erciyes Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 28, 141-177.



TINI-SOS

*The International New Issues In SOcial Sciences*



### **Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Eski ve Yeni İpek Yolu'nun Karşılaştırmalı İncelenmesi**

Talat Mescioğlu

Bursa Teknik Üniversitesi UTL Anabilim Dalı YL Öğrencisi

talatmesciogl@gmail.com

0000-0003-1380-5716

Umut Saraç

Bursa Teknik Üniversitesi UTL Anabilim Dalı YL Öğrencisi

Umutsarac55@hotmail.com

0000-0001-6977-7481

Year: 2023 Winter

Number: 11

Volume: 2

pp: 191-216

Makalenin Geliş Tarihi: 15/06/2023

Kabul Tarihi: 30/12/2023

Makalenin Türü: Araştırma makalesi

Doi Number: <https://zenodo.org/records/10435288>

İntihal /Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş, telif devir belgesi ve intihal içermediğine ilişkin rapor ve gerekliyse Etik Kurulu Raporu sisteme yüklenmiştir. / This article was reviewed by at least two referees, a copyright transfer document and a report indicating that it does not contain plagiarism and, if necessary, the Ethics Committee Report were uploaded to the system.





## Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Eski ve Yeni İpek Yolu’nun Karşılaştırmalı İncelenmesi

Talat Mescioğlu  
Umur Saraç

### Öz

Tarihi milattan önceye dayanan İpek Yolu, dünyada daha çok Doğu-Batı yönünde ticari ilişkilere aracılık etmiş, kültür ve medeniyet transferine olanak sağlamış önemli bir lojistik unsuru ve ticaret güzergâhıdır. Milattan sonra uygarlıkların birbirleri ile olan olumlu ve olumsuz iletişimleri sebebiyle İpek Yolu daha da önemli hale gelmiştir. 2013 senesinde ise Çin Halk Cumhuriyeti tarafından bu tarihi ticaret yoluna atıfta bulunularak yeni bir İpek Yolu projesi ortaya konulmuştur. Bu proje Bir Kuşak Bir Yol Projesi adıyla ifade edilmiştir. Uluslararası ticaretin daha aktif bir şekilde işleyişi için büyük fırsatlar ortaya çıkaracağı düşüncesiyle, Doğu- Batı ulusları için elzem bir konu olmuştur. Ancak antik İpek Yolu ile günümüzde Çin Halk Cumhuriyeti tarafından ortaya atılan yeni İpek Yolu projeleri birbirinden bağımsız noktalar teşkil etmektedir. Bu çalışmanın amacı, antik ve yeni İpek Yolu’nun birbirinden ne kadar farklı olduğunu ikisinin birbirinden keskin çizgilerle ayrılmış ticari ilişkiler beslediğini ortaya koymak ve konuyu tartışarak yeni önerilerde bulunmaktır. Çalışma için, nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi yapılmış olup veri toplama aracı olarak dokümantasyon kullanılmıştır. Sayısal ekonomik verilere Dünya Bankası’ndan ulaşılmıştır. Bu çalışma sonucunda, antik İpek Yolu ve Kuşak Yol projesinin ortaya çıkış nedenlerinin farklı olduğu sonucuna varılmakla beraber Çin’in projesinin kapsayıcı etkisiyle dünyada ekonominin lider gücü olma yolunda önemli bir başarı kaydettiği gözlemlenmiştir. Ayrıca bu çalışmanın farklı bir bakış açısı oluşturarak literatüre katkı yapması beklenmektedir.

**Anahtar kelimeler:** Bir Kuşak Bir Yol, İpek Yolu, Uluslararası Ticaret, Çin, ABD

**JEL Kodları:** F20, N00

**One Belt One Road Project: Comparative Examination of the Old and New Silk Road**

### Abstract

The Silk Road, which dates back to before Christ, is an important logistics element and trade route that has mediated trade relations mostly in the East-West direction in the world and enabled the transfer of culture and civilization. The Silk Road has become even more important due to the positive and negative communication between civilizations after Christ. In 2013, a new Silk Road project was put forward by the People's Republic of China, referring to this historical trade route. This project



was expressed as the One Belt One Road Project. It has become an essential issue for the Eastern and Western nations, with the idea that it will create great opportunities for the more active functioning of international trade. However, the ancient Silk Road and the new Silk Road projects put forward by the People's Republic of China today constitute independent points. The aim of this study is to examine the ancient Silk Road. and to reveal how different the new Silk Road is from each other, that the two foster sharply separated commercial relations, and to make new suggestions by discussing the subject. For the study, document analysis, one of the qualitative research methods, was performed and documentation was used as a data collection tool. Numerical economic data was obtained from the World Bank. As a result of this study, it is concluded that the reasons for the emergence of the ancient Silk Road and the Belt Road project are different, but it has been observed that China has achieved significant success in becoming the leading economic power in the world with the comprehensive impact of its project. Additionally, this study is expected to contribute to the literature by creating a different perspective.

**Keywords:** One Belt One Road, Silk Road, International Trade, China, USA

**JEL Codes:** F20, N00

## 1.Giriş

Tarihi İpek Yolu 8000 kilometrelik yol uzunluğu ile antik zamanda Çin’den başlayıp Güney ve Güneydoğu Asya’ya Akdeniz’e, Afrika’nın Kuzey kesimlerine ve Avrupa’ya uzanan ticaret yolu olmakla beraber hem de bir lojistik ağıydı (Yılmaz, 2017: 672). Kadim İpek Yolu’nun tarihi, Hıristiyanlıktan önceki dönemde Mısırlıların ve akabinde Romalıların ihtiyacı olan ipeğin Çin’den kervanlarla taşınmasına kadar dayanmaktadır (Koçpınar, 2022: 1, Çağlar, 2017: 29). Dut kelebeğinin tırtılı ilk kez yetiştirerek ondan fayda sağlayan ve ilk ipek dokumayı Hemudu kadim kültür bölgesinde gerçekleştiren Çin’liler İpek Yolu tarihinin ortaya çıkmasını sağlamıştır (Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, 1986: 5734, Yılmaz, 2021: 96). Dünya tarihinin ilk kıtalararası ve insanlığın en beklide en önemli ticari güzergâhı İpek Yolu’dur (Deniz, 2016: 196) İpek yolu adını, Çin’de üretilmiş olup ve ticaretin başlıca nedeni olan ipeğin satılabilmesi için kervanlarla dünyanın diğer noktalarına taşınmasından almaktadır (Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, 1986: 5733, Günay vd., 2019: 160). Ayrıca İpek yolu güzergâhına adını veren ipek, ticari faaliyetlerde bir para birimi olarak da kullanılmakta olduğu görülmüştür (Kandemir, 2019: 2013). İpek Yolu adı, 19. yüzyıla kadar kullanılmamış olup, ipeğin ticaretin ana



unsuru olmasından dolayı Alman jeolog ve coğrafyacı Ferdinand vonRichthofen’ın Çin adlı kitabındaki ifadesinin ürünüdür (Bhoothalingam, 2006: 60; Toprak, 2008: 1; Kırpık, 2012: 173;Yıldırım, 2016: 292; Sabancı, 2018: 82; Koçak, 2019: 38; Yılmaz, 2021: 96; Gülez, 2022: 99).

Serüveni milattan öncesine dayanan bu tarihi ve ticari yol birçok uygarlık ve topluluktan; tüccarlara, askerlere(savaşçılara), seyahat düşkünlerine, hırsızlara ve haydutlara tanıklık etmiştir. İpeğin ve ipek yolunun değerinin artması nedeniyle doğu ve batı arasındaki ticaretin gelişmesinin ardından tüccarlar için önemli bir gelir kaynağı olmuştur. İpek Yolu’nun elde bulundurulması önemli bir zenginlik ve saygınlık göstergesi olduğu için uygarlıkların birbirleri ile savaşmalarına ve farklı kültürden askerlerin birbirleriyle karşılaşmalarına neden olmuştur (Tüğen, 2019: 635). 10.000 km’den daha fazla bir uzunluğa sahip olması nedeniyle önemli bir ticaret yolu olmuştur (Hedin, 1974: 228). Böylesine uzun yolculuklara sebebiyet vermesi ve yol güzergâhlarında önemli bölgelerin olmasından dolayı seyyahların uzun seyahatlerine neden olmuştur. Tüccarların ve seyyahların değerli eşyalarına ve elzemli emtialarına göz koyan hırsızlar ve haydutlar için ise kolay maddi kaynak kazanacakları bir yol halini almıştır. İnsanların karakterleri dışında İpek Yolu’nun birleştirici özelliği ile felsefi, dini ve sanatsal akımlarda bir araya getirilmiştir ve bu olguların alışverişi yapılmıştır (Kırpık, 2012: 176).

Kıtalararası mesafeleri bulan İpek Yolu gibi bir ticaret yolunda günlerce yol gitmek zorunda olan tüccarlar için konaklama yerleri önemli bir konuma gelmiştir. Bu yüzden şehir dışında kalan bölgelerde aralarında deve yürüyüşü ile 10 saat fark olan kervansaraylar yapıp tüccarlar için ücretsiz olarak sunulmuştur (Tüğen, 2019: 636). Ancak bu ücretsiz konaklamalar genellikle üç gün ile sınırlandırılmıştır (Alkan, 2006: 148). Her bölgenin ve her ticari yürüyüşün kaideleri oluşturulmuştur. Örneğin Asya’da sıcaklıklardan korunup rahat havada yolculuk yapmak ve bir konaklanacak olan kervansaraya gündüz varma isteği gibi nedenlerle kimi kervan yolculukları gece yapılmıştır (Tavernier, 1980: 68-69).Bu kadar uzun ve yorucu bir güzergâhta elbette ölümlerde yaşanmaktadır. Birçok zorlukla mücadele etmek, insan ne kadar kuvvetli ya da ekonomik olarak varlıklı da olsa üstesinden gelinemez bir hal alır. 1600’lü yıllarda 117 kişilik bir kafiilde 7 varlıklı tüccarın hayatını kaybetmesi buna örnektir (Sahillioğlu, 1968: 66).





Kadim, saygın ve antik İpek Yolu’nun çağlar boyunca; insan hayatına, kervansaraylar gibi ticari mimari yapılara, düşüncelere, dini görüşlere. ekonomik ilişkilere, kültür ve medeniyetlere, etkisi bu şekilde olmuştur.

Günümüz dünyasına geldiğimizde ise artık eski İpek Yolu’nun kadim güzergâhının üstünde 21. yüzyılın en büyük kalkınma planı olarak öngörülen bir ekonomi stratejisi Çin tarafından ortaya konulmuştur (Tuncel, 2017:87). 2013 yılında Çin başkanı Xi Jinping iki ayrı yerde çok önemli iki ifade de bulunmuştur. Kazakistan ziyaretinde Yeni İpek Yolu diye adlandırdığı bir ekonomik kuşak ile Endonezya ziyaretinde de Deniz İpek Yolu adıyla adlandırdığı bir deniz ticareti rotasının inşa edilmesi önerilerinde bulunmuştur (Hong, 2016: 1). Bu durum iki bin yıldan daha fazladır ipek yolu ruhunda bulunan ticari ve kültürel alışveriş geleneğini sürdürerek ekonomideki toparlanma için çok önemli bir dönüm noktası olabileceği Çin Halk Cumhuriyeti’nin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından 2015 yılında belirtilmektedir. Çünkü 2016 yılındaki 6,8’lik büyüme oranı ise Çin’in son 27 yılın en düşük büyüme oranıyla karşılaşmasına neden olmuştur (Karagöl, 2017: 3). 2017-2019 yılları arasında 6’nın üstünde ve 7’nin altında seyreden ekonomik büyüme 2020 yılına gelindiğinde büyük bir düşüşle 2,2 oranında gerçekleşmiş ve nihayet 2021 yılında kayda değer bir artışla 8,1 düzeyine çıkmıştır (worldbank.org, erişim tarihi: 21.12.2023). Çin’in bu büyüme rakamları ile beraber diğer bir önemli nokta ise ABD ve Çin arasındaki ekonomik büyüme savaşıdır. Yükselen güç Çin’in gerçekleştirmekte olduğu projelerle süper güç ABD’nin ekonomik liderliğini elinden alacağı gözlemlenmektedir. Ancak 2028 yılında Çin’in gayri safi yurtiçi hasıla gelirleriyle ABD ekonomisini geçeceği (Al ve Kaya, 2019: 2) düşüncesi yerini 2030’da geçebileceğine bırakmıştır.

Bu çalışmanın amacı ve ortaya koyduğu verilerle bulunacağı öneri, eski ve yeni İpek Yolu ticaret güzergâhlarının ne kadar birebir aynı coğrafyada geçiyor olsa da bu ticaret yollarının aynı düşünce ve mantık yapısıyla ortaya çıkmadığını anlatmaya çalışmaktadır. Bunun sonucunda kadim İpek Yolu’nun insanlık tarihindeki önemi ve bağlayıcılığı ile günümüz ticaret yolu olan yeni İpek Yolu’nun dünya ülkelerini bağlayıcılığının ne kadar farklı olduğu ifade edilmiştir.

## 2. Literatür Taraması

Liu(2010) kitabında, tarihi İpek Yolu’nun Çinlilerin Hsiung-nu(Hunlar) ile



olan mücadelelerinde Yüecilere ittifak isteğinde bulunmak istemesiyle ortaya çıktığını ifade etmektedir.

Onay (2019) makalesinde, bir Türk devleti olduğunu belirttiği Hun Devleti’nin Çinlilere çok zor bir tarihsel süreç yaşattığını belirtmektedir. Hunlar ve Çinlilerin tarihsel süreçteki rekabetleri sonucunda da tarihi yolun ortaya çıktığını söylemektedir.

Çağlar (2021), İpek Yolu ismini Çin’den kervanlarla uzun yollar aşarak taşınan Batı’nın ihtiyacı olan ipekten aldığını söylemektedir. Bu tarihi yolun tek güzergâhtan oluşmadığını kara ve deniz yoluyla olmak üzere iki yoldan Akdeniz’e ulaştığını ifade etmektedir. Bu iki ana yolun zamanla kendisine bağlanarak eklenecek bağlantı yollarının birleşimiyle de bir yol ağı oluşturduğunu belirtmektedir.

Odabaş vd. (2020) İpek ve ipeğe dair dokuma ürünlerinin keşfi ile Çin önemli bir şekilde ekonomik bolluğa ulaşmış bu bolluk Çin’i zirveye taşımış olduğunu belirtmektedir. İpek öyle önemli bir metadır ki kendisi için şiirler yazılmıştır.

Kubota (2010) çalışmasında, Milattan önce İskender’den dahi önceleri, Çin ve Hindistan arasında ticari ilişkiler olduğunu bu ticari ilişkinin ana konusunda İpek olduğunu belirtmektedir. Öyle ki bu değerli eşyaya sahip olmaya çalışmak ve güç gösterisinde bulunmak için devletler bu ticari ürün için ilgili ticari yolları ele geçirmeye çalışmışlardır.

Cinkara (2019) Uygular ve İpek Yolu adlı çalışmasında, İpek Yolunun hâkimiyetini uzun süre Türklerin elinde bulundurduğunu ve Çin’in asil ticaret ve ekonomi kaynağının ipek olmasından dolayı tarihin hemen hemen her devresinde Türkler ve Çinlilerin arasında bir savaş olduğunu belirtmektedir.

Toprak (2008), eski İpek Yolu’nun çok önemli bir yol olduğunu, bu tarihi yolu kontrolünde bulunduran ülkelerin hızlı bir büyüme ve güçlenme dönemi yaşadığını ifade etmektedir. Ülkelerin İpek Yolu üzerinde hâkimiyet sağlayabilmek için XI. yüzyıla kadar birçok rekabete sebep olacak savaşlara ve gerilimlere sebebiyet verdiğini belirtmektedir. Bu hakimiyet serüveninde yoğun bir faaliyet içerisinde olan ırklar şunlardır; Çinli’ler, Türkler, Araplar, Hintliler, İranlılar, Romalılardır.



İpek Yolu’nun en önemli metası olan ipek, sahip olan kişi için önemli bir zenginlik göstergesidir. Öyle ki Yılmaz (2021) araştırmasında kesin olmamakla birlikte Romalılar arasında ilk ipek kıyafetin Julius Caesar tarafından (M.Ö 100- M.Ö 44) yılında giyildiğini ve sonrasında ise Roma da halk tabasına inemeyecek değerde olduğundan soyluların özel kıyafetlerinin dikildiği bir ticari ürün olduğunu ifade etmiştir.

Adam Smith’in (2018), 1759 yılında ilk baskısı yapılan kitabındaki ifadeye göre üst sınıf modayı belirler ve dolayısıyla herkesin giydiğinin moda olmadığını, üst sınıf ne tür şeyler giyerse bunun moda olacağı ifadesinde bulunmuştur. Bu ifade tüm insanlık tarihinin ekonomik ve ticaret mantığı içinde çok önemlidir. Çünkü ekonomik farklılıkları olan insanların zenginliğin göstergesi olan ürünlere karşı isteklerinden dolayı hangi tarihsel süreçte ve/veya çağda olursa olsun modanın o dönem neyin zenginlik belirtisi olursa onun peşinden gittiğini göstermektedir. İpek Yolu’nda kıtalararası ticarete zamanın modası keza dolayısıyla zenginliği ve bu yolun bu kadar kıymetli olmasının da temel nedeninin ipek olduğu literatür taramasında görülmektedir.

Günümüzdeyse İpek Yolu’nun tekrar canlandırılması için çalışmalarda bulunuluyor. Tabi ki bu sefer İpek Yolu’nun değerli metası ipek değil. Tsui vd. (2017) belirttiği gibi, yeni İpek Yolu Projesi olan Tek Kuşak Tek Yol projesi, aşırı endüstriyel üretim kapasitesinin yanı sıra ortaya çıkan finansal sermaye çıkarlarının yönlendirdiği Çin kapitalizminin önemli coğrafyalara yayılan geniş ticari yapısını ifade etmektedir.

Çakılcı (2021), Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 senesinde ortaya atılan İpek Yolu projesi ile ticaretin ağırlığının Doğu merkezli bir hale dönüştürülmeye çalışıldığını ifade etmektedir. Bu şekilde bir dönüşümün amacını, Çin’in ekonomik büyümesinin önünde duvar gibi beliren durgunluk endişesinin ortadan kaldırılması, diğer dünya ülkelerini büyük bir lojistik ağı aracılığıyla kendine entegre etmesini ve Rusya ile ABD tehditlerini bertaraf edeceğini düşünmek olarak analiz etmektedir.

Ateş ve Seymen (2022), Çin’in 2013 yılındaki Bir Kuşak Bir Yol adlı girişiminde deniz güzergâhına verdiği adı “21. yüzyıl Deniz İpek Yolu” olarak belirtmiş ve kara güzergâhına “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” adının verildiğini ifade etmişlerdir. 2022 yılına gelindiğinde bu güzergâhlar üzerinde bulunan 140 ülke ve 30 kuruluş ile imzalanan anlaşmalarla Asya,



Avrupa, Afrika kıtalarında ticaret maliyetlerini azaltan ve aynı zamanda ticaret hacmini artıran bir lojistik ağ dünyasının ortaya çıktığını belirtmişler ve bu projenin siyasi ve sosyo -kültürel amaçlarının bulunduğunu belirtmişlerdir.

Okur (2017), yaptığı çalışmasında Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile beraber Çin’in Amerika ile olan rekabetin daha da artacağı ifade etmektedir. Buna göre ABD Çin arasında bir ekonomik ve askeri çatışma durumunun ortaya çıkabileceğini dolayısıyla Çin’in projede daha çok kara yolları üzerinde daha etkin bir ticaret ağı düşüneceğini ifade etmektedir.

Yılmaz (2020), Çin’in bu proje için çok sayıda ulusal ve ayrıca uluslararası fon kuruluşları ile bankaları seferber ettiğini ifade etmektedir. Bu seferberliğe göre Çin ve diğer ülkeler arasında bir borç diplomasisi oluşturulmaktadır. Çin’in krediler verip hibelerde bulunduğu ülkelerle arasındaki ilişkilerin önemli ticari avantajları olduğu gibi ayrıca Çin’in borç diplomasisi sayesinde etkileşimde olduğu bu ülkeler üzerinde bir hâkimiyet oluşturabileceği görüşündedir.

Liu vd (2018), Bir Kuşak Bir Yol projesinin bölgesel bir işbirliği modelinin kurulmasında önemli olduğunu belirtmişlerdir. Şöyle ki, Asya, Afrika, Avrupa’nın genişliği ve uzunluğu boyunca yeni bir ekonomik bölge diplomasi çağı başlatmaya çalışıyor. Amaç, sınır ötesi ticaretin darboğazını hafif seviyelere indirmek ve etkili lojistik hizmetleriyle iyi bağlantılı bir ulaşım altyapısına ulaşmaktır.

### 3. Çalışmanın Amacı

Bu çalışma, Bir Kuşak Bir Yol Projesini farklı perspektiften incelemektedir. Bu çalışmanın amacı, kadim İpek Yolu’nun nasıl ve neden ortaya çıktığını ortaya koymakla beraber günümüz İpek Yolu projesi olan Bir Kuşak Bir Yol Projesi’nin neden ortaya atıldığını analiz etmektedir. Eski ve Yeni İpek Yolu güzergâhları üzerinde nasıl bir düşüncesele farklılık olduğunu tarihsel süreç içerisinde karşılaştırmalı olarak inceleyip farklılıklarını ortaya koymaktadır.

### 4. Kapsam ve Yöntem

Araştırmanın kapsamı, ilk olarak milattan önce ortaya çıkmış bulunan kadim İpek Yolu’nun güzergâhları temel alınarak tarihsel süreçte incelenmesi ile başlayıp, yeni İpek Yolu projesinin sınırlarını ve projenin



içeriğinden bahsederek Bir Kuşak Bir Yol Projesinin hangi düşüncesele sınırlar içinde oluşturulduğunu anlatmaktadır. Bu çalışmada, nitel araştırma yöntemleri arasında yer alan doküman analizi yapıp veri toplama aracı olarak ise dokümantasyon kullanılmıştır (Çağlayan, 2023: 73-109). Dolayısıyla, konumuzla ilgili önceki bilimsel araştırmalardan faydalanmakla beraber çalışmamız için elde ettiğimiz sayısal verilere ise Dünya Bankası’ndan erişim sağlanmıştır.

## 5. Bulgular

Eski İpek Yolu güzergâhı, Çin’den başlayan hikâyeyle Orta Asya’ya ulaşmış devam eden yolculukta ise Avrupa’ya kadar ilerlemiş; Batı’yla Doğu’yu birbirine bağlamış, orta Asya’yı boylu boyunca gezmiş kıtalararası bir yoldur (Şahin ve Kalaycı,2014: 127). Bu güzergâhın temel mevzusu ipeğin batı uygarlıklarının keşfi ile önemli bir hal almasıyla beraber kıtalararası ticarete tüm uygarlıkların birbirinden ticari ve hayati ihtiyaçlarını karşılamak için fırsatlar ortaya koyması olmuştur (Toprak, 2008:3). Doğu’dan ziyade Batı ülkelerinin ihtiyacı ve istediği ürün olan ipek sebebiyle yol güzergâhı hayat kazanmıştır (Tezcan, 2014: 97). Tabi ipek dışında birçok değerli ürün; baharatlar, taşlar ve emtialar batı uygarlıklarına taşınırken Doğu istikametine (Çin’e) doğru da değerli madenler ve cam ürünleri taşınmıştır (Yılmaz ve Sabancı, 2021, 88).

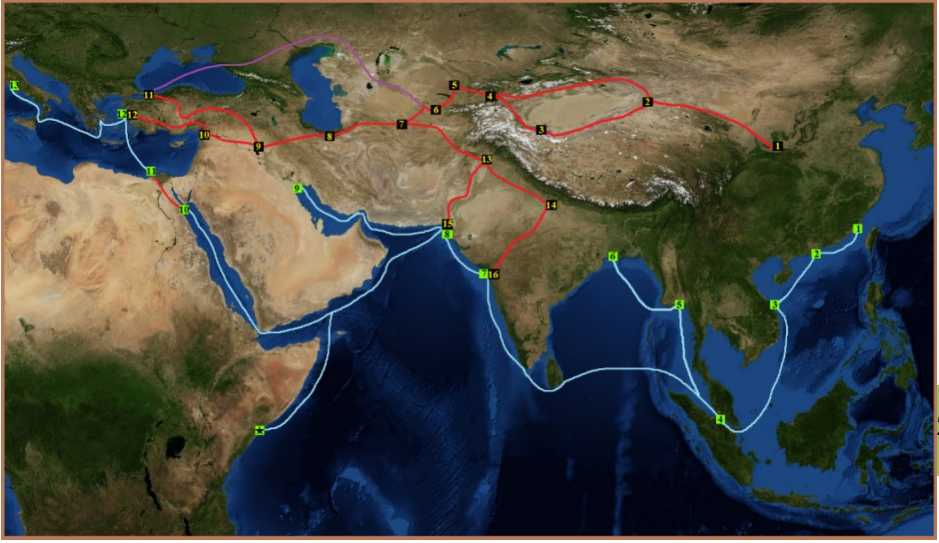
Richthofen’a göre bu kadim güzergâhta seyahat edip Orta Asya’nın yollarını, çöllerini geçen bu yolda barışın temsilcisi ya da savaşın başlatıcısı olan, dini ve kültürel bilgileri gittiği yerlere götüreren her insanın bu yolun hikayesinde katkı sağlayıcıları olduğunu ifade eder. Dini inançlar olarak konuya baktığımızda İpek Yolu üzerinde zamanla Yahudilik, Budizm, Hıristiyanlık, İslamiyet kendi buldukları coğrafyaların dışında da hayat bulmaya ve bu dinlerin benimsenip idrak edilmesiyle farklı uygarlıklar birbirleriyle dini etkileşime girmişlerdir (Ersoy, 2014: 21).

Uygarlıklar arası mücadele olarak Sasani ve Göktürkler arasındaki çekişmeyi biliriz ki bu çekişmenin amacı da gene aslında İpek ticaretinden dolaydır (Uhlig ve Kırım 2000: 383). Dolayısıyla ipeğin kendi döneminin kıtalararası ticaretinde ana meta olduğunu anlamak hiç de zor değildir. Öyle ki, Akdeniz uygarlıklarında Çin’den gelen ipek için eşdeğer kıymette karşılık olarak verilebilecek bir ödeme aracı yoktu ama tabi ki altın her zaman ipek ticaretinde iş görmüştür.



Çin, kaliteli ipek dokumacılığı ile diğer coğrafyalardaki uygarlıklara karşı büyük ekonomik üstünlük kurmuştur (Karaca, 2022: 156). İpek dokumacılığı, asırlarca insanlık tarihi için çok entelektüel ve rekabetlere sebep olan bir yaşam sunmuştur.

**Şekil 1:** Sadeleştirilmiş bir biçimde eski İpek Yolu ve eski deniz İpek Yolu güzergâhları



**Kaynak:** (Bedirhan, 1994: 8-17; Kubota, 2010: 7-13; Kırpık, 2012: 173-180; Williams, 2015: 2-20; Deniz, 2016: 197; Winter, 2016: 4; Çağlar, 2017: 29-34; Cinkara, 2019: 331; Tüğen, 2019: 635-637; Onay, 2019: 78) çalışmalarından alınan verilerle, güzergâhlar yazar tarafından sadeleştirilip çizilmiştir.

**Şekil 2:** Şekil 1’in numaralandırılmış konumlarını gösteren tablo

Eski İpek Yolu (Kırmızı ve Mor Güzergâh)		Eski Deniz İpek Yolu (Mavi Güzergâh)	
1	Xi’an - eski adıyla Changan (Çin)	1	Quanzhou (Çin)
2	Dunhuang (Çin)	2	Guangzhou (Çin)

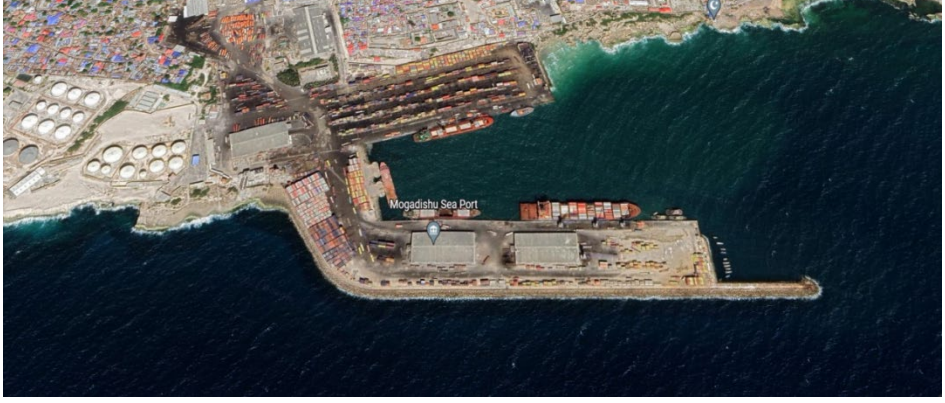


3	Hotan (Sincar Uygur Özerk Bölgesi)	3	Hôi An (Vietnam)
4	Kaşgar (Sincar Uygur Özerk Bölgesi)	4	Malakka Boğazı (Endonezya ve Malezya arasında bir boğaz)
5	Taşkent (Özbekistan)	5	Budin çevre kıyı şeridi (Myanmar)
6	Semerkand (Özbekistan)	6	Tamralipti (Batı Bengal, Hindistan)
7	Mevr (Türkmenistan)	7	Bharuch - eski adıyla Barygaza (Hindistan)
8	Rey - Tahran'ın 7 km Güneyi doğusunda (İran)	8	Karaçi (Pakistan)
9	Bağdat (Irak)	9	Apologos (Irak)
10	Antakya (Türkiye)	10	MyosHormos “El Qoseir” (Mısır)
11	İstanbul (Türkiye)	11	İskenderiye (Mısır)
12	İzmir Çevresi (Türkiye)	12	İzmir (Türkiye)
13	Taxila (Pakistan)	13	Roma (İtalya)
14	Yeni Delhi (Hindistan)	*Mogadişu (Somali). Burayı haritada yıldız ile göstermemizin sebebi: Guangzhou limanı - Malakka boğazı - Hindistan - Mogadişu(Somali) güzergâhı (MS. 10-13. yüzyıllarda) Song hanedanlığı döneminde olduğu Somali’de yapılan çalışmalarda ortaya çıkmasından dolayıdır.	
15	Karaçi (Pakistan)		
16	Bharuch - eski bilinen adıyla Barygaza (Hindistan)		
Mor Güzergâh	Haritada hem deniz hem kara güzergâhı beraber verilmiştir. Bu yol, Parthlar ve Sasaniler tarafından İran İpek Yolu güzergâhı engellenip ve Roma İmparatorluğu tarafından Kızıldeniz aracılığıyla yapılan ticaretin 570 yılında yine Sasaniler tarafından engellenmesiyle Karadeniz’den bir güzergâh belirlenmesiyle ortaya çıkmıştır. Yol güzergâhı, İstanbul(Türkiye) - Novorossiysk(Rusya) - Atryrau(Kazakistan) - Semerkand civarlarıdır.		

**Kaynak:** Bu tablo Şekil 1’de kullanılan kaynaklarla yazar tarafından oluşturulmuştur.



**Şekil 3:** Eski deniz İpek Yolu limanlarından \*Mogadişu limanının günümüz görüntüsü



**Kaynak:** (Google Earth, Erişim tarihi: 19.12.2022) görselin ekran görüntüsü yazar tarafından çekilmiştir.

21. yüzyıl dünyasında ise artık bu kadim ticaret yolunun tekrar o heybetli tarihine sırtını dayayıp güçlü bir diplomasi ile canlanması düşüncesi Çin Halk Cumhuriyeti lideri Xi tarafından dillendirilmiştir.

2012 yılında Liderlik makamına gelen Xi, 7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan ziyaretinde Çin’in Orta Asya ve aynı zamanda diğer bağlantılı olduğu noktalarla ticari ilişkileri güçlendirmek için İpek Yolu Ekonomik Kuşağı fikrini önerip bir ay sonra ise Endonezya’da 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu ifadelerini dünyaya sunmuştur (Sidaway ve Woon, 2017: 591). İşte Bir Kuşak Bir Yol Projesi adı da tam olarak bu iki fikrin bir araya gelmesiyle oluşmaktadır. Kuşak, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, yol ise 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu’nu anlatmaktadır (Du ve Zhang, 2018: 189).

Bu proje, ifade edilen şekliyle temel olarak ilgili coğrafyalar için finansal iş birliği, alt yapı, bölgesel kalkınma, ticaret ve alt yapı ile ilgili bağlantılara atıf yapmaktadır (Hafız vd., 2018: 9580) Böylece ülkelerin kazan-kazan stratejisi ile beraber büyümesi bu ticaret yolunu ortaya çıkarmıştır.

Küresel anlamda ne kadar büyük bir coğrafyaya hakim olmak isteyen bir proje olduğunu dünya nüfusunun yaklaşık %70’ini (68 ülke), dünya GSMH’nin yüzde 55’ini ve keşfedilen enerji rezervlerinin %75’ini bünyesinde bulunduran coğrafi bir alana sahip olmasından anlaşılmaktadır







(Buranelli, 2018: 209).

Çin bu kapsamlı ve önemli ticari projenin finansmanı için yoğun yatırımlar yapıyor. 2014 yılında 40 milyar dolarlık İpek Yolu Fonu kurulmakla beraber ardından 100 milyarlık Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) kurulmuştur (Sarker vd., 2018: 624). Bu Fon ve Banka’nın kurulmasının diğer sebebi Çin’in IMF ve Dünya Bankası’nı küresel ekonomiye uyacak şekilde modernize etmeye çalışması ve durumun Amerika Kongresi tarafından engellenmesi sebebiyledir (Overholt, 2015: 2-3).

Tabi ki bu kadar büyük bir ticari organizasyon için güven sağlayacak ortak bir noktaya işaret etme gerekliliği duyulmuştur. Bu güvenli ortak nokta, herkesin bildiği antik bir ticaret yoludur. Bu ticaret yolu, insanları asırlarca birbirine bağlamış olup kültürel çeşitliliğe ve ekonomik refaha katkı yapmış olan İpek Yolu’dur (Winter, 2016: 3).

Kuşak Yol projesi, karayolu bağlantısı olarak altı koridordan (ekonomik koridor) oluşmaktadır:

#### Şekil 4: İpek Yolu Ekonomik Koridoru

<b>Çin- Moğolistan- Rusya Ekonomik Koridoru</b>	Rusya’nın Avrasya ile bağlantısını sağlayan Trans Sibiry demiryolu ve Moğolistan’ın Bozkır Yolu projelerinin ele alınmasıyla oluşturulan bir iş birliğidir.
<b>Çin-Hindicini Yarımadası Ekonomik Koridoru</b>	Çin ile Hindicini Yarımadası’nda bulunan (Kamboçya, Singapur, Myanmar, Vietnam, Tayland, Laos) ülkelerin hem kara hem de deniz yoluyla ticari ilişkilerini güçlendirmek için oluşturulmuştur. Bu koridorla ASEAN ülkelerinin bulunduğu bölgede ticaretin yoğunlaşması beklenmektedir.
<b>Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru</b>	Pakistan’da bulunan Gwadar Limanı ile Sincan Uygur Özerk Bölgesi’ni birbirine bağlamayan projedir. Bu proje için 3000 km otoyol ve demiryolu inşası bulunmaktadır.
<b>Çin Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru</b>	Bu koridorla beraber Çin’in amacı, Orta Asya’daki Kazakistan-Kırgızistan- Tacikistan- Özbekistan- Türkmenistan gibi beş ülke ile İran ve Türkiye’yi kapsayacak olan bir ekonomik koridor





	oluşturulmaktadır.
<b>Çin-Bangladeş- Hindistan - Myanmar Ekonomik Koridoru</b>	Çin ve Hindistan gibi ekonomik yönden güçlü iki ülke ve büyüyen iki pazar olan Bangladeş ile Myanmar arasındaki ticaretin güçlenmesinde katkı sağlayacak koridordur.
<b>Yeni Avrasya Kara köprüsü Ekonomik Koridoru</b>	Çin’den Batı Avrupa’ya kadar uzanan büyük bir demiryolu hattıdır. Çin’den çıkan yol Kazakistan, Rusya ve Belarus’tan geçerek Batı’da Hollanda ve Belçika ile birleşmektedir.

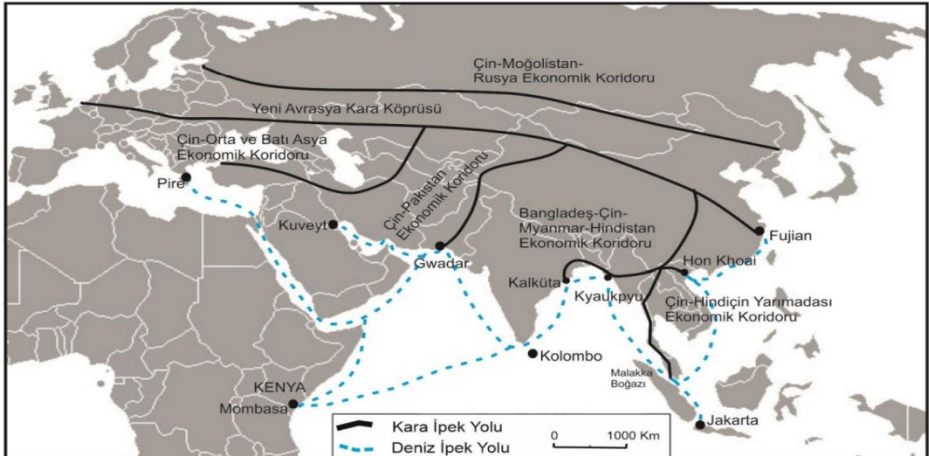
**Kaynak:** (Güner, 2018: 117-118; Filiz, 2020: 124-125; Yılmaz, 2020: 635-638; Ayvaz ve Ramadhan, 2021: 84-86)

Kuşak Yol projesi, deniz yolu (Deniz İpek Yolu) iki koridordan oluşmaktadır (Enfu ve Jing, 2020: 20; Yılmaz, 2020: 639):

Çin’den başlayıp önce Güney Çin Denizi’ne ve oradan da Hint Okyanusu’na giden rotada son durak Avrupa’dır. Diğer güzergâh ise Çin limanlarından başlayıp ardından Güney Çin Denizi’nden Pasifik’e kadar uzanmaktadır. Bu rota ile Arap Yarımadası, Somali ve Kenya’ya ulaşıldığı gibi Akdeniz’den ise Avrupa’ya ulaşılmaktadır.

206

### Şekil 5: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kara ve Denizyolu Haritası



**Kaynak:** (Güner, 2017: 118)

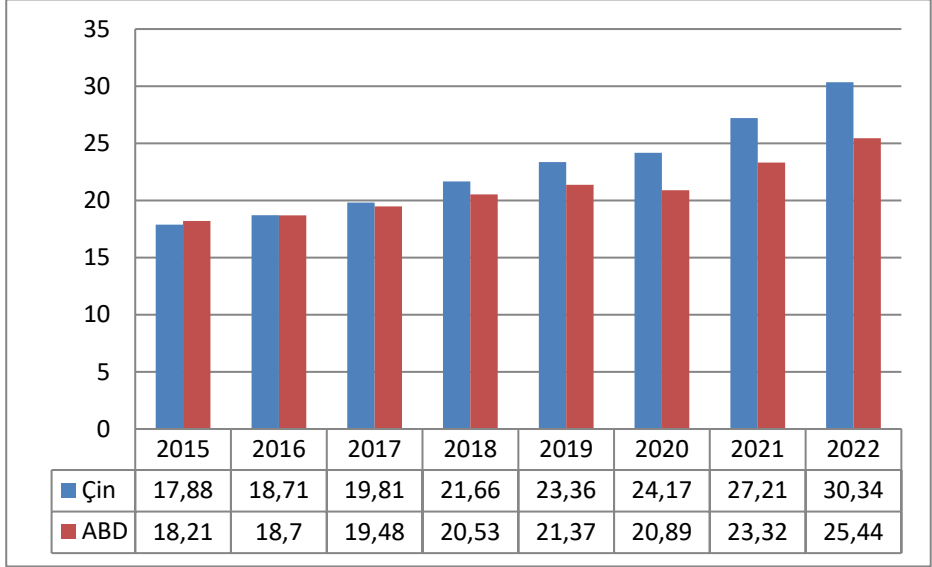
2008 krizine kadar sürekli iki haneli büyüme oranlarına ulaşmış Çin için bu





proje, iç piyasa dinamiğini yeniden canlandırıp büyüme hızının dinamosu olacaktır (Yılmaz, 2020: 633). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin günümüz için önemli bir diğer yanı Çin’in ABD ile arasındaki büyüme rekabetine yapacağı etkidir. Çin yaptığı hamlelerle uluslararası ticarete rekabeti artırmış ve girdiği tüm pazarlarda kendi bünyesinde bulunan güç olgularını kullanarak büyük ilerlemeler sağlamıştır (Al ve Kaya, 2019: 3).

**Şekil 6:** Çin ve ABD’nin Satın Alma Gücü Paritesine Göre GSYİH değerleri (trilyon \$)

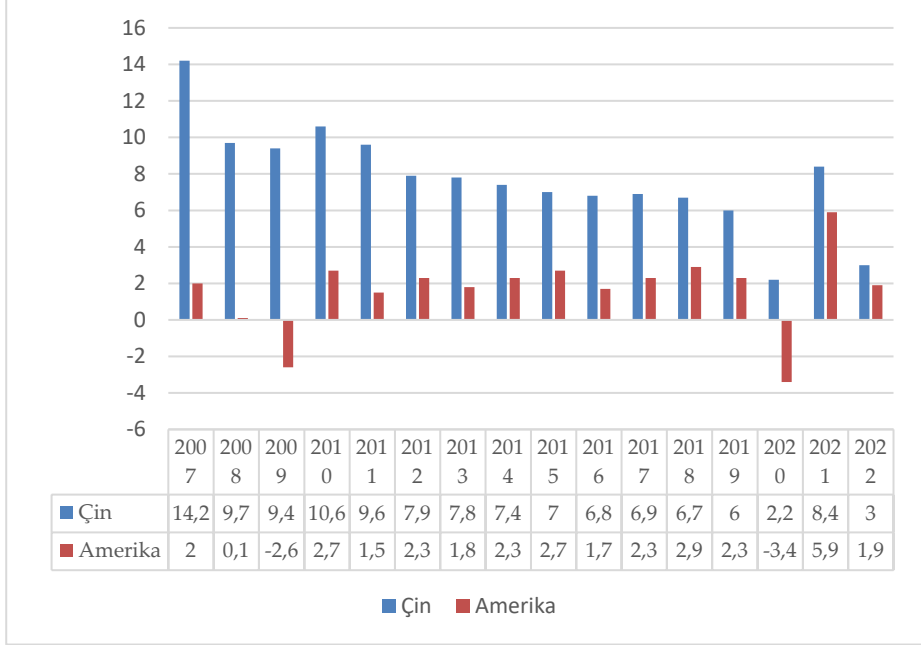


**Kaynak:** (worldbank.org, Erişim tarihi: 21.12.2023) alınan verilerle yazar tarafından oluşturulmuştur.





Şekil 7: Çin ve ABD’nin Büyüme Oranları (2007-2022)



**Kaynak:** (worldbank.org, Erişim tarihi: 21.12.2023) alınan verilerle yazar tarafından oluşturulmuştur.

## 6. Sonuç

Yapılan çalışmada görülmüştür ki tarihi İpek Yolu ile günümüz İpek Yolu güzergâhlarının ortaya çıkma sebebi, insanlık tarihine ve dünya ticaretine kattıkları ile katacakları birbirinden çok farklıdır. Kadim İpek Yolu planlanarak ve çok büyük yatırımlarla finanse edilerek insan eliyle değil doğal bir şekilde ortaya çıkmakla beraber yeni İpek Yolu Projesi daha fazla ekonomik büyümeye sahip olmak isteyen Çin’in ürettikleri emtiaları ve/veya hizmetleri dünya ülkeleriyle bir ticari hat kurmak istemesi sonucu oluşmaktadır.

2016 yılı ili itibariyle dikkat edilmelidir ki Çin ABD’yi satın alma gücü paritesine göre GSYİH’da geride bırakmıştır. 2016 yılında Çin’in satın alma gücü paritesine göre GSYİH’sı 18,71 trilyon dolarken ABD’nin 18,7 trilyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. 2016 yılından sonraki yıllarında da Çin’in





satın alma gücü paritesine göre GSYİH liderliği sürmekte ve 2022 yılına gelinde bu rakam Çin için 30,34 trilyon dolar olurken ABD’de ise 25,44 trilyon dolar düzeylerinde kalır.

GSYİH büyüme yıllık yüzdesine bakıldığında ise ABD’nin 16 yıllık ortalaması % 1,65 iken aynı oranın ortalaması Çin için % 7,72 düzeylerinde seyretmektedir. Çin’in bu yıllık büyüme verilerine bakıldığı zaman süper güç ABD’nin artık küresel gücün zirvesini yavaş yavaş Çin’e bırakmaya başladığını ifade edebiliriz.

Yapılan analiz sonucunda, bu bir kadim ticari yolun aynı duygularla tekrar diriltilmeye çalışılması değil de yıllardır daha fazla ekonomik mücadele içerisine giren insanlığın şu ana kadar ki en büyük kalkınma planıdır.

Dünya tarihindeki Marshall Planı gibi Amerikan hegemonyasının ardından dünyamız şimdi de Bir Kuşak Bir Yol projesi ile Çin hegemonyasının başlayabileceği düşüncesinin içerisine girmektedir.

## 7. Tartışma

Eski İpek Yolu’nun insan hayatlarına ve tarihe olan katkılarıyla günümüz ticaret yolunun katkıları da birbirinden farklı göstermektedir. Günümüz de Bir Kuşak Bir Yol diye adlandırdığımız yeni İpek Yolu ticaret ağına dair olumlu ve olumsuz olarak bakış açısı, fikir ve bilimsel yazıların var olduğu görülmüştür.

Algül (2020) projeye yapılan olumsuz yorumlar ve yayınlar birçok kitleye bu projenin ortaya çıkmasında olumsuz yönünün daha ağır bastığını ifade edip 21. yüzyıl insanlarını çıkmaza düşürdüğünü ifade etmiştir.

Bedirhan (1994) çalışmasında, Uzak Doğu ve Avrupa dünyasını kastederek sarı ve beyaz ırkı bir araya getiren şeyin insanın temel ihtiyaçlarını karşılamak için başka insanlarla mübadele içinde olmasına bağlar ve İpek Yolu’nun da bu yüzden ortaya çıktığını ifade etmektedir.

Çakır (2021) araştırmasında, bahsi geçen projenin ortaya çıkışında bazı çalışmalarda ekonomik entegrasyon ve iş birlikleri açısından önemli bir kalkınma planı olması yattığı görüşünü savunmuştur. İpek Yolu’nun ortaya çıkışına geldiğimizde durum daha farklı bir noktada olduğu anlaşılmaktadır.





Benzer şekilde Karluk (2014) ilgili çalışmasında, İpek Yolu’nun oluşumunu tarihsel süreçte Hunlar ve Çinliler arasında gerçekleşen gerginliğin vermiş olduğu sebebiyle Çin’in ittifak arayışına girmesinden dolayı ortaya çıktığını ifade etmektedir.

Sabancı’da (2018), Karluk’un ifadesini reddetmeden ticaretin etkisine vurgu yapar ve İpek Yolu’nun, uygarlıklar arasındaki ürün fazlalıklarını (Çin için önemli ürün fazlalığı İpek) satıp ve ürün eksiklerinin de satın alınması şeklinde ortaya çıkacak olan ticaretin(mübadelenin) gerçekleşmesi ve ekonomik hayatın devamı için öneminden dolayı da ortaya çıktığını ifade etmektedir.

Günümüz İpek Yolu’nda ise Bir Kuşak Bir Yol Projesi’nin ortaya çıkmasına sebep olan durum artık o kıymetli İpek ve ipekli ürünler sebebiyle olmadığı görülmektedir. Tat vd. (2018) göre bazı akademisyenler için bu proje büyük bir nimet olmamakla beraber ortaya çıkmayla oluşan imaj, sömürgeciliğin yeni bir şekil almış halini tezahür etmektedir.

Haggai’de (2016) çalışmasında Çin’in yaşadığı ekonomik yavaşlamayı bu proje ile güçlendirip düzgün altyapı yatırımlarıyla ve Çin firmalarının kapasite fazlalıklarını kullanarak bir ekonomik dirilme çabasının sonucu olarak ortaya çıktığını ifade etmektedir.

Gebauer (2017) yaptığı çalışmada Çin başkanı Xi’nin bu projeyi ortaya atmasının nedeninin milyarlarca dolarlık finansman projelerinin gerçekleştirilmesi üzerine kurulan altyapısal yol ve ticaret bağlantılarını kurarak Çin ile finansman tahsisi yaptığı ülkeleri birbirine bağlamakta olduğu ifade etmektedir.

Hussain ve Hussain (2017), batılıların düşüncesine göre Çin’in böylesine yatırımlar gerektiren ticaret yolu projesine girişme nedeni uluslararası ticaretin ve lojistik ağının Doğu’ya kaydırılmak istenmesinin bir resmiidir.

Hong (2016) Uzak Doğulu araştırmacıların görüşlerini derlediği çalışmasında bu projenin ortaya çıkma vizyonunun asıl nedenini Çin egemenliğinde bir Asya kıtası inşa etmek değil de aslında Çin’in Asya ekonomisini güçlenmesine liderlik yapıp entegrasyonu derinlere yayması olarak değerlendirmektedir.

Overholt (2015) bu mevzu bahsi geçen projenin ortaya çıkmasının ana





nedenin Çin Halk Cumhuriyeti’nin 2008 Küresel çaplı mali krizi hesaplayamamasından kaynaklandığını ifade eder. Çünkü bu kriz Çin’in yüz milyarlarca dolarlık döviz rezervine sahip olmasından kaynaklı kendi hatasından kaynaklı olmayan bir nedenden dolayı önemli derecede kayıplara uğrayabileceğini öğretmiştir. Bu fonları kendi para birimi (RMB) ile yatırımlar yapmanın daha güvenli olacağını anlamış bulunduğunu ifade etmektedir.

Yine benzer bir görüşün ürünü olan Greer (2018) “Tek Kuşak Tek Yol Tek Büyük Hata” adlı çalışmasında Çin’in jeopolitik sorunlarını çözmek için elzem tek şeyin varil para (\$) olduğu görüşünün yanlış olduğunu anladığını ve diktatör başkan Xi’nin bu hatayı ülke insanına kabullendirdiğini ifade etmektedir. Sonucunda da kuşak yol projesinin bu durumdan kurtulmak için vazgeçilemeyecek bir çıkış yolu olduğu için ortaya çıktığını ifade etmektedir.

## 8. Öneriler

Yaptığımız çalışmanın sınırları içerisinde görülmüştür ki, entelektüel bir yapıda olan kadim İpek Yolu ticaret dünyası ile günümüzdeki İpek Yolu ticaret dünyası birbirinden farklı tarihi süreçte ve düzende oluşmuştur. Fark edilmesi gereken durum tarihi İpek Yolu daha doğal bir gelişim ile ortaya çıkmış ve çok önemli bir meta olarak ipek ile beraber ipek dokumacılığı ticaretin önemli konumunu oluşturmuştur. Günümüzde ise Çin’in yapmaya çalıştığı şeyin büyük bir yatırım projesi olduğunun ve bunun ne gibi sonuçlar getireceğinin araştırılması gerekir.

Çin ve ABD arasındaki küresel güç savaşında Bir Kuşak Bir Yol Projesi, ülkelerin kişisel hırsları için bir maşa mı olacak yoksa dünya ülkeleri için daha çok bir kalkınma ve büyük bir ticaret ağına ortaya çıkaracak düşüncesine dair fikirler düşündürücüdür. Bu iki ülkenin bu proje ile ilgili durumu ayrıca incelenmelidir.

Çin tarafından bu proje için finansman ve kredi sağlayacak olan önemli çok uluslu ve ulusal finansal kurumlar vardır. Çin Kalkınma Bankası, Çin ihracat ve ithalat bankası ve İpek Yolu Fonu Çin devletine ait olan kuruluşlardır Birde Asya Kalkınma Bankası, Asya Altyapı yatırım bankası gibi uluslararası kuruluşlar vardır. Dikkat edilmesi gereken nokta bu kuruluşların mevcut durumdaki proje için finansal işleyişleri ve iş





birliklerinin artıları ve eksileri nelerdir sorusunun çok derinlemesine irdelenmesi olacaktır.

Çin’den gelip Türkiye’den geçmekte olup Avrupa’ya gitmekte olan demiryolu ağının ve aynı zamanda bu güzergâh üzerinde bizim ülkemiz içerisinde gerçekleşecek olan proje ve yatırımların bize sosyo kültürel ve ekonomik olarak avantajlarının ve dezavantajlarının değerlendirilmelerinin iyi bir şekilde yapılması gerekmektedir. Ayrıca Bir Kuşak Bir Yol Projesi için özellikle demiryolu lojistiği ve diğer taşıma türlerindeki lojistik ağlarının ülkemiz için nelere gebe olduğunun analizlerinin ayrıntılı yapılması gerekmektedir.

Kültürel paydaşlarımız olan ve Bir Kuşak Bir Yol Projesinde yer alan ülkelerden olan Azerbaycan ve Kazakistan gibi ülkelerin ve ayrıca Türkiye olarak bizim dikkat etmemiz gereken nokta Çin ile yapılacak olan borç diplomasisidir. Çin’in bu borç diplomasisini kullanarak yapacağı anlaşmalarda ortak kültürde olduğumuz paydaşlarımıza karşı tutumu ve anlaşmaların başlangıç durumları, gidişatı, sonuçları ve nihayet kıstasları çok iyi bir şekilde analiz edilmelidir.







### Kaynaklar

- Al, A. ve Kaya, H. (2019). Ticaret Savaşları Bağlamında Çin-ABD İlişkileri: Düzenin Sonu. *In Conference: XI. IBANESS Congress Series* (s. 1-14).
- Algül, Y. (2020). Çin’in Kuşak ve Yol Projesinin Türkiye Enerji Sektörüne Yansımaları. *Anasay*, (11), 37-62.
- Alkan, N. (2006). 15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda Kervanlar. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(11), 141-157.
- Ateş, E., & Seymen, D. (2022). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı? *Journal of Gazi AcademicView*, 16(31).
- Ayvaz, Z., & Ramadhan, J. (2021). Avrasya Jeopolitiğinin Yeniden Hareketlenmesinde Kuşak-Yol İnisyatifi'nin Rolü. *UPA Strategic Affairs*, 2(1), 73-95.
- Bedirhan, Y. (1994). Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyeti ve Türk Yurtları. Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Bhoothalingam, R. (2016). The Silk Road as a Global Brand. *Journal of Management*, 44, 60-68
- Cinkara, A. (2019). Uygurlar ve İpek Yolu. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(2), 329-346.
- Çağlar, G. (2017) Dış Ticarete Yük Taşımacılığı (Türkiye Örneği). Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çağlayan, Orhan (2023) Bilimsel Araştırma Yöntemleri, Sonçağ Yayıncılık, Ankara
- Çakır, H. Berna (2021). Kuşak-Yol Projesi, İpek Yolu ve Çin-Türkiye İlişkilerine Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Ankara.
- Çakılcı, U. B. (2021). Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri. *Fiscaoeconomia*, 5(1) 87-98.
- Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34), 195-202.
- Du, J. ve Zhang, Y. (2018). Does One Belt One Road initiative promote Chinese overseas direct investment?. *China Economic Review*, 47, ss. 189-205.
- Enfu, C., ve Jing, L. Kuşak ve Yol Girişimi'nde Deniz İşbirliğinin Günümüzdeki ve Gelecekteki Durumu, 19-33
- Ersoy, A. (2014). “Avrasya’nın Barış ve Refah Ekseni İpek yolunun İhyasına Yönelik Bir Yaklaşım: İpek Yolları Birliği (İYB)”. (Ed. Mehmet Bulut). İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Yayınları, s.17-36.
- Filiz, T. (2020). Çin’in küresel Tek Kuşak Tek Yol girişiminde Türkiye’nin konumu





- üzerine bir inceleme. *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(2), 117-133.
- Gebauer, S. (2017). China Heads West: “One Belt, One Road” Initiative. *Gdańskie Studia Azji Wschodniej*, (11), 51-58.
- Greer, T. (2018, Aralık). OneBelt, One Road, OneBigMistake. FOREIGN POLICY. Erişim Tarihi: 20.12.2022, <https://foreignpolicy.com/2018/12/06/bri-china-belt-road-initiative-blunder>
- Gülez, S. G. Yeni İpek Yolu’nun İlham Kaynağı “Antik İpek Yolu”: Çin’in İpek Yolu Yönetimi Temelinde “Bir Kuşak Bir Yol” Girişimine Bakış. *Neveşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 12(1), 98-112.
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S., & Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin ekonomik işbirliği çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 157-175.
- Güner, B. (2018). Obor Girişimi’nin Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (37), 112-123.
- Hafeez, M., Chunhui, Y., Strohmaier, D., Ahmed, M., & Jie, L. (2018). Does finance affect environmental degradation: evidence from One Belt and One Road Initiative region?. *Environmental Science and Pollution Research*, 25, 9579-9592.
- Haggai, K. (2016). OneBeltOne Road strategy in China and economic development in the concerning countries. *World Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(1), 10-14.
- Hastürk, V. (2019). Çin Ekonomisindeki Dönüşümün Küresel Ekonomi Üzerine Etkileri: Bir Kuşak Bir Yol Projesi. Yüksek Lisan Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Hedin, S. (1974). İpekyolu. İstanbul: Milliyet Yayınları
- Hong, Z. (2016). China's one belt one road: An overview of the debate. [https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2022&locations=U-S-CN&name\\_desc=false&start=1972&view=chart](https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2022&locations=U-S-CN&name_desc=false&start=1972&view=chart), Erişim tarihi: 21.12.2023
- [https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2022&locations=U-S-CN&name\\_desc=false&start=1972&view=chart](https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2022&locations=U-S-CN&name_desc=false&start=1972&view=chart), Erişim tarihi: 21.12.2023
- <https://earth.google.com/web/@2.02723668,45.34337444,-2.95990623a,18679.58458256d,35y,0h,0t,0r/data=CkwaShJECiUweDNkNTg0MjU5NTVjZTZiNTM6MHHiYjIwZWZhYTUyY2M1OWQ5GTd8HBcfYABAIfqo0Iq5qEZAKgltb2dhZGnFn3UYAiAB>, Erişim tarihi: 19.12.2022
- Hussain, F. ve Hussain M. (2017). China-Pak Economic Corridor (Cpec) And Its Geopolitical Paradigms, 1(2), 1-17
- Karaca, Ö. (2022). Tarihin İz Dokunduğu ve Ses Verdiği Güzergah İpek Yolu. *Tarih*





- Araştırmaları Dergisi*, 41(71), 154-173.
- Karagöl, E. T. (2017). Modern ipek yolu projesi. *Seta Perspektif*, 174, 1-7.
- Kırpık, G. (2012). Haçlılar ve ipek yolu. *Bilig, Ahmet Yesevi Üniversitesi Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, (61), 173-200.
- Koçak, M. E. (2019). Moğollar Zamanında Ticaretin Beşiği: İpek Yolu. *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 37-46.
- Koçpınar, M. (2022). Türkiye Ve Kuşak Yol Ülkeleri Arasındaki Uluslararası Ticaret Hacminin Analizi: Panel Çekim Modeli Yaklaşımı. Yüksek Lisans Tezi, Bursa Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Bursa.
- Kubota, Y. (2010). Çini Panolarla İpek Yolu - Karayolu ve Denizyolu. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Larousse, B. (1986). Sözlük ve Ansiklopedisi. *İstanbul, Milliyet Gazetecilik Yayınları*.
- Liu, X. (2010). *The Silk Road in worldhistory*. Oxford University Press.
- Liu, X., Zhang, K., Chen, B., Zhou, J., & Miao, L. (2018). Analysis of logistics service supply chain for the One Belt and One Road initiative of China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 117, 23-39.
- Odabaş, E., Günbey, B., Zengin, Y. & Akay Sarıkaya, H. (2020). Dünya ve Anadolu'da İpek Böceğinin Yolculuğu . *Hayvan Bilimi ve Ürünleri Dergisi* , 3 (1) , 75-84. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/jasp/issue/56061/712368>
- Okur, M. A. (2017). “Bir Kuşak, Bir Yol” Projesi’nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar. *Akademik Hassasiyetler*, 4(8), 45-55.
- Onay, İ. Tarihi İpek Yolunun Açılması ve Sonrasına Dair Süreçte İktisadi Faktörlerin Yeri ve Önemi. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(3), 60-86.
- Overholt, W. H. (2015). Onebelt, oneroad, one pivot. *Global Asia*, 10(3), 1-8.
- Sahillioğlu, H.(1968). Bir Tüccar Kervanı. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 9. 63-69.
- Sarker, M. N. I., Hossin, M. A., Yin, X., & Sarkar, M. K. (2018). Onebeltoneroadinitiative of China: implicationforfuture of global development. *Modern Economy*, 9(4), 623-638.
- Sidaway, J. D., & Woon, C. Y. (2017). Chinesenarratives on “OneBelt, OneRoad”(一帶一路) in geopoliticalandimperialcontexts. *The Professional Geographer*, 69(4), 591-603.
- Smith, A. (2018). *Ulusların zenginliği*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.





- Şahin, G., & Kalaycı, İ. (2014). Yeni Bir Küresel Kalkınma Paradigması: Sürdürülebilir İpek Yolu. *Avrasya Etüdleri*, 45(1), 4-35.
- Tat, H. H., Chee, W. T., Chin, T. A., Hamid, A. B. A., & Osman, M. H. M. (2018). Globalization, Colonialism and the Belt and Road Initiative (BRI): A Review of Literature. *The Journal of Social Sciences Research*, 98-103.
- Tavernier, J. B. (1980) 17. Asır ortalarında Türkiye üzerinden İran’a Seyahat. İstanbul: Tercüman
- Tezcan, M. (2014). İpek Yolu’nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi. *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim (TEKE) Dergisi*, 3(1), 96-123.
- Toprak, A. (2008). Doğu Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Tsui, S., Wong, E., Chi, L., & Tiejun, W. (2017). One belt, one road. *Monthly Review*, 1.
- Tuncel, Cem Okan (2017). Gelişme Ekonomisi Üzerine Yazılar. Bursa: Dora Basım-Yayın.
- Tüğen, A. E. (2019). Tarihi İpek yolu’nda Bir Durak: Akhan Kervansarayı. *Kent Akademisi*, 12(3), 634-643.
- Uhlig, H., ve Kırım, A. (2000). İpek yolu: Çin ve Roma arasında eski dünya kültürü. Okyanus Yayıncılık.
- VonRichthofen, F. F. (1882). *China* (Vol. 2). D. Reimer.
- Williams, T. (2015). Mapping the Silk Roads. *The Silk Road: interwoven history*, 1.
- Winter, T. (2016). One belt, one road, one heritage: Cultural diplomacy and the Silk Road. *The Diplomat*, 29, 1-5.
- Wong, E., Kin-Chi, L., Tsui, S., & Tiejun, W. One Belt, One Road: China’s Strategy for a New Global Financial Order. 2017.
- Yıldırım, K. (2016). İpek Yolu Mefhumundaki Doğrular ve Yanlışlar. İpek Yolu’nda Bilgi ve Siyaset; Yükselen İpek Yolu 2. Cilt, 291-301.
- Yılmaz, E. İpeğin Doğuşu Ve İpek Yolu’nda İpeğin Yolculuğunun Kısa Tarihçesi. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(1), 95-104.
- Yılmaz, S. (2020). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi. *İğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (24), 631-648.
- Yılmaz, Z. ve Sabancı, B. (2021). Bir Kuşak-Bir Yol Projesi Kapsamında Akdeniz Ticaret Limanlarında Türkiye Fırsatları. *Ekonomi Maliye İşletme Dergisi*, 4(1), 87-100.



TINI-SOS

*The International New Issues In Social Sciences*



**1929 Ekonomik Buhranının Türk Siyasal Hayatına Etkileri; Serbest Cumhuriyet Fırkası ve Menemen Olayı**

**Nazlı Elif UZUN**

Ankara Üniversitesi Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı Öğrencisi  
Baghdad University Economy and Administration Faculty,  
nazlielifgeyveli@hotmail.com

Orcid: 0000-0002-6637-5628

Year: 2023 Winter

Number: 11

Volume: 2

pp: 217-238

Makalenin Geliş Tarihi: 26/06/2023

Kabul Tarihi: 30/12/2023

Makalenin Türü: Araştırma makalesi

<https://doi.org/10.5281/zenodo.10434369>

İntihal /Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş, telif devir belgesi ve intihal içermediğine ilişkin rapor ve gereklyse Etik Kurulu Raporu sisteme yüklenmiştir. / This article was reviewed by at least two referees, a copyright transfer document and a report indicating that it does not contain plagiarism and, if necessary, the Ethics Committee Report were uploaded to the system.





## 1929 Ekonomik Buhranının Türk Siyasal Hayatına Etkileri; Serbest Cumhuriyet Fırkası ve Menemen Olayı

Nazlı Elif Uzun

### Öz

1929 Ekonomik Buhranı tüm dünyayı etkilediği gibi Türkiye’de de ciddi ekonomik sorunların yaşanmasına sebebiyet vermiştir. Halkın memnuniyetsizliğini kontrol altına almak adına ise yapay bir muhalefet oluşturulmuştur. Lakin kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası umulduğu gibi sakin bir çizgi yerine iktidara oynayan bir parti konumuna gelmiştir. Halkın desteğini kısa sürede alan partinin bu hızlı yükselişi iktidar için bir tehdit hâlini alınca partinin kapatılması istenmiştir. Partinin kapatılması halkı tek partili sisteme hapsederken çözüm umutlarını da yok etmiştir. Halkın bu umutsuzluğunu kullanan radikal kesimlerse Menemen Olayı’nın yaşanmasına neden olmuştur.

**Anahtar Sözcükler:** 1929 Buhranı, Serbest Cumhuriyet Fırkası, Menemen Olayı, Devletçilik, Liberalizm

### Depression of 1929 to Effects of Turkish Political Life; Free Republican Party and Menemen Event

### Abstract

The 1929 Economic Depression affected the whole world and caused serious economic problems in Turkey as well. An artificial opposition was formed in order to control the dissatisfaction of the people. However, the Free Republican Party, which was established, has become a party that plays for power instead of a calm line as expected. When this rapid rise of the party, which received the support of the people in a short time, became a threat to the government, the party was asked to be closed. While the closure of the party imprisoned the people in the one-party system, it also destroyed hopes for a solution. Radical segments who used this hopelessness of the people caused the Menemen Incident.

**Keywords:** Depression of 1929, Free Republican Party, Menemen Event, Statism, Liberalism

### 1. Giriş

Birinci Dünya Savaşı’nın akabinde meydana gelen işgaller ve bu işgallere karşı verilen mücadelenin başarıya ulaşmasıyla kurulan Türkiye Cumhuriyeti hem maddi hem manevi kayıpların üzerine kurulmuştur. Bu





nedenle de ülkeyi hızlı bir şekilde kalkındırabilmek için cumhuriyet elitleri özellikle millî bir burjuvazinin oluşması için çaba gösterdi. Bu gaye doğrultusunda da Milli Mücadele'nin hemen ardından 17 Şubat 4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir'de Türkiye İktisat Kongresi düzenlendi. (Eldem, 1994) Kongrede, İktisadi Misak kabul edilerek iktisadi gelişim için yurt içi sanayinin kurulması ve geliştirilmesi amaçlanırken bu hususta özel sektöre öncelik veren bir anlayış belirlendi. (Koçtürk ve Gölalan, 2010)

Cumhuriyetin ilk yıllarında ulusal ekonomi oluşturulmaya çalışılırken, yerli girişimcilerin önünü açmak adına, imtiyaz ve teşviklerle yerli sermaye birikiminin oluşması için yönetici kadro fırsatlar sunmaktaydı. Bu dönem için liberal dense de aslında Türkiye Cumhuriyeti, klasik görüşün *minimal veya gece bekçisi*<sup>1</sup> şeklinde kurgulandığı bir devlet yapısında değildi. Çünkü Cumhuriyet'in bu ilk yıllarında (1923-1930) yerli sermaye birikiminin sağlanması için devlet müdahalesi söz konusuydu. Bu dönemde devlet, “*bizzat işletmecilik yapmadığı halde, inhisarları imtiyazlı şirketlere dağıtarak, devlet ihaleleri yoluyla ve geniş teşvik tedbirleriyle özel sermaye birikimini ve kapitalist gelişmeyi hızlandırmanın sonraki devletçi döneme göre farklı bir yolunu deniyordu*”. (Boratav, 2006)

Aşar vergisinin kaldırılmasıyla hazinenin uğradığı kaybı telafi amacıyla devlet, inhisarların bütçe içerisindeki payını ve kapsamını bu dönemde arttırmıştı. “*Tütün ve mamulleri, tuz, şeker, petrol ve benzin, oyun kâğıdı, kibrit, kurşun ve patlayıcı maddeler, ispirto, alkollü içkiler, posta hizmetleri*” inhisar kapsamına alınmıştı. (Türkal, 2011)

Yerli sermayenin artması için çaba gösteren devlet, ekonomideki likidite ihtiyacının karşılanması için bankacılık sektörünün genişlemesine ihtiyaç duymaktaydı. Böylece 1924 yılında İş Bankası'nı kurdu. Nüfuzlu tüccar ve politikacılarla kurulan İş Bankası sermaye çevreleri ile siyasi iktidarın bütünleşmesinde önemli bir aracı oldu. Bu yakın temas ise özellikle yolsuzluk, rüşvet ve haksız kazanç ithamlarıyla iktidarın eleştirilmesine neden olmaktaydı. Şöyle ki Falih Rıfkı Atay, “*İş Bankası'nın bir nevi politikacılar bankası olarak kurulmuş olması, cumhuriyet tarihi için pek acılı bir*

<sup>1</sup> Klasik liberal idealde devlet, vatandaşın diğer vatandaşların tecavüzünden korunması rolüyle sınırlı tutulduğundan, minimal veya gece bekçisi devlet olarak tasarlanmaktadır. İktisadi liberalizm şeklindeki bu konum, serbest piyasa mekanizmasına duyulan güven ve ekonominin en iyi işleminin hükümet tarafından kendi haline bırakıldığında gerçekleşebileceği inancıyla desteklenmektedir. (Heywood, 2017)





aferizm salgınının başlangıcı olmuştur” diyordu. (Atay,1969) Öte yandan bankacılık sektörünün gelişmesi, geniş bir tasarruf-mevduat kampanyasının sürdürülmesine imkân tanırken toplam mevduat ve kredi hacminde de büyük artışlar sağlamıştı. (Tezel, 2015)

Cumhuriyet rejimi, millî bir sanayinin oluşması yönünde ise Osmanlı Devleti’nin 1913 yılında yürürlüğe koyduğu “Teşvik-i Sanayii Muvakkatı” yasası üzerinde değişikliğe gitmiş ve 1927 yılında Teşvik-i Sanayi Kanunu’nu çıkarmıştı. (Kasalak,2012) Bu kanun geniş kapsamlı muafiyetler getirmekteydi ve üç farklı muafiyet grubu altında toplanabilmekteydi;

“birinci gruptaki ayrıcalıklar yatırımın ve üretimin maliyetini düşürücü ayrıcalıklardır. Parasız arazi temini, hammadde ve makine teçhizatı sağlanmasındaki gümrük, belediye harç ve resimlerinden muafiyettir. İkinci tip ayrıcalıklar ise girişimcinin gelirini arttırıcı ayrıcalıklardır. Kazanç vergisinden muafiyet, yıllık üretim değerinin %10’una varan primler... Üçüncü tür teşvik unsuru, bölgesel tekel hakları verilerek özel kesimin sanayi kurması özendirilmeye çalışılmaktadır.” (Tekeli ve İlkin, 2009)

1923-1930 yılları arasındaki bu ilk dönem devlet eliyle özel sektörün gelişmesinin teşvik edildiği bir dönemdi. Bu nedenle de devlet, ulusal ekonominin oluşması yolunda özel sektör lehine pek çok düzenleme yapmıştı. Her ne kadar bazı iktisatçılar dönemi liberal olarak adlandırmış olsa da devletin sermaye birikimi adına ekonomiye sıklıkla müdahale ettiği bir dönemdi. Doğal olarak Millî burjuvaziyi oluşturarak iktisadi kalkınmayı sağlamaya çalışan yönetici elit bu konjonktür içerisinde iyimserliğini korumakta ve Türkiye’nin kalkınması önünde engel teşkil edecek bir buhran beklememekteydi. Bu nedenle 1929 Buhranını ilk başta anlamlandırmada da sorun yaşad.

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti iktisadi kalkınmanın yanı sıra yeni bir siyasi kültürü de oturtmaya çalışmaktadır. Özellikle yeni bir siyasi sistem getiren cumhuriyetin inkılaplarına halkın uyum sağlaması kolay olmamaktaydı. Kimi çevrelerin eski ile olan bağı koparmak istememeleri sebebiyle inkılaplara karşı tutumu yönetici elitin iktidarını zorlamakta ve muhalif hareketleri doğurmaktaydı. 1924 yılında Terakki Perver Cumhuriyetçi Fırkanın kurulması ve kısa bir süre sonra Şeyh Said isyanı sebep gösterilerek kapatılması sonrasında Takrir-i Sükun’un ilan edilmesi ve kurulan İstiklal Mahkemeleri Türk siyasal hayatındaki muhalif hareketlerin susturulmasına neden olmuştu.







Sosyal, siyasal ve kültürel değişimlerin yaşandığı bu dönemde muhalefetsiz kalmanın getirdiği denetimsizliklerle iktisadi buhranın yarattığı toplumsal hoşnutsuzluklar akabinde halkın değişime karşı direnç göstermesi de eklenince 1929 Ekonomik Krizi Türkiye Cumhuriyetini hem iktisadi hem siyasi yeni çözüm arayışlarına yönlendirmiştir.

## 2. Çalışmanın Amacı ve Beklenen Yararlar

Bu çalışmayla tüm dünyayı derinden etkileyen 1929 Ekonomik Buhranından Türkiye'nin nasıl etkilendiği araştırılmaktadır. Bu araştırma yapılırken salt ekonomik göstergelerden ziyade literatürde daha az çalışılan siyasal ve sosyal etkileri üzerinde durulmaktadır. Özellikle 1929 Buhranı sonrası Türkiye'de çözüm arayışı olarak kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası ve bir buhranın yansıması olarak Menemen Olayı şeklinde Türkiye siyasetinin iki farklı ve önemli gelişmesi ele alınmaktadır. Bu iki olayla 1929 Ekonomik Buhranının Türkiye'ye etkilerine farklı bir bakış açısı sunulması hedeflenmektedir.

## 3. Araştırmanın Yöntemi ve Veri Toplama Kaynakları

Bu çalışmada ilk olarak tanımlayıcı bir yöntemle mevcut durum ve koşullar açıklanmış ardından ise analitiksel bir yöntemle tarihsel süreç içerisinde olaylar öncesi ve sonrası şeklinde irdelenerek eleştirel bir tutumla neden sonuç ilişkileri üzerinden işlenmiştir. Bu yöntemler doğrultusunda kütüphane taramaları yapılmış ve tarihsel kayıtlarla dokümanların analizi gerçekleştirilmiştir.

## 4. 1929 Ekonomik Buhranı ve Türkiye

Birinci Dünya Savaşı'nın getirdiği maliyet ve yıkım dünya üzerinde üretimin düşmesine stokların ise eritilmesine sebep olmuştu. Savaşın bitimi bu kayıpları yerine koyma adına ülkeleri yeni atılımlara yöneltti ve böylece iktisadi bir gelişme içerisine girildi. Hızlanan üretimle kayıplar kısa sürede yerine konarken taleplerin aşağıya çekilmesi ile 1929 Buhranına giden sürecin ilk nüvesi olan 1921 krizi meydana geldi. Ürün fazlası ile talep azlığı fiyatlar genel seviyesinde ciddi bir düşüş meydana getirdi.

1921 krizini hızlı bir şekilde toparlamayı başaran dünya 1922 yılı itibariyle yeniden bir canlılık içerisine girmiştir. “Özellikle ABD, Avrupa'daki hükümet ve belediyelere kısa vadeli büyük miktarlarda yardımlar yapmış, bunlar da bu paraları hem kalkınma hem de ödemeler dengesindeki açığı kapatmak için





kullanmışlardır. Diğer taraftan ABD’de sanayi ve inşaat alanındaki yatırımlar, 1927–1929 yılları arasında % 25 civarında artış göstermiştir”. (Ezer, 2010) Ekonominin bu iyi gidişatının süreceğini düşünen devletler ise herhangi bir kriz beklemedikleri için bir önlem paketi de hazırlamamışlardı.

1929 yılında beklenmedik bir şekilde fiyatlar genel seviyesinin düşüşü ile ihracat rakamları gerilemiş, talep azlığı ile ithalat oranları da düşerken eldeki stokları eritmek ve yeni üretim yapmak istemeyen fabrikalarda büyük oranda işten çıkarmalar meydana gelmeye başlamıştır. Hisse senedi sahipleri ellerindekileri değer kaybı yaşamadan nakde çevirmek isteyince 24 Kasım’da New York Borsası çökmüştür. O gün tarihe “Kara Perşembe” olarak geçmiştir, bankalar ise verdikleri kredileri geri alamayıp iflasa sürüklenmişlerdir. (Parasız, 2011)

Krizin akabinde getirilen çözüm önerileri ise yeterli olamamıştır. Bu krizde iyi bir sınav veremeyen devletlerde iktidar değişiklikleri de yaşanmıştır. Ekonomik memnuniyetsizlik siyasi huzursuzluğu da beraberinde getirirken yönetici kadrolarda yenilenmelere gidilmiştir. Örneğin; Amerikan Başkanı Herbert Clark Hoover yerini Franklin Delano Roosevelt’e bırakmıştır. Bazı ülkelerin ise rejimlerini köklü değişimlere itmiştir; Almanya’da Adolf Hitler’in iktidara gelerek tek yasal parti olarak Nazi partisini bırakması gibi. Yeni rejimler ise dünyayı bir başka savaşa sürüklemiştir.

Türkiye ise bu dönemde devlet eliyle özel sektörün büyümesini amaçlarken tarım sektöründe bir büyüme içerisindeydi. Aynı zamanda 1929 Ağustos’u itibariyle Lozan Anlaşması gereğince Britanya, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya’ya uygulamak zorunda kaldığı 1916 Osmanlı gümrük tarifelerini kaldırarak Türkiye Cumhuriyeti’nin kendi tarifelerini bu ülkelere uygulama olanağına da kavuşuyordu. (Boratav, 2005) Bu iyimser tablo içerisinde büyük beklentilerle 1929 yılına giren Türkiye krizin ilk etkisini Türk lirasındaki değer kaybıyla hissetti. Türkiye lirasındaki değer kaybını ilk başta doğru okuyamayarak “*paranın değerindeki düşüşleri uluslararası bir krizin başlangıcı olarak değil, ithalat fazlalığından kaynaklanan suni ve geçici bir durum olarak değerlendirmiştir. Sorunun ithalat fazlasına bağlanması lüks ve gereksiz tüketimi engellemeye yönelik çalışmaları gündeme getirmiş ve hükümet bu doğrultuda çalışmalar yapmaya başlamıştır.*” (Turhan, 2007) Türk lirasını korumak, halkı tasarrufa yöneltmek ve yerli ürünlerin kullanılmasını yaygınlaştırmak üzere de vakit kaybetmeden aynı yıl içerisinde “*Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti*” kurulmuştur. Ardından “*Tasarruf ve Yerli Mallar*





Haftası” oluşturulmuştur. Böylece yerli malların kullanımına dair propagandalar hız kazanmış, tasarruf özendirilmiştir. Başvekil İsmet İnönü Tasarruf ve Yerli Mallar Haftası’nı açarken şunları söylemektedir;

“Milli iktisadın himaye ve teşvikinde bilhassa mücadele etmeğe mecbur olduğumuz içtimai afet, milli satıcıların, bir intibah devrinin kendilerine verdiği vazifeden tegafül etmeleri ihtimalidir. Müstehlik vatandaşın yerli maldan yemek ve giymek emeli, müstahsil vatandaş tarafından ihtiyaca tabi olarak tekamül etmeğe çalışmak, iyi ve ucuz vermek arzusu ile mukabele görmezse bütün emekler heba olur. Milli İktisat ve tasarruf Cemiyetinin bilhassa faaliyetini tercih ettiği istikametlerden biri budur... Asıl milli sermaye milletin kendi tasarrufu ve biriktirmesi ile temin olunmalıdır.” (Sakatürk, 1933)

Türk lirasının değer kaybına karşı tüm milleti tasarrufa ve yerli malı kullanımına yöneltten devlet, 1930 yılında Türk Parasının Kıymetini Koruma Kanunu’nu yürürlüğe koydu ve para istikrarını sağlamak adına Merkez Bankası’nı oluşturdu. (Ülken, 1981) Yine aynı yıl Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti kuruldu. Cemiyet, halka yerli malları sevdirmeyi ve kullandırmayı amaçladığı gibi halkı tasarrufa yöneltmeyi de hedeflemekteydi. (Tekeli ve İlkin, 2009) Bu cemiyet Nisan 1930’da Sanayi Kongresi düzenledi ve bu kongrede bir sanayi planının hazırlanıp girişimcilerin sektörlere göre örgütlenmesi tavsiye edildi. (Keyder, 2010) Sanayi Kongresi’nde devletin ekonomiye müdahalesinin gerekliliği üzerinde durularak devleti halkın refahından sorumlu tutan bir anlayış benimsenmiştir. Sanayi Kongresi’nde devletin ekonomiye müdahalesinin gerekliliği üzerinde durulması sebebiyle İlhan Tekeli ve Selim İlkin devletçiliğe giden yolun ilk nüvesi olarak bu kongreyi almaktaydılar;

“Devletin işlevlerini tanımlarken millet iktisadiyatını tanzim esasının getirilmesi, Cumhuriyet yöneticilerinin devlet anlayışında bir dönüşümün başlangıcı olarak görülebilir. Bundan sonra Serbest Fırka döneminde -mutedil devletçi- olduklarını söyleyecekler, 1931 yılı CHP kurultayında -mutedil- sözcüğü de kaldırılarak -devletçilik- benimsenecektir.” (Tekeli ve İlkin, 2009)

Genel fiyat düzeyinin düşmesi en çok Türk çiftçisini olumsuz etkilemişti. İthalatı azaltıcı ihracatı arttırıcı tedbirleri krizden önce devreye sokan hükümet aslında bu politikasında başarı da sağlamıştı. Ama fiyatların düşmesi ile ihraç malı artmasına rağmen genel kıymetlerin düşmesine sebep olmuştu. Üretim miktarında düşme yaşanmamasına rağmen genel fiyat düzeylerindeki düşmeler milli geliri de düşürmüştü ve bu durumdan en çok





tarım sektörü zarar görmüştü.

1929 Buhranı'na çözüm arayışları 1930'lar itibariyle devletlerin ekonomiye olan müdahalesini arttırdı. Böylece korumacı ve müdahaleci adımlar sıklaştıkça devletçi politikalara da geçiş başlamış oldu. Bu geçişte dünya ekonomik görüşünün değişmesi de etkiliydi. 1929 Buhranı'na kadar geçerliliğini koruyan Klasik yaklaşım yerini Keynesyen yaklaşıma bırakıyordu. Klasik yaklaşımın devletin müdahalesinin gereksiz olduğu, piyasaların kendi kendilerine dengeye gelebileceği yaklaşımı bu buhranla çökmüştü. Maynard Keynes ise, bu buhrana devletin müdahalesi ile çözüm getirerek Keynesyen yaklaşımı ortaya çıkardı.

Keynes'in temel farklılığı kendi kendini regüle eden piyasaya dayanan doğal ekonomik düzeni reddetmesiydi. Keynes, devlet ve ekonomi arasında katı bir ayırım yapan *laissez faire*<sup>2</sup> siyasetlerinin istikrarsızlık ve işsizliğe sebep olduğunu ve bu siyasetin en sonunda Büyük Buhran'a neden olduğunu ifade etmekteydi. Keynes'e göre işsizlik oranı yükseldiğinde, devlet ya kamu harcamalarını arttırarak ya da vergileri azaltarak ekonomiyi istikrara kavuşturmalıydı. Ekonomiyi canlandırarak bu tip uygulamaların ise, çarpan etkisi yaratarak daha da yüksek seviyelerde hissedileceğini söylemekteydi. (Heywood, 2007)

Böylece, Klasik iktisadın para politikasının yetersizliği karşısında Keynes'in maliye politikaları (vergiler, transfer harcamaları, borçlanma, kamu harcamaları vb.) ile devletin ekonomiye müdahaleleri devletlerce çözüm olarak kullanıldı. Türkiye'de hem kanunlar hem yeni kurumlar hem de cemiyetler aracılığıyla bu yönde adımlar atılmaya başlandı.

### **Serbest Cumhuriyet Fırkası**

1929 Ekonomik Krizi Türkiye'de devletin ekonomiye müdahalesi ile devletçilik tartışmaları ve ekonominin yeni biçiminin nasıl olması gerektiğine dair farklı görüşleri gündeme getirmiştir. Özellikle liberal ekonominin bir krizi olarak ele alındığından liberalizm taraftarı kaybetmiştir. Krizin aşılması için Maynard Keynes'in devlet müdahalesi yaklaşımı benimsenmeye başlamış ve maliye politikaları benimsenmiştir. Türkiye'de de devlet müdahalesini savunanlar devletçilik çatısı altında birleşmeye

---

<sup>2</sup> Bırakınız yapsınlar anlamını taşıyan *laissez faire*, devletin ekonomiye müdahil olmaması ilkesidir. (Heywood, 2007)





başlamıştır. Krizin aşılması için uygulanan devletçi politikalar ise halkın refahını sağlamada yeterli olamayınca toplumdaki hoşnutsuzluğun demokratik yollarla yansıtılabilmesi için yapay bir muhalefetin oluşturulmasına karar verilmiştir.

Devletçi politikalar ekonomide durgunluğa neden olurken alkol, sigara, tuz ve şekerin devlet tekeline alınması halktaki memnuniyetsizliği de arttırmıştır. Yolsuzlukların yaşandığı bu dönemde güç sahiplerinin kendi çıkarları uğruna mevkilerinden faydalanmaları halkın tepkisine neden olmuştur. Benzer şekilde parti içinde de yolsuzluklara karşı tepkiler başlamıştır. Şevket Süreyya yolsuzluklara ilişkin, İş Bankası'nın kuruluşuyla yerli sermayedarlar ile siyasi güç sahiplerinin birleştiğini ve siyasilerin, devletin nüfuzuna dayanarak kendi menfaatlerinin peşinden koştuklarını dile getirmiştir. (Aydemir, 1966) Vergi yükü altında ezilen çiftçilere devletin öncelik vermemesi ise onları tefecilerden borç almaya itmiştir. Bu durum ise borç yüklerini arttırmış en sonunda ise toprakların tefecilere kaptırılmasına sebebiyet vermiştir. Halkın fikir ve isteklerini meclise iletebileceği bir mecla olmadığı için tek parti iktidarı denetimsiz ve halktan bağımsız bir şekilde hareket etme imkânına da sahip olmuştur. Bu gidişata karşı ise Mustafa Kemal bir muhalefetin kurulmasına karar vermiştir. Barış Ertem konuya ilişkin şu yorumu yapmaktadır;

*“İktidardaki İsmet Paşa Hükümeti'nin tek parti sistemi içerisindeki denetimsizliğinin, ekonomi politikasındaki yanlış kararların düzeltilmesini imkânsız kıldığı, bunun için de hükümetin denetlenmesi gerektiği yönündeki görüşlere katılan Mustafa Kemal Paşa, çözümü kendi kontrolü altında bir muhalefet partisinin kurulmasında görmüştür. Buna göre, devletçi bir ekonomik görüşe sahip İsmet Paşa Hükümeti'ne karşı, muhalefet partisi liberal bir görüşte olacaktır. Yeni parti, halkın mevcut gerginliğinin azalmasına da yardımcı olabilecektir.”* (Ertem, 2010)

İsmet Paşa hükümetini denetleyebilmek ve halkın isteklerinin daha kolay bir şekilde yansıtılabilmesi amacıyla inkılapların özüne ama öncelikle laikliğe sahip çıkma şartıyla iktisat politikaları üzerinden muhalefet yürüten bir siyasal parti kurma görevini Mustafa Kemal Fethi Okyar'a vermiştir. Fethi Okyar da yeni fırkanın ana hatlarını şu şekilde çizmiştir;

*“Fırka cumhuriyetçi ve layik yani din ve dünya işlerinin birbirinden ayrılmasına taraftardır. İnhisarlar kalkacak, vergiler azaltılacaktır. İntihap bir dereceli olacaktır. Fikir hürriyetine riayet edilecektir. Avrupadaki Cemiyet akvam gibi teşekkürlerden uzak kalmamak, Ecnebi sermayesinin gelmesini temin”* (Akşam, 10.08.1930)



“1929 Ekonomik Buhranının Türk Siyasal Hayatına Etkileri; Serbest Cumhuriyet Fırkası ve Menemen Olayı”, (ss. 217- 238) Nazlı Elif Uzun.



Bu beyanatla da fırkanın asıl muhalif olacağı konunun iktisadi ekonomik meseleler olacağı anlaşılmaktadır. Benzer şekilde Halk Fırkası kâtibi, Saffet Arıkan da şu açıklamalarda bulunmaktadır;

“Fethi Bey yeni bir fırka yapıyor. Bu fırka cumhuriyetçilik ve laiklik noktasından bizim fırkamızla müşterek bir programa maliktir. Yalnız mali, iktisadi ve idari bazı mesailde prensip ayrılıkları vardır ki Fethi Bey’in bu noktalardaki tenkit vaziyetine geçmeleri beklenebilir.” (Akşam, 12.08.1930)

Mustafa Kemal de yeni kurulacak olan partiye desteğini gazetede yayınlattığı mektubunda göstermiş ve aslında yeni partiden sadece laik cumhuriyet rejimine muhalefet etmemesini istemiştir;

“Büyük millet meclisinde ve millet müvacehesinde millet işlerinin serbest münakaşası ve hüsnü niyet sahibi zatlerin ve fırkaların içtihatlarını ortaya koyarak milletin ali menfaatlerini aramaları, benim gençliğimden beri aşık ve taraftar olduğum bir sistemdir... memnuniyetle tekrar görüyorum ki laik cumhuriyet esasında beraberiz zaten benim siyasi hayatta bir taraflı olarak daima aradığım ve arayacağım temel budur... Fırkalara karşı adilane ve bitarafane ifa edeceğime ve laik cumhuriyet esası dahilinde fırkanızın her nevi siyasi faaliyet cereyanlarının bir maniaya uğramayacağına emniyet edebilirsiniz.”(Akşam, 12.08.1930)

Böylece Serbest Cumhuriyet Fırkası 12 Ağustos 1930 tarihinde resmen kurulmuştur. Atatürk’ün verdiği destek ile de kısa sürede örgütlenmesini tamamlamıştır.

Mustafa Kemal Paşa’nın isteği doğrultusunda kurulan fırkanın kurucuları da yine Mustafa Kemal’in yakın arkadaşları ve fırkaya katılmasını uygun gördüğü kişilerden oluşturulmuştur. Tevfik Çavdar SCF’nin üyelerini beş alt gruba ayırmaktadır. Bunlar; “Temelde CHF’li fakat İsmet Paşa’ya karşı olanlar; tüccar, sanayici ve yerel eşraf arasında CHF’nin kararlarına karşı olanlar ya da bunları içine sindiremeyenler; cumhuriyete karşı olanlar bunlar düşüncelerini açıklıkla ortaya koymamalarına karşın parti örgütüne sızmayı başarmışlardır; laik uygulamalara karşı olanlar ve demokratik özlemlerle daha sivil bir toplumun yaşama geçmesini isteyen aydınlar.” (Çavdar, 1995)

Fırka’nın parti programı kısa ve özdür. Dikkat çekici hususları ise şunlardır; “her şeyden evvel cumhuriyet taraftarıdır. Aynı zamanda laik, yani din ile devlet işlerinin kat’i surette ayrılması esasında halk fırkası ile müttefikdir... Maliye işlerinde: bütün vergilerde ıslahat yapılması, mühim miktarda tasarruf icrası, iktisadi işlerde: bugünkü sistemin aksine olarak, ticarete devletin hiç işe





karişmaması, tam bir serbesti. Nafiada: şimendifer, yol gibi inşaatın devlet bütçesinden yapılmaması.” (Akşam, 13.08.1930) Parti programındaki şimendifer eleştirisine ise Başvekil İnönü’den hızlı bir cevap gelmiştir; “bugün bu yolda yapılacak tenkitlere yirmi gün sonra Sivas’ta ötecek lokomotif düdüğü tezahüratı en kat’i cevap olur.” (Akşam, 13.08.1930) Kurulduğu gibi karşılıklı eleştirilere başlayan CHF ile SCF Türk siyasi hayatına beklenen canlılığı getirmiş, gazetelerde de bölünmeler yaşanmıştır. Bir grup gazete SCF’yi desteklerken bazıları CHF’nin en güçlü savunucuları olmuştur.

Serbest Fırka’nın ekonomide tam bir serbestiyi savunmasına karşılık Başvekil İnönü, Sivas demiryolunun açılışında devletin halkından sorumlu olduğunu, bu nedenle de mutedil devletçi olduklarını söylemekteydi:

“... liberalizm nazariyatı bütün bu memleketin güç anlayacağı bir şeydir. Biz iktisadiyatta hakikaten mutedil devletçiyiz. Bizi bu istikamete sevk eden bu memleketin ihtiyacı ve bu milletin fitri temayülüdür. Memleketin ihtiyaçları için herkes ve her yer hazinede çare arar. Elektriği yapılmayan şehir, limanı fena olan yer, iş bulamayan adam hükümeti muatap tutar. Mutedil devletçi olarak halkın temayülatına ve metalibine yetişemiyoruz diye kusurluyuz. Devletçilikten büsbütün vazgeçip her nimeti sermayedarların faaliyetinden beklemeğe sevk etmek bu memleketin anlayacağı bir şey midir?” (Sakatürk, 1933)

Yeni fırka siyasetini iktisadi konular üzerinden yürütmeye başlamış ve programında da belirttiği gibi şimendifer siyasetini, ağır vergi yüklerini, inhisarları eleştirmiş, yabancı sermaye için de gerekli güven ortamının yaratılmamasından dolayı hükümeti suçlamıştır. Fethi Bey’in eleştirilerine karşılık ise İnönü Halk fırkasının ekseriyetini beş sene daha muhafaza edeceğini, hükümetin icraatlarında herhangi bir değişikliğe gidilmeyeceğini beyan etmiştir. Fethi bey ise “benim kanaatime göre bu ekseriyeti muhafaza etmek güç olacaktır... Halkla fazla teması olanlar bu intibaimın ne dereceye kadar haklı olduğunu takdir edebilirler. Gelecek intihapta bizim kazanacağımızı ümit ediyorum... Memlekette hükümetin kontrol edilmesini isteyenler mevcut fırkaya göre daha soldadır.” demektedir. (Akşam, 19.08.1930) Fethi Bey SCF her ne kadar yapay bir şekilde kurulsada iktidara gelme amacında olduğunu da bu sözleriyle vurgulamaktadır. Uysal bir muhalefet çizgisinde olmayacağını daha en başından SCF ortaya koymuş, iktidar mücadelesinin bir parçası olmuştur. Partiye atfedilen sağ çizgisine ise karşı çıkmış hatta CHF’ye göre daha sol olduklarını da dile getirmiştir. Özellikle laik cumhuriyet hususunda hassas olan parti üyelik için de imzalı beyanat almakta ve bu beyanatta





üyeler; “laik bir cumhuriyet ve milliyetçi sıfat ve kanaatle Serbest cumhuriyet fırkasının programını benimsedim ve bu programın husul bulmasına rey ve fikrimle çalışacağımı taahhüt ederim” (Akşam, 20.08.1930) demektedirler. Böylece parti kendisini olası bir irticai tehditte korumaya çalışmıştır. Benzer şekilde başvuruların yoğunluğu sebebiyle müracaatları incelemek için bir komisyonda oluşturulmuştur. SCF üyelikleri sıkı bir denetime bağlamıştır.

Belediye seçimlerinin yaklaşmasıyla da iki parti arasındaki sözlü saldırılar hız kazanmıştır. Fethi Bey İnönü hükümetini güçlü bir şekilde eleştirmekte ve iktidarı hedeflediğini açıkça ortaya koymaktadır;

“Mevkii iktidarda bulunan hükümetin mali ve iktisadi sahada takip ettiği yanlış siyaset bugünkü sıkıntılı vaziyeti ihtas etmiştir. Yani hükümetin yedi seneden beri attığı her adım, memleketi merhale merhale iktisadi bir çıkmaza sokmuştur. Ebediyen iktisadi bir çıkmaz içinde bocalayıp kalamayız.. bugünkü sıkıntılı vaziyetten bizi kurtaracak çareler aramak ve düşünmek lazımdır. Neşrettiğim program bilhassa bu gayeye matuftur... Vergi sistemi berbatır. Hükümet halkı hiç düşünmüyor... Tuttuğu yolla memleketi bugünkü vaziyetine ulaştırırlar yedi uzun seneyi az bulurlar... daha beş sene müddet umarlar... Evet iktidar meokiine İlk fırsatta ve en kısa zamanda.” (Akşam, 24.08.1930)

Fethi Bey partiyi kurduktan kısa bir süre sonra da İzmir’e bir gezi düzenlemiştir. 5 Eylül’de gerçekleşen gezi de halkın büyük ilgisine mazhar olmuştur. “Yaşasın Gazi, yaşasın cumhuriyet, yaşasın Fethi Bey” (Akşam, 06.09.1930) sloganlarının atıldığı karşılama ile Fethi Bey CHF için ciddi bir tehdit olarak algılanmaya başlamıştır. SCF’yi destekleyenler CHF önünde eylem düzenleyince ise olaylara polis müdahale etmiş ve kimlikleri net bir şekilde ifade edilmeyen kişilerin açtığı ateş sonucu pek çok SCF’li yaralanmış, bir çocuk ise ölmüştür. Akşam’ın haberine göre ölen çocuğu olarak Fethi Bey’in oteline gelen halk “Fethi al emanetini” diye bağırarak Fethi Bey ise “cumhuriyeti seven taşkınlık yapmasın” demiş halkı sükunete davet etmiştir. (Akşam, 07.09.1930) Yaşanılan olaylar ise İzmir’de yapılacak olan nutkun içeriğini daha da önemli kılmıştır. Ama Fethi Bey İzmir nutkunda güncel eleştirilerine bir yenisini eklemeyerek hayal kırıklığı yaşatmıştır. İzmir olayları en çok Gazi Mustafa Kemal’i etkilemiş ve bu olaylardan sonra tarafsız konumunu CHF lehine bozmuştur. SCF ile birlikte olduklarını tekzip etmiştir. Yayınlattığı Açık mektubunda şu ifadeleri kullanmaktadır;

“Ben cumhuriyet halk fırkasının umumi reisiyim... Bu teşekküle tarihen bağlıyım. Bu bağı çözmek için hiçbir sebep ve icap yoktur ve olamaz. Resmi vazifemin







*hitamında Cumhuriyet Halk fırkasının başında fiilen çalışacağım. Bu noktada tereddüde mahal yoktur... İşaret olunan hadiseler meyanında İzmirde bir gazete idarehanesine ve Cumhuriyet Halk fırkası merkezine her ne sebep ve suretle olursa olsun vuku bulmuş tecavüzlerden ve hükümet ricaline ve otoritesine karşı bazı idraksizler tarafından yapılan çirkin tecavüzlerden müteessir olduğumu tahmin etmek güç değildir.” (Akşam, 11.09.1930)*

Gazi'nin bu mektupla partiden desteğini çekmesi ise partinin irticai güçlere karşı daha savunmasız kalmasına neden olup partinin sonunu hazırlayacaktır. (Aysal, 2009) İnönü ise bir tebliğ yayınlayarak asayiş bozan her türlü harekete karşı süratle harekete geçileceğini bildirirken Fethi Bey kendisini ve partisini korumak adına partinin yeniden fes ve Arap harflerini getireceğine dair asılsız söylentileri yalanlamıştır. (Akşam, 10.09.1930) Fethi bey yurt gezilerine de devam etmiş Aydın ve Balıkesir'de de büyük halk kitleleri tarafından karşılanmıştır. Fethi Bey'e gösterilen yoğun ilgi onun hükümete muhalefet edebilecek biri olmasından ileri gelmektedir. Halk kendisini dinleyip gereğini yapacağını düşündüğünden Fethi Bey'e yoğun ilgi göstermektedir. Ekonomik sıkıntılar ile yönetici elite atfedilen yolsuzluklar halkı yeni partiye yöneltmiş, Fethi Bey ise bu sorunları dile getirerek halkın sözcüsü konumuna yükselmiştir. Fethi Bey'in bu yükselişini durdurmak adına ise SCF'yi destekleyen gazetelerin mesul müdürleri tevkif edilmiştir. Fethi bey de yaşananları matbuat hürriyeti üzerinden eleştirmiştir.

Belediye seçimlerinde SCF asıl eleştirilerini iktisadi düzlemde gerçekleştirse de parti içerisinde kümelenen cumhuriyet ve laiklik karşıtlarını engelleyememiştir. Bu kesimin yer yer gösteriler yapması ise SCF'yi CHF karşısında güç durumda bırakmıştır. Yine de belediye seçimlerinde yeni kurulan bir parti olmasına, bazı yerlerde örgütlenmesini tamamlayamamasına rağmen otuz yakın belediyeyi kazanmıştır. Çekişmeli geçen bazı belediyelerde ise CHF'nin seçim sonuçlarına müdahale ederek kazandığını ileri sürmüştür. Fethi Bey meclisteki konuşmasında seçim yolsuzluklarına ilişkin şu açıklamalarda bulunmuştur;

*“binlerce vatandaş bu defa rey vermek hakkını kullanmak için saatlerce, günlerce sandık başına gelmek fırsatını beklediler. Vaki bunların birçokları defterde isim yok cevabını aldıkları için meyas ve münfail geri döndüler... Rey sandıklarına vatandaşların bu tehlikü herhangi fırkaya mensup olurlarsa olsunlar bütün cumhuriyetçilerin kalplerini meşharetlerle doldurmak icap eder... Reylerin arzu*



“1929 Ekonomik Buhranının Türk Siyasal Hayatına Etkileri; Serbest Cumhuriyet Fırkası ve Menemen Olayı”, (ss. 217- 238) Nazlı Elif Uzun.



*edilen tarafa verilmediği görüldükçe asabiyet ziyadeleşti. istediği tarafa rey vermek hakkını kullanmak gibi en memduh ve en lüzumlu bir vazife ifa ettiği için en güzide şehir ve kasabalarımız halkına irtica, komünistlik ve anarşi lekeleri sürülmek istenildi.” (TBMM Zabıt Ceridesi, 15.11.1930)*

Seçimlerde yolsuzluk yapıldığı iddialarına karşın mecliste bu olayların araştırılması ve yolsuzluk yapıldıysa gereğinin yapılması hususunda destek bulamayan Fethi Bey Gazi Mustafa Kemal’le arasında herhangi bir anlaşmazlık doğmaması, siyaseten iki rakip konuma gelmemek adına yine onun izniyle partiyi feshetme kararı almıştır. Böylece 18 Kasım 1930’da parti Fethi Okyar’ın Yarın gazetesinde çıkan beyanatıyla kapatılmıştır. O beyan ise şöyledir;

*“Büyük Gazimiz Mustafa Kemal Hazretleri’nin teşvik ve tasvibiyle Serbest Cumhuriyet Fırkası’nı tesis etmiştim. Kanaatimce bu teşvik ve tasvip tabiatıyla teşkil edeceğim fırkanın Gazi Hazretleri’ne karşı siyasi mücadeleye girmek ihtimalini bertaraf ediyordu. Esasen bu karar haricinde siyasi bir teşekküle vücut vermek mesuliyetini almayı hatırıma getirmemiştim. Halbuki tahakkuk eden şekle göre fırkamızın katiyen Gazi Hazretleri ile siyasi sahada karşı karşıya gelmek vaziyetinde kalabileceği anlaşılmıştır. Bu vaziyette kalacak siyasi bir teşekkülün mevcudiyetini fırka müessisi sıfatıyla muhafaza ve idameyi muhal buluyorum. Bu sebeple fırkanın feshine karar verdim.” (Yarın, 18.11.1930)*

230

Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün desteğiyle kurulan parti yine bizzat onun desteğini geri çekmesi ile kapatılmıştır. Serbest Fırkanın kapatılması ise İsmet İnönü’nün itirafıyla, Türkiye’ye demokrasinin girmesini on beş yıl geciktirmiştir. (Karpaz, 2016)

Kısa süren bu deneyim sonuç olarak, toplum içerisinde iktidara karşı olan yoğun tepkiyi gözler önüne sererken yapay muhalif hareketlerle halkın bu tepkisinin kontrol altına alınamayacağını göstermektedir.

Mutedil devletçi olduklarını söyleyen Başvekil 2 Ekim 1930 tarihinde TBMM’ye sunduğu yeni kabinenin programında devletçilik ve milli iktisat terimini eş anlamlı kullanmakta idi; *“Bizim kanaatımızca Hükümetin her sahada faaliyeti nihayet millî iktisat için ya bir faide temini, ya bir engelin bertaraf edilmesi gibi bir iktisadî gayeye teveccüh ettirmek lâzımdır”.* (TBMM Zabıt Ceridesi, 02.10.1930) Milli iktisat teriminin kullanılmasında hiç kuşkusuz Serbest Fırka’yı gayri milli olmakla suçlama amacı da vardı ki bu husustaki rahatsızlığı Fethi Bey mecliste dile getirmekteydi. İktisat Vekili Mustafa



“1929 Ekonomik Buhranının Türk Siyasal Hayatına Etkileri; Serbest Cumhuriyet Fırkası ve Menemen Olayı”, (ss. 217- 238) Nazlı Elif Uzun.



Şeref Bey ise TBMM'deki aynı görüşmede devletçiliğe daha geniş bir şekilde değinmekteydi;

*“Hükümet devletçiyim demekle kendisinin bir millî iktisat mefhumunu kavramış olduğunu beyan etmiş oluyor. Millî iktisat mefhumu da şu ibarede hulâsa edilebilir: Memleket dâhilindeki iktisadî menfaatler kendi kendine ve alabildiğine anarşik surette faaliyet ve harekette bulunmuyacaklardır. Onlar yüksek bir ahenk ve muvazaneyi temin etmek için bir noktaya doğru sevk ve tevcih edilecekler. Fakat bu noktaya doğru sevk ve tevcih edildiklerinde Devletin faaliyeti ferdin faaliyeti yerine kaim olmayacak, ferdin faaliyetinde ne gibi engeller varsa onları bertaraf edecek, ferdin faaliyetlerinin birbirlerini nakzedecek, birbirlerini izrar edecek surette yürümelerine mani olarak onları umum camianın müşterek ve umumî menfaatini kollayacak surette vesk ve tevcih edecektir... Filhakika bu hususlarda Devlet müdahale etmiyecek olursa memleketimizin gerek dâhildeki ferdî menfaatlerin iktisadî faaliyetinde, gerek haricî ferdî faaliyetlerin memleket dâhilindeki faaliyetlerinde memleketin vahdetini ve hatta mevcudiyetini tehlikeye koymasına göz yummuş demektir.” (TBMM Zabıt Ceridesi, 02.10.1930)*

Gazi Mustafa Kemal, devletçi politikaları desteklediğini ve devletin bu politikaları sürdürmesi gerektiğini 1 Kasım 1930'daki yeni yasama yılının açılışında ifade etmekteydi; *“Bu gün, içinde bulunduğumuz vaziyet malî ve iktisadî tedbir ve ihtiyatlara da, dikkatle devam olunmasını icap ettirmektedir... Senelerden beri alınan tedbirlere, önümüzdeki sene daha geniş mikyasta ihtiyaç vardır.” (TBMM Zabıt Ceridesi, 01.11.1930)*

İki partili siyasi hayatın belirleyici unsuru olan iktisat politikaları partileri de liberal ve devletçi olmak üzere iki farklı safa doğal olarak itti. Serbest Fırka, Gazi Mustafa Kemal'in desteğini çekmesi ile Kasım 1930'da kapansa da devletçilik Cumhuriyet Halk Fırkası (CHF) tarafından içselleştirilerek 1930'larda ağırlığını giderek hissettirdi.

### 1.Menemen Olayı

SCF'nin kapatılmasının ardından mevcut iktidarın ve bürokrasinin din düşmanı olduğuna dair kara propaganda faaliyetleri artarak yapılmaya başlanmıştır. Sözde mehdi olan Nakşibendi tarikatına bağlı Giritle Mehmet ise din düşmanı tutuma son vermek adına dinin kurtarıcısı sıfatıyla 23 Aralık 1930'da Menemen Müftü Cami'sinde halkı hilafetin bayrağı altında harekete geçmeye çağırılmış geçmeyenlerin ise sözde ordusuyla cezalandırılacağını dile getirmiştir;



“1929 Ekonomik Buhranının Türk Siyasal Hayatına Etkileri; Serbest Cumhuriyet Fırkası ve Menemen Olayı”, (ss. 217- 238) Nazlı Elif Uzun.



“... Şapkaları atınız ve şu sancağın altından geçerek bize katınız. Aksi halde bu gece yarısından beri Ankara’yı zapt edip, her yeri kuşatmaya başlayan ordumuz, bize inandıran kafirlerin cezalarını insafsızca verecektir.” (Kırhan, 1963)

Halk ise bu tehdidinde etkisiyle sözde mehdinin etrafındaki yerini bilinmezliğinde etkisiyle alarak yeşil bayrağın altında hükümet konağına doğru tekbir sesleriyle bir yürüyüşe katılmıştır. Olayın büyümesiyle jandarma meydanı dağıtmak için olay yerine intikal etmiş, yedek subay olan Mustafa Fehmi Kubilay’ın sözde mehdiden teslim olmasını istemesi üzerine yaşanan çatışmada Giritli Mehmet Kubilay’ın başını keserek bayrağın mızrağına bağlamıştır. (Çavdar, 1995) Aynı zamanda Giritli Mehmet, şehit Kubilay’ın kanını da içerek halka kan içmenin haram ama böyle asilerinkinin ise meşru olduğunu söylemiştir.<sup>3</sup> Olayın böylesi bir vahşete dönüşmesi ile bölgeye gönderilen birlik ayaklanmayı bastırması ve Giritli Mehmet’i de öldürmüştür.

Menemen’de yaşanan olaylara ilişkin ilk açıklamalardan biri Mustafa Kemal Atatürk tarafından yapılmıştır. Gönderdiği mektupta Menemen halkından bazılarının sözde mehdinin arkasında yer almasına değinmiştir;

“... Koblay B. inşahadetinde mürtecilerin gösterdiği vahşet karşısında Menemendeki ahaliden bazılarının alkışla tasvipkar bulunmaları bütün cumhuriyetçi ve vatanperverler için utanılacak bir hadisedir... İstilanın acılığını tatmış bir muhitten ve kahraman zabıt vekilinin uğradığı tecavüzü milletin bizzat cumhuriyete karşı bir sui kast telakki ettiği ve mütecevizlerle müşevvikleri ona göre takip edeceği muhakkaktır...” (Babalık, 29.12.1930)

Menemen’deki bu olaya karşı Meclis’te de görüşmeler yapılmıştır. Özellikle bu hadiseye ilişkin ne gibi tedbirlerin alındığı Denizli Mebusu Mezhar Müfit Bey ve 43 arkadaşı tarafından Başvekil İnönü’ye soru olarak yöneltilmektedir. Bu soruda ise öne çıkan kısım olayın mebuslarca nasıl algılandığına dair verdiği fikir olmuştur. Soru da bu olayın geniş kapsamlı bir hareket olduğu ve cumhuriyeti yok etme amacı taşıdığı vurgulanmıştır;

“Menemende tahaddüs eden irtica vak’ası Meclisi derin teessürlere garketmiş ve hadisenin doğrudan doğruya cumhuriyete müvecceh bir suikast olduğu anlaşılmakta

<sup>3</sup> Eyüp Öz, “Yasak Bir Hafızayla Yüzleşmek: Menemen Olayı İrtica mı, Komplomu?”, **FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi**, S.5, Bahar 2015, s.418



“1929 Ekonomik Buhranının Türk Siyasal Hayatına Etkileri; Serbest Cumhuriyet Fırkası ve Menemen Olayı”, (ss. 217- 238) Nazlı Elif Uzun.



bulunmuştur. Kahraman bir zabitimizin maruz kaldığı feci akibet, haydutların bir kaç serseri veya esrarkeşten ibaret olmayıp mürettep ve şümüllü bir irtica hareketi olduğu kanâatini vermiştir. Binaenaleyh Meclis büyük bir hassasiyet ve kat’iyetle vazifesini ifaya hazırdır.” (TBMM Zabıt Ceridesi, 01.01.1931)

Başvekil İnönü ise bu soruya ilişkin öncelikle Menemen’de yaşanan hadiseyi ayrıntılarıyla anlatmış ve adli işlemlerin başladığını bildirmiştir. Olayın dini istismar ve kapanan SCF yönüne ilişkin ise şu beyanlarda bulunmuştur;

“Siyasette aranılan şey bir takım adamların ve bilhassa politikacıların dini ahâretlerin hürriyeti aleyhine ve Devlet’in kanunları aleyhine bir vasıtai taarruz olarak kullanmamalarıdır. Memnu olan şey budur. Hâdisede görüyoruz ki cehaletleri - bir kısmın cehaleti - olabilir. Bir kısmının bilerek tasmiimleri ile ve cümlesi din elden gidiyor behanesile bu adamlar müteariz bir istikamete sevk olunuyorlar. Bu hareketler Devlet ve Cumhuriyet aleyhine filen tecavüz ve kast mahiyetindedir... Bilhassa mevkii iktidarda olanların gerek parti ve gerek Hükümet itibari ile icraatını tenkit etmek yolunda açılan cereyan diğer, bir takım adamlara artık Hükümetin yerinden kalkamayacak kadar zaif olduğu kanaatini vermektedir. muhalefet havasında, tenkidatta, muhalif neşriyatta memleketin ve Devlet otoritasının çektiği sıkıntı, memleket alınganlığının suiistimal edilmesidir. Nasıl mevkii iktidar sahibi memleketin tahammülü yoktur vesilesini siper ittihaz ederek kendisini lâyuhtî mevkiinde göstermeğe istidatlı ise fırsat ve imkânı bulunca tenkit etmek vaziyetini takınmış olan adamda bütün şahsiyetleri, Devlet’in bütün kanun ve kuvvetlerini ayakaltına almak için hiç bir hudut tanımamaktadır.” (TBMM Zabıt Ceridesi, 01.01.1931)

Bu konuşma da dinin siyasete alet edilmesine karşı çıkan İnönü, hükümete muhalefetin de sınırlarını çizmektedir. Çünkü başvekil, iktidarın icraatlarına yönelik eleştirilerin devlet’in otoritesini sarstığını ifade etmektedir. Bu konuşmanın akabinde söz alan Serbest Cumhuriyet Fırkasının önde gelen isimlerinden Ağaoğlu Ahmet Bey ise olaya ilişkin memleketin sorunlarına çözüm bulması gereken kendilerini/mebusları manevi sorumlu olarak gördüğünü söylemiş ve Rize mebusu Ali Bey’in sorumlu olarak kendisini göstermesi ile de sözlü tartışmaya girmiştir. Ağaoğlu özellikle cumhuriyeti korumak için hükümetten ziyade öğretmene edebiyatçılara aydınlara gerek olduğunu söylemiştir;

“Efendiler, Cumhuriyet, inkılâp baştanbaşa bir dindir, bir imandır. Bu dinin, bu imanın bir kitabı olacaktı, bir ibadeti olacaktı, dahileri olacaktı, müminleri olacaktı,





Cumhuriyetin faziletlerini, fikirlerini cemaat arasında geceli gündüzlü çalışarak neşri tamim edecek, bu cahil cemaati yürütecek adamlar olacaktı. Bu sahada mesuliyetimiz vardır... Binaenaleyh Devletin, Hükümetin aldığı kararlarla beraber Hükümetin yanı başında bu memleketin müneverer aksamına büyük ve hatta Hükümet vazifesinden daha büyük bir vazife terettüp ediyor. O vazife de durmadan çalışmaktır ve eğer biz hakikî Cumhuriyetçiler isek ve eğer biz Cumhuriyetin memlekette yaşamasını arzu ediyorsak, eğer biz mütemadiyen karşımıza çıkan o menhus ruhun yok olmasını istiyorsak biz o inkilâbı yapan insanlar, geceyi gündüze katarak kendi vezaifi hususiyemizi unutarak bilâ aram ve hasbetenillâh çalışacağız, eğer biz bunu yaparsak ve bu suretle Hükümetin yardımına koşarsak, Hükümetin tedbirleri müsmir olur. Yoksa bu tedbirler mihanikidir. İdaridir. Öteki devin kırk başı var, kırk bin başı var. Bu başların birini kesersek öteki çıkar, asıl mesele devî, o menhus ruhu öldürmektir. Bunu öldürecek Hükümet değildir, muallimdir, muharrirdir, şairdir, mütefekkindir, ediptir.” (TBMM Zabıt Ceridesi, 01.01.1931)

Menemen olaylarına ilişkin idari ve adli soruşturmalar hızla başlamıştır ve bölgede (Balıkesir, Menemen, Manisa) bir ay süreyle mevzi bir örfi idare ilan edilmiştir. Bu kazalarda ilan edilen idarei örfiye amirliğine ikinci ordu müfettişi Fahrettin Paşa getirilmiştir. (Babalık, 02.01.1931) Bölgede ilan edilen sıkıyönetimin yanında Serbest Fırka'ya daha yakın olan gazetelere (Yarın ve Son Posta) karşı da araştırma başlatılmış bu hadiseye karışıp karışmadıkları araştırılmıştır. Benzer şekilde;

“Serbest Fırka'nın İslami değerlere önem vermesi yüzünden parti mensupları irticayı hortlatmakla itham edilmiş ve bu durumdan istifade eden sol ve komünist yayıncılar birdenbire artmıştır. İktidarın ise halkın muhalefeti desteklemesinin hakiki sebeplerini aramadan bu muhalefeti gericiliğe ve bilgisizliğe bağlaması hem hükümet partisinin hem de halkın henüz demokrasiye hazır olmadıkları izlenimini yaratmıştır ki bu Türk milletinin milli benliği ve tarihi gelişimi ile ters düşmüştür.” (Karpat, 2016)

Menemen olayına dair kurulan mahkemenin başkanlığına ise korgeneral Mustafa Muğlalı getirilmiş yapılan yargılamalar sonucunda 28 kişi idam edilmiştir. Çok sayıda kişi ise yargılanmıştır. (Çavdar, 1995) Sonuç olarak bu dar çerçeveli irticai olay Türk demokrasisinin gelişimini sekteye uğratmıştır.

## 5. Sonuç

1923 yılı ile kurulan Türkiye Cumhuriyeti iktisadi kalkınma için devlet eliyle yerli sermaye birikimine çalışmış mili bir burjuvazinin meydana gelmesi için





destek vermiştir. Ama 1929 Ekonomik Buhranı planlanan kalkınmaya set çektiği gibi ekonomide değer kayıplarına neden olmuştur.

İnkılaplarla siyasi bir dönüşüm içerisinde bulunan halkın, bir de ekonomik sıkıntılarla yüz yüze kalması hükümete karşı bakışlarını daha da sertleştirmiştir. Toplumsal huzursuzlukların önüne geçebilmek ve halkın siyasi sistem içerisinde kendisine yer bulmasını sağlayarak demokrasi dışı yollarla siyasi sistemin sekteye vurulmasına engel olma amacıyla yeni bir siyasi partinin kurulmasına da bu nedenlerle karar verilmiştir.

Atatürk'ün arzusu ile halkın hükümete yönelik eleştirilerini kontrollü bir şekilde yansıtabileceği güvenilir bir partinin oluşturulması da bu konjonktür içerisinde gerçekleştirilmiştir. Böylece iktisadi konularla sınırlı kalma şartıyla muhalefet etme hakkı kazanan Serbest Cumhuriyet Fırkası hem hükümeti denetleme hem de halkın muhalifliğini kontrol etme amacıyla siyasi hayata atılmıştır. Ama muhalefet partisinin kazandığı halk desteği onu kontrollü muhalefetten iktidar ortağı ve hatta iktidar partisi statüsüne getirmiş ve böylece siyasi hayatına son vermek zorunda kalmıştır.

Muhalefet partisinin kapatılması ise ülke içindeki radikal hareketlerin gün ışığına çıkmasına neden olmuştur. SCF her ne kadar istemese de bu azınlıkta olan radikal kesimleri de kontrol altında tutarak siyasi çözüme itmiş, onların siyasi bir platformda kalmalarını sağlamıştır. Öte yandan Menemen Olayını sadece SCF üzerinde açıklamak doğru olmasa da bardağı taşıran son damla demek de yanlış olmayacaktır. Yeni cumhuriyetin kendi rejimini güçlendirmek adına ardı ardına ilan ettiği inkılaplara ayak uydurmakta zorluk yaşayan bir kesim mevcuttur. Saltanatın kaldırılması, cumhuriyetin ilan edilmesi, halifelik kaldırılması, tekke ve zaviyelerin kapatılması, şapka ve kıyafet kanunu, harf inkılabı ve medeni kanunun kabul edilmesi gibi tüm vatandaşları derinden ve doğrudan etkileyen bu inkılaplara destek verenler gibi destek vermeyenler de vardır. Sıradan bir insanın günlük hayatını da değiştiren bu devrimlere karşı tepkiler de yer yer yükselmekte ve halk alternatif olarak gördüğü yeni kurulan fırkalara yönelmektedir. Ama SCF kapatılınca bu kesimin yönelebileceği bir alternatif de ellerinden alınmış ve sözde mehdilik ile halkın dini duygularını suiistimal edecek radikallerin etkisine daha açık bir konuma gelmişlerdir. Bu birikimlerin sonucunda Menemen Olayı gerçekleşmiş ve astsubay Kubilay ne yazık ki şehit edilmiştir.

Sonuç olarak ekonomik yetersizlikler ile toplumsal hassasiyetler



“1929 Ekonomik Buhranının Türk Siyasal Hayatına Etkileri; Serbest Cumhuriyet Fırkası ve Menemen Olayı”, (ss. 217- 238) Nazlı Elif Uzun.



huzursuzlukların temel sebeplerindendir. Toplumsal huzursuzluklara karşı getirilen yapay muhalefetler ise çözüm için yeterli değildir. Bu nedenle demokratikleşme hareketlerinin kesintiye uğramadan devam ettirilmesi halkın ihtiyaçlarının aracısız bir şekilde iktidara iletebilmesi ve iktidarın halka inerek çözüm mercii olabilmesi toplumsal huzur için büyük önem taşımaktadır.







## Kaynakça

### Resmi Yayınlar

TBMM Zabıt Ceridesi, C.1, İ.84, 02.10.1930

TBMM Zabıt Ceridesi, C.1, İ.1, 01.11.1930

TBMM Zabıt Ceridesi, C.22, B.5, 15.11.1930

TBMM Zabıt Ceridesi, C.1, İ.17, 01.01.1931

### Basılı Eserler

Atay, Falih Rıfki (1969). Çankaya, Doğan Kardeş Matbaası, İstanbul.

Aydemir, Şevket Süreyya (1966). İkinci Adam C.1, Remzi Kitabevi, İstanbul.

Boratav, Korkut (2006). Türkiye’de Devletçilik, İmge Kitabevi, Ankara, 2. Baskı.

Boratav, Korkut (2005). Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002, İmge Kitabevi, Ankara, 9. Baskı.

Çavdar, Tevfik (1995). Türkiye’nin Demokrasi Tarihi, İmge Kitabevi, Ankara.

Eldem, Vedat (1994). Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Heywood, Andrew (2017). Siyaset, Adres Yayınları, Ankara.

Karpat, Kemal H. (2016). Kısa Türkiye Tarihi 1800-2012, Timaş yayınları, İstanbul, 6. Baskı.

Keyder, Çağlar (2010). Türkiye’de Devlet ve Sınıflar, İletişim Yayınları, İstanbul, , 15. Baskı.

Kırhan, Celal (1963). Öğretmen Kubilay ve Uydurma Mehdi, Sıralar Matbaası, İstanbul

Parasız, İlker (2011). 1929 Dünya Büyük Ekonomik Krizi Dünyada ve Ülkemizdeki Etkileri, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa.

Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim (2009). 1929 Dünya Buhranında Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları, Bilge Kültür Sanat, İstanbul.

Tezel, Yahya S. (2015). Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.



“1929 Ekonomik Buhranının Türk Siyasal Hayatına Etkileri; Serbest Cumhuriyet Fırkası ve Menemen Olayı”, (ss. 217- 238) Nazlı Elif Uzun.



Sakatürk, Baha (1933). İsmet Paşa'nın Siyasi ve İçtimai Nutukları 1920-1933, Başvekalet Matbaası, Ankara.

Ülken, Yüksel (1981). Atatürk ve İktisat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.

### **Makaleler**

Aysal, Necdet (2009). “Yönetmel Alanda Değişimler ve Devrim Hareketlerine Karşı Gerici Tepkiler ‘Serbest Cumhuriyet Fırkası – Menemen Olayı’ ”, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S.44, s.581-625.

Ertem, Barış (2010). “Siyasal Bir Muhalefet Denemesi Olarak Serbest Cumhuriyet Fırkası”, Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, C.1, S.2, s.71-92.

Ezer, Feyzullah (2010). “1929 Dünya Ekonomik Krizi'nin Türkiye'ye Etkileri”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.20, S.1, s.427-442.

Kasalak, Kadir (2012). “Teşvik-i Sanayi Kanunları ve Türkiye'de Sanayileşmeye Etkileri”, SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, S.27, s.65-79.

Koçtürk, Murat ve Gölalan, Meryem (2010). “1923-1950 Türkiye Ekonomisinin Yapısal Analizi”, Üçüncü Sektör Kooperatifçilik, C.45, S.2, s.48-65.

Turhan, Rıdvan (2007). “1929 Ekonomik Krizi'nin Türk Basınına Yansımaları”, Sosyoloji Dergisi, D.3, S.14, s.81-100.

Türkal, Hasan (2011). “Türkiye'de 1923-1930 Yılları Arası Bütçe Politikası”, Amme İdaresi Dergisi, C.44, S.3, s.86-107.

Öz, Eyüp (2015). “Yasak Bir Hafızayla Yüzleşmek: Menemen Olayı İrtica mı, Komplo mu?”, FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, S.5, s.409-440.

Gazeteler

Akşam

Babalık

Yarın



TINI- SOS

*The International New Issues In SOcial Sciences*



**Demiryolu Lojistiğinin Diğer Taşıma Modlarıyla Karşılaştırılması:  
Türkiye ve Seçilmiş Ülkeler Üzerine Bir Değerlendirme**

Umut Saraç

Bursa Teknik Üniversitesi UTL Anabilim Dalı YL Öğrencisi

Umutsarac55@hotmail.com

0000-0001-6977-7481

Talat Mescioğlu

Bursa Teknik Üniversitesi UTL Anabilim Dalı YL Öğrencisi

talatmesciogl@gmail.com

0000-0003-1380-5716

Year: 2023 Winter

Number: 11

Volume: 2

pp: 239-264

Makalenin Geliş Tarihi: 15/06/2023

Kabul Tarihi: 30/12/2023

Makalenin Türü: Araştırma makalesi

<https://zenodo.org/records/10435251>

İntihal /Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş, telif devir belgesi ve intihal içermediğine ilişkin rapor ve gerekliyse Etik Kurulu Raporu sisteme yüklenmiştir. / This article was reviewed by at least two referees, a copyright transfer document and a report indicating that it does not contain plagiarism and, if necessary, the Ethics Committee Report were uploaded to the system.





## **Demiryolu Lojistiğinin Diğer Taşıma Modlarıyla Karşılaştırılması: Türkiye ve Seçilmiş Ülkeler Üzerine Bir Değerlendirme**

Umut Saraç

Talat Mescioğlu

### **Öz**

Dünyada uluslararası ticaretin hızla gelişmesi ile lojistik sektörü de aynı hızda önem kazanmıştır. Ülkeler güvenilir, düşük maliyetli ve çevre dostu taşıma türlerine yönelmiştir. Bununla beraber taşımacılık sisteminde kullanılan taşıma türlerine yönelik altyapı çalışmaları artış göstermiştir. Uluslararası alanda bu artışların en fazla gözüktüğü taşıma türlerinden biri de demiryolu taşımacılığıdır. Bunun en önemli nedeni, gelecekte minimum düzeyde kullanılması planlanan karbon emisyonudur. Demiryolu taşımacılığında kullanılan yüksek hızlı trenler, karbon emisyonunu minimum düzeye indirecek önemli bir araçtır. Bu trenlerin ülkemizde de kullanılması giderek yaygınlaşmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, demiryolu lojistik taşımacılığını diğer taşıma modları ile karşılaştırmak ve karbon emisyonu açısından değerlendirmektir.

Çalışma kapsamında TÜİK ve OECD verileri kullanılmıştır. Çalışma sonucunda; Türkiye'nin karayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılık miktarları bakımından 2017-2022 yılları arasında seçilen ülkeler ile karşılaştırıldığında karayolu ve denizyolundaki başarısını demiryolunda sürdürmediği tespit edilmiştir. Türkiye'nin lojistik alanındaki karbon emisyonu sonuçlarına bakıldığında en düşük karbon emisyonu miktarının demiryolu taşımacılığına ait olduğu görülmüştür.

Bu çalışma sonuçlarının Türkiye'nin gelecek yıllarda lojistik alanında geliştireceği politikalara katkı yapması, politika belirleyicilere yol göstermesi beklenmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu Taşımacılığı, Karbon Emisyonu, Yüksek Hızlı Trenler

**Jel Kodu:** L92, S53

### **Comparison of Railway Logistics with Other Transport Modes: An Evaluation on Türkiye and Selected Countries**

#### **Abstract**

With the rapid development of international trade in the world, the logistics sector





has also gained importance at the same pace. Countries have turned to reliable, low-cost and environmentally friendly modes of transportation. However, infrastructure works for the types of transportation used in the transportation system have increased. One of the transportation types in which these increases are seen the most internationally is railway transportation. The most important reason for this is carbon emissions, which are planned to be used at a minimum level in the future. High-speed trains used in railway transportation are an important tool that will minimize carbon emissions. The use of these trains in our country is becoming increasingly common.

The aim of this study is to compare railway logistics transportation with other transportation modes and evaluate it in terms of carbon emissions.

TÜİK and OECD data were used within the scope of the study. In the results of working; When compared to the selected countries between 2017 and 2022 in terms of road, sea and railway transportation amounts, it has been determined that Turkey cannot maintain its success in road and sea transportation in railways. When we look at the carbon emission results in Turkey's logistics field, it is seen that the lowest amount of carbon emission belongs to railway transportation.

It is expected that the results of this study will contribute to the policies that Turkey will develop in the field of logistics in the coming years and guide policy makers.

**Keywords:** Rail Freight, Carbon Emission, High Speed Trains

## 1. Giriş

Dünya ticaretinin hızla gelişmesiyle beraber dünyada ulaşım türleri arasında rekabet gün geçtikçe artış göstermektedir. Bu artışın sebepleri arasında ülkelerin uluslararası ticarete söz sahibi olmak için ulaştırma çeşitlerine yenilikler eklemeleri ve rakip ülkelerle rekabet içinde yer almalarıdır. Ülkeler ihtiyaçlarını karşılamak için en hızlı, güvenilir ve ucuz maliyetli ulaşım araçlarını kullanmak istemektedir (Erel, 1995; Vassilous, 2006). Ülkeler bu isteklerin dışında kullandıkları ulaşım türünün çevreye zararını da göz önünde bulundurmaktadır. Ülkeler için önemli olan unsurların içinde; maliyet, güvenilirlik ve çevre dostu olması koşullarını sağlayan demiryolu taşımacılığı şu anda en çok tercih edilen taşıma türü olmamasına rağmen gelecekte daha fazla kullanılması muhtemel taşıma türüdür (Baran ve Esmer, 2018). Demiryolu taşımacılığının gelecekte daha çok kullanılacak olmasının nedeni, demiryolu taşımacılığında uygun ücretler olması ve elektrikli yük taşımacılığı sistemlerinin kullanılmasından dolayı karbon emisyonu en az olan taşımacılık türü olmasıdır (Sánchez-Borràs vd., 2010). Türkiye gelecek de karbon emisyonu miktarlarını azalmak adına





birçok farklı yöntem denemektedir(Tosun, 2021). Çevreye olan zararı en aza indirmek amacıyla kullanılan yöntemler arasında, yüksek hızlı tren kullanımının artırılması da bulunmaktadır. (TCDD Faaliyet Raporu, 2019:29;Stoop ve Thissen, 1997).Demiryolu taşımacılığının tercih edilmesindeki ana sebep yenilenebilir kaynaklar kullanıldığından YHT’lerin çevreye verdiği zararın daha az olmasıdır (İnan ve Demir, 2017).

TÜİK’in taşıma türlerine göre dış ticaret raporuna bakıldığında Türkiye’nin hem ithalat hem de ihracatta en çok kullandığı taşımacılık türünün denizyolu olduğu görülmektedir. Yurt içi taşımacılıkta ise en çok kullanılan taşımacılık türü karayolu taşımacılığıdır. Bunun en önemli nedeni Türkiye’nin karayolu taşımacılığına, diğer taşıma türlerine kıyasla daha çok önem vermesi ve yatırımlarını bu alanda yapmasıdır. Türkiye’de karayolu taşımacılığına daha çok önem verilmesi Türkiye’yi taşımacılık alanında kısır ve dengesiz bir ulaştırma sistemi haline getirmiştir (Aydemir ve Çubuk, 2016).Gelecek yıllar da emisyon miktarlarını düşürmeye çalışan Türkiye, yurt içi taşımacılıkta en çok kullandığı karayolu taşımacılığı ile bu hedeflere ulaşması zordur. Türkiye’nin demiryolu taşımacılığındaki altyapı çalışmalarına ve yüksek hızlı trenlere önem vermesi gerekmektedir.

Bu çalışma, Türkiye’nin 2011-2022 yılları arasındaki demiryolu hat uzunluğuna, Türkiye’nin 2011-2022 yılları arasında yaptığı ithalat ve ihracat değerlerinin lojistik türleri arasındaki yüzdesel dağılımlarına ve Türkiye’deki lojistik taşımacılığının karbon emisyonu miktarlarına yer vermektedir. Bu çalışmanın sonuçlarının Türkiye’nin gelecek yıllarda lojistik alanında geliştireceği politikalara katkı yapması beklenmektedir.

## **2. Literatür Taraması**

Dünyada hızla artan pazar genişliği, ülkeleri kendi aralarında mal alışverişi yapmaya yönlendirmiştir. Bu ticaretin en maliyetli kısmı ulaşımdır. Ülkeler ihtiyacı olan yatırımları yapmadıkları için ulaşım ihtiyaçları karşılanmamakta bundan dolayı da ülkelerin diğer ülkelerle olan rekabet gücü azalmakta ve ekonomik durumları sabit kalmaktadır(Çabuk, 2010). Ülkeler aralarında ticaret yapabilmeleri için kullandıkları ulaştırma türlerinin daha hızlı ve daha az maliyetli olmasını isterler. Ülkeler kendileri için en uygun altyapıya sahip ulaştırma türünü tercih etmekte ve bu altyapıları geliştirmektedir. Bu doğrultuda Baran ve Esmer (2018) taşıma türlerini birbirleriyle karşılaştırmış ve 1 km demiryolu yapımı için kullanılacak para miktarının 1 km karayolu yapım maliyeti ile





kıyaslandığında 4 kat daha ucuz olduğu sonucuna varmıştır.

Yol yapım maliyetlerinin yanı sıra demiryolu taşımacılığında kullanılan araçlar açısından bakıldığında Becker vd.(2009) demiryolu taşımacılığının dünya trafiğinin az bir kısmını kapsamasının nedenini, demiryolu taşımacılığında kullanılan araçların üretiminin yüksek maliyetli ve amortisman süresinin fazla olmasından kaynaklı olduğunu bulmuştur. Ancak demiryolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı bazı maliyetler açısından birbirleriyle rekabet edebilseler de zaman açısından bakıldığında demiryolu taşımacılığı geri kalmaktadır. Diğer taşımacılık türlerine göre demiryolu taşımacılığının daha uzun sürmesi düşüncesinin aksine Kılıçlar vd. (2010)762 kişiden aldığı anket verilerinde yolcuların demiryolu taşımacılığı kullanma nedeninin zamandan tasarruf olduğu sonucuna varmıştır.

Zaman açısından karayolu taşımacılığı demiryolu taşımacılığına göre üstünlük kurmuş olsa da sera gazı emisyonu açısından bakıldığında iki taşıma modunu beraber kullanmak sera gazı emisyonunu düşürmektedir. Palmer vd. (2018)10 büyük hızlı tüketim ürünü üreten şirketi incelemiştir. Şirketin tek bir taşımacılık modeli kullanmak yerine, karayolu ve demiryolu taşımacılığını beraber kullanırsa %58 oranında süreç kısılacaktır. Karbon emisyonunda ise %46 oranında azalmanın yanında, maliyette de düşüş yaşanacağı sonucuna varmıştır. Chen vd. (2022) sadece karayolu taşımacılığını kullanmak yerine karayolu taşımacılığını ve demiryolu taşımacılığının beraber kullanılmasının faydalarını incelemiştir. Demiryolunun hat boyunca %78,59'un üzerinde kullanılması, nakliye ve ceza maliyetlerini düşürdüğünü bulmuştur. Heinold ve Meisel (2018)makalesinde, Avrupa ülkelerinin tamamında kullanılacak bir intermodal taşıma türü test etmiştir. Test edilmiş olan yerlerin %90'ından fazlasında intermodal taşıma kullanımının yalnızca karayolu taşımasından daha çevre dostu olduğu sonucuna varmıştır. Lin (2019)çalışmasında, tedarik zinciri unsurlarının en az enerji kullanımı hedefleyen çözümlerin tasarruf potansiyellerini analiz etmek için matematiksel model geliştirmiştir. Demiryolu ile karayolunun beraber kullanılmasıyla konteyner kullanımının artırılacağı hatta 20 feetlik konteyner yerine 40 feetlik konteyner kullanımının fazladan yüklemeyi ortadan kaldıracağını, bu faaliyetlerin karbon emisyonunu azaltacağı sonucuna varmıştır.

Demiryolu taşımacılığı sera gazı emisyonundaki üstünlüğünü sadece





karayolu taşımacılığına karşı değil havayolu taşımacılığında da göstermiştir. Prussi ve Lonza (2018) demiryolu ile havayolu taşımacılığını karşılaştırmıştır. Avrupa birliğindeki 2017 ile 2025 yılı arasındaki uçuşların bazılarının yüksek hızlı trenler ile yer değiştirirse, oluşacak karbon emisyonundaki değişiklikleri incelemiştir. Havayolu taşımacılığına kıyasla yüksek hızlı trenlerin yolcu kilometresi başına daha düşük karbon emisyonu sağladığını bulmuştur. Gundelfinger-Casar ve Coto-Millan (2017) Madrid-Barselona ve Madrid-Valencia arasındaki uçuşların 120 aylık kayıtlarına dayanarak teorik model geliştirmiştir. Çalışmanın sonucu olarak havayolu taşımacılığının yüksek hızlı trenlerle rekabetin zarar gördüğünü, seyahat mesafeleri azaldıkça yüksek hızlı trenlerin kullanımının arttığı sonucuna varmışlardır. Rajendran ve Popfinger (2022) Paris ve Münih (842 km) arasında havayolu ile gitmek yerine demiryolu kullanımının karbon emisyonu açısından %56,8 düşüş sağlanacağını bulmuşlardır. Benzer bir çalışma olan Alanso vd. (2014) 1000 km altındaki havayolu taşımacılığı uçuşları için karbon emisyonunun diğer taşıma modlarına göre daha fazla olduğu sonucuna varmıştır.

Demiryolu taşımacılığını çevre dostu yapan en önemli özellik kullanılan yüksek hızlı trenlerdir. Li ve Jan (2022) 2007 yılından 2009 yılına kadar 283 panel verilerini kullanarak mekânsal gecikme modeli oluşturulmuş. Yüksek hızlı trenlerin Çin’de karbon emisyonunu azaltabileceği sonucuna varmıştır. Benzer bir çalışmada Yu vd. (2021) Çin’de bulunan yüksek hızlı trenlerin 2013’ten 2017 yılına kadar olan artışlarının karbon emisyonuna olan etkilerini araştırmıştır. Ortalama olarak demiryolu işletme hızının %39,94 artış gösterdiği ve bu artışın karbon emisyonunu 13,57 milyon ton azalttığını gözlemlemiştir. Yan ve Park (2023) 4 yüksek hızlı hattın belirlenen şehirlerdeki karbon emisyonuna etkisini incelemiştir. Çalışma da yüksek hızlı trenlerin şehirdeki karbon emisyonunu büyük ölçüde azalttığı sonucuna varmıştır. Ayrıca nüfusu fazla olan ve teknolojik açıdan gelişmiş olan şehirlerin co2 emisyonunu azaltmada daha başarılı olduğu görülmüştür. Yan-Zhe vd. (2021) Beijing-Shanghai arasındaki yüksek hızlı trenlerin kullanımının karbon emisyonuna etkisini incelemiştir. Beijing-Shanghai arasında yüksek hızlı tren kullanımının diğer taşıma türlerini kullanmaya kıyasla karbon emisyonunu %90 oranında düşüreceği sonucuna varmıştır. Türkiye için de yüksek hızlı trenlerin katkıları da aynı şekilde değerlidir. Dalkıç vd. (2017) yüksek hızlı trenlerin Türkiye’de uygulanmasının karbon emisyonu üzerinde etkisi incelemiştir. Yüksek hızlı







trenlerin şu an ki çalışma alanında karbon emisyonunu toplam 24,3 ktCO<sub>2</sub>'lik oranda düşürdüğü bunun yanında bütün hatlarda beklenen yolcu sayısına ulaşırsa 2023 yılında 452,7 ktCO<sub>2</sub>'lik azalma meydana geleceğini öne sürmüştür. Kaewunruen vd.(2020) Pekin-Şangay arasındaki yüksek hızlı trenlerin çevreye etkilerini incelemiştir. Tüm raylı sistemin karbon emisyonunun %64,86'sının, enerji tüketiminin ise %54,31'inin inşaat aşamasından kaynaklandığı sonucuna varmıştır. Benzer bir çalışmada Wang vd. (2023) şehirlerde açılan demiryollarının karbon emisyonu üzerindeki etkilerini araştırmıştır. Sonucunda demiryolu taşımacılığının karbon emisyonu açısından çevre dostu olduğunu fakat demiryolu hattının inşası sırasında çok fazla karbon emisyonunun ortaya çıktığını gözlemlemiştir. Yüksek hızlı tren projeleri yalnızca yerel ekonominin büyümesini desteklemekle kalmaz, aynı zamanda çevredeki alanların ekonomik ve teknolojik gelişimini de destekler (Jia vd., 2021; Ke vd., 2017). Bu sonuçların aksine karbon emisyonunun zararlarıyla ilgili Zhang ve Cheng (2009) yüksek hızlı demiryollarının nüfusu, sermayeyi ve bilginin yayılmasıyla beraber ekonomik büyümeye yol açtığını, bununla beraber yüksek hızlı trenlerin karbon emisyonundaki artışı tetiklediği sonucuna varmıştır.

### **3. Araştırmanın Amacı**

Çalışmanın temel amacı uluslararası alanda ve Türkiye’de demiryolunu diğer taşıma modlarıyla karbon emisyon, hat uzunluğu ve tercih bakımından karşılaştırmaktır. Bu amaç çerçevesinde Türkiye bazı ülkeler ile kara, deniz ve demiryolu taşımacılığında karşılaştırılmıştır.

245

### **4. Araştırmanın Yöntemi ve Kapsamı**

Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi (Küçük, 2016: 109) kullanılmıştır. Veriler toplanırken tarama yönteminden (Küçük, 2016: 73) faydalanılmıştır. Araştırma kapsamında 2017-2022 yılları arasında Türkiye ile belirlenen ülkeler kara, deniz ve demiryolu taşımacılığı miktarları karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırmaya Polonya, Türkiye, Fransa, İtalya, İsveç ve Norveç’in ihracatta gerçekleştirdiği kara, deniz ve demiryolu taşımacılık miktarları dahil edilmiştir. Bu ülkelere ait veriler OECD’nin (<https://stats.oecd.org/>) datasından alınmıştır.

Çalışmaya Türkiye’nin 2011-2022 yılları arasında yaptığı ithalat ve ihracat rakamlarının taşımacılık türleri arasındaki yüzdesel dağılımları, 2011-2022 yılları arasındaki demiryolu hat uzunlukları ve lojistik alanındaki karbon





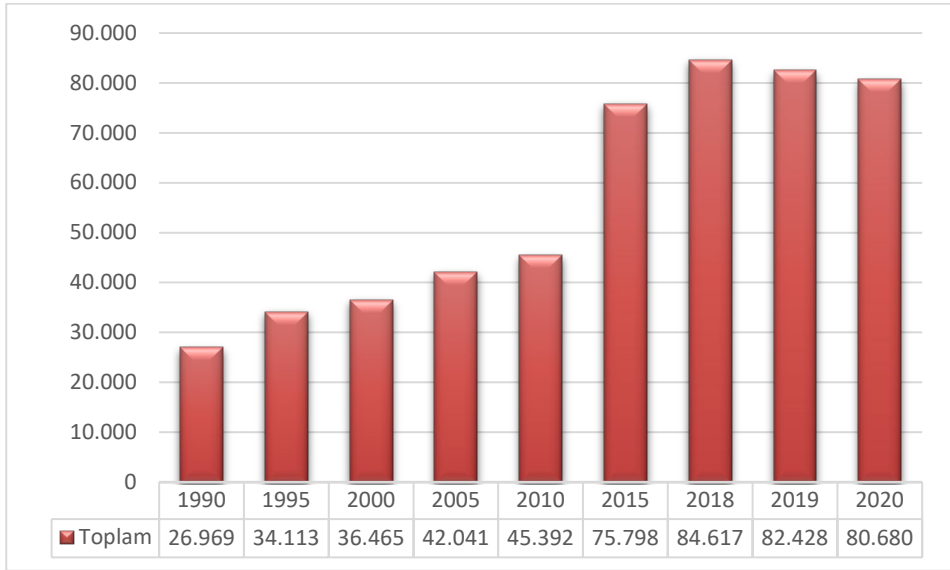
emisyonu miktarları dahil edilmiştir. Bu bulguları elde etmek için ise TÜİK verileri kullanılmıştır.

## 5. Bulgular

### 5.1 Karbon Emisyonu Bulguları

Şekil 1., Türkiye’de 1990-2020 yılları arasındaki taşımacılıktan kaynaklı toplam sera gazı emisyon miktarları gösterilmiştir.

Şekil 1., Türkiye’de Taşımacılıktan Kaynaklı Sera Gazı Emisyonları (1990-2020)



**Kaynak:** TÜİK

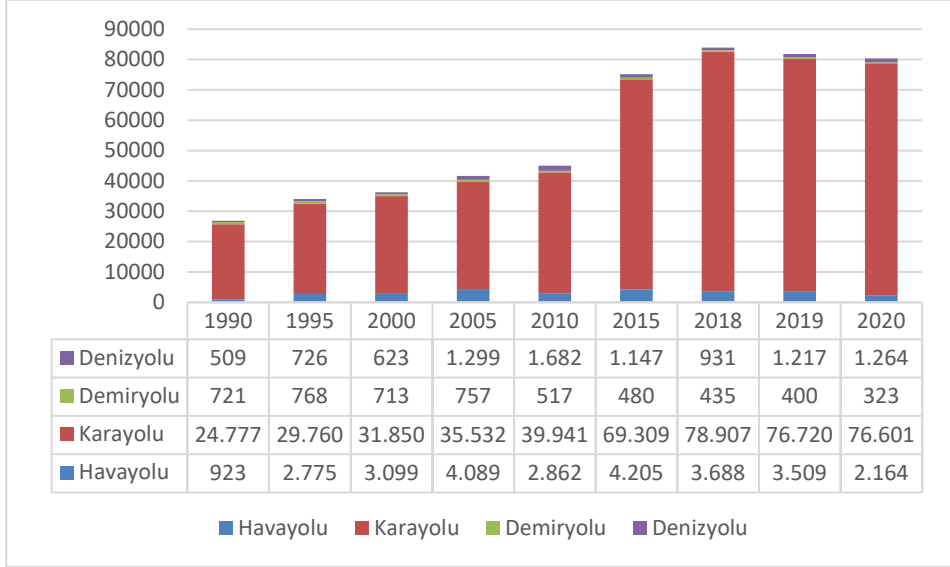
Türkiye için sera gazı emisyon miktarlarına baktığımızda 2020 yılında Türkiye’nin toplam sera gazı emisyonu 523,9 milyon tondur. 2015 yılında toplam sera gazı emisyonunun 75.798 kiloton CO<sub>2</sub> eşdeğerini ulaştırmadan ortaya çıkan sera gazı emisyon miktarı oluştururken, 2020 yılında bu miktar toplam emisyonların 80.680 kiloton CO<sub>2</sub> eşdeğerini oluşturmaktadır.

Şekil 2., Türkiye’de 1990-2020 yılları arasındaki taşımacılıktan kaynaklı sera gazı emisyon miktarları taşımacılık türüne göre gösterilmiştir.





Şekil 2., Türkiye’de Taşımacılıktan Kaynaklı Sera Gazı Emisyonları Taşıma Türüne göre (1990-2020)



Kaynak: TÜİK

247

Şekil 2’ye bakıldığında Türkiye’nin kullandığı ulaştırma türleri arasında en çok karbon emisyonuna neden olan taşımacılık türünün karayolu taşımacılığı olduğu görülmüştür. Demiryolu taşımacılığı ise az kullanılmasıyla beraber en az karbon emisyonuna neden olan taşımacılık türüdür.

TÜİK’in 2020 yılı sera gazı emisyon miktarları incelendiğinde; ulaşırmadan kaynaklanan sera gazı emisyonununun%0,4’ü demiryolundan kaynaklanırken emisyon miktarının %94,9’u karayolundan kaynaklanmaktadır.

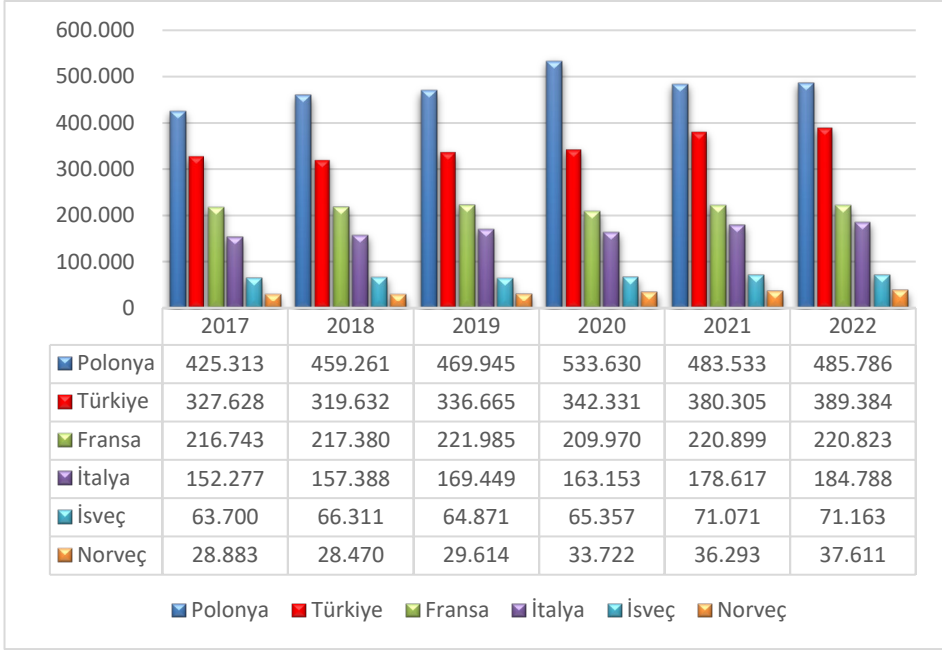
## 5.2 Uluslararası Lojistiğe İlişkin Bulgular

Şekil 3., Seçili Ülkelerin Taşımacılık Miktarları (2017-2022, Milyon Ton) Gösterilmiştir.





Şekil 3., Seçili Ülkelerin Taşımacılık Miktarları (2017-2022, Milyon Ton)



**Kaynak:** <https://stats.oecd.org/#>, araştırmacı tarafından çizilmiştir.

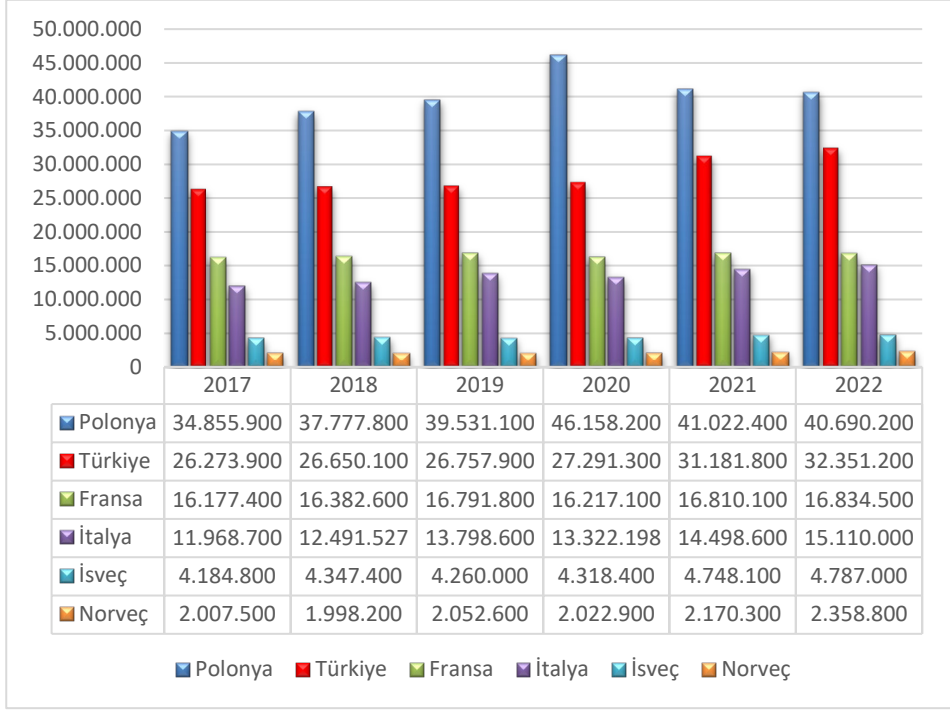
Şekil 3'e bakıldığında bazı ülkelerin 2017-2022 yılları arasındaki toplam ihracatta taşınan mal miktarlarını görmekteyiz. Şekille bakıldığında Türkiye 6 ülke arasında Polonya'nın ardından 389.384 milyon ton ile 2. sırada yer almaktadır. Türkiye 2017 yılında 327.628 milyon ton olan toplam ihracat taşıma miktarını 2018 yılında 319.632 milyon tona düşse bile devam eden yıllarda sürekli bir artış sağlamıştır.

Şekil 4.'de seçili ülkelerin ihracattaki karayolu taşımacılık miktarları (2017-2022) gösterilmiştir.





Şekil 4. Seçili Ülkelerin İhracattaki Karayolu Taşımacılık Miktarları (2017-2022)



**Kaynak:** <https://stats.oecd.org/#>, araştırmacı tarafından çizilmiştir.

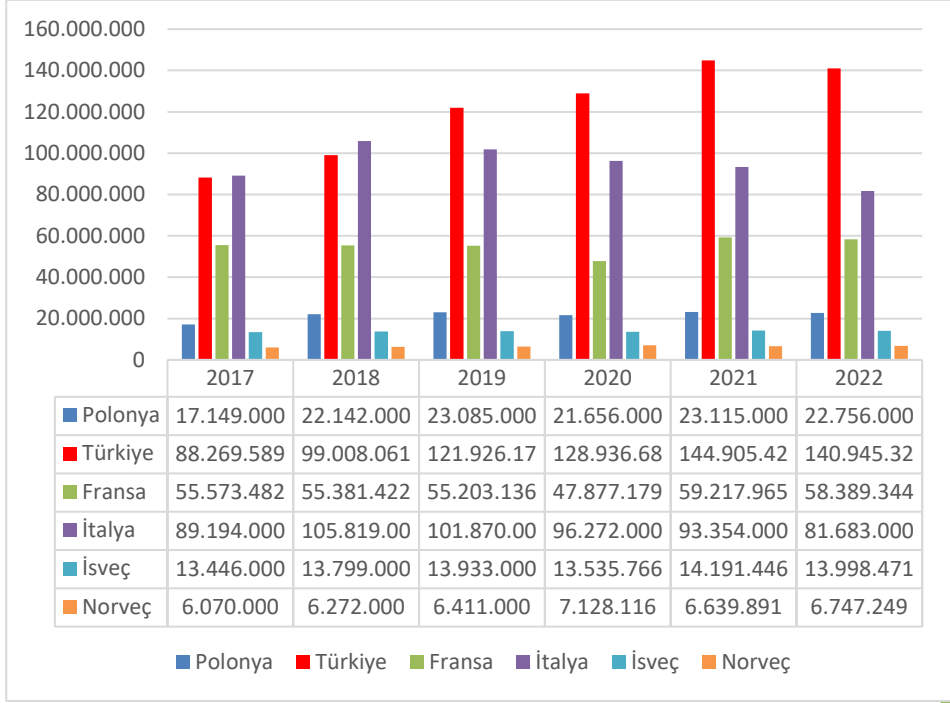
Şekil 4'e bakıldığında bazı ülkelerin 2017 yılından 2022 yılına kadar ki ihracattaki karayolu taşımacılık miktarları gösterilmiştir. Bu verilerin gösterdiği üzere Polonya 2022 yılındaki düşüşüne rağmen ilk sırada yer almıştır. Türkiye istikrarlı bir artış göstererek ikinci sırada kalmıştır.

Şekil 5.'de seçili ülkelerin ihracattaki denizyolu taşımacılık miktarları (2017-2022) gösterilmiştir.





Şekil 5. Seçili Ülkelerin İhracattaki Denizyolu Taşımacılık Miktarları (2017-2022)



**Kaynak:** <https://stats.oecd.org/#>, araştırmacı tarafından çizilmiştir.

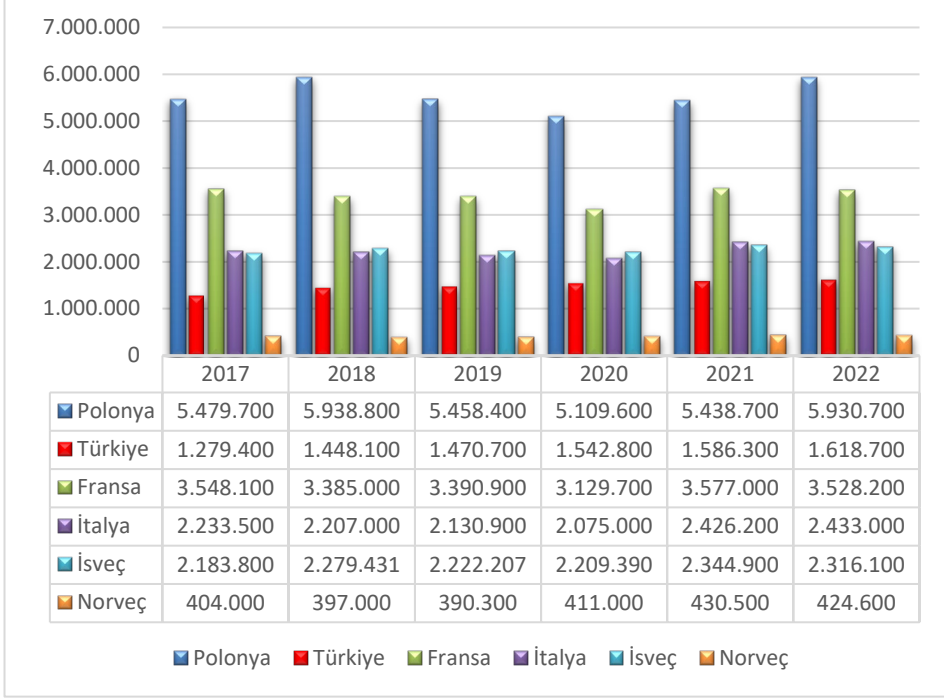
Şekil 5'ten görüleceği üzere Türkiye 140.945.328 ton ile ihracatta en çok denizyolu taşımacılığı yapan ülke konumunda. En düşük taşımacılığı yapan ülke ise 13.998.471 ton ile İsveç yer almaktadır.

Şekil 6.'da seçili ülkelerin ihracattaki demiryolu taşımacılık miktarları (2017-2022) gösterilmiştir.





Şekil 6. Seçili Ülkelerin İhracattaki Demiryolu Taşımacılık Miktarları (2017-2022)



Kaynak: <https://stats.oecd.org/#>, araştırmacı tarafından çizilmiştir.

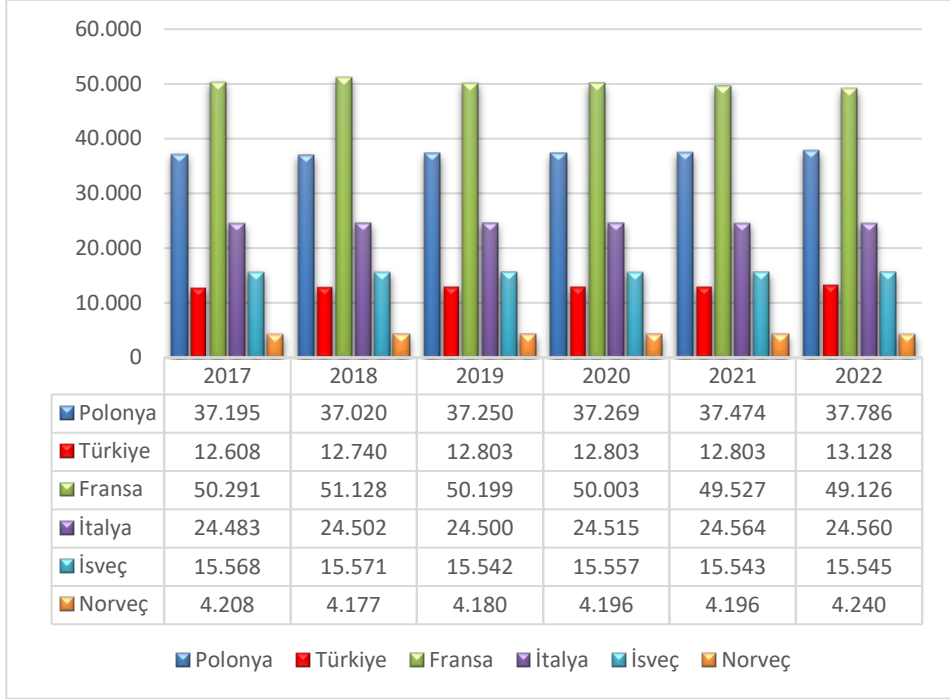
Şekil 6'ya bakıldığında bazı ülkelerin 2017-2022 yılları arasında ihracattaki demiryolu taşımacılık miktarları verilmiştir. Polonya 5.930.700ton ile ilk sırayı, Fransa 3.528.200 ton ile ikinci sırayı alırken Türkiye 1.618.700 ton ile 5. Sırada yer almıştır. Türkiye'nin demiryolu taşımacılık miktarında yıllar içinde genel olarak bir artış gözükse de Türkiye denizyolu ve karayolundaki taşımacılık sırasını demiryolu taşımacılığında koruyamamıştır

Şekil 7.'de dünyanın seçilmiş ülkelerinde demiryolu hat uzunlukları (km) gösterilmiştir.





Şekil 7. Dünyanın Seçilmiş Ülkelerinde Demiryolu Hat Uzunlukları(km)



**Kaynak:** <https://stats.oecd.org/#>, araştırmacı tarafından çizilmiştir.

Şekil 7’den anlaşılacağı üzere Türkiye demiryolu hat uzunluğunda belirlenen ülkelerden geride kalmıştır. İlk sırayı 49.126 km ile Fransa 2. Sırada ise Polonya 37.786km ile bulunmaktadır. Ülkelerin tamamına bakıldığında genel olarak demiryolu hat uzunlukları yıllar içinde artmıştır fakat bu artış düşük miktarda kalmıştır.







### 5.3 Avrupa’da Demiryolu Taşımacılığı Bulguları

Tablo1. uluslararası demiryolu istatistiklerini göstermektedir.

Tablo1. Uluslararası Demiryolu İstatistikleri

Ülke	Ülke Yüzölçümü (1.000km <sup>2</sup> )	Nüfus (10 <sup>6</sup> )	Karayolu Uzunluğu (1.000 Km)	Demiryolu Ana Hat Uzunluğu (KM)		1.000 KM <sup>2</sup> ’ye Düşen Karayolu	1.000 KM <sup>2</sup> ’ye Düşen Demiryolu
				Toplam	Elektrikli Hat Uzunluğu		
Türkiye	785	85	69	13.128	6.165	87	13
Fransa	633	68	400	27.716	16.713	632	44
İspanya	506	47	165	16.280	10.428	327	32
İsveç	450	11	171	10.912	8.186	379	24
Almanya	357	83	230	39.379	20.942	644	110
İtalya	301	59	166	17.305	12.208	551	57
Macaristan	93	10	32	8.037	3.296	348	86
Polonya	313	38	175	19.287	12.101	559	62
Japonya	378	126	785	18.941	11.722	2.077	51
Çek Cumhuriyeti	79	11	56	9.523	3.234	710	121
Avrupa Birliği	4460	513 <sup>k</sup>	1904 <sup>k</sup>	219.299 <sup>k</sup>	120.603 <sup>k</sup>	427	49

Kaynak: TCDD, 2018: 86. (Veriler 2018-2022 yıllarına ilişkindir. Türkiye demiryolu verisi 2022 yılına aittir).

Yüzölçümü olarak Türkiye’nin yaklaşık yarısı olan Almanya’da elektrikli hat





uzunluğu Türkiye'nin yaklaşık 4 katı Toplam hat uzunluğu ise Türkiye'nin 3 katı kadardır. Tablo1'den görüleceği üzere Türkiye'nin yarısından daha az nüfusa sahip olan Polonya Türkiye'yi hem karayolu uzunluğunda hem de demiryolu toplam hat uzunluğunda geçtiği görülmüştür. Türkiye'nin yüzölçümünün 1/10'u büyüklüğe ne sahip olan Çek Cumhuriyeti'nde demiryolu hat uzunluğu Türkiye'ye çok yakındır.

#### 5.4 Türkiye'deki Lojistiğe İlişkin Bulgular

Türkiye konumu itibariyle bütün taşıma türlerinden faydalanabilmektedir. 2011-2022 yılları için bütün taşıma modlarındaki ithalat ve ihracat miktarları gösterilmiştir.

Tablo 2., ithalat ve ihracatta taşıma türlerinin yıllara göre yüzdesel payları (değer bazında) göstermektedir.

Tablo 2., İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında)

Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2011	21,97	37,60	10,62	6,42	65,85	55,05	1,57	0,93
2012	20,26	33,35	12,23	14,40	66,31	51,57	1,21	0,67
2013	18,69	35,66	15,21	8,61	65,28	55,10	0,83	0,64
2014	18,23	35,29	12,07	9,01	69,11	55,11	0,59	0,59
2015	19,09	32,70	11,11	12,10	69,14	54,64	0,65	0,56
2016	19,16	31,62	12,83	12,54	67,22	55,39	0,80	0,45
2017	18,01	29,59	16,33	10,98	65,10	58,99	0,56	0,44
2018	17,88	28,00	14,40	8,25	67,09	63,31	0,62	0,44
2019	20,56	30,36	16,17	8,28	62,47	60,82	0,80	0,56
2020	21,14	31,61	19,28	7,58	57,96	60,04	1,08	0,77
2021	20,79	30,85	11,08	8,40	66,91	60,01	1,23	0,74
2022	20,17	31,27	13,09	8,20	65,74	59,56	1,01	0,98

**Kaynak:** UTİKAD Lojistik Sektör Raporu, S.46





Tablo 2’den görüleceği üzere denizyolu taşımacılığı, Türkiye’nin dış ticaret taşımacılığında en yüksek paya sahip taşıma modu olarak görülmektedir. Denizyolu taşımacılığı 2011 yılında ithalatta %65,85 ihracatta ise %55,05 pay ile Türkiye’deki taşımacılık modları arasındaki en yüksek paya sahip olduğu tespit edilmiştir. Denizyolu taşımacılığı, 2021 yılında ithalatta %66,91 ihracatta %60,01 paya sahiptir. 2021 yılında denizyolu taşımacılığı geçmişte olduğu gibi en yüksek paya sahip olduğu görülmektedir. Denizyolu taşımacılığında 2011- 2021 yılları arasında en yüksek pay ise 2015 yılında ithalattaki %69,14’lük pay olarak görülmüştür. Demiryolu taşımacılığı için bakıldığında ihracatta düzenli bir artış gözükmemektedir. Bu artışlarla birlikte demiryolu taşımacılığı 2022 yılında 0.98 bir paya sahip olmuştur.

Karayolu taşımacılığı ise taşıma modları arasında 2. Sırayı almaktadır. Karayolu taşımacılığı 2011 yılından 2018 yılına kadar hem ithalatı hem de ihracatı azalırken 2019 yılında artışa geçmiş ve 2021 yılında tekrar düşüşe geçmiştir. Karayolu taşımacılığının 2011-2021 yılları arasında ithalat için en yüksek paya sahip olduğu %21,97’lik pay ile 2011 yılıdır. İhracattaki payına bakıldığında %37,60 ile 2011 yılında gerçekleşmiştir.

Tablo 3., ithalat ve ihracatta taşıma türlerinin yıllara göre yüzdesel paylarını (ağırlık bazında) göstermektedir.

255

Tablo 3’te taşıma modlarının 10 yıllık ithalat ve ihracat payları incelendiğinde demiryolu taşımacılığın %1’i sadece 2011, 2012, 2020,2021 ve 2022 yıllarında geçebildiği gözükmemektedir.

Türkiye’nin dış ticaretinde ağırlık bazında ilk sırada denizyolu taşımacılığı gelmektedir. Denizyolu taşımacılığı ithalatta ortalama olarak %95 oranında bir paya sahiptir. Bu pay 2021 yılında %93,94’e düşmüş olsa da 2015 yılından beri gerçekleşen ilk büyük düşüştür. 2011 yılında ihracat ağırlık bazındaki payı %73,84 olarak gözükmemektedir. Bu pay 2021 yılında %7,12 artarak %80,96’ ya gelmiştir.





Tablo 3., İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Ağırlık Bazında)

Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2011	4,47	24,22	0,08	0,97	94,75	73,84	0,70	0,97
2012	3,98	22,54	0,06	0,99	95,38	75,83	0,59	0,63
2013	4,11	24,25	0,07	1,03	95,27	74,38	0,55	0,35
2014	3,89	24,04	0,07	1,12	95,60	74,41	0,45	0,42
2015	3,73	24,68	0,07	1,15	95,76	73,69	0,45	0,49
2016	3,72	24,49	0,06	0,81	95,78	74,19	0,43	0,52
2017	4,00	22,12	0,06	0,81	95,56	76,49	0,37	0,58
2018	4,05	20,44	0,05	0,83	95,48	78,25	0,42	0,48
2019	4,34	17,59	0,06	0,87	95,12	81,09	0,49	0,45
2020	4,33	16,79	0,05	0,39	95,08	82,19	0,54	0,64
2021	5,36	17,78	0,05	0,49	93,94	80,96	0,64	0,77
2022	7,10	18,28	0,06	0,70	92,22	80,08	0,62	0,94

**Kaynak:** UTİKAD Lojistik Sektör Raporu, S.48

Karayolu taşımacılığı 2015 yılında ithalat ağırlık bazında %3,73'lük paya sahipken, 2017 yılında ithalat ağırlık bazında %4,00 bir paya sahip olmuştur. Karayolu taşımacılığı 2017 yılından sonra %4 civarında gözükmemektedir. 2021 yılında ise 2011-2021 yılları arasındaki en yüksek seviye olan %5,36'ya çıkmıştır. Karayolu taşımacılığı ihracat ağırlık bazında 2016 yılından sonra yüzdelik payda düşüş görülmektedir. Bu düşüş 2021 yılında az miktarda da olsa artış göstererek %17,78 olmuştur.

Demiryolu taşımacılığı 2011- 2021 yılları arasında ağırlık bazında ihracatta ve ithalatta en düşük paya sahip taşımacılık türüdür. Bu pay 10 yıllık süre boyunca ithalata ve ihracata ayrı ayrı bakıldığında %1'lik paya gelememiştir. Pay 2017 yılından sonra ihracat bazında düşüş gösterse de 2020 yılında %0,64, 2021 yılında %0,77'lik paya sahip olarak ufakta olsa bir artış





göstermiştir.

Türkiye’ de en düşük paylara sahip olan demiryolu taşımacılığı için hat uzunluklarına bakıldığında.

Tablo 4., Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (km) Gelişimini Göstermektedir.

Tablo 4., Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (km) Gelişimi

Yıl	Konvansiyonel (Ana Hatlar)	Konvansiyonel (İltisak+İstasyon Hatları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Yüksek Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.903	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018	9.131	2.396	11.527	1.213	12.740
2019	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2020	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2021	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2022 Kasım	9.235	2.433	11.668	1.460	13.128

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2022, S. 36.

Tabloya 4’e bakıldığında Türkiye’nin 2011-2022 yılları arasındaki demiryolu hat uzunluğu görülmektedir. Türkiye geneline bakıldığında Konvansiyonel ana hat olarak 9.194 km hat bulunmaktadır. 2021 yılında Türkiye’nin toplam





hat uzunluğu 12.803 km olarak görülmektedir. Tabloya bakıldığında Türkiye'nin bazı yıllarda oldukça durağan olduğu, herhangi bir demiryolu hattı ekmediği görülmektedir. 2011 yılında Türkiye'nin yüksek hızlı tren hat uzunluğu 888 km olarak gözükmemektedir. Bu uzunluk 2014 yılında 1.213 km çıkarılsa da daha sonraki yıllarda bir ilerleme göstermeyerek 2021 yılında 1.213 km de kalmıştır. Türkiye'nin toplam hat uzunluğu 2011 yılında 12.000 km olarak görülmektedir. 2011 yılındaki toplam km uzunluğu her geçen yıl az miktarda artış göstermektedir. 2019 yılında 12.803 km' ye gelen toplam demiryolu hat uzunluğu 2021 yılında da aynı seviyededir. 2019- 2021 yılları arasında toplam demiryolu hat uzunluğunda herhangi bir artış gözlenmemektedir. 2022 yılında demiryolu hat uzunluğunda 325km'lik bir artış gözükmemektedir.

## 6. Sonuç

Çalışma sonucunda hem karbon emisyonu hem de yüksek hızlı trenler hakkında literatürde yapılan çalışmaların çoğunun Çinli araştırmacılara ait olduğu görülmüştür. Gelecekte kullanılması daha da artacak olan yüksek hızlı trenlerin Türkiye'de 2014-2021 yılları arasında 1.213 km ile sabit kalmıştır. Toplam demiryolu hat uzunluğunda ise 2019 yılından 2021 yılına kadar 12.803 km' de kalmış ve herhangi bir artış sağlanamamıştır. 2022 yılında Türkiye 13.128km demiryolu hattına sahiptir. Türkiye, Fransa, İtalya, Polonya, İsveç ve Norveç ile karşılaştırılmıştır. Arıştırma sonucunda Türkiye demiryolu taşımacılığında yetersiz görülmüştür.

Türkiye'nin 2021 yılında değer bazında yaptığı ithalatın %1,23'lük payı demiryolundan sağlanmıştır. İhracatta ise bu pay %0,74'tür. Bu alandaki en yüksek pay ithalatta yaptığı %66,91'lik pay ile denizyoluna aittir. Türkiye'nin 2021 yılında ağırlık bazında yaptığı paylara bakıldığında. En düşük pay ithalatta %0,64, ihracatta 0,77 ile demiryoluna aittir. Değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında da en yüksek payı ithalattaki %93,94 ile denizyolu taşımacılığı almaktadır.

Çalışmada Türkiye'nin taşımacılıktan kaynaklı sera gazı emisyonlarına bakılmıştır. Sonuçlar incelendiğinde 2018 yılındaki toplam sera gazı emisyon miktarı 84.502'tür. Demiryolu taşımacılığı ise en düşük seviyede sera gazı emisyonuna sahiptir.

## 7. Tartışma

Bu araştırmadan elde edilen sonuçlara göre Türkiye'de demiryolu





taşımacılığı geri planda kalmaktadır. Gelecekte kullanılması daha da artacak olan yüksek hızlı trenler Türkiye’de henüz artış gösterememekte. Hatta 8 yıllık süreç içerisinde Türkiye’nin yüksek hızlı tren hat uzunluğu aynı seviyede kalmaktadır. Bunun nedenleri arasında Türkiye’nin 1950 yılından beri uyguladığı politikalar karayolu üstüne yoğunlaşması ve diğer taşıma modlarını geri planda bırakmamasıdır. 1950’li yıllardan beri devam eden politikalar neticesinden günümüzde de hem ihracat hem de ithalat alanında demiryolu taşımacılığı unutulmuş durumdadır. Türkiye’de mevcut bulunan 12.803 km demiryolu hat uzunluğu, Türkiye’nin rekabet ettiği ülkelerle kıyaslandığında çok yetersiz kalmaktadır.

Günümüzde yenilenemeyen kaynakların en az düzeyde kullanılması düşüncesi gün geçtikçe artmaktadır. Bu düşünce ile demiryolu taşımacılığı günümüzde sıkça kullanılan taşımacılık türleri arasında kendini ön plana çıkarmayı başarmıştır. Son yıllarda yenilenemeyen enerjileri en az miktarda kullanma düşüncesiyle beraber taşıma modlarını karbon salınımını minimum seviyede tutmak gerekmektedir. Taşıma türlerine bakıldığında karbon emisyonu miktarını en az seviyede tutmak için demiryolu taşımacılığı seviyesini artırmak etkili bir çözümdür. Yan-Zhe vd. (2021), Yu vd. (2021), Li ve Jian (2022), Yan ve Park (2023) yaptığı çalışmalar bu bilgileri doğrular niteliktedir. Bu düşünceyle beraber demiryolu taşımacılığı ön plana çıkarak yeşil lojistik alanında liderlik görevini almaktadır. Demiryolu taşımacılığı, yeşil lojistik dışında aynı anda trafikte bulunacak kamyon sayısını ve trafik kazası riskini en az seviyeye indirmektedir. Ayrıca demiryolu taşımacılığında yüksek hızlı trenlerin kullanımı demiryolu taşımacılığının en önemli problemlerinden biri olan hız sorununa da çözüm olmaktadır. Hız sorunu için havayolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında demiryolu taşımacılığı trafik sorununu düşük seviyede tuttuğu için alternatif bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Alternatif olarak görülmeyip havayolu taşımacılığında daha üstün olduğu nokta ise karbon emisyonu miktarlarıdır. Demiryolu taşımacılığı karbon emisyonu olarak daha düşük seviyededir. Rajendran ve Pofinger (2022), Alonso vd. (2014), Lonza (2018) yaptığı çalışmalarda bu fikirler aynı düşüncede olup aynı mesafelerde hava yoluyla gidilecek bir yolun demiryolu ile gitmeye göre daha fazla karbon emisyonu yaydığı görülmüştür. Genel olarak bakıldığında demiryolu taşımacılığının karbon emisyonu seviyesini düşüreceği söylene de Cheng (2009), Wang vd. (2023), Kaewunruen vd. (2020) yılında yaptığı çalışmalarda demir yolu taşımacılığını karbon





emisyonusunu düşürmek yerine inşasından başlayarak ve sonraki süreçte karbon emisyonunu artıracak düşüncesindedir.

Kum ve Çetin (2022) karayolu ve demiryolu taşımacılığını, yolcuların hizmet kalitesi beklentisini 5 boyutta incelemiştir. Bulgulara bakıldığında hizmet kalitesi her iki taşımacılık türü için orta düzeyde kalırken, güvenlik boyutu her iki taşımacılık türü için de en önemli aynı zamanda da en zayıf boyut olarak algılanmaktadır. Oysa TÜİK verilerine bakıldığında demiryolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığıyla karşılaştırıldığında demiryolu taşımacılığında daha az sayıda kaza gerçekleşmiştir.

## 8. Öneriler

Türkiye'nin geçmişten gelen karayolu geliştirme politikaları özellikle Türkiye içi transfer de diğer taşıma modlarını geri planda bırakmakta ve gelişmesini engellemektedir. Bu durum gelişen dünya ile beraber değiştirilmeli ve diğer taşıma modlarına aktararak karayolu taşımacılığı üstündeki yük kaldırılmalıdır. Ülkemizdeki karayolu taşımacılığını ve araç trafiğinden kaynaklanan ulaşım sorunlarından dolayı trafik kazaları artmakta ve karayolu ulaşımı adına zaman problemleri ortaya çıkmaktadır. Bu sorunları azaltmak ve karayolu taşımacılığını rahatlatmak için özellikle demiryolu taşımacılığına yönlendirmeler yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda demiryolu taşımacılığını artırmak adına Türkiye'nin güvenli ve hızlı taşımacılık için yüksek hızlı trenlere yönelmesi yararlı olacaktır.

Türkiye bulunduğu konum itibarıyla bütün taşıma türleriyle hizmet verebilmekte bundan dolayı lojistik faaliyetlerinin gerçekleştiği ana hat olabilmeye potansiyeline sahiptir. Bu potansiyelin geliştirilebilmesi için Türkiye, yüksek hızlı trenlere ve lojistik merkezlerine önem vermeli. Türkiye'nin yüksek hızlı tren hat uzunluğu ve demiryolu hat uzunluğunu artırması için çözüm özelleştirme ya da yap işlet devret modelinden geçmektedir. Bu model için bazı öneriler:

- Türkiye yurt için ulaşımında demiryolu hat uzunluğunu artıracak firmalara vergi indirimleri ve olanaklar tanınmalıdır.
- Yap işlet devret modelleri kısa tutularak gerekirse devamında kiralama metodu uygulanmalıdır.
- Yap işlet devlet modeli için Türkiye'de bulunan firmalara lojistik merkez kurmaları adına hazine garantisi sunmak yerine bölgedeki yaptığı ticaret miktarına göre vergi indirimleri verilmelidir.







- Türkiye’ye yeni teknolojiler getirilerek dağlık alanlarda demiryolu inşası sorunları giderilmelidir. Bu sorun giderilirken başta maliyet problemleri yaratsa da gelecek yıllarda ulaşım sorununa çözüm olacaktır.

Türkiye’nin karbon emisyonu miktarlarını azaltması için de aşağıdaki öneriler ifade edilebilir:

- Karayolu taşımacılığı azaltılarak demiryolu taşımacılığına geçiş yapılması gerekmektedir.
- Uluslararası ticaret yaparken sera gazı emisyonunu yüksek tutan şirketler için bazı yaptırımlar uygulanmalıdır.
- Uluslararası ticarete düşük sera gazı emisyonu uygulayan şirketlere tavizler ve vergi indirimleri uygulanarak bu alanda diğer şirketlere teşvik sağlanmalıdır.
- İşletmelerin karbon emisyonu miktarlarını düşürebilmesi için bu alanda bilgili kişilerin şirketlerde bulundurulması zorunlu hale getirilmelidir.
- Türkiye’de karbon emisyonunu anlatan ekipler kurularak üniversitelere, işletmelere ve devlet kurumlarına eğitim verilmelidir.

Çalışmada elde edilen bulgular belirli tarihleri kapsadığından dolayı gelecekte Türkiye’nin yeni yapacağı kalkınma projelerine göre tekrar düzenlenmesi ve yeni bulgular ışığında tekrar yorumlanması yararlı olacaktır. Araştırmacılar, başka ülkelerin, farklı ölçütlerini dikkate alarak karşılaştırmalı çalışmalar yapabilir.





## Kaynakça

- Alonso, G., Benito, A., Lonza, L., ve Kousoulidou, M. (2014). Investigations on The Distribution of Air Transport Traffic And Co2 Emissions Within The European Union. *Journal of Air Transport Management*, 36, 85–93.
- Aydemir, H., ve Çubuk, K. (2016). Karayollarının Türkiye’de Genel Durumunun Araştırılması ile Yaşanan Değişimler Ve Gelecek Stratejilerine Dair Tavsiyeler. *Gazi Mühendislik Bilimler Dergisi*, 2(3), 129–146.
- Baran Samet ve Esmer Soner. (2018). *Demiryolu Taşımacılığının Lojistikteki Önemi Ve Türkiye’deki Mevcut Durumu Hakkında Bir Değerlendirme*.
- Beckers, T., Von Hirschhausen, C., Haunerland, F., ve Walter, M. (2009). *The Future For Interurban Passenger Transport Bringing Citizens Closer Together*.
- Çabuk Semiha. (2010). *Türkiye Demiryolları Sektörü Ve A.B.’Ye Katılım Sürecinde Yeniden Yapılanma Çalışmaları*. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Chen, X., Zuo, T. S., Lang, M., Li, S., ve Li, S. (2022). Integrated optimization of transfer station selection and train timetables for road–rail intermodal transport network. *Computers and Industrial Engineering*, 165.
- Dalkic, G., Balaban, O., Tuydes-Yaman, H., ve Celikkol-Kocak, T. (2017). An Assessment Of The Co2 Emissions Reduction İn High Speed Rail Lines: Two Case Studies From Turkey. *Journal of Cleaner Production*, 165, 746–761.
- Erel A., “Ulaştırma planlamasında talep-sunu ilişkileri,” 3. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, 1995, ss. 81-92.
- Gundelfinger-Casar, J., ve Coto-Millán, P. (2017). Intermodal Competition Between High-Speed Rail And Air Transport İn Spain. *Utilities Policy*, 47, 12–17.
- Heinold, A., ve Meisel, F. (2018). Emission Rates Of İntermodal Rail/Road And Road-Only Transportation İn Europe: A Comprehensive Simulation Study. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 65, 421–437.
- İnan, M., ve Demir, M. (2017). Demiryolu Ulaşımı ve Türkiye’de Hızlı Tren Yatırımlarının Etkileri: Eskişehir-Konya Örneği. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi The Journal of International Social Sciences Cilt*, 21(1), 99–120.
- Jia, R., Shao, S., ve Yang, L. (2021). High-speed rail and CO2 emissions in





- urban China: A spatial difference-in-differences approach. *Energy Economics*, 99.
- Kaewunruen, S., Sresakoolchai, J., ve Peng, J. (2020). Life Cycle Cost, Energy And Carbon Assessments Of Beijing-Shanghai High-Speed Railway. *Sustainability (Switzerland)*, 12(1).
- Ke, X., Chen, H., Hong, Y., ve Hsiao, C. (2017). Do China’s High-Speed-Rail Projects Promote Local Economy? – New Evidence From A Panel Data Approach. *China Economic Review*, 44, 203–226.
- Kılıçlar Arzu, Sarı, Y., ve Seçilmiş, C. (2010). Yolcuların Ulaşım Aracı Olarak Yüksek Hızlı Treni Tercih Nedenleri Üzerine Bir Araştırma. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(2), 195–216.
- Kum, N., ve ÇETİN, O. (2022). Demiryolu ve Karayolu Yolcu Taşımacılığında Hizmet Kalitesinin Karşılaştırılması. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 20(43), 217–233.
- Li, W., ve Jian, J. (2022). The Spatial Spillover Effect Of High-Speed Railway On Co2 Emissions İn China. *Environmental and Sustainability Indicators*, 16.
- Lin, N. (2019). Co2 Emissions Mitigation Potential Of Buyer Consolidation And Rail-Based İntermodal Transport İn The China-Europe Container Supply Chains. *Journal of Cleaner Production*, 240.
- Palmer, A., Mortimer, P., Greening, P., Piecyk, M., ve Dadhich, P. (2018). A Cost And Co2 Comparison Of Using Trains And Higher Capacity Trucks When Uk FMCG Companies Collaborate. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 58, 94–107.
- Prussi, M., ve Lonza, L. (2018). Passenger Aviation and High Speed Rail: A Comparison Of Emissions Profiles On Selected European Routes. *Journal of Advanced Transportation*, 2018.
- Rajendran, S., ve Popfinger, M. (2022). Evaluating The Substitutability of Short-Haul Air Transport By High-Speed Rail Using A Simulation-Based Approach. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 15.
- Sánchez-Borràs, M., Nash, C., Abrantes, P., ve López-Pita, A. (2010). Rail Access Charges And The Competitiveness Of High Speed Trains. *Transport Policy*, 17(2), 102–109.
- Stoop, J. A., ve Thissen, W. A. H. (1997). Transport Safen: Trends and Challenges From A Systems Perspective. In *Safety Science* (Vol. 26, Issue 2).
- T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2017-2021, ISSN 1300-2503, Ankara,





2021.

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, “Ulaşan ve Erişen Türkiye 2022”

Tosun, H. (2021). Türkiye’de Yüksek Hızlı Trenlerin Önemi ve Diğer Ulaşım Türleri Arasındaki Tercih Nedenleri. *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 9(3), 383–392.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Taşımacılık, "2019 Faliyet Raporu,"

Wang, Y., Guan, Z., ve Zhang, Q. (2023). Railway Opening and Carbon Emissions İn Distressed Areas: Evidence From China’s State-Level Poverty-Stricken Counties. *Transport Policy*, 130, 55–67.

Wang, Y. Z., Zhou, S., ve Ou, X. M. (2021). Development and Application of A Life Cycle Energy Consumption And Co2 Emissions Analysis Model For High-Speed Railway Transport İn China. *Advances in Climate Change Research*, 12(2), 270–280.

Yan, Z., ve Park, S. Y. (2023). Does high-speed rail reduce local co2 emissions in china? A counterfactual approach. *Energy Policy*, 173.

Yu, K., Strauss, J., Liu, S., Li, H., Kuang, X., ve Wu, J. (2021). Effects of Railway Speed On Aviation Demand and Co2 Emissions İn China. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 94.

Zhang, X. P., ve Cheng, X. M. (2009). Energy Consumption, Carbon Emissions, And Economic Growth İn China. *Ecological Economics*, 68(10), 2706–2712.

<https://stats.oecd.org/>, Erişim Tarihi:14.05.2023



TINI-SOS

*The International New Issues In Social Sciences*



### **Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results**

Nasratullah SATAARY

Bursa Technical University International Trade and Logistics Department Master's Degree Student

Email: nasratsataary19@gmail.com

Orcid: 0000-0002-4656-953X

Year: 2023 Winter

Number: 11

Volume: 2

pp: 265-296

Makalenin Geliş Tarihi: 24/12/2023

Kabul Tarihi: 30/12/2023

Makalenin Türü: Araştırma makalesi

Doi Number: 10.5281/zenodo.10434453

İntihal /Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş, telif devir belgesi ve intihal içermediğine ilişkin rapor ve gerekliyse Etik Kurulu Raporu sisteme yüklenmiştir. / This article was reviewed by at least two referees, a copyright transfer document and a report indicating that it does not contain plagiarism and, if necessary, the Ethics Committee Report were uploaded to the system.



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



**Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results**

Nasratullah SATAARY

**Abstract**

The fact that war as the most ominous and surprising social phenomenon has dire effects and consequences, the explanation of the nature and causes of war is of widespread interest to thinkers in various fields. Russia's massive invasion of Ukraine in February 2022 and the severe financial sanctions imposed against Moscow have not only affected Russia economically, but the outcome of this crisis has also affected the international economy. The inflation caused by the Ukrainian crisis, which has already damaged most of the world economies, is constantly increasing due to the sharp increase in the price of oil and gas, industrial and agricultural products. Therefore, this study tries to analyze the effects and consequences of the war between Russia and Ukraine on the global economy from 2022. Therefore, the main question of the research is, what are the effects and consequences of the 2022 war between Russia and Ukraine on the international economy? The research hypothesis is that given the political and military aspects of the conflict in Ukraine, the leaders of the countries prioritize political issues over economic issues in their decisions regarding this crisis, which causes the economy, which was considered as a lower policy during the Cold War period, to be influenced by higher policy issues again, and that recession and an increase in global prices will be faced. The descriptive-analytical method has been used for the analysis of this research.

266

**Keywords:** War, Economy, Russia-Ukraine war, global economy, sanctions

**Savaş Türleri ve Sonuçları Bakımından Rusya-Ukrayna Savaşının Değerlendirilmesi**

**Öz**

Savaşın en uğursuz ve şaşırtıcı toplumsal olgu olarak korkunç etki ve sonuçlara sahip olması, savaşın doğası ve nedenlerinin açıklanmasının çeşitli alanlardaki düşünürlerin geniş çapta ilgisini çekmektedir. Rusya'nın Şubat 2022'de Ukrayna'yı kitlesel olarak işgal etmesi ve Moskova'ya karşı uygulanan ağır mali yaptırımlar sadece Rusya'yı ekonomik olarak etkilemekle kalmadı; aynı zamanda bu krizin sonucu uluslararası ekonomiyi de etkilemiştir. Şu anda dünya ekonomilerinin çoğuna zarar vermiş olan Ukrayna krizinin neden olduğu enflasyon; petrol ve gaz ile sanayi ve tarım ürünlerinin fiyatındaki keskin artış nedeniyle sürekli artmaktadır. Bu nedenle bu çalışmada 2022 yılından Rusya ve Ukrayna arasındaki savaşın küresel ekonomi üzerindeki etkileri ve sonuçları incelenmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla araştırmanın



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



temel sorusu, Rusya ve Ukrayna arasında yaşanan 2022 savaşının uluslararası ekonomi üzerindeki etkileri ve sonuçları nedir? Araştırma hipotezi, Ukrayna'daki çatışmanın siyasi ve askeri yönleri göz önünde bulundurulduğunda; ülke liderlerinin bu krize ilişkin kararlarında siyasi konuları ekonomik konulara göre ön planda tuttıkları, bunun da Soğuk Savaş döneminde daha alt politika olarak değerlendirilen ekonominin yeniden daha üst politika konularının etkisine girmesine neden olduğu ve Resesyon ve küresel fiyatlarda artış ile karşı karşıya kalınacağı yönündedir. Bu araştırmanın analizinde betimleyici analitik yöntem kullanılmıştır.

**Anahtar kelimeler:** Savaş, Ekonomi, Rusya-Ukrayna savaşı, Küresel ekonomi, yaptırımlar

### 1.Introduction

Undoubtedly, the study of social phenomena is in the field of social sciences. One of the social phenomena with economic, cultural, demographic, psychological, etc. dimensions is war. War can be defined as a hostile intention and action carried out by governments or coalitions of governments, using all or part of their military forces, and the nature of war is accepted by the parties, involving the use of violence (Varlık, 2013). Like other concepts, there are different definitions of war, each expressing a particular attitude towards war. For example, Hadley Ball sees war as organized violence perpetrated by two or more countries against each other, but this definition does not include civil war. According to the Prussian general Carl von Clausewitz, war is the use of the highest degree of violence in the service of the state or country. Of course, not all wars are fought in the service of government and country. In general, Quincy's definition of war as "War is the art of organizing and using armed forces to achieve an end." is more comprehensive than the above definitions. Wars have been shaped from the most basic means of warfare to the most advanced weapons, and with the development and progress of the means of production, these means of warfare have also entered the production process. Human social life is characterized by productive activity, and the relative modification and conquest of nature by humans is one of its hallmarks. The wars in the social life of human beings are characterized by the use of man-made tools for the destruction of their own species, which is not seen in the life of other living beings.

Wars cause significant transformations in the economic and social structures of states. Since most of the goods and services supplied to the market are used to meet military needs, the basic consumer goods needed by



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



the public are withdrawn from the market and the share allocated for civilian consumption decreases (Karamızrak and Karaca, 2018). Related to this, Russia's declaration of war on Ukraine on February 24, 2022 continues to create many impacts in various political, economic and military areas of the world. As a matter of fact, the World Bank and the International Monetary Fund frequently announce their warnings about the increasing effects of the war and sanctions on the global economy (Bağış, 2022). While the world economy has not yet recovered from the effects of the Covid-19 pandemic, the impact of the Russia-Ukraine War on the global economy, such as pressures on global commodity prices, disruptions in the supply chain, trade and migration links, and fueling inflation in many parts of the world, has started to be felt in many parts of the world.

Russia and Ukraine play an important role in the dynamics of the international economy and have a high share in the production and export of oil and gas, industrial, mining and agricultural products on the world market. Russia's aggression against Ukraine in February 2022 had significant consequences and impacts on the international economy, including the United States and the European Union. Supply deficits and high energy and food prices as a result of the Ukraine crisis have fueled inflation, affecting countries in the region as well as the rest of the world.

Although Russia and Ukraine account for less than 3 percent of global exports, the war and sanctions have eroded connectivity by disrupting trade routes and increasing transportation and insurance costs. This exacerbates existing pressures on global value chains, deeply affecting a wide range of industries, including food, automobiles, construction, petrochemicals and transportation. Together with rising commodity prices, additional pressures on global value chains have led to further inflationary pressures (World Bank Group, 2022).

The Russian-Ukrainian war has disrupted the global economy's recovery from the Covid-19 pandemic and caused extensive negative effects on the global economy. The extent to which the Ukrainian conflict has affected the global economy, including the US and European economies, depends on how long the war continues, its scope, the severity of Western sanctions and the likelihood of Russian retaliation.

The Western strategy is to make the war more costly for the Russians. This strategy involves a combination of military deterrence in Eastern





## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



Europe, arms shipments aimed at strengthening the Ukrainian army, and a series of sanctions plans in various areas. The more fundamental issue is that with Washington and Brussels increasing their comprehensive sanctions against Russia, the Moscow authorities are using gas exports as a political weapon against Europe. This has had a strong impact on the economy and security of countries around the world, including the United States and Europe, leading to higher prices for grain, food, energy and metals and increasing pressure on poor and low-income households in the United States and Europe, as well as in other countries around the world.

### 2.Literature Review

There have been many studies in different languages on the war between Russia and Ukraine and the consequences of this crisis. In the following, only a few examples that are more relevant to the topic of the present research will be analyzed. Khorasani (2010), in his study, *Man, Weapon and War*, has tried to link the productive endeavors and scientific activities of human beings at all stages of history with weaponry initiatives and to investigate the relationship between war and types of society.

Valizadeh et al. (2015), discussing the impact of the Ukraine crisis on the relations between the United States and Russia, argue that although this crisis intensifies tensions between the two countries in the short and medium term, it will not have a fundamental and profound impact on the nature of relations between the two countries because geopolitical and geoeconomic concerns in this region prevent the great powers from engaging in serious conflicts.

Wozniak (2017) analyzed the political developments in Ukraine and its impact on relations between the US and Russia. In this study, it is stated that Russia has shown the world that it is ready to use force to prevent former Soviet republics from joining Western organizations. For example, in 2008, Georgia's desire to join NATO led Russia to declare war on the country. Ukraine has also been at war with Russia since 2014 because it is trying to join the European Union. Events in Ukraine are forcing the United States to watch Eastern and Central Europe more carefully. Since the end of the Cold War, the region has once again been at the center of US policy and has pitted Washington and Moscow against each other.

Demir (2022) examined the causes and effects of the Russia-Ukraine War



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



2022. From this study, it is clear that Ukraine not only has a special position in the eyes of Russia due to cultural, religious, historical, linguistic and ethnic similarities with Russia; but also for the United States, Ukraine, which has these characteristics and capacities, serves to weaken Russia as Washington's regional rival, stabilize America's global hegemony, establish global democracy, and create a larger, safer and more stable European Union.

Wen et al. (2022) believe that the war in Ukraine is a prelude to the continuation of the global food security crisis. They emphasize that the global governance system needs to urgently address this issue because it has the ability to spill over into political unrest and deepen the gap between developed and developing countries. What is important in this paper is that it directly emphasizes that food will become a weapon to promote the political interests of producer countries.

### 3. Aim of the study

The main purpose of this study is to determine the causes of the war between Russia and Ukraine and its consequences on the global economy by evaluating it in terms of war types. Therefore, the main question of the research is what are the effects and consequences of the 2022 war between Russia and Ukraine on the international economy?

270

### 4. Research method and data collection

In the present study, which is descriptive in nature, the required data and information have been collected using a library method (Çağlayan, 2023), and while addressing the geopolitical position and importance of Ukraine for Russia and the United States, two effective actors in this process and drawing the expected situation have been expressed. . The results of this research show that the main reason for the conflict in Ukraine is the important and key dimension of the country's geopolitics for the two great powers, Russia and America. In the current research, a qualitative method of explanatory type and electronic and written sources have been used.

### 5. The Concept of War

History has witnessed acts of violence and aggression against each other since the emergence of humanity. The concept of war can be defined as a hostile intention and action carried out by a government or coalitions of



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



governments, using all or part of their military forces, and the nature of war is accepted by the parties, involving the use of violence (varlık, 2013). Like other concepts, different definitions have been made about war and each of them expresses a certain attitude towards war. For example, Bull (1997) sees war as organized violence perpetrated by two or more countries against each other, but this definition does not include civil war. In general, Quiney's definition of war is more comprehensive than the above definitions. War is the art of organizing and using armed forces to achieve a goal" (Nakhcivan, 2017).

In 2003, Nobel Laureate Richard Ert Smalley introduced war as the sixth of the ten problems threatening human societies in the next fifty years. In 1832, the Prussian commander and military theorist General Carl Von Clausewitz gave such a definition of war in a treatise entitled "On War": War is an action based on force to force the enemy to do what we want. And unlike some sociologists, he believes that society is not always a harmonious group and that wars and conflicts are inevitable to maintain order and harmony. He sees war as a fundamental social relation. The social relationship of war is such that the will of one party is imposed on the other party. Clausewitz saw struggle in all spheres of social life, but he gave priority to foreign policy and made national unity his point of view. He believed that power politics between nations, which is the manifestation of wars, is not a remnant of past realities, but a form of struggle for survival between classes and nations.

271

### 5.1. Historical Development Of Wars

The concept of war began to be seen with the emergence of human beings on the stage of history. Elements of war and conflict are deeply embedded in the human psyche. It is probably not an exaggeration to suggest that it is part of the condition of almost all forms of life. Conflict between people is inevitable. Basic human needs, from physical needs to spiritual needs, are demanded to be met by every human being because we all have them. The dissatisfaction or suppression of those who are expected to fulfill these needs is an important source of conflict. The history of wars is parallel to the history of humanity. The need to eliminate the danger of hunger, to survive, to continue one's generation and to fulfill other material and spiritual needs has led to violence and conflicts between people. In this period (Paleolithic) people used simple tools made of stone and wood in



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



wars. In the Neolithic period, people flattened and polished stones and used them to make tools such as axes, knives and spears. However, within 5000 years, stone tools and weapons were replaced by bronze. One of the turning points in the history of warfare was the use of bronze to make war tools (Parker, 2014).

It is noteworthy that the tools made of stone and bronze and used as weapons in prehistoric times have been continuously developed and have progressed to nuclear and biological weapons today. In this process of progress, the wars fought by people with simple tools made of stone and wood have evolved into wars fought by dividing into tribes over time. However, at this point, it would be appropriate to say that the causes of war and the damage caused by war on people have evolved over time (Savaş 2014). For example, while in the past fratricide was seen as a relatively normal element in society, today, a situation such as fratricide due to the struggle for power will deeply affect the psychology of society. By developing the fighting power and capabilities of human communities, the transition to settled life in the process led to a revolutionary leap forward (Şenel, 1982). After the transition to sedentary life, more land was needed and people fought to expand their food territory and to defend the territories under their control against invaders. Since there was enough agricultural surplus value, special units for warfare, ruling elites and the military class emerged. Thus the first regular armies emerged. According to Geoffrey, "It was the Hittites, Egyptians and Assyrians who first built huge armies" (Parker, 2014).

272

The establishment of states and empires led to significant changes in wars. Another turning point in wars was the domestication of the horse and its use in wars. The role of horses and chariots in transportation, covering long distances and moving fast cannot be forgotten. The use of these animals in military formations was very effective and led to the emergence of ranks such as infantry and cavalry in armies. The first chariots were seen in Mesopotamia and Egypt around 2000 BC. The area of present-day Iraq (Mesopotamia) is the region of ancient Sumer and Akkad, two city-states that produced the most advanced armies of the Bronze Age. Around 2300 BC, Sargon the Great launched a military campaign of conquest that united all of Mesopotamia. Within a decade, Sargon expanded his conquests from the Persian Gulf to the Mediterranean Sea and northeast to the Taurus



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



Mountains of Turkey, demonstrating the first example of military dictatorship in the world (Gabriel and Metz, 1992). No Bronze Age society was as advanced as Sumer in the design and application of military weaponry and technique. Sumerian cities, which first appeared in 4000 BC, provide the world's first examples of true urban centers of considerable size. Sumerian cities were characterized by a high degree of social and economic diversity, leading to the emergence of artisans, merchants, priests, bureaucrats and, for the first time in history, professional soldiers. The first war for which detailed evidence exists occurred in 2525 BC between the states of Lagash and Ummah.

Infantry units, which became obsolete with the emergence of cavalry, were the secret to the success of the Alexander Empire and the Roman Empire in ancient times. Alexander and the Roman Empire were able to expand using armies of infantry units called Hoblites and Legions (Parker, 2014).

The war between the Huns and Rome and the struggle against internal rebels wore Rome out and the Legions lost their former strength, which was one of the reasons for the collapse of Rome. The security crisis resulting from the disintegration of the Roman Empire and the migration of tribes led to the development of local powers and the emergence of administrative sovereignties such as regional fiefdoms. Faced with the threat of foreign invasion, the people of cities and villages had no choice but to turn to powerful local rulers. In this way, the local lord was recognized as their sole protector and this was the beginning of the continuation of the feudal system in Western Europe. The most important features of the feudal period were the inequality between classes and the division of the population into classes such as nobles, clergy, bourgeois and peasants, and the land slavery of the productive class. In this period, the powers that won the war turned the people living in the lands they acquired into their subjects and kept them as productive power.

With the beginning of the Hundred Years' War (1338-1453), famine, plague and the flight of subjects across Europe, the feudal system began to decline. Feudal lords inevitably came under the banner of sultans and kings to defend their estates. In the New Age, when the feudal system and feudal lords were replaced by powerful centralized states, the main purpose of wars was to expand the rulers' empires and territories, to gain political



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



control and economic gain through new resources or trade opportunities at every opportunity, as well as to spread or defend their religion. An example is the two centuries of Christian Europeans fighting against Muslims for the capture of Jerusalem in the Holy Land of the Middle East.

Wars based on territorial gains continued until the French Revolution. The emergence of national states led to important developments in the structure of wars and military fields. With the end of the feudal and mercenary system, states started to establish their own standing armies. After the French Revolution, this situation took the form of concepts such as homeland, freedom and citizen armies in the next stage. The ideas of revolutionary thinkers such as Montesquieu and Rousseau that "every citizen should defend his country" and "the army should consist of armed citizens" prepared the ideological infrastructure of that period.

With the realization of the industrial revolution after the French Revolution, national states were able to create large armies and equipment. From the 19th century onwards, machine guns were invented due to the rapid development of science, technology and industry. The development of mass transportation such as railroads, maritime routes, and air routes facilitated the management and administration of wars. The use of long-range weapons, gas attacks, tanks and airplanes in the First World War, when empires were dissolved into national states and wars of independence began, indicates that the war industry has reached the first priority and points the way to a more technological and mobile warfare style. The use of advanced weapons during the war and the technological superiority that determines success on the battlefield have changed the balance of power in the world. In particular, the Second World War reached its final point with the genocide and mass killings around the world (Ryan & Peartree, 1998).

The two great world wars between 1914 and 1945 are the peaks of the absolute war as defined by Clausewitz, representing the transformation of absolute war into total war, where countries mobilize all their resources and focus on destroying the military power of the opponent and where every individual is considered a natural soldier. Along with the mobilized resources, "technological developments determine the war strategies of the period. The most prominent feature of modern wars compared to the old wars is their mechanization." With World War I, the war industry reached the first priority with the use of long-range attack power (machine guns,



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



cannons, gases), motorized transportation (railways, trucks, warships, tanks, airships) and armor providing heavy protection. While mines, torpedoes and submarines developed by France found an effective application area by the Germans, 13 airplanes, which were used for military purposes for the first time in 1908, amounted to hundreds of thousands during World War I (Eker, 2015).

In addition to the unstable peace established in the Treaty of Versailles (May 7, 1919) that ended the First World War, the consequences of the economic depression of 1929 and, most importantly, the political rivalry between fascism and western democracies and Marxism led to the outbreak of the Second World War. Instead of the fixed front lines and trenches of the First World War, which relied on ground warfare methods and advanced artillery that increased the speed of infantry and cavalry, the Second World War developed defense in depth and siege tactics. While tanks supported infantry units in the First World War, they were used as the main weapon in the Second World War. Innovations in air power, such as the use of jet aircraft and strategic bombing (bombing industrial and population centers to destroy the enemy's ability to fight), and the widespread use of aircraft carriers and submarines, eventually led to the elimination of trench warfare. This phase, which ended with the dropping of atomic bombs by American airplanes, did not end wars, albeit destructively, and continued with new political developments and technological revolutions (Eker, 2015).

275

After the Second World War, when technology was used to the fullest extent, a bipolar order emerged as the Western and Eastern blocs. The political, ideological, economic and military bifurcation of world politics by the US and the Soviet Union as the leaders of the Western and Eastern blocs has been taken a step further by superior advances in nuclear and military technology. The so-called Cold War tension between the US and the USSR raises the frightening prospect of nuclear war.

From the first world war to the second world war, advances in military technology have made advances such as unmanned aerial vehicles and guided missiles, which today can launch highly focused attacks and minimize casualties. After the dust of both world wars had settled, efforts and coordination of peoples were established to better understand the causes of war in order to prevent it. These activities were later replaced by the United Nations. After the Second World War, most countries joined the



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



United Nations as a sign of advocating such a cause. In this post-war period, many countries renamed their ministries of war as ministries of defense in an attempt to discredit war as an acceptable and rational instrument of foreign policy.

### Consequences Of Wars

Wars, no matter in which period of history they occur, are a phenomenon in which the winners and losers suffer great economic, social, military and psychological devastation. The death, injury and disability of thousands or even millions of people is considered to be the most important damage of wars. Due to wars, humanity destroys its productive population and causes many health problems in newborn generations. Individuals who survive the war experience severe psychological trauma (Skerratt, 2007). One of the important consequences of war is the destruction or major damage to people's habitats. People's living spaces, places of production, centers of art and culture, cities, villages, as well as educational and health institutions are damaged or even destroyed as a direct result of war. Countries that mobilize all their material and moral forces to win the war cause the death and maiming of thousands or even millions of people, while at the same time devastating the environment and ecosystem due to the indirect damage they cause (Pazarıcı, 2004). Nuclear, biological and chemical weapons, invented as a result of technological developments in the 20th and 21st centuries, have caused great and severe damage to both the ecosystem and human psychology, the effects of which will not be erased for many years. At this point, it can be said that one of the main destructive effects of wars on human psychology is the belief that the world is not a safe place and that evil can come from anywhere at any time (Armaoğlu, 1995).

276

### 5.2. Russia-Ukraine War

Relations between Russia and Ukraine have a long-standing historical background. Although the current Russia-Ukraine war has political, economic and strategic reasons, it actually has a historical background. In order to better understand the historical background of this war, it is necessary to look at the events of World War II. With the outbreak of the Second World War, Ukraine was occupied by Nazi Germany from 1941 to 1994, but this military occupation was interpreted by many Ukrainians as liberation from the clutches of a brutal dictator named Stalin, and the Nazi forces were welcomed as liberating forces by a part of the Ukrainian people.





**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



Add to this historical background Ukraine's rich agricultural lands and valuable underground resources, visions of Black Sea dominance, and finally NATO and the EU's eastward march (Duda, 2022).

Ukraine has been out of direct control of Moscow since 1991'. Ukraine has always been pessimistic about the goals of Russia; despite this perception, these two countries have continued to maintain close economic relations with each other and Russia has come to the fore as one of the most important trading partners of Ukraine. In 1994, in an unofficial statement mediated by the United States in Budapest, Russia recognized the sovereignty and territorial integrity of Ukraine and in return delivered Ukrainian nuclear weapons to Russia. Kiev rented the naval base in Crimea Sevastopol for 1997 in 20 years to Russia. The fragile balance between Moscow and Kiev; the Orange Revolution in 2004 in Ukraine, and the candidate supported by Russia in the elections, Viktor Yanukovych, were threatened by the defeat of the Western candidate Viktor Yushchenko (Koolaei, and Sedaghat, 2016). Russia regards these colourful revolutions in the region as coordinated actions for the spread of democracy and the establishment of pro-Western governments in the former Soviet Union area of the West in 2010, He initiated a dialogue with Ukraine to reach an agreement on a free trade zone; however, with Yanukovych's coming to power, he began to centralize power and return Ukraine to Russia's orbit. Medvedev and Yanukovych signed a treaty to extend the lease of the Russian naval base in Ukraine. In contrast, Russia has imposed discounts on the price of gas in Ukraine.

277

In January 2010 (AEB), a customs union was established between the members of the Eurasian Economic Union, Russia, Belarus and Kazakhstan, forming a free trade tariff. In 2015, Armenia and Kyrgyzstan also joined this union. Russia hoped that Ukraine would also request membership; However, considering the Free trade agreement between Ukraine and Europe proposed in Brussels in July 2012, which will be signed by the parties at the Vilnius meeting on 29 November, this issue seemed to be a problem and the pressures increased by Russia to Ukraine on 21 November, Yanukovych announced that he would not sign the Treaty of Vilnius (Rutland, 2015). As a result of this behavior, the mobilization of Russian supporters in the east and south of Ukraine and the riots and violence on the streets of Euro Maidanda and Kiev caused the fall of the Ukrainian



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



government. The successor government wanted to sign an agreement with the European Union instead of joining the Eurasian Economic Union. Russia's response to this situation has been to invade Crimea and support rebels in the east and south of Ukraine. Efforts have been made to reach an agreement between the two sides, which clashed with the intensification of the crisis, but with the failure of the agreement and the departure of Yanukovych from Ukraine, the Russians have concluded that there is no return.

Russia, which believes that Ukraine's new government will sign an agreement with the European Union that will provide grounds for Ukraine's accession to NATO, will cancel its agreement to use the Russia and the Sevastopol base, has occupied a referendum on the Crimean peninsula and there. As a result of the referendum, which was opposed by the US, the European Union and the Crimean government, 96.7% of the Crimean people and 95.6% of the people of Sevastopol accepted the independence of this peninsula from Ukraine. On 18 March, an agreement was signed between Russia and the Crimean autonomous government on the annexation of Crimea and Sevastopol to Russia. The annexation of the Crimea was declared illegal by the United Nations General Assembly on 27 March (Valizadeh, et al., 2014). It was also announced that NATO suspended all military and non-military co-operation with Moscow in April 2014, despite continued talks in the NATO-Russian Council in response to Russia's intervention in Ukraine (Ratti, 2015).

278

These aggressive actions and the Russian invasion of Crimea have jeopardized the territorial integrity and political unity of Ukraine. Ukrainians urgently need NATO protection. When Zelenskiy came to power in 2019', he further developed his relations with the US and NATO and demanded a very important NATO membership for the independence of Ukraine. In addition, the US, NATO, the EU, Georgia in 2008 and the Crimean crisis in 2014 have learned some lessons and continued to prepare Ukraine for all kinds of Russian attacks, train the Ukrainian army, provide military support and strengthen its infrastructure. Russia deployed its army in November 2021' in more than 150,000 ' military power and weapons systems along the borders of Ukraine (Demir, 2022) And finally Russian President Vladimir Putin launched the war by ordering a military operation in Kiev early on Thursday morning, February 24.





## 6. Importance of Ukraine For Russia and The West

Ukraine, located in the southwest of Russia, is the main gateway from the West to Russia and vice versa from Russia to the West. Ukraine has a significant geopolitical and geo-economic position in Eastern Europe, causing competition between Europe and Russia to attract this country. On the other hand, it should be said that Ukraine is the most important Eastern European country for the European Union in terms of political and economic geography. The geopolitical importance of Ukraine, the second largest country in Europe located on the eastern and western shores of the Black Sea, is so great, Brezezinski calls this country the regional policy trend after the “European Union (Rostami and Zeinali Bodi, 2021, pp. 133-134). Ukraine cannot remain completely independent, it was clear that either the West or Russia should turn to, and whatever way it went, the European Union would play a direct role in its political interactions with the “ex-Eastern Bloku” countries, which had an impact on the speed and quality of America's achievement of its goals in globalization will be. For this reason, the Orange Revolution occurred in 2004, first the Tymoshenko government, then Viktor Yanukovich came to power with opposing tendencies, and finally, with direct intervention by the European Union and Germany, the Yanukovich government was overthrown. Chini chian (2013) Power, occupation and wealth were shared between states (countries) during the Soviet Union. The share of labor and military service in the economy belonged to Islamic countries such as Azerbaijan and Tajikistan, and the share of industry to Ukraine, which in 1991 had just won its independence during the fall of the Soviet Union, Ukraine, a new leader, the world's third-largest arsenal of nuclear weapons. In addition, Ukraine was considered to be the largest center of the Soviet aviation industries. Therefore, the center of production of nuclear energy, nuclear weapons, rocket fuel, weapons and satellite launch platforms etc was in Ukraine.

In addition to all these potential advantages, Ukraine is also the energy bottleneck of Europe. It is the transit point of 80% of all natural gas imported by Europe and 75% of crude oil (Ahmadipour, and Lashgari, 2011). On the other hand, it constitutes an important access area for Western countries to the strategic region of Central Eurasia. Therefore, it plays an important role for the world powers according to the characteristics of the strategic regions of this country. Another reason for the importance of Ukraine is its



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



important role in the field of food security; because Ukraine is one of the most important players in the world wheat, corn and sunflower oil markets. These characteristics have made Ukraine an international country by its very nature. Ukraine should therefore be called a place where the interests of major regional and non-regional powers such as Russia, the European Union and the United States meet. In fact, just as the disappearance of Russian influence in this country causes Russia's European identity to fade, Kiev's failure to turn to Western economic, political and security structures will result in the blocking of the influence of America and the European Union in Eastern Europe. Ukraine is a buffer zone and its accession to NATO could pose a threat to Russia within its borders. The geopolitical, geostrategic and geoeconomic situation of Ukraine is such that both Russia and the West are looking for ways to increase their influence in this country and reduce the influence of the other side.

Another aspect of the importance of Ukraine for Russia is that Ukraine is the closest point to the western borders of Russia, the Crimean peninsula, and the port of Sevastopol on this peninsula is home to one of the four Russian naval fleets. 60% of the population of a strategic peninsula in the Black Sea, which was gifted to Ukraine by the leader of the Soviet Union 60 years ago. This peninsula, consisting of more than 50' Russians, gained special importance for Russia after Ukraine gained independence from the Soviet Union in 1991, and Moscow considers this peninsula one of the most important naval bases in the world (Azami, and others, 2018).

280

Russia, which is in a geopolitical bottleneck in terms of coasts and does not have the proper coast to deploy the naval forces either within its own borders or in the world, By seizing Crimea, it can not only serve as a logistical base to equip its navy, but also strengthen its control over the Mediterranean, Syria and even the Middle East region. It is also easier to access the Suez Canal; this means that the Russian navy can access the Red Sea to the Gulf of Aden, Indian and Pacific Oceans (Trenin, 2014). Ukraine has been a security zone for Russia since 1812'. During the Second World War, Ukraine was instrumental in the development of this war and the defeat of Germany; for the Germans had to travel more than 1600 kilometers from Ukraine to reach Moscow. If Ukraine falls into the hands of NATO, this distance will fall to 400 km. Therefore, Russia strongly opposes Ukraine's membership in NATO. On the other hand, one third of the population of



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



Ukraine, which mainly lives in the eastern regions of this country on the border with Russia, is Russian. Other parts of the communities in the western and northern parts of Ukraine also speak Russian widely. Therefore, the orientation of Ukraine towards the Western bloc has given Russia the feeling that its national and historical identity has been betrayed. On the other hand, Ukraine has real potential to become a member of the European Union and is the largest country in the European Union that can become one of the largest countries. The European Union, in its own interest and against the geopolitical expansion of Russia, wants Ukraine to join this union.

### Sanctions

While Western countries began to impose the most comprehensive sanctions on Russia in 2022 due to the Russo-Ukrainian war, an optimistic picture of the future of the Russian economy cannot be drawn up despite the various difficulties (Gurkan Abay, 202). Russia's financial and banking sector has been one of the key areas targeted by Western sanctions and 70% of the assets of the Russian banking system are under sanctions. The U. S. Treasury Department has targeted the ' core infrastructure of Russia's financial system by sanctioning the two largest banks, Sberbank (33% of government-backed and bank system assets) and VTB Bank. The banks of Otkritie, Sovcombank and Novikombank have also been added to the U. S. list of Specified and Blocked Persons (SDNs), and no American bank or individual will be allowed to do business with them accordingly. U. S. banks were asked to cut all the ties that allowed them to make interbank payments and money transfers between Sberbank, the largest credit institution in Russia, in 30 days. The measures will effectively remove Russian banks from the US financial system, prohibit them from doing business with Americans, and freeze their wealth (Imna, 2022). All of the sanctions imposed by the United States on Russia are at the level of the decrees of enforcement of the President of the United States and the directives of the Treasury Department. The U. S. Treasury Department Office of Foreign Assets is responsible for designing and enforcing enforcement policies. According to the World Bank, the International Monetary Fund (IMF) and the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), 2022 has been a bad year for the Russian economy. As seen in figure 2.2', in 2022, the gross domestic product (GDP) of Russia fell by 2.2. Russian officials estimated that Western analysts would shrink the economy by around 15



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



percent during the spring when sanctions were introduced. But due to sanctions in finance, logistics and transportation, Russia will significantly deprive it of its potential development in the years to come, although it will perform better than expected in the economy.

Although the sanctions imposed on Russia have shrunk the economy of this country by 2.2%, this amount is far from the Western estimate of 15% ; an issue that clearly indicates the failure of the policy of sanctions against the Kremlin. It would not be wrong to say that no country has faced the most severe and comprehensive sanctions as Russia; Before the start of the Ukraine crisis, 2,700 sanctions were imposed on Moscow, but in the post-crisis environment, 15 thousand sanctions were added to the previous sanctions against Moscow in just one year. For this reason, since the beginning of the war in Ukraine, more than 40 ' countries of the world have tried to impose sanctions on Moscow in different ways. It is clear that almost all of the anti-Russian actors use financial sanctions to suppress Russia. The “targeted or smart” sanctions are mostly imposed in the United States, Canada, England, Switzerland, New Zealand, Japan, Switzerland, It is implemented by countries in Australia and the European Union. Additionally, Albania, Bosnia and Herzegovina, Iceland, Kosovo, Liechtenstein, Montenegro, North Macedonia, Norway and Ukraine have adapted to at least some of the EU sanctions. Monaco accompanied the European Union's economic sanctions against Russia. New Zealand has only closed its airspace to Russian government and military aircraft.

282

According to data from Catellum.ai, the global sanctions monitoring database, Russia has been subjected to more than 15 thousand sanctions since February 2022'. The number of sanctions imposed since before the war has exceeded 17 thousand in Russia, it has been the most sanctioned country in the world.

The sanctions imposed on Russia after Russia attacked Ukraine have not been as efficient as expected so far. The Economist magazine examined the sanctions imposed on Russia after military operations in Ukraine and wrote: It worried the West not to advance in line with the expectations of the sanctions war. According to the journal Economist, he emphasized that the effectiveness of economic sanctions against Moscow was a key factor in determining the outcome of the war in Ukraine (The economist, 2022).

The general and first impression shows that it is not the Western



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



countries that are actually implementing economic sanctions, but Russia on the contrary. The increase in oil and gas prices due to the drop in oil and gas supply from Russia affected the living and industrial sectors. In addition, food prices also increased due to the shortage of grain supply from Ukraine and Russia. Western media continue to publish reports that living conditions are visibly deteriorating and warn of the consequences facing European peoples next winter due to the shortage of natural gas. There is a fear that in Germany the wheel of economy will completely stop and enter the recession. Following rising prices due to the sudden increase in the inflation rate, governments resort to raising the interest rate. All this casts doubt on the viability of these sanctions (Bukleyb, 2022).

Another sign that the sanctions are ineffective can be seen in the stability of the Russian ruble against the dollar. With the beginning of the war of Russia against Ukraine, the value of the ruble against the dollar has been reduced by half, and each dollar has been traded from 139 rubles, but gradually the value of Russian money has started to rise again. Capital control, or government restrictions on foreign exchange, is one of the most important actions the Kremlin has taken to increase the value of the ruble or prevent its decline. As soon as the sanctions are implemented, the Moscow authorities have implemented a very strict capital control policy. As a result, while the foreign currency from the export is entered into the country, the capital output from the country is minimized. The general effect of these events is to increase the strength and value of the ruble.

283

immediately after the implementation of Western sanctions on February 28, the Bank of Russia raised its bank interest rate to 20. In times of war, Russian citizens would naturally tend to sell their rubles for dollars or Euros. The increase in bank interest rates has created a great incentive to keep the ruble in banks. Therefore, the roots of success in this economic war lie in the policies of the Kremlin in the last decade, because during this time Russia was involved in the de-dollarization of the risks caused by sanctions, strengthening bilateral relations, and so on, reduced through regional agreements and alliances and economic independence.

Ba Matraf (2023) Efforts to reduce US dollar use in the Russian economy are based on three key points:

\* Reducing the share of dollars in the Russian currency reserve and using the Yuan and the Euro instead.



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



- \* Reducing the share of the dollar in Russia's trade with friendly countries.
- \* Reducing the dependence of Moscow on the banking infrastructure of the West and America.

Russia has created a new domestic electronic payment system called "MIR", and in recent years has implemented the interbank message exchange system called "SPFS" as an alternative to the global system "SWIFT. SPFS 2017 is fully operational. As of March 2022, SPFS' has more than 20' users, including more than 399 ' Belarusian banks, Armenian Arshidbank and Kyrgyz Asian bank. This alternative financial infrastructure allows Russian companies and individuals to maintain access to global markets, albeit limited, despite sanctions.

America and Europe, making a calculation mistake in the Ukraine crisis, ignored the consequences of sanctions on Russia, which depend heavily on its energy, as it provides about 40% of European natural gas imports and a quarter of its oil from Russia. According to experts, in the short term it will be much to fill the place of energy resources of Russia; Especially when considering the measures taken by large countries such as Germany to phase out nuclear energy and coal, which can replace Russian fuel in recent years.

"Foreign Policy Magazine" wrote about this in its news entitled "Europe can never ignore Russia's energy": European leaders, European leaders, Although they were not satisfied with Russia's invasion of Ukraine, Moscow has retained its energy from extensive sanctions for weeks, most of them largely to avoid putting its dependent countries into an energy crisis (Lu, 2022). Inflation, which should now disturb Russia, has brought Europeans to such a point that inflation in the food sector has reached 10%'s and energy sector 40%'s; The situation is the same for America, and inflation in American states broke the record for forty years ago.

284

In general, the failure of Western energy and the fact that Arab countries in the region do not cooperate with America and Europe to increase exports has led to an increase in oil and gas prices in the world. Events show that the sanctions have the opposite effect on the US and European allies, accelerating the rise in inflation and lowering living standards.

### 7. Effects of The War on The Economy of Ukraine and Russia

The 2022 war in Russia and Ukraine caused a major humanitarian crisis in Ukraine. It is quite a pity to witness the terrible human cost of Russia's





## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



invasion of Ukraine. While millions have fled war and been killed in indiscriminate bombardments, the Ukrainian economy has also been severely damaged. The war has caused major damage to urban centers in many parts of the country, severely disrupted maritime land and rail transportation, power generation, digital infrastructure, and so on, critical infrastructures of economic and social services, such as bridges and ports, have been demolished or rendered unusable. According to the Human Rights Committee of the Assembly of Ukraine, Russia shares data on the displaced persons due to the war that started with the invasion, since the beginning of the war on 24 February 2022, 14.5 million Ukrainian citizens have been displaced and sought refuge in other countries (BIA, 2022) a similar number of people, especially the elderly and disabled, need urgent humanitarian assistance. War also significantly destroys human capital. Increasing malnutrition, shortening educational time and worsening labour market outcomes are likely to have a serious impact on the future of children.

Ukraine has implemented immediate financial measures (including capital controls and restrictions on the banking sector) and deferred tax collection to support its collapsing economy, reduce pressure on reserves and banks. While this country has fully paid its domestic and foreign debts, these measures have helped prevent the financial collapse of this country. Due to the fact that the war destroyed a significant part of the production infrastructure and forced businesses to close, economic activity in Ukraine has become impossible in some regions. Trade in goods has come to a halt as damaged passageways impede land transportation. critical export routes have been cut through the ports of Mariupol and Odessa in the Black Sea of Ukraine. The lack of access to the Black Sea cuts off all maritime trade in the country, which makes up half of Ukraine's exports. According to a recent update of the World Bank, the war led to a 2022 ' reduction in the gross domestic product of Ukraine by 29%. The report states that the exact level of economic damage will depend on how long the war will last.

Even when the crisis is over, a slow recovery and an increasing threat of widespread poverty are projected. In the future, Ukraine will need more foreign financial assistance and will likely need to restructure the debt to support a strong restructuring and recovery, and restore financial stability. The World Bank, referring to the United Nations sample scenarios of “,



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



predicts that a more violent and prolonged war could result in poverty rates rising to about 30% of the population’. In the medium term, the loss of human capital along with the loss of production and export capacity is expected to have permanent economic and social repercussions (world economic forum, 2022).

From an economic point of view, sanctions have been imposed to cut Russia's access to EU capital markets, increase the borrowing costs of sanctioned institutions and gradually reduce Russia's industrial capacity. Financial asset prices in Russia have suffered serious losses and the country's economy is likely to carry a risk of financial turmoil in the future. Indicators point to a sharp decline in economic activity in Russia as sanctions cause a contraction in domestic demand. While the withdrawal of many foreign companies from Russia and the deterioration of appearance will seriously affect the investments, the rapid increase in prices and the decline in revenues will put a lot of pressure on the consumption, which can only be partially compensated by the fiscal policy. The import disruption has stopped domestic production, mainly in the automotive and aviation sectors. Exporting of high-tech key goods to Russia, including software and semiconductors, is prohibited, resulting in the loss of this country's vital resources and exacerbation of supply chain disruptions in this country. The current package of sanctions will have a lasting negative impact on the Russian economy by reducing oil production due to the withdrawal of foreign oil companies from the market, the reduction of investments and the reduction of access to foreign technology. In contrast to Europe's dependence on Russia for fossil fuels, Russia's economic dependence on Europe has been largely ignored. For example, until 2021, 32% of Russian coal, 49% of its oil and 74% of its gas were exported only to European countries, members of the Organization for Economic Cooperation and Development. Today, Japan, South Korea and European countries that are not members of the Organization for Economic Cooperation and Development, which participate in Western sanctions against Russia, will also increase this number when added to this list. According to Eurostat, the European Union's statistical office, the EU's trade with Russia has been severely affected by EU sanctions and restrictions since Russia's war with Ukraine began. Between February 2022 (the beginning of the war) and March 2023, the value of the European Union's exports to Russia decreased by about 50 percent, while EU imports from Russia decreased by 82 percent



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



during this period.

According to these statistics, the European Union imports from Russia in the first quarter of 2022 amounted to about 63.5 billion euros, exports to 20.3 billion euros, and in the first quarter of 2023 these figures fell to 17.8 and 12.1 billion euros respectively. Eurostat statistics show that the six product groups imported from Russia have the largest share in trade between the European Union and Russia. These six groups include gas, oil, coal, industrial oils, iron and steel and all kinds of fertilizers. Following the start of the Russia-Ukraine war, the European Union imposed restrictions on the import of coal and industrial oils. These restrictions have led to a sharp drop in imports of these products from Russia, but other factors may also play a role in this. It is noteworthy that even in the importation of a product that does not have any restrictions such as nickel, imports are significantly reduced. EU imports of coal from Russia also decreased by 2022 by 45 percent, and by 2023 it will almost go to zero. Due to the various sanctions imposed by the European Union, natural gas imports from Russia have continuously faced significant declines from April to June 2022. According to the Eurostat report, Russia's share of natural gas imports of the European Union 2021' in fell from 39 percent in the first quarter of 2022' to 31 percent in the first quarter of 2023' and 15 percent in the first quarter of ', while, US share of EU gas imports (L.N.G imports) increased from 2022' to 8.2' percent to 22.8' and 2023' to 21.1 percent in the first half. At the same time, the European Union's gas imports (L.N.G) from 4.2 ' to 7.8 percent, while Norway's share grew from 10 ' to 14.7 ' (Abdullahi, 2023).

287

EU oil imports from Russia have more than doubled in commercial value between January 2021 and February 2022 due to high prices. also in 2021, Russia was the largest oil supplier to the European Union, but EU imports from Russia declined sharply after the start of the Russia-Ukraine war. Russia's share fell 2023 percent in the first quarter of 6', while in the first quarter of 2022' that figure was 30.4 percent, while in the first quarter of 2021', it was 28.7 percent. In the same period, U. S. share of the EU oil market increased from 7.9 ' to 11.4 percent, Norway's share from 7.9 ' to 11.2 percent while Saudi Arabia's share grew from 6.4 ' to 9.8 percent. Russian energy continues to flow into Europe, but while the European Union is committed to gradually halting Russian imports of Oil and gas, Moscow may soon find itself outside the most lucrative export market. The Ukrainian



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



war has caused some equations to be distorted in the field of trade, and one of these events is that Russia's trade map changes to countries that are not members of the East and NATO instead of the world (East and West). These countries include China, India, Turkey, Brazil and some East Asian countries. One of the countries that has a significant share in Russian trade is China. Due to the sanctions imposed on key sectors of Russia and the impossibility of importing the products needed, commercial indicators of Russia, especially imports, have fallen. Under these circumstances, the role of Russia and China's strategic partnership has gained prominence.

Russia's exports to China from 2018' to 2021' were always around 6 billion dollars in the first 30 months, but in the first 6 months of 2022' this amount exceeded 51 billion dollars, and this figure in 2023' in the first 6 months of its reputation, it reached 62.3 billion dollars. Russia's imports from China in the past period amounted to 22 to 29 billion dollars, while the current increase of 138' amounted to 52 billion 300 million dollars (Abdullahi, 2023). What these figures mean is that Russians have reduced imports of industrial and factory products from the European Union from the Chinese market.

While Western companies have refused to buy Russian coal and oil because of the situation in Ukraine, Moscow has actually been able to redirect them to countries like India and China (although there are discounted rates, higher costs and lower profits). But it is much more difficult to redirect gas because of the infrastructure to transport it. Russia has made progress in this area with its 400 billion dollar natural gas pipeline in China. But it will take years to match the current capacity with the EU. In any case, China's buyer leverage makes this country a weak alternative to Europe.

However, the aggression of the Russian people towards Kiev has not fared as much anywhere in Ukraine. Contrary to Putin's historical revisionism, Ukraine has long had a different national identity than Russia. This country had long been divided into linguistic lines, and many Ukrainians intended to maintain close ties with the elite Kremlin, and even the Ukrainian people were unsure of further alignment with the West. Now that has completely changed. Currently, 91% of Ukrainians are in favor of the participation of 'i countries in NATO, this is a figure that could not have been imagined even ten years ago. 85% of Ukrainians consider themselves



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



more Ukrainian than anything else, and this shows that the Ukrainian national identity, which has doubled since Russia occupied the country, has strengthened. Putin's actions appear to accelerate the death of Russian language protection in Ukraine. Even the indigenous people of Ukraine, who consider Russian as their mother tongue (Including Ukrainian President Vladimir Zelensky), have collectively switched to using the Ukrainian language.

Putin has backfired in his attack to put Ukraine back into orbit by Moscow, and Ukraine now sees its future as an alliance with the West. Of course, it can be said that the cost of war to Russia is increasing exponentially. The Ukrainian economy shrank by 30% last year, while the Russian economy shrank by only 2.2. In addition to published statistics on the Russian economy, which shows the deep gap between Western forecasts and current reality, there is no more convincing reason than Western officials' confessions that the sanction project has failed.

### **Russia–Ukraine War Impacts On The Global Economy**

The war in Ukraine has created a major humanitarian crisis and it is estimated that more than 12 million people have been displaced and more than 13 million people are in need of urgent humanitarian assistance. The economy of Ukraine is collapsing and the damage to people will have lasting consequences. This war will create the greatest impact on developing countries that have already suffered from covid-19 and climate change in all its dimensions. The latest estimates of the United Nations Conference on Trade and Development (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD) are food, which is already restricted due to the war on the global economy, it predicts that it will seriously disrupt the energy and financial markets and that GDP growth will result in a one percent lower than expected. The Ukraine – Russian war affects the global economy through many channels, including commodity markets, trade, financial flows and refugees. In the surrounding areas, a large wave of refugees will strain basic services. Damage to the Russian economy will affect the flow of remittances to many neighboring countries. The disruption in regional supply chain and financial networks and the increased investment risk will undermine regional growth.

The war has significantly affected the short-term outlook of the global economy. The primary impact of the global economy has been mainly



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



through commodity markets. Ukraine and Russia provide for approximately 30% of the world's wheat and barley, one-fifth of corn and more than half of Sunflower oil. At the same time, Russia is the world's largest exporter of natural gas and the world's second largest exporter of oil. Belarus and the Russian Federation also export about one-fifth of the fertilizers in the world. As a result, commodity prices worldwide will reach their highest levels. on April 8, 2022, the Food and Agriculture Organization (FAO) announced the third record food price index in a row. Food prices increased by 34 percent compared to the same period last year, the highest since the publication of FAO's world food price index report. likewise, the price of crude oil increased by about 60% and the price of gas and fertilizer more than doubled. In many emerging markets and developing economies, rising food and energy prices have exacerbated poverty and, in some cases, inflationary pressures as they divide food insecurity and a greater portion of their income into food and energy. At current price levels, FAO's estimates point to an increase in malnutrition and food insecurity at worst, and consider this to be likely.

Financial markets have been exposed to increasing uncertainty and unstable geopolitical tensions. Many emerging markets and developing economies that import commodities have seen significant capital outflows and borrowing costs. The expected monetary contraction in developed economies has accelerated and increased vulnerability to financial pressures in emerging markets and developing economies. Ongoing disruptions in global supply chains and financial markets further complicate the current situation. Transportation costs, which were high even before the war began, complicate rerouting efforts and increase consumer prices and import costs. In addition, global inflation reached its highest level in the last decade at 5.2 percent last year, forcing many central banks to raise interest rates earlier than expected and causing an increase in debt service costs for developing countries. According to the Financing for Sustainable Development Report 2022, 60 percent of underdeveloped countries and other low-income countries are currently at debt risk. Overall exposure to this crisis at global levels has led to alarming vulnerabilities that threaten to negatively impact the lives of billions of people around the world.

290

### 8. Conclusion and Suggestions

Undoubtedly, there has been no period in human history without war



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



and bloodshed. Man has managed to dominate nature with his mind and thinking power. He made tools to conquer nature and meet his basic needs. The progress and evolution of societies has been accompanied by the evolution of the means of production. The means of production have become the means of production, income and wealth. It can be accepted that one of the reasons for civil and foreign wars is economic disputes and material interests. In order to protect material interests, to gain superiority over others, to eliminate internal and external threats and to ensure security, weapons were made on the production line, and in parallel with the development of production tools, weapons became more complete and became the tool of today's mass murders, and murders occur serially at the same rate as mass production.

As seen in human history, war is a necessary consequence of social, economic or national interests. In this context, it seems that Russia's behavior in the last crisis stems from the perceived threats to this country from the West (America and Europe). Ukraine's desire to join NATO after the collapse of the Soviet Union posed a threat to Russia, which has repeatedly reneged on agreements that have maintained peace across the continent for decades. Ukraine's resistance to the demands of Western countries and the United States to join Western institutions such as NATO and the European Union, on the other hand, and the Kremlin's perceived threat that NATO is advancing eastward, led to Russia's attack on Ukraine in February 2022, which subsequently led to a major economic crisis in the global economy. It led its players to impose large-scale financial sanctions against Russia.

291

According to the regional war and peace theory, it is claimed that in addition to the political and ethnic disharmony in Ukraine, Russia's revisionism and its efforts to regain superiority in the immediate region, especially after the Eurasianists came to power, were also effective in the outbreak of the war. Many countries are concerned about the impact and consequences of the war between Russia and Ukraine; Because this crisis has negatively affected the finance and energy sectors, trade and global production chains. Meanwhile, although the imposed sanctions strongly affect the Russian economy; But its effects are felt globally, including in the United States and the European Union. The crisis in Ukraine has led to higher inflation globally, especially in Europe and America, a decrease in household consumption due to rising energy and food prices, disruption in



## “Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary



the supply chain, increased water and electricity bills, increased uncertainty, and a decrease in investments and stocks; Because both Russia and Ukraine are important exporters to America and Europe. The war in Ukraine has profoundly affected the fundamentals of international trade, just as the supply chain has been damaged by the Covid-19 pandemic. Even if grain prices return to pre-war levels, it should not be forgotten that pre-war prices were high and this situation is considered a threat to global food security in 2021. As a result, the global food crisis is not over and continues. The Ukraine war with Russia caused food imports from exporting countries to be halted or limited; In addition, the decrease in supply in international markets and the increase in food prices have created serious food insecurity in importing countries. Meanwhile, Russia has begun to use food as a weapon to achieve its goals. The war in Ukraine has demonstrated the inadequacy of the food system, humanitarian measures and political systems to manage the food crisis. If the war is prolonged, it could lead to a broader regional and global economic recession and increase the risk of social unrest in both developed and developing economies. Beyond the necessary reforms in the global financial system, here are the key recommendations that the world and the most fragile sectors can expect and desperately need:

\*international financial institutions:

These institutions should focus on resilience and timely funding, including grants, with an emphasis on ensuring that resources are transferred to countries experiencing social and economic challenges.

\*International monetary fund:

\*\*Increasing credit opportunities and fast financing tools in order to increase people's access to financial resources.

\*\*Exploring the possibility of providing greater liquidity through special drawing rights or special measures for sensitive countries.

\* Multilateral development banks:

Existing mechanisms for emergency financing should be activated with rapid disbursement of funds.

\*\*Encourage multilateral development banks to use a flexible approach to balance sheet risk management to enable them to fully utilize their emergency lending capacity.





**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



\*\*Support capital injection into multilateral development banks, including at the regional level.

\*\*Examining other channels of unused special drawing rights through multilateral development banks.

\*A revised and applicable common framework for debt treatment is urgently needed by G20 countries to enable timely debt restructuring to countries in need.

\*Ensuring an adequate supply of nutritious food for all.

\*\*Ensuring access to food resources and fertilizer in import-dependent countries: governments of countries that rely on food and fertilizer imports are trying to diversify their sources of supply by increasing local production, diversifying import sources, and releasing existing food reserves. On the other hand, stakeholders are looking for ways to increase access by reducing food loss and waste throughout the supply chain. It is worth noting that countries with large food reserves should support countries in need.

\*\*Focus on food production inputs from small farmers and local food producers.

\*\*Keeping the shipping price stable and predictable.

\*Providing access to needed food for all vulnerable people.



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



**References**

- Ahamedipour, Z., & Lashgari, E. (2011). Theoretical and Conceptual Recognition of the Concept of a Strategic Area in the Eurasian Superconductor, *Central Eurasia Studies. International Center for Advanced Studies*, 4(9), 20-1.
- Armaoğlu, F. H. (1995). *Yirminci Yüzyıl Siyasî Tarihi 1914-1995*. Timaş Yayınları.
- Azami, H., Nazari, M., Hoseini, S. (2018). The geopolitical competition between Russia and America in Ukraine (2004-2017). *Iranian research letter of international politics*. 6 ( 2). 21-52.
- Bağış, B. (2022). *Rusya-Ukrayna Savaşının Küresel Ekonomiye ve Türkiye'ye Etkileri*. İstanbul: SETA.
- Charap, S., Geist, E., Frederick, B., Drennan, J., Chandler, N., Kavanagh, J. (2022). *Russia's Military Interventions*. Santa Monica: Rand Corporation, Received From: [https://www.rand.org/pubs/research\\_reports/RRA444-3.html](https://www.rand.org/pubs/research_reports/RRA444-3.html). Accessed on : 25.10.2023.
- Çağlayan, O. (2023) *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*, Sonçağ Yayıncılık, Ankara.
- Demir, S. (2022). The 2022 Russia-Ukraine War: Reasons and Impacts. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 6(1), 13-40.
- Duda, G. (2022). *Bu Çatışmada Tarihi Bir Arka Plan Var*. *Sanayici Dergisi*. Available at: <http://www.sanayicidergisi.com.tr/soylesi/bu-catismada-tarihi-bir-arka-plan-var-h1907.html>. Accessed on: 01.04.2023.
- Eker, S. (2015). Savaş olgusunun dönüşümü: Yeni Savaşlar ve Suriye Krizi Örneği. *Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi*, 2(1), 31-66.
- Gabriel, R. A., & Metz, K. S. (1992). *A Short History of War: The Evolution of Warfare and Weapons*. Professional Readings in Military Strategy Number 5. Army War College Carlisle Barracks Pa Strategic Studies Institute.
- Goldgeier, J. M. (2010). *The future of NATO*, (No. 51). Pp, 10-13 Council on Foreign Relations.
- Karamızrak, B., & Karaca, A. P. C. (2018). *Savaşların Ekonomi Üzerindeki*



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



Etkileri. Karabük Üniversitesi Yayınları.

- Karimi Fard, H. and Majid Ruhi, D. (2014), "Maximizing Russia's Power in the Ukraine Crisis". *Foreign Policy Quarterly*, 28th Year, Number 3, pp. 551-577.
- Koolae, E. & Sedaghat, M. (2016). *Ukraine Crisis and Russian Military Culture*. *Central Eurasian Studies*, Volume 10, Number 1, pp. 205-220.
- Koolae, E. and Abedi, A. (2022). *The Islamic Republic of Iran In The Perceptions of Russian Leaders*. Tehran University Jihad Organization Publications. (1), 70-88.
- Marten, K. (2015). *Putin's Choices: Explaining Russian Foreign Policy And Intervention in Ukraine*. *The Washington Quarterly*, 38(2), 189-204.
- Nahcivan, A. (2017). *Savaş*. Fardin ve Baradar Yayınevi, Tahran, s. 19-35.
- Parker, G. (2014). *Cambridge Savaş Tarihi*. 15, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları. İstanbul.
- Pazarcı, H. (2004). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turan Kitabevi.
- Ratti, L. (2015). *After maidan: Re-Starting Nato-Russia Relations. Beyond Ukraine. Eu And Russia In Search of New Relation”, ıspı*, 45-63.
- Rostami, M. and Zeinali Bodi, H. (2021). *Investigate The Strategic Importance of Ukraine For Europe And America*. *Quarterly Encyclopedia of Political Science*, (4) 128-148.
- Rutland, P. (2015). *An Unnecessary War: The Geopolitical Roots of The Ukraine Crisis*. *Ukraine and Russia: People, Politics, Propaganda And Perspectives*, Bristol: E-International Relations Publishing. pp. 129-140.
- Savaş, M. (2014). *Uluslararası İlişkiler* 11(41):141-142 Dil/Language: Türkçe - Turkish, Veritabanı: ULAKBİM Ulusal Veri Tabanları (UVT) - ULAKBİM turkish national databases.
- Skerratt, L. F., Berger, L., Speare, R., Cashins, S., McDonald, K. R., Phillott, A. D., ... & Kenyon, N. (2007). *Spread of chytridiomycosis has caused the rapid global decline and extinction of frogs*. *EcoHealth*, 4(2), 125-134.
- Şenel, A. (1982). *İlkel topluluktan uygar topluma: geçiş aşamasında ekonomik toplumsal düşünsel yapıların etkileşimi*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi.



**“Evaluation of the Russia-Ukraine War in Terms of War Types and Results”, (ss. 265- 296) Nasratullah Sataary**



- Trenin, D. (2014). The Ukraine Crisis and The Resumption of Great-Power Rivalry (pp. 1-38). Moscow: Carnegie Moscow Center.
- Valizadeh, A.; Shirazi Mogouei, S., & Azizi, H. (2015). The Impact of Ukraine's 2014 Crisis on Russian-US Relations, Central Eurasian Studies Journal, 8(1), 149-171.
- Varlık, A. B. (2013). Savaşı Tanımlamak: Terminolojik Bir Yaklaşım. Avrasya Terim Dergisi, 1(2), 114-129.
- World Bank. (2022). Commodity Markets Outlook: The Impact of the War in Ukraine on Commodity Markets. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/37223/CMO-April-2022.pdf>. Adresinden alınmıştır. Erişim Tarihi 01.11.2023.

