T.C.

TRAKYA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRKİYE-ALMANYA NAKİL VASITALARI TİCARETİNİN EKONOMİK ENTEGRASYON TEORİSİ ÇERÇEVESİNDE ANALİZİ: 1969-2018 DÖNEMİ

KEREM PİRALİ - 1178206153

PROF. DR. AYHAN AYTAÇ

EDİRNE - 2020

TRAKYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
DOĞRULUK BEYANI

Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında, tüm verilerin bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini, kullanılan verilerde tahrifat yapılmadığını, tezin akademik ve etik kurallara uygun olarak yazıldığını, kullanılan tüm literatür bilgilerinin bilimsel normlara uygun bir şekilde kaynak gösterilerek ilgili tezde yer aldığını ve bu tezin tamamı ya da herhangi bir bölümünün daha önceden Trakya Üniversitesi ya da başka bir üniversitede tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

14/10/2020

Kerem PİRALİ

Tezin Adı: Türkiye-Almanya Nakil Vasıtaları Ticaretinin Ekonomik Entegrasyon Teorisi Çerçevesinde Analizi: 1969-2018 Dönemi

Hazırlayan: Kerem PİRALİ

ÖZET

Ekonomik entegrasyon arayışı, 2. Dünya Savaşı'nı takip eden dönemin ana karakteristiğidir. Bu dönemde temelleri atılan Avrupa Birliği, iktisat yazınında en önemli ekonomik entegrasyon uygulaması sayılmıştır. Avrupa'nın en büyük ekonomisi olan Almanya ile Türkiye arasındaki ekonomik ilişkiler, büyük ölçüde 1996'da Avrupa Birliği'yle tesis edilen gümrük birliği çerçevesinde şekillenmiştir. Sanayi devriminden en çok etkilen alanlardan biri olan nakil vasıtaları sektörü, 2. Dünya Savaşı sonrası dönemde hem Almanya hem de Türkiye için öncelikli bir üretim ve ticaret dalı olarak ortaya çıkmıştır. Ekonomiyle birlikte, teknolojiyi, siyaseti ve sosyolojiyi de dönüştüren bu sektördeki gelişmelerin etkileri, entegrasyon literatürünün sağladığı bilgiler ışığında izlenmiş ve yorumlanmıştır.

Bu çalışmada, Türkiye ile Almanya arasındaki nakil vasıtaları ticareti 1969-2018 periyoduna ait veriler üzerinden analiz edilmiştir. Bai-Perron yapısal kıralma testi (2003), VAR'a dayalı Granger nedensellik testi, etki-tepki fonksiyonları ve varyans ayrıştırması yöntemleri kullanılarak analizler gerçekleştirilmiştir. Bulgular şu şekilde özetlenebilir: (i) 1971'de Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET), Türkiye lehine gümrük vergilerini ve miktar kısıtlamalarını tek taraflı kaldırdığında, Türkiye'nin Almanya'ya nakil vasıtaları ihracatında bir kırılma gözlemlenmemiştir. Buna karşın, (ii) 1996'da Türkiye, AB lehine gümrük vergilerini ve miktar kısıtlamalarını kaldırdığında, Türkiye'nin Almanya'dan satın aldığı nakil vasıtaları ithalatında bir kırılma gözlemlenmiştir. Ayrıca, (iii) ithalattan ihracata doğru tek yönlü ve negatif nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ekonomik Entegrasyon Teorisi, Gümrük Birliği, Türkiye, Almanya, Nakil Vasıtaları Sektörü

Name of Thesis: The Analysis of Transportation Vehicles Trade between Turkey and Germany in the Frame of Economic Integration Theory: 1969-2018 Period

Prepared By: Kerem PİRALİ

ABSTRACT

The quest for economic integration is the main characteristic of the period that followed the World War II. The European Union, the basis of which were laid in this period, is considered in the economic literature as the most important economic integration practice. Economic relations between Turkey and Germany, the largest economy of Europe, have mostly been shaped within the framework of the customs union with the European Union. The transportation sector, one of the sectors that has been primarily affected by industrial revolution, has emerged as a priviledged branch of business for both Germany and Turkey in the period after the World War II. The effects of developments in this sector, which has transformed technology, politics and sociology along with the economy, have been monitored and interpreted in the light of the information provided by the integration literature.

In this study, the trade of transportation vehicles between Turkey and Germany has been analyzed through the data related to 1969-2018 period. The methods such as Bai-Perron structural break test, VAR Granger causality test, impulse-response functions, and variance decomposition analysis have been used. Findings can be summarized as: (i) There is no structural break in the time series of Turkey's transportation vehicles export on the date when the European Economic Community (EEC) abolished the tariffs and quotas on behalf of Turkey in 1971. Nonetheless (ii) there observed a structural break in the time series of Turkey's transportation vehicles import on the date when Turkey abolished the tariffs and quotas on behalf of European Union (EU) in 1996. Moreover (iii) one-way and negative causality relationship from import to export has been determined.

Key Words: The Theory of Economic Integration, Customs Union, Turkey, Germany, Transportation Vehicles Sector

ÖN SÖZ

Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı kapsamında hazırlanmış bulunan bu çalışma, 1969-2018 dönemi içinde Türkiye-Almanya arasındaki nakil vasıtaları sektörüne ilişkin ticareti ekonomik entegrasyon teorisinden yararlanarak incelemeyi amaçlamıştır. Özellikle 2. Dünya Savaşı sonrasında yaygınlaşan ekonomik entegrasyonlar, bu dönemin entegrasyon çağı olarak adlandırılmasına neden olmuştur ve Avrupa Birliği (AB), bu çağın en önemli entegrasyon örneği kabul edilmiştir. 1959'da Türkiye'nin ortaklık başvurusu ile başlayan ve 1963'te Ankara Anlaşmasıyla hukuki temelleri atılan süreç, 1996'da Türkiye ile AB arasında gümrük birliğinin tesis edilmesini sağlamıştır. AB'nin kurucu 6 üyesinden biri olan Almanya ile Türkiye arasındaki ticari ilişkiler önemli ölçüde bu entegrasyona bağlı olarak şekillenmiştir.

Bu çalışmanın hazırlanmasında bana yardımcı olan ve ilerlemekte zorlandığım vakitlerde yolumu açan danışman hocam, Sayın Prof. Dr. **Ayhan AYTAÇ** başta olmak üzere; eğitim sürecimde ufkumu genişleten ve çeşitli beceriler edinebilmem için rehberlik eden, destekleyen, yüreklendiren ve kaçınılmaz olarak zorlayan Trakya Üniversitesi İktisat Ana Bilim Dalının değerli hocalarının tümüne teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca, araştırma görevlisi olarak hizmet etmekten gurur duyduğum Düzce Üniversitesi İktisat Bölümü'nün kıymettar hocaları Sayın **Şerif CANBAY, Ömer LİMANLI ve Mustafa KIRCA**; bu çalışmanın geliştirilmesi ve tamamlanması için tüm desteklerini cömertçe sunmuşlardır. Sağ olsunlar, var olsunlar. Son olarak, hayatımın iyi-kötü her döneminde yanımda olan sevgili aileme, eşim Hümeyra, kızlarım Ayşenur ile Esma Zeynep'e ve dualarını eksik etmeyen dostlarıma da sevgi, saygı ve teşekkürlerimi bu vesileyle tekrarlamaktan büyük mutluluk duyuyorum.

Kerem PİRALİ

Temmuz 2020

TABLOLAR

Tablo 3.1. Bai ve Perron (2003) Testi

Tablo 3.2. ADF, PP ve KPSS Birim Kök Testleri

Tablo 3.3. Zivot-Andrews Yapısal Kırılmalı Birim Kök Testi

Tablo 3.4. Kök Değerleri ve Birim Çemberdeki Konumları

Tablo 3.5. VAR (2) Modeli Tanımlayıcı İstatistikleri

Tablo 3.6. VAR'a Dayalı Granger Nedensellik/Blok Dışsallık Testi

Tablo 3.7. Varyans Ayrıştırma (DLOGITH)

Tablo 3.8. Varyans Ayrıştırma (DLOGIHR)

Tablo 3.9. Yapısal Kırılma Tarihlerini Etkilediği Düşünülen Siyasal ve Ekonomik Olaylar ve Politikalar

GRAFİKLER

Grafik 2.1. Türkiye-Almanya Nakil Vasıtaları Ticareti (Reel TL, 1969-2018)

Grafik 2.2. Türkiye-Almanya Demiryolu Vasıtaları Ticareti (USD, 2009-2018)

Grafik 2.3. Türkiye-Almanya Karayolu Vasıtaları Ticareti (USD, 2009-2018)

Grafik 2.4. Türkiye-Almanya Havayolu Vasıtaları Ticareti (USD, 2009-2018)

Grafik 2.5. Türkiye-Almanya Denizyolu Vasıtaları Ticareti (USD, 2009-2018)

Grafik 3.1. Türkiye-Almanya Nakil Vasıtaları Ticareti (Logaritmik Reel TL, 1969-2018)

Grafik 3.2. Türkiye-Almanya Nakil Vasıtaları Ticareti: İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (Reel TL, 1969-2018)

Grafik 3.3. Etki-Tepki Fonksiyonları (DLOGIHR, DLOGITH)

Grafik 3.4. Varyans Ayrıştırma (DLOGIHR, DLOGITH)

İÇİNDEKİLER

ÖZET ..... **İ**

ABSTRACT ..... **İİ**

ÖN SÖZ ..... **İİİ**

TABLOLAR ..... **İV**

GRAFİKLER ..... **İV**

İÇİNDEKİLER ..... **V**

KISALTMALAR ..... **Vİİİ**

GİRİŞ **1**

1. BÖLÜM **3**

EKONOMİK ENTEGRASYON: TANIM, TARİHSEL ALTYAPI, ... **3**

AŞAMALAR VE TEORİK ÇERÇEVE **3**

1.1. EKONOMİK ENTEGRASYONUN TANIMI, AŞAMALARI VE İKTİSAT LİTERATÜRÜNDEKİ YERİ 3

1.1.1.Tanım ve Aşamalar 3

1.1.2. İktisat Literatüründeki Yeri 8

1.2. TARİHSEL ALTYAPI 10

1.2.1. Geçmişten Günümüze Entegrasyon Uygulamaları 10

1.2.2. Ekonomik Entegrasyonun Fikri Altyapısı 13

1.2.3. Serbest Ticaret ve Korumacılık Tartışması 16

1.3. DIŞ TİCARET POLİTİKASI, EKONOMİK ENTEGRASYON VE EKONOMİK BÜYÜME 28

1.3.1. Dış Ticaret Politikasının Amaçları ve Araçları 29

1.3.2. Ekonomik Entegrasyonun Etkileri 40

1.3.3. Ekonomik Entegrasyonun Politik Yönü 50

1.3.4. Ticari Açıklık ve Ekonomik Büyüme İlişkisi 51

2. BÖLÜM 53

NAKİL VASITALARI SEKTÖRÜ VE TÜRKİYE-ALMANYA ARASINDAKİ TİCARETİN GELİŞİMİ 53

2.1. NAKİL VASITALARI SEKTÖRÜNÜN KAPSAMI VE ÖNEMİ 53

2.1.1. Kapsam 53

2.1.2. Sektörün Önemi 55

2.2. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE NAKİL VASITALARI SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ 57

2.2.1. Demiryolu Vasıtalarının Gelişimi 58

2.2.2. Karayolu Vasıtalarının Gelişimi 61

2.2.3. Havayolu Vasıtalarının Gelişimi 65

2.2.4. Denizyolu Vasıtalarının Gelişimi 71

2.3. TÜRKİYE-ALMANYA EKONOMİK İLİŞKİLERİ VE NAKİL VASITALARI SEKTÖRÜ 76

2.3.1. Türkiye-Almanya Ekonomik İlişkileri 76

2.3.2. Türkiye-Almanya Arasında Nakil Vasıtaları Ticaretinin Görünümü 78

3. BÖLÜM 85

TÜRKİYE-ALMANYA NAKİL VASITALARI TİCARETİNİN ANALİZİ (1969-2018) 85

3.1 VERİ VE METODOLOJİ 85

3.1.1. İhracatın İthalatı Karşılama Oranları 88

3.1.2. Bai-Perron Yapısal Kırılma Testi.....89
3.1.3. Durağanlık Analizleri: Birim Kök Testleri 90
3.1.4. VAR Modeli ve Nedensellik Analizi 95
3.1.5. Etki-Tepki Fonksiyonları ve Varyans Ayrıştırma Analizleri.....98
3.2. BULGULARIN DEĞERLENDİRİLMESİ.....103
SONUÇ VE ÖNERİLER.....115
KAYNAKÇA 118

KISALTMALAR

AA: Anadolu Ajansı

AB: Avrupa Birliği (European Union: EU)

AET: Avrupa Ekonomik Topluluğu (European Economic Community: EEC)

AKÇT: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (European Coal and Steel Community: ECSC)

ASEAN: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (Association of South East Asian Nations)

Benelüks: Belçika, Hollanda ve Lüksemburg

BM: Birleşmiş Milletler (United Nations: UN)

BTO: Brüksel Antlaşması Örgütü (Brussels Treaty Organization)

CACM: Orta Amerika Ortak Pazarı (Central American Common Market)

COMECON: Karşılıklı Ekonomik Yardımlaşma Konseyi (the Council for Mutual Economic Assistance: CMEA)

DB: Dünya Bankası (The World Bank Group/World Bank: WB)

DGÖ: Dünya Gümrük Örgütü (World Customs Organization: WCO)

DTÖ: Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization: WTO)

ECE: Avrupa Ekonomik Komisyonu (Economic Commission for Europe)

EFTA: Avrupa Serbest Ticaret Birliği (European Free Trade Area)

Euratom: Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (European Atomic Energy Community)

GATT: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (General Agreement on Tariffs and Trade)

GİSBİR: Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği

IMF: Uluslararası Para Fonu (The International Monetary Fund)

İSO: İstanbul Sanayi Odası

LAFTA: Latin Amerika Serbest Ticaret Birliği (Latin American Free Trade Association)

OGT: Ortak Gümrük Tarifesi

OSD: Otomotiv Sanayii Derneği

SSCB: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (Union of Soviet Socialist Republics: USSR)

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları

THK: Türk Hava Kurumu

TMMOB: Makine Mühendisleri Odası

TSKGV: Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı

TUSAŞ: Türk Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş.

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

UTİKAD: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

WACU: Batı Africa Gümrük Birliği (The West African Customs Union)

GİRİŞ

2. Dünya Savaşının bitişiyle başlayıp günümüze dek süren dönemin önemli gelişmelerinden biri ekonomik entegrasyon arayışıdır[1]. Ekonomik hayat üzerinde çok boyutlu ve uzun dönemli etkilere sahip olan ekonomik entegrasyon uygulamaları, ülkeler için bağlayıcı koşullar içeren anlaşmalarla tesis edilirler ve geri döndürülmesi neredeyse imkansız süreçler başlatırlar. Bu nedenle, oluşacak etkilerin süreç başlamadan önce tahmin edilmesi büyük önem arz etmektedir.

Ne var ki, herhangi bir entegrasyon uygulamasının ekonomik etkilerini henüz sürecin başlangıcında hesaplayabilmek çok zordur. Örneğin, Avrupa Birliği (AB)'nin 1951'de imzalanan ilk kurucu anlaşmasından bugüne geçirdiği evrim düşünüldüğünde, sürecin akışı ve etkileri başlangıçta tahmin edilebilir miydi? Süreci öngörmenin zorluğuna ilave olarak belirtilmelidir ki, 1950'li yıllarda entegrasyonun etkilerini analiz etmeye yarayacak teorik araçlar da mevcut değildi. Yani, bir yandan entegrasyon süreci fiili bir durum halinde evrilirken diğer yandan ekonomik entegrasyon teorisi gelişmiştir. Sonuçta, hem fiili durumdaki sürekli evrim hem de teorik ilerlemeler, her yeniliğin tekrar tekrar analiz edilmesini gerekli kılmaktadır.

Türkiye ile Avrupa arasında kurulan ekonomik, sosyal, siyasal ilişkilerin derin bir geçmişi vardır. Türkiye-Almanya ilişkileri özelinde bir değerlendirme yapılırsa da pek çok vakıa ilişkinin önemini gösterir. Nakil vasıtaları sektörü özelinde yaptığımız bu çalışma için, Bağdat demiryolu hattının inşası ve Türkiye'de kurulan otomotiv sanayi konularında Almanya'nın katkıları, ilişkilerin önemini göstermek adına örnek olarak sunulabilir.

Türkiye'nin 1959'da o zamanki Avrupa Ekonomik Topluluğu'na (AET) yaptığı resmi ortaklık başvurusu ile başlayan ve 1996'da AB ile gümrük birliği tesis edilmesine

---

[1] R. G. Lipsey, "Foreword", *The Economics of International Integration*, Yazar: Miroslav N. Jovanovic, Edward Elgar Publishing, 2006, s. vii.

giden entegrasyon süreci, Türkiye-Almanya ilişkilerine farklı bir boyut kazandırmıştır.

Nakil vasıtaları sektörü ki Almanya sektördeki en büyük oyunculardan biridir ve Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı sektörlerin başında gelmektedir, ekonomik entegrasyonun etkilerini ne ölçüde yansıtır? Sanayileşmenin ana motorlarından biri olan bu sektördeki gelişmelerle ekonomik entegrasyon yönünde atılan adımlar arasındaki bağlantı çözümlenebilir mi? Çalışma, temel olarak bu bağlantıların ip uçlarını açığa çıkarmayı hedeflemiştir. Bu kapsamda, literatür taraması yapıldıktan sonra Türkiye-Almanya nakil vasıtaları sektör ticaret verileri derlenmiş ve bu veriler kullanılarak nicel araştırma metotlarından Bai-Perron (2003) yapısal kırılma testi, VAR'a dayalı Granger nedensellik testi, etki-tepki fonksiyonları ve varyans ayrıştırması analizleri uygulanmıştır.

Çalışmanın amacına uygun olarak, birinci bölümde entegrasyon teorisinin tarihsel gelişimi ve kapsamı olabildiğince özlü bir şekilde sunulmaya çalışılmış, ikinci bölümde nakil vasıtaları sektörü hakkında genel bilgiler verilmiş ve Türkiye-Almanya arasındaki nakil vasıtaları ticaretinin gelişimi özetlenmiştir. Son olarak üçüncü bölümde, ihracat ve ithalat verileri analiz edilerek elde edilen bulgular entegrasyon teorisi çerçevesinde yorumlanmaya çalışılmıştır.

1. BÖLÜM

EKONOMİK ENTEGRASYON: TANIM, TARİHSEL ALTYAPI, AŞAMALAR VE TEORİK ÇERÇEVE

1.1. Ekonomik Entegrasyonun Tanımı, Aşamaları ve İktisat Literatüründeki Yeri

1.1.1.Tanım ve Aşamalar

Antik Yunancada "oikonomikós" kökünden "ev yönetiminde beceri sahibi" anlamında kullanılan "ekonomik" kelimesi, Latinceye "oeconomicus" şeklinde geçmiş, sonra Fransızca "economique" şeklinde "kaynakların etkin kullanılmasıyla ilgili" anlamında kullanılmıştır[2].

Latince "integratio" kökünden "yenilemek" anlamında kullanılan entegrasyon kelimesi, Fransızca "intégration" ve İngilizce'de ilk kez 1620 yılında "integration" şeklinde "parçaları bütünün içinde birleştirme" anlamıyla kullanılmaya başlanmıştır[3].

İktisat literatüründe dikey entegrasyon, yatay entegrasyon, piyasa entgrasyonu gibi değişik biçimlerde kullanılan entegrasyon kelimesinin, çalışmamızda esas alınan "farklı ülke ekonomilerini bir ekonomik bölge oluşturacak şekilde birleştirmek" anlamıyla "ekonomik entegrasyon" şeklinde kullanılması ilk kez 1947 yılında Avrupa'da olmuştur[4].

---

[2] The American Heritage, *Dictionary of English Language*, 3. Baskı, Yönetici Editör: Anne H. Soukhanov, 1992, s. 2369; Dictionary.com, *The Origin of Economic*, https://www.dictionary.com/browse/economic?s=t, (15.03.2020); Lexico.com, *Economic-Origin*, https://www.lexico.com/definition/economic, (15.03.2020).

[3] Emin Ertürk, *Ekonomik Entegrasyon Teorisi ve Türkiye'nin İçinde Bulunduğu Entegrasyonlar*, Ezgi Kitabevi Yayınları, 1993, s. 5.

[4] Emin Ertürk, *a.g.e.*, s. 5.

Bu alanda ilk kaynak eser olarak gösterilen Jacob Viner'in (1892-1970)[5] "Gümrük Birliği Meselesi" isimli kitabı da 1950 yılında ilk kez yayımlanmış[6], böylece ekonomik entegrasyon literatürüne öncülük etmiştir[7].

1969 yılında İktisat dalında verilmeye başlanan Nobel ödülünün ilk sahibi olan Jan Tinbergen (1903-1994)[8], uluslararası ekonomik ilişkilerin sistematik olarak düzenlenmesini ulusal ekonomilerin entegrasyonu olarak tanımlamış ve ekonomik entegrasyonu, daha genel bir sorun olan optimum ekonomi politikası oluşturma çabasının bir parçası olarak yorumlamıştır[9]. Ekonomik entegrasyonda aşamalardan bahseden Tinbergen, ülkelerin ekonomi yönetimi konusunda birbirlerine danışmalarını, işbirliği yapmalarını ve koordinasyon sağlamalarını entegrasyonun aşamaları olarak belirtmiştir.

Entegrasyonu merkezileşme ile doğru orantılı olarak derecelendiren Tinbergen, birbirlerinden tamamen bağımsız hükümetlerin entegrasyonla ilgili konularda istişare etmelerinin entegrasyonun en zayıf şekli olacağını, en güçlü aşamada ise uluslarüstü bir otoritenin ve bütünleşik politika oluşturma süreçlerinin egemen olacağını öngörmüştür[10]. Ayrıca, Tinbergen pozitif ve negatif entegrasyon kavramlarının da mucididir. Entegrasyon kapsamında, ortak politikaların üretilip uygulanmasını sağlayacak yeni kurumların oluşturulmasını pozitif entegrasyon, ticareti kısıtlayan tarife ve tarife dışı engellerin ortadan kaldırılmasını da negatif entegrasyon şeklinde tanımlamıştır[11]. Ek olarak,

---

[5] H. W. Spiegel, "Viner, Jacob (1892-1970)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[6] Jacob Viner, *The Customs Union Issue*, Oxford University Press, Editör: P. Oslington, 2014; Emin Ertürk, *a.g.e.*, s. 11.

[7] Elif Uçkan Dağdemir, *Çok Taraflı Ticaret Sistemi Çerçevesinde Ekonomik Entegrasyon Teorisi Geleneksel Yaklaşımdan Yeni Yaklaşımlara*, Seçkin Yayınevi, Ankara 2016, s. 68.

[8] P. A. Cornelisse-H. K. van Dijk, "Tinbergen, Jan (1903–1994)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[9] Elif Uçkan Dağdemir, *a.g.e.*, s. 64.

[10] Gös. yer.

[11] Peter A. Cornelisse- Herman K. van Dijk, *Jan Tinbergen (1903-1994)*, Econometric Institute Report EI 2006-09, 2006, s. 6.

entegrasyonun ülkeler arasında silahlı çatışmaların çıkmasına da mani olacağına dikkat çekmiştir.

Bela Balassa (1928-1991)[12]'ya göre ekonomik entegrasyon, farklı devletlerin ekonomik birimleri arasında ayrımcılığın ortadan kaldırılmasıdır[13]. Ekonomik işbirliği ve ekonomik entegrasyon terimlerini birbirinden ayıran Balassa, ekonomik entegrasyonun belirli dereceleri ve bu dereceye göre çeşitli şekilleri olduğunu, buna mukabil işbirliği tabirinin belirli bir şekli olmadığını ve bazı yazarların iki ülke arasında ticaretin varlığını bile entegrasyon kapsamında saydığını belirtmiştir. Bu manada, Balassa'nın bakış açısıyla entegrasyon teriminin daha dar ve somut bir tanımını elde edebiliyoruz.

Balassa; ekonomik entegrasyonun derecelerini serbest ticaret alanı, gümrük birliği, ortak pazar, ekonomik birlik ve tam ekonomik entegrasyon olarak beş aşamada saymıştır[14]. Serbest ticaret alanı uygulamasında, katılımcı ülkeler arasında tarifeler ve miktar kısıtlamaları kaldırılmıştır; fakat, üye olmayanlara karşı her katılımcı ülke, kendi tarifesini ve kendi dış ticaret politikasını uygulamaya devam eder.

Gümrük birliğinde, serbest ticaret alanının koşullarına ek olarak katılımcı ülkeler üye olmayan ülkelere ortak gümrük tarifesi (OGT) uygularlar. Böylece, gümrük birliği içerisinde eşya hareketi, eşyanın menşeinden bağımsız olarak serbestleşir. Dolayısıyla, herhangi bir katılımcı ülke, üye olmayan ülke menşeli eşyanın gümrük işlemlerini tamamladığında, bu eşya gümrük birliği bölgesi içinde serbest dolaşımda sayılır[15].

Daha yüksek bir ekonomik entegrasyon şekli olmak üzere ortak pazarda, sadece eşya ticareti kısıtlamaları değil, ayrıca faktör hareketleri üzerindeki kısıtlamalar da

---

[12] Jaime De Melo-Carl. F. Christ, "Balassa, Béla (1928–1991)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[13] B. Balassa, *The Theory of Economic Integration*, Richard D Irwin Inc, 1961, s. 1.

[14] B.Balassa, *a.g.e.,* s. 2.

[15] Bu nedenle Türkiye, AB ile yürürlüğe koyduğu gümrük birliği çerçevesinde gümrük mevzuatını birlik mevzuatına uyumlulaştırmış ve serbest dolaşıma giriş rejimi adıyla gümrük prosedürlerini başlatmıştır; bkz. 4458 sayılı Gümrük Kanunu,1999, md. 74 ve devamı.

ortadan kaldırılır. Yani, emek ve sermaye ortak pazar bölgesinde serbestçe dolaşabilir, çalışabilir.

Ekonomik birlik, ortak pazarın özelliği olan eşya ve faktör hareketleri üzerindeki sınırlamaların kaldırılmasına ek olarak politika uyumsuzluklarından kaynaklanan ayrımcılıkların da ortadan kalkmasını sağlamak için ulusal ekonomi politikalarının bir dereceye kadar uyumlulaştırılmasını içerir.

Son olarak tam ekonomik entegrasyon; para, maliye ve konjonktür karşıtı politikaların birleştirilmesini ve üye ülkeler üzerinde bağlayıcı kararlar alabilen uluslarüstü kurumların kurulmasını gerektirir. Bu nedenle, tam ekonomik entegrasyonun kurulabilmesi için, üye devletler egemenlik alanlarından tavizler vermeye razı olmalıdırlar[16] ki bu husus, ekonomik entegrasyonun en taştışmalı yanlarından birini teşkil eder[17]. Sosyal politikaların entegrasyonu, ekonomik entegrasyonu güçlendirmekle birlikte şart değildir.

Balassa'nın ekonomik entegrasyon için öngördüğü beş aşamanın sonuncusu tam ekonomik entegrasyon düzeyidir; ancak, El-Agraa, Savaş ve Ertürk gibi iktisatçılar entegrasyonun en üst düzeyi olarak "siyasi bütünlük" veya "tam politik entegrasyon" olarak adlandırılan bir aşamadan bahsederler. Bu aşamada, sadece para ve maliye politikalarının uyumlulaştırılması veya bir üst kurulca yönetimi değil tam anlamıyla bir tek devlet olmaktan söz edilir ki Almanya'nın ve İtalya'nın 19. yüzyılda siyasi bütünlüğünün sağlanması buna örnek gösterilebilir[18].

Tüm bu aşamaların birbirine ilave bazı özellikleri barındırması, entegrasyon hareketlerinin her birinin buna benzer bir silsile takip edeceği anlamına gelmez. Yani, her

---

[16] Emin Ertürk, *a.g.e.*, s. 9.

[17] Miroslav N. Jovanovic, *The Economics of International Integration*, Edward Elgar Publishing, 2006, s. 24.

[18] A. M. El-Agraa, *The Theory and Measurement of International Economic Integration*, Palgrave Macmillan, UK 1989, s. 2; Vural Fuat Savaş, *Türkiye ve AET*, İstanbul, AR Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş, 1983, s. 1; Emin Ertürk, *a.g.e.*, s. 9-10.

ekonomik entegrasyonun sayılan aşamaları geçerek siyasi entegrasyona varacağı düşünülmemelidir[19]. Bir ekonomik entegrasyonun ilk kuruluşu, sayılan aşamalardan bir veya birkaç basamağı atlayarak daha üst bir basamakta gerçekleştirilebilir, kurulduğu aşamadan daha üst bir aşamaya geçmeksizin devam edebilir veya bir süre sonra ortadan kalkabilir. Dolayısıyla, entegrasyon aşamaları olarak sayılan basamaklar her zaman birbirini takip eden bir silsile oluşturmak zorunda değildir.

Ayrıca, R. Lipsey'in dikkat çektiği üzere, entegrasyonlar bazı durumlarda ekonomik amaçları öncelerken bazı durumlarda siyasi amaçları önceleyebilirler[20]. Bu nedenle, her entegrasyon hareketinin kendine has dinamiklerine dikkat etmek gerekir. Zira, entegrasyonlar pazara erişim stratejisi olabileceği gibi dış siyaset stratejisi de olabilirler[21]. Bu yönüyle entegrasyonların siyasi çehresini öne alan yaklaşımlar da literatürde önemli yer tutar[22].

Tanıma ilişkin hususlara ek olarak bu çalışmanın konusunu oluşturan etki analizleri açısından da önemli olan bir noktaya değinmek gerekir. Ekonomik ayrımcılığın kaldırılması ekonomik münasebetleri etkilemelidir ki entegrasyondan bahsedilebilsin. Örneğin, İzlanda ile Yeni Zelanda arasında gümrük tarifelerinin kaldırılması bir ekonomik entegrasyon oluşturmaz; çünkü, aralarındaki ticaret ilişkisi kuvvetli olmadığından ticareti olumsuz etkileyen ayrımcılık unsurlarından da bahsedilemez. Bir başka deyişle, entegrasyondan bahsedebilmek için, entegrasyon öncesi uygulanan ve entegrasyon yoluyla ortadan kaldırılan ayrımcılık unsurlarından olumsuz etkilenen önemli miktarda eşya ticaretinin varolması gerekir; ticaret yoksa entegrasyon sonuç doğurmayacaktır[23].

---

[19] A. M. El-Agraa, *The Theory…,* s. 2.

[20] aktaran Emin Ertürk, *a.g.e.*, s. 6.

[21] Zhang Yunling, *Economic and Social Impact of Liberalization*, Editör: Z. Yunling, Paths International Ltd., UK 2009, s. 1.

[22] Canan Balkır, *Uluslararası Ekonomik Bütünleşme Kuram, Politika ve Uygulama AB ve Dünya Örnekleri*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2016, s. 6 ve devamı.

[23] Bela Balassa, *a.g.e.,* s. 1, dipnot 2.

1.1.2. İktisat Literatüründeki Yeri

Entegrasyon teorisinin iktisat yazını içindeki konumuyla ilgili farklı yorumlar mevcuttur. Tinbergen'in ekonomik entegrasyonun daha genel bir sorun olan optimum ekonomi politikası oluşturma çabasının bir parçası olduğu yönündeki görüşü yukarıda ifade edilmişti. Diğer bir yorum, entegrasyon teorisinin gümrük teorisinin özel bir şekli olduğudur[24]. Bu yoruma göre, bir ülkenin gümrük sistemi vergiler ve/veya vergi dışı önlemler (yasaklar, kotalar, denetim, izin, kontrol gibi çeşitli brokratik unsurlar, vb.) yoluyla ya "mallar" arasında ya da "ülkeler" arasında ayrım yapar. Örneğin, benzine hangi ülkeden geldiğine bakmaksızın vergi uygulanması "mal farklılığı"dır ki gümrük teorisinin alanına girer; ABD'den veya Japonya'dan gelen otomobile, AB'den gelen otomobilden farklı vergi uygulanması "coğrafi farklılığı" oluşturur ki bu da entegrasyon teorisinin analizleri ile incelenir[25].

Diğer bir görüşe göre, ekonomik entegrasyon teorisi, farklı entegrasyon biçimlerinin üye ülkeler ve dünyanın geri kalanı üzerindeki ekonomik etkilerini analiz eden bir iktisat dalıdır[26]. Başlangıç noktası olarak 1950 yılında Jacob Viner'in statik, kısa dönemli analizlerine atıf yapılan bu iktisadi incelemeler, Meade, Lipsey gibi teoriye önemli katkılar sunan birçok iktisatçının çalışmalarıyla sürekli bir gelişim göstermiştir. 1980'lerden itibaren ölçek ekonomilerinin ve aksak rekabet piyasalarının yer aldığı uzun dönemli analizler literatürü zenginleştirmiştir. Ayrıca, yeni ticaret teorisi olarak adlandırılan, aksak rekabet piyasalarının uluslararası ticaretin gelişmesine neden olduğunu ileri süren görüşler ve iktisadi büyüme teorisine yeni ufuklar açan içsel büyüme modelleri, uluslararası ticaretin ekonomik etkilerini inceleyen entegrasyon teorisine yeni çalışma alanları sağlamıştır.

---

[24] Vural Fuat Savaş, *Türkiye ve…,* s. 2.

[25] Gös. yer.

[26] Grimwade, N., "Theory of Economic Integration: A review", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2013, s. 1.

Öte yandan, entegrasyon teorisinin sadece eşya ticaretini şekillendiren gümrük sisteminin analizi ile sınırlı kalmayıp, işgücü ve sermaye hareketlerini, uluslarüstü ekonomik kuruluşların yapı ve etkilerini kapsayan bir branş olduğu unutulmamalıdır. Ayrıca entegrasyon teorisi, kısmi denge analizlerini aşarak genel denge analizlerine uzanan, bir başka deyişle, entegrasyona dahil olan ülkeler üzerindeki etkileri aşarak dünya ekonomisi üzerindeki etkileri de analize katmaya çalışan bir düzene sahiptir[27].

Entegrasyon teorisi ile ilgili not edilmesi gereken diğer bir husus, reel ekonomide gerçekleştirilen entegrasyonun, finansal entegrasyonla genişletilebileceğidir. Entegrasyon teorisinin, en önemli entegrasyon örneği saydığı AB[28], önce belirli sektörlerde sınırlı sayıdaki mallar için başlattığı gümrüklerin sıfırlanması sürecini, tüm sektörlere yaygınlaştırmış, ardından EURO para biriminin tedavüle girmesi ile parasal birliğini de oluşturmuştur. Dolayısıyla, entegrasyon teorisi, ekonomik ayrımcılık unsurlarını ortadan kaldıran ülke ekonomilerinin bütünleşme sürecinin her boyutunu, mümkün olduğunca tüm detaylarıyla, incelemektedir.

Entegrasyon teorisinin iktisat literatüründeki yeri açıklanırken belirtilmesi gereken diğer bir husus, pozitif ve normatif unsurların entegrasyon teorisinde birlikte yer aldığıdır. Bilindiği üzere, iktisat literatürü pozitif ve normatif iktisat şeklinde bir ayrıma tabi tutulmaktadır. Bu ayrıma göre, ekonominin işleyiş mekanizmalarını gözlemlerle sınanabilir nitelikteki teoriler ve hipotezlere dayanarak açıklayan pozitif iktisattan[29] farklı olarak, normatif iktisat veya refah iktisadı şeklinde adlandırılan alan, daha iyiye, daha adil olana nasıl ulaşılabileceğini izah eder ki bu değerlendirmeler kişiden kişiye değişen, öznel

---

[27] Erol Manisalı, *Uluslararası Ekonomi Gümrük Birlikleri ve Dinamik Entegrasyon Teorisi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1971, s. 3.

[28] Rıdvan Karluk, *Avrupa Birliği Kuruluşu, Gelişmesi, Genişlemesi, Kurumları*, Beta Yayıncılık, 2014, s. 27; Canan Balkır, *a.g.e.*, s. xxiv; A. El-Agraa, *The European Union Economics and Policies*, Cambridge University Press, 2007, s. 4.

[29] R. G. Lipsey, "Positive Economics" The New Palgrave Dictionary of Economics, Palgrave Macmillan, UK 2008.

değerlendirmelerdir[30]. Bu manada entegrasyon teorisi, daha verimli uluslararası sistemler kurulması, daha adil paylaşımın sağlanması, bunu yaparken devletlerin sisteme ne şekilde ve ne kadar müdahale etmesi veya etmemesi gerektiği gibi konularla ilgilendiğinden yoğun olarak refah ekonomisinin alanına girer.

Entegrasyon teorisinin kapsamını ifade edebilmek adına, şu hususun da altını çizmek gerekir: Ekonomik entegrasyonların parçası oldukları uluslararası ticaret sistemi; iktisatçıların, hukukçuların ve siyasetçilerin birlikte şekillendirdikleri bir sistemdir. Bu sistem, ilhamını iktisatçılardan alır, hukukçular tarafından şekillendirilir ve siyasetçilerin koydukları sınırlara tabi olarak çalışır[31]. Entegrasyonların ekonomik etkilerinin analiziyle sınırlı olan bu çalışmada, konunun hukuki ve siyasi yönlerine gerekli görüldüğünde kısaca değinilmiş, bunun ötesinde ayrıntılı analizler kapsam dışı bırakılmıştır.

1.2. Tarihsel Altyapı

1.2.1. Geçmişten Günümüze Entegrasyon Uygulamaları

Ekonomik entegrasyonlara ilişkin farklı bakış açıları ve farklı tanımlamalar, sürecin başlangıcı olarak farklı tarihlerin seçilmesine neden olmuştur. Örneğin Dennis M. P. Mc-Carthy[32], ekonomik entegrasyonların ortaya çıkışını Roma İmparatorluğu ile başlatmış ve sömürge imparatorlukları, tüccar birlikleri, dinî imparatorluklar, suç imparatorlukları, serbest ticaret alanları, gümrük birlikleri ve ortak pazarlar şeklinde tarihsel bir akış sunmuştur. Ekonomik entegrasyonun aktörleri durumundaki bu yapılar, kamusal veya sivil aktörler olabilecekleri gibi bu iki uç arasında bir yerde de konumlanabilmektedirler[33].

---

[30] David Begg-Gianluigi Vernasca-Stanley Fischer-Rudiger Dornbusch, *Economics*, McGraw-Hill Education, 11. Baskı, 2014, s. 505-507.

[31] C. VanGrasstek, *The History and Future of The World Trade Organization*, WTO Publications, 2013, s. 21.

[32] D. M. P. McCarthy, *International Economic Integration in Historical Perspective*, Routledge, 2006.

[33] D. M. P. McCarthy, *a.g.e.*, s. 3.

Diğer bir görüşe göre, tarihte bilinen ilk ekonomik entegrasyon örneği 13. yüzyılda Ortaçağ Avrupa'sında kurulan ve 17. yüzyıla kadar ticaret merkezlerini bir araya getirmek suretiyle bir serbest ticaret bölgesi oluşturan Hansa Birliği'dir[34]. Başlangıçta, Cermen tüccarların oluşturduğu gayriresmi bir işbirliği organizasyonu olan Hansa Birliği, Danimarka kralının tüccarların faaliyetlerini kısıtlama tehditleri sonucu 1367 yılında resmiyet kazanmıştır. Bu döneme kadar birlik, aralarında İngiltere'de Londra, İtalya'da Venedik, Belçika'da Bruges, İsveç'te Gotland Adası, Norveç'te Bergen, Rusya'da Novgorod gibi şehirlerin de bulunduğu yaklaşık 200 şehir ve kasabada örgütlenmiş ve özellikle Baltık ve Kuzey Denizi bölgesindeki ticarete egemen olmuştur[35].

Ekonomik entegrasyonda yegane aktör olarak devletler kabul edilirse ilk önemli entegrasyon örneği, 19. yüzyılda birleşik Almanya'nın doğuşuna zemin hazırlayan olaylardan biri olan Zollverein'dir[36]. 1789 yılında, 314 bağımsız bölgeden ve 1400'den fazla şovalyelikten oluşan Cermen siyasi yapısı, Napolyon Savaşları sonrası 1815 Viyana Kongresi'nde, 39 bağımsız siyasi birim şeklinde örgütlenmiştir. 1834 yılında, Prusya'nın öncülüğünde Cermen devletlerinin bir kısmının katılımıyla kurulan bir gümrük birliği olan Zollverein'in[37] güçlendirdiği ticari bağlar, 1867 yılına kadar diğer birçok Cermen devletinin de katılımıyla genişlemiş ve 1871 yılında Alman imparatorluğunun siyasi birliğine zemin hazırlamıştır[38]. Almanya'nın siyasi entegrasyonunu sağlamasından sonraki süreçte, Avrupa'da korumacı uygulamalar ile "tarife ve sübvansiyonlar savaşı" yaygınlaşmışsa da[39] ölçek ekonomilerinin ve teknolojik ilerlemenin etkisiyle ticaret

---

[34] Elif Uçkan Dağdemir, *a.g.e.*, s. 62.

[35] R. E. Cameron, *A Concise Economic History of the World*, Oxford University Press, 1993, s. 63.

[36] B. Balassa, "Economic Integration", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 1987, s. 1.

[37] Rıdvan Karluk, *Avrupa Birliği…,* s. 4.

[38] O. Keck, "The National System for Technical Innovation in Germany", *National Innovation Systems: A Comparative Analysis*, Editör: Richard R. Nelson, Oxford University Press, 1993, s. 116; Canan Balkır, *a.g.e.*, s. 48-50.

[39] Rıdvan Karluk, *Avrupa Birliği…,* s. 4.

artmaya devam etmiştir[40]. Fakat, 1. Dünya Savaşı'yla başlayıp 2. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar devam eden dönemde ekonomik ayrışma yaşanmış, ekonomik entegrasyonun askeri bağımlılıklara da neden olduğu vurgulanarak ekonomik ilişkiler asgari düzeylere indirilmiştir[41]. Nitekim, 1. Dünya Savaşı'ndan sonra, 19. yüzyıldakine benzer şekilde etkin bir uluslararası ödeme sistemi de kurulamamış ve 1929 Büyük Buhranı ile sistem tıkanmıştır. Ardından dış ticaret politikası önlemlerinin ülkeler arasında karşılıklı misillemeler şeklinde arttırıldığı bir gümrük savaşı başlamıştır[42].

Ekonomik ayrışma döneminde, bir yandan ticareti kısıtlayıcı uygulamalar yaygınlaşırken diğer yandan da uluslararası ticaret mekanizmasını yeniden kurmaya dönük çalışmalar başlatılmış[43]; ancak, uluslararası kurumların işlerlik kazanması 2. Dünya Savaşı'ndan sonra başarılabilmiştir. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)'nün selefi olan ve 30 Ekim 1947'de 23 kurucu ülke tarafından imzalanan Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT)'nın 1 Ocak 1948'de yürürlüğe girmesiyle bölgesel ticaret anlaşmaları da yaygınlaşmaya başlamıştır[44].

Savaş henüz bitmemişken 1944 Eylülünde Benelüks ülkeleri arasında imzalanan gümrük birliği sözleşmesi 1 Ocak 1948'de ancak yürürlüğe girebilmiş[45], 1949'da ekonomik birlik halini almış ve böylece Belçika, Hollanda ve Lüksemburg, Avrupa Birliği'nin kuruluşuna giden yolun ilk taşlarını döşemişlerdir[46]. 1951'de imzalanan Paris Antlaşması'yla Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) ve 1957'de imzalanan Roma Anlaşmaları'yla da Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ve Avrupa Atom Enerjisi

---

[40] Canan Balkır, *a.g.e.*, s. 54-55.

[41] Canan Balkır, *a.g.e.*, s. 57.

[42] Halil Seyidoğlu, *Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama*, Turhan Kitabevi, 1978, s. 261-262.

[43] C. VanGrasstek, *a.g.e.*, s. 40.

[44] WTO, *History of the Multilateral Trading System*, https://www.wto.org/english/thewto_e/history_e/history_e.htm (27.03.2020)

[45] Rıdvan Karluk, *Avrupa Birliği…,* s. 8-9.

[46] Bela Balassa, "Economic Integration"…, s. 1.

Topluluğu (Euratom), Altılar olarak anılan altı devlet[47] tarafından kurulmuştur[48]. Avrupa Birliği'nin kuruluş sürecine dâhil olmayan yedi Avrupa devleti[49] de 1960 yılında Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA)'ni kurmuşlardır. Ayrıca, 1948'de Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) ve birçok Doğu Avrupa ülkesinin katılımıyla Karşılıklı Ekonomik Yardımlaşma Konseyi (COMECON) kurulmuştur[50].

Avrupa kıtasındaki entegrasyon hareketlerine paralel olarak aynı dönemde Avrupa kıtası dışında da birçok ekonomik entegrasyon teşebbüsü gündeme gelmiştir. Örneğin, 1959'da Batı Africa Gümrük Birliği (WACU), 1960'da Latin Amerika Serbest Ticaret Birliği (LAFTA), 1960'da Orta Amerika Ortak Pazarı (CACM), 1967'de Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) 2. Dünya Savaşı sonrasında hayata geçirilmeye çalışılan ekonomik entegrasyonlardan bazılarıdır[51]. Kurulan ekonomik entegrasyonların pek çoğunda üye sayıları, yönetim yapıları, entegrasyonun içeriği ve benzeri hususlarda değişiklikler görülmüş, bir kısmı zaman içinde etkilerini kaybetmiş veya uygulamadan tamamen kalkmış; ancak, genel eğilim ekonomik entegrasyonların genişlemesi ve derinleşmesi yönünde olmuştur. Bu nedenle, bazı iktisatçılar 2. Dünya Savaşı'nı takip eden döneme entegrasyon çağı adını vermişlerdir[52]. Zira, Dünya Ticaret Örgütü kayıtlarına göre, 1 Temmuz 2020 tarihi itibariyle dünya genelinde 304 bölgesel ticaret anlaşması yürürlüktedir[53] ve entegrasyon sayılarındaki artış trendi, ekonomik entegrasyon konusunun dünyanın gündeminde kalmaya devam edeceğini göstermektedir.

1.2.2. Ekonomik Entegrasyonun Fikrî Altyapısı

---

[47] McCarthy, *a.g.e.*, s. 108; Bu altı devlet; Almanya (Batı Almanya), Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'dur.

[48] Bela Balassa, "Economic Integration"…, s. 1-2.

[49] Bu devletler Danimarka, Norveç, İsveç, Avusturya, İsviçre, Portekiz ve Birleşik Krallık'tır.

[50] Bela Balassa, "Economic Integration"…, s. 2.

[51] Bela Balassa, "Economic Integration"…, s. 2; Canan Balkır, *a.g.e.*, s. 465.

[52] A. El-Agraa, *The European…,* s. 4.

[53] WTO, *Number of RTAs in Force*, http://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx (01.07.2020)

Tarihe ilişkin her çalışmada, başlangıç noktasının tespiti meselesinde sıkıntı yaşanması kaçınılmazdır. Zira, başlangıç olarak ele alınan her olayın, her kurumun, her düşüncenin mutlaka kendinden önce bir başlangıcı olacaktır. Bu nedenle, her araştırmacı kendi amacına ve konusuna uygun olabilecek bir "başlangıç bulmak" zorundadır[54] ve bu, kısmen araştırmacının inisiyatifine kalır.

Ekonomik entegrasyonun fikrî temellerine bakıldığında, gümrük vergilerinin sıfırlanması, indirimi veya gümrük uygulamalarının sadeleştirilmesi yoluyla eşyaların uluslararası hareketini basitleştirmek ve bundan ekonomik fayda elde etmek düşünesini Adam Smith'te (1723-1790)[55] de görmek mümkündür. Buna karşılık Robert Torrens (1780-1864)[56], serbest ticaretin politik bağımlılığa sebep olacağını, optimum tarifenin, karşılıklı misillemeler olmaması koşuluyla, ülkeler için daha kazançlı olacağını belirtmiştir. Yine, ticaretin serbestleşmesinin etkileri açısından önemli bir ayrım sayılan küçük ülke/büyük ülke ayrımını Frank William Taussig (1859-1940)[57] yapmış, ticaret hadlerinin ve ticaretten daha kazançlı çıkan tarafların bu ayrıma göre değişeceğini belirtmiştir[58].

Piyasa büyüklüğü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkilere dair literatürde yer alan görüşler incelendiğinde, Adam Smith, John Stuart Mill (1806-1873)[59], Johan Gustav

---

[54] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi*, Siyasal Kitabevi, 2000, s. 1.

[55] A. S. Skinner, "Smith, Adam (1723–1790)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[56] B. A. Corry, "Torrens, Robert (1780–1864)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[57] W. J. Samuels, "Taussig, Frank William", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[58] Emin Ertürk, *a.g.e.*, 11-12.

[59] N. D. Marchi, "Mill, John Stuart (1806–1873)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

Knut Wicksell (1851-1926)[60], Alfred Marshall (1842-1924)[61] çizgisinde piyasa büyüklüğü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkilere vurgu yapıldığı görülür[62]. Sonrasında, Allyn Abbott Young (1876-1929)[63] ve Paul Narcyz Rosenstein-Rodan (1902-1985)[64] teorinin gelişimine önemli katkılar sağlamışlar[65] ve iktisat literatüründe içsel büyüme modelleri olarak anılacak modellerin temellerini atmışlardır[66]. Konumuz açısından önemli olan ise uluslararası ekonomik entegrasyonların nispeten küçük ekonomileri bütünleştirerek daha büyük bir ekonomi haline getirmesidir. Sayılan iktisatçıların görüşlerine dayanarak entegrasyonların büyümeyi teşvik edeceği savunulabilir.

Ancak, ekonomik entegrasyon teorisinde milad olarak kabul edilen ve teoride öncesi ve sonrası şeklinde ayrıma sebep olan Jacob Viner'in 1950 yılında ilk kez yayınlanan Gümrük Birliği Meselesi adlı eseri olmuştur[67]. Gümrük birliğinin ticaret yaratma ve ticaret saptırma etkilerinden, bu etkilerin birbirlerine görece durumuna bağlı olarak gümrük birliğinin ekonomik etkilerinin olumlu veya olumsuz olabileceğinden ilk kez Viner bahsetmiştir. 1950'ler ve 1960'larda yapılan çalışmalar, onun analizilerine

---

[60] C. G. Uhr, "Wicksell, Johan Gustav Knut (1851–1926)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[61] J. K. Whitaker, "Marshall, Alfred (1842–1924)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[62] Bela Balassa, *The Theory…,* s. 104.

[63] P. Newman, "Young, Allyn Abbott (1876–1929)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008; Allyn A. Young, "Increasing Returns and Economic Progress", *The Economic Journal*, 38 (152), 1928, 527-542.

[64] R. S. Eckaus, "Rosenstein-Rodan, Paul Narcyz (1902–1985)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008; P. N. Rosenstein-Rodan, "Problems of Industrialisation of Eastern and South-eastern Europe", *The Economic Journal*, 53(210), 1943, 202-211.

[65] Bela Balassa, *The Theory…,* s. 105.

[66] R. J. Sandilands, "Perspectives on Allyn Young in Theories of Endogenous Growth", *Journal of the History of Economic Thought*, 22(3), 2000, 309–328.

[67] Bela Balassa, *The Theory…,* s. 22; Viner, gümrük birliği teorisinin başlangıcı olarak kabul edilmiş olmakla birlikte, Viner'in çalışmaları ile aynı dönemde yapılmış, Maurice Bye ve Herbert Giersch'e ait çalışmalar da Balassa tarafından zikredilmiştir.

dayanarak ve kullandığı varsayımları esneterek veya kaldırarak teoride ilerlemeyi sağlamışlardır[68]. Bu nedenle, Viner'in çalışması teorinin gelişimi açısından mihenktaşı ve sürekli atıf yapılan bir klasik sayılmaktadır[69]. Viner'in analizlerinin detayları ve teorinin sonraki gelişimi, ekonomik entegrasyonun etkileri bölümünde açıklanacaktır.

1.2.3. Serbest Ticaret ve Korumacılık Tartışması

Serbest ticaret ve korumacılık konusundaki fikir ayrılığı, iktisadın bir bilim dalı olarak ortaya çıkışını temsil eden Adam Smith'in Ulusların Zenginliği (1776)[70] adlı kitabından daha eskidir. Karşıt tezlerin mücadelesinin tarihi, genellikle merkantilist "sıfır toplam oyun" tezleri ile başlatılır, fizyokratların serbest ticaret yanlısı görüşlerine değinilir, Adam Smith'in uzmanlaşma yoluyla toplam üretimin ve refahın arttırılması teziyle devam ettirilir. Ne var ki bu mücadelenin galibi henüz belli değildir.

Krugman, Ricardo'nun "Politik Ekonominin İlkeleri" (1817) adlı eserinden beri uluslararası ticaretin - adil olsun olmasın - ülkeler için faydalı olduğunu kabul etmenin ekonomi profesyonelliğinin mihenktaşlarından biri sayıldığını; ancak, uluslararası ticaret teorilerinin ölçeğe göre artan getiri ve eksik rekabet piyasaları varsayımlarıyla genişletilmesi sonucu, artık serbest ticaretin her durumda iyi olduğunu söylemenin mümkün olmadığını belirtmiştir[71]. İktisat yazınında tartışmanın iki tarafı, yani serbest ticareti savunanlar ile devlet müdahalesini ve çeşitli korumacılık uygulamalarını savunanlar arasındaki çekişme zaman içerisinde farklı tezlerle kızışmış; fakat, kesin bir doğruya, taraflardan birinin mutlak galibiyetine henüz ulaşılamamıştır.

---

[68] Paul Oslington, "Introduction", *The Customs Union Issue*, Editör: P. Oslington, Oxford University Press, 2014, s. xxxvi-xxxviii; Arzu S. Akkoyunlu, "Geleneksel Gümrük Birliği Teorisi", *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 16(1-2), 1998, s. 172.

[69] Elif Uçkan Dağdemir, *a.g.e.*, s. 68; Paul Oslington, "Contextual History, Practitioner History, and Classic Status: Reading Jacob Viner's The Customs Union Issue", *Journal of the History of Economic Thought*, 35(4), 2013, s. 491.

[70] Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations (1776)*, with new preface by George J. Stigler, Editör: E. Cannon, Chicago 1976.

[71] P. R. Krugman, (1987). "Is Free Trade Passe?" *The Journal of Economic Perspectives*, 1(2), s. 131.

Daha önce belirtildiği üzere, her fikir kendinden önce ileri sürülmüş fikirlerden etkilenir ve dolayısıyla her başlangıcın kendisinden önce bir başlangıcı vardır. Ancak, literatürde piyasa mekanizması, devlet müdahelesi, serbest ticaret ve korumacılık konulu tartışmalar için kabul görmüş bir başlangıç noktası olması nedeniyle 16. yüzyıl ve devamındaki dönemin egemen iktisadi düşüncesinin genel adı olan Merkantilizm, bu çalışmada da başlangıç olarak seçilmiştir.

1.2.3.1. Merkantilizm

16-18. yüzyıllar arasındaki dönem, orta çağın skolastik düşünce yapısından daha akılcı ilkelere doğru bir yönelişi temsil eder ve merkantilizm dönemi olarak bilinir. Tıpkı, Keynes'in kendinden önceki dönemi tanımlamak için klasik dönem ifadesini kullanması gibi[72], Adam Smith de "Ulusların Zenginliği" kitabında bu dönemi tanımlamak için merkantilizm ismini kullanmış ve böylece döneme resmi adını vermiştir[73].

Merkantilizm dönemini ifade eden ilk yazılı eser, İtalyan tüccar Antonio Serra tarafından yazılan 1613 tarihli "Maden Kaynağına Sahip Olmayan Ülkelerde Altın ve Gümüşü Bollaştıran Nedenler Üzerine Kısa Bir İnceleme" başlıklı çalışma iken son sistematik çalışmanın, Sir James Steuart'a ait, 1767 yılında yayınlanan "Politik Ekonominin İlkeleri Üzerine İnceleme" adlı eser olduğu kabul edilir[74].

Merkantilist okulunun ilk dönemleri ile ileriki safhalarında bazı görüş farklılıklarının bulunduğunu kaydetmek şartıyla belirtebiliriz ki merkantalizmin dış ticarete ilişkin temel iddiası, dünya kaynaklarının sınırlı ve sabit olması nedeniyle[75] ticaretin sıfır toplam oyun olduğu, ihracat yapan tarafın ihraç edilen eşya mukabilinde

---

[72] J. M. Keynes, *The General Theory of Employment, Interest and Money*, Editör: Austin Robinson-Donald Moggridge, Cambridge University Press for The Royal Economic Society, 2013, s. 3; Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 753.

[73] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 138.

[74] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 137.

[75] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 213-214.

kazanılan gelirle (altın veya gümüş) güçlenip zenginleşeceği, ithalat yapan tarafın satın aldığı eşya mukabilinde elinden çıkan para nedeniyle fakirleşip zayıflayacağı fikridir. Bu nedenle, politika önerisi ihracatı teşvik, ithalatı sınırlandırma şeklinde olmuştur[76].

Merkantilist bakış açısına göre, yüksek ihracat ve düşük ithalat sayesinde pozitif değer kazanan ticaret dengesi, ülkede kıymetli maden birikimi sağlayarak devletin güçlenmesine hizmet edecektir[77]. East India Company'in direktörlerinden ve merkantilist düşüncenin önemli temsilcilerinden olan Thomas Mun (1571-1641)[78], ölümünden sonra yayınlanan "İngiltere'nin Dış Ticaret Yoluyla Oluşan Hazinesi" (England's Treasure by Forraign Trade - 1664) adlı eserinde merkantilist düşüncenin ana fikrini şöyle özetlemiştir: "Servet ve hazinemizi arttırmak için olağan araç dış ticarettir. Bunun için de izlenmesi gereken kural, kıymet bazında her yıl yabancılardan alarak tükettiğimizden daha fazlasını onlara satmaktır"[79].

Merkantilistler, başlarda ithalatın kısıtlanmasını mutlak doğru saymışlardır; ancak, bu düşünce zamanla evrimsel bir gelişim göstermiştir. Altın karşılığında ithal edilen mallar işlenebilir, işlenen bu mallar daha yüksek katma değerli ürünler haline getirilerek yeniden ihraç edilebilir, bu yolla daha yüksek kazanç elde edilebilirdi. Özellikle, yüksek katma değerli mamullerin ihracı özendirilmeli, hammadde ve tarım ürünlerinin işlenmeksizin ihracı uygun görülmemeli, makine ihracatı ulusal üretime rakip olması muhtemel sahalarda yaygınlaştırılmamalı, böylece ulusal ekonominin rekabet gücü korunmalıydı[80]. Lüks tüketim mallarının ithalatı engellenmeli, ülke içinde üretim imkânı bulunmayan mallar ile sanayi için hammadde niteliği taşıyan malların ithalatı

---

[76] Assiye Aka-Avni Akın Ürünal, "Türkiye'de Dış Ticaret Uygulamaları: 4458 Sayılı Gümrük Kanunu Özelinde", *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(13), 2018, s. 157.

[77] A. Maneschi, "History of Economic Thought on Trade Policy", *Handbook on International Trade Policy*, Editör: William A. Kerr-James D. Gaisford, Edward Elgar Publishing, 2007, s. 20.

[78] W. Eltis, "Mun, Thomas (1571–1641)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[79] A. Maneschi, *a.g.m.*, s. 20.

[80] Adam Smith, *a.g.e.*, s. 852.

özendirilmeliydi[81].

Merkantilist politikalar uygulayan bazı ülkeler, belli dönemlerde altın ve gümüşün yurt dışına çıkarılmasını yasaklarken yasa dışı yollarla bunları çıkarmaya çalışanlara ölüm cezası dâhil çok ağır cezalar öngörmüşlerdir. Bu politikalar çeşitli eleştiriler ve uygulamada görülen aksaklıklar dolayısıyla zaman içinde değişmiştir. Bu eleştirilerin en önemlilerinden biri, İskoçyalı filozof David Hume (1711-1776)[82] tarafından formülize edilen "fiyat-altın para-akım mekanizması"dır[83]. "Otomatik madeni para akışı teorisi" olarak da adlandırılan[84] mekanizma şöyle çalışır: Sürekli ticaret fazlası veren ülkelerde altın gümüş gibi değerli madenler bollaşır; bollaşan altın ve gümüş eşya fiyatlarının yükselmesine, yani enflasyona sebep olur; enflasyon, hem ihraç ürünlerinin fiyatını yükselterek yurt dışı piyasalarda bu ürünleri görece daha pahalı kılar hem de ithal ürünlerin yurt içi pazarlarda görece ucuz kalmasına neden olur. Sonuçta, ihracat azalır, ithalat artar ve dış ticaret fazlası sıfırlanır[85].

Fransa'da Jean Baptiste Colbert'e (1619-1683)[86] atıfla Colbertizm ve Almanya'da "krallık veya prenslik hazinesi" anlamında kullanılan "kammer" kelimesine atıfla Kameralizm adını alan merkantilizm dönemi, iktisadi bakış açısı yönüyle bütünlük arz etmiş[87]; devlet müdahalesi ile ulusal ekonominin korunması, dış ticaret yoluyla gelir arttırıcı faaliyetlerin teşvik edilmesi, bu yolla ulusal ekonominin ve devletin güçlendirilmesi fikirlerine dayanmıştır[88].

---

[81] A. Maneschi, *a.g.m.*, s. 21.

[82] E. Rotwein, "Hume, David (1711–1776)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[83] A. Maneschi, *a.g.m.*, s. 20.

[84] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 213.

[85] R. W. McGee, "The Economic Thought of David Hume", *Hume Studies*, 15(1), 1989, s. 189.

[86] D. C. Coleman, "Colbert, Jean-Baptiste (1619–1683)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

[87] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 161-162.

[88] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 137 ve devamı.

1.2.3.2. Fizyokrasi

Siyasi, sosyal ve ekonomik olarak oldukça karmaşık olan 18. yüzyıl Fransa'sının fikir hayatı; Thomas Hobbes (1588-1679)[89], John Locke (1632-1704)[90], David Hume (1711- 1776)[91], Montesquieu (1689-1755)[92], René Descartes (1596-1650)[93], Baruch Spinoza (1632- 1677)[94] ve Jean Jacques Rousseau (1712-1778)[95] başta olmak üzere birçok ünlü düşünürün etkisi altındadır. Ekonomi cephesinde ise Colbertizm'in Fransa'daki uygulamaları istenilen sanayileşmeyi sağlamamış; başarısız koloni savaşları, sarayın savurgan harcamaları, arttırılan vergiler sonunda Fransız İhtilali'ne yol açan bir sefalete ve sosyal huzursuzluğa neden olmuştur[96].

Böylesi bir ortamda, Francois Quesnay öncülüğünde "Encylopedists" adı verilen bir düşünce okulu kuran fizyokratlar; tıpkı fizik yasaları gibi "Tanrı" tarafından yaratılmış ve kusursuz bir şekilde işleyen sosyal yasaların olduğunu, bu yasaların bir "doğal düzen (ondre naturel)" oluşturduğunu, insanların da toplumsal hayatı şekillendirmek için yasalar ve uygulamalar ortaya koyarak bir "pozitif düzen (ondre positif)" kurduğunu, pozitif düzenin doğal düzenle uyumlu olması gerektiğini ileri sürmüşlerdir[97]. Fizyokratların amacı da doğal düzenin ilkelerini açıklamak ve insanların kurduğu pozitif düzenle

---

[89] C. B. Macpherson, "Hobbes, Thomas (1588–1679)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 1987.

[90] K. I. Vaughn, "Locke, John (1632–1704)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 1987.

[91] E. Rotwein, *a.g.m.*

[92] N. E. Devletoglou, "Montesquieu and the Wealth of Nations", *The Canadian Journal of Economics and Political Science*, 29(1), 1963, s. 1.

[93] B. Clack, "René Descartes 1596–1650", *Misogyny in the Western Philosophical Tradition*, Editör: Beverley Clack, 1999.

[94] D. Hjorth-R. Holt, "Baruch Spinoza (1632–1677)", *Oxford Handbooks Online*, 2014.

[95] S. Stimson, "Rousseau, Jean Jacques (1712–1778)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2018.

[96] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 225.

[97] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 226-227.

"Tanrı"nın kurduğu doğal düzenin uyumlu işlemesini sağlamaktır. Aksi takdirde, doğaya aykırı pozitif düzen uzun dönemde mutlaka yıkılacaktır, çünkü doğa yasası üstündür[98].

Fizyokrasiye göre, ekonominin doğal düzeninin temelinde kişisel çıkar vardır; insanlar çıkarlarının farkındadır ve davranışlarının yarar ve zararlarını hasaplayarak hareket ederler. Kişisel çıkar ile toplumsal çıkar arasında çatışma yoktur; zira, kişisel çıkar daha çok üretmeye ve bu yolla toplumsal refahı arttırmaya sebep olur. Özgürlük, kişisel çıkarın ve dolayısıyla toplumsal çıkarın gerçekleştirilmesi için gereklidir. Özel mülkiyet de kişinin ekonomik varlığını ifade ettiği ve birey için özgürlük alanı sağladığı için korunmalıdır. Kişiler diğer kişilerin özgürlüklerine saygı göstermelidir ve devlet bunun garantisi olmalıdır[99].

Fizyokratların temel politika önerileri, ünlü sloganları "bırakınız yapsınlar; bırakınız geçsinler" (Laissez faire; Laissez passer) ile ifade ettikleri üzere, ekonomiye devlet müdahalesinin asgari düzeyde tutulması, ekonominin doğal düzenine müdahale edilmemesidir. Çünkü, doğaya aykırı yasa uzun dönemde yok olacaktır; doğaya uygun yasa ise sonuç doğurmayacağı için gereksizdir. Öyleyse, devletin asli görevi insanın hayatını, özgürlüğünü ve mülkiyetini korumaktır. Fizyokrasinin önemli isimlerinden Anne Robert Jacques Turgot (1727-1781)[100]'ın ifadesi ile:

"…paranın kullanımından doğan kâr, belirli bir alanda artmaya başlar başlamaz, kapital yükselen yöne dönüp diğer kullanım alanlarından çekilir ve bu durum her kullanım alanında kapital ile yıllık getirisi arasındaki ilişkiyi değiştirir... Doğa'da mevcut bu yasalar, ticari işlemlerdeki bütün kıymetleri birbirine denk hale getirir ve sonunda sabit bir kıymete ulaştırır; varlıklar kendi haline bırakıldığında kendi yer çekimlerine göre

---

[98] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 227-229.

[99] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 228.

[100] G. Faccarello, "Anne-Robert-Jacques Turgot (1727–1781)", *Handbook on the History of Economic Analysis Volume I*, Edward Elgar Publishing, 2016.

yerlerini bulur"[101].

Fizyokrasi temel üretken sektör olarak tarımı (hayvancılık, balıkçılık, madencilik dâhil) ele almış, önerilerini genellikle tarım üzerinden kurgulamış ve açıklamıştır. Zira, iktisat tarihinde modern teorilerin öncülerinden biri sayılan ve fizyokrasinin en önemli eseri olarak görülen Ekonomik Tablo[102] adlı çalışma, bir ulusal ekonomide dengenin ne anlama geldiğini ve nasıl dengeye ulaşıldığını açıklarken sadece tarım sektörünü ve tarımsal üretimi esas almıştır.

1.2.3.3. Klasik İktisat'tan Günümüze

18. yüzyılda Fizyokrasinin serbest ticaret yanlısı "doğa yasaları" tezlerinin, önce Adam Smith'in mutlak rekabet üstünlüğü tezine dayalı iş bölümü ve ardından David Ricardo ve James Mill tarafından 19. yüzyılda formülüze edilen mukayeseli üstünlük doktrini ile sağlamlaştırılması, Klasik İktisat ekolünün serbest ticareti savunmak adına temel teorik çerçevesini oluşturmuştur[103].

Öte yandan, piyasaların sosyal maliyeti yansıtmadığı, pozitif ve nagatif dışsallıkların piyasa işleyişini bozduğu, bu nedenle "görünmez el"in müdahalelerle desteklenmesi gerektiği fikri serbest ticaret doktrine en önemli eleştirilerden biri olagelmiştir. Ayrıca, 18. yüzyılın sonlarında ABD'de dönemin maliye bakanı Alexander Hamilton[104] ve 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren o dönemlerde çok parçalı bir siyasi yapıya sahip olan Almanya'da Friedrich List'in (1789-1846)[105] bebek endüstri tezi ile John Stuart Mill ve Robert Torrens'in tekel gücünü kırmak için tarife uygulanması gerektiği yönündeki tezleri 19. yüzyıl boyunca ve 20. yüzyılın başlarında serbest ticarete

---

[101] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 227 ve devamı.

[102] Vural Fuat Savaş, *İktisatın Tarihi…,* s. 239 ve devamı.

[103] J. Bhagwati, "Free Trade: Old and New Challenges", *The Harry Johnson Lecture, The Royal Economic Society,* York, England, Discussion Paper No. 670, 1993, s. 2-3.

[104] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.*, 1978, s. 273.

[105] K. Tribe, "List, Friedrich (1789–1846)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2018.

karşı en ciddi eleştiriler olmuştur[106]. Ardından, serbest ticaretin ekonomik bağımlılık oluşturduğu, bu durumun savaş koşullarında askerî zafiyetlere yol açtığı şeklindeki eleştiriler, 1. Dünya Savaşı öncesinde dillendirilmeye başlanmış ve bu doğrultuda korumacı ticaret politikalarının uygulanmasına neden olmuştur[107].

1. Dünya Savaşı sonrası dönemde serbest ticarete karşı görüşlerin önemli dayanaklarından biri, 1929 yılında başlayan Büyük Buhranın (Great Depression) neden olduğu kitlesel işsizlik olmuştur. John Maynard Keynes (1883-1946)[108]'in öncülüğünde serbest ticaretin işsizliği arttırdığı, müdahaleci, korumacı devlet uygulamaları ile işsizliğin azaltılabileceği yönündeki görüşler bu dönemde egemen olmaya başlamıştır. Zira, tarihsel olarak bakıldığında da ekonomik krizler, koruma duvarlarının yükseltilmesine neden olmaktadır[109].

1920'lerin sonlarından itibaren, ekonomik ve siyasi konjonktürden bağımsız olarak, salt teorik çerçevede gelişen, serbest ticaret karşıtı görüşlerden biri eksik/aksak rekabet piyasaları analizleridir[110]. Edward Hastings Chamberlin (1899-1967)[111]'in "monopolistik/tekelci (monopolistic)" ve Joan Violet Robinson (1903-1983)[112]'ın "eksik/aksak rekabet (imperfect)" ifadeleri ile vurgu yaptıkları piyasa analizleri devlet müdahalesinin gerekli olduğu tezine yeni bir kapı açmıştır. Tam rekabet koşulları ile tekel

---

[106] J. Bhagwati, *a.g.e.*, s. 3-5.

[107] Canan Balkır, *a.g.e.*, s. 57.

[108] D. Patinkin, "Keynes, John Maynard (1883–1946)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2018.

[109] İrfan Kalaycı, "2008 Küresel Finans Krizi Sonrasında Dış Ticarette Korumacılık: Paradigma Kayması (Mı?)", *Maliye Dergisi*, (161), 2011, s. 79; Serap Durusoy-Edgardo Sica-Zeynep Beyhan, "Economic Crisis and Protectionism Policies: The Case Of The EU Countries", *International Journal of Humanities and Social Science*, 5(6), 2015, s. 57.

[110] J. Bhagwati, *a.g.e.*, s. 7.

[111] R. E. Kuenne, "Chamberlin, Edward Hastings (1899–1967)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2018.

[112] L. L. Pasinetti, "Robinson, Joan Violet (1903–1983)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2018.

piyasaları arasındaki teorik boşluğu doldurmaya dönük bu çalışmalar, serbest ticaretin mutlak doğru, devlet müdahalesinin ise mutlak yanlış olduğu yönündeki görüşlere teorik bir karşı duruş olmuş; ancak, dönemin hâkim iktisatçısı Keynes'in gölgesinde kalmışlardır.

Serbest ticaret karşıtı diğer bir görüş, yine 1920'lerin sonunda Avustralya'da dönemin hükümeti için hazırlanan ve gümrük vergilerinin mi, yoksa serbest ticaretin mi, ekonomi için daha iyi olabileceğini analiz eden bir raporda ortaya çıkmıştır[113]. Bu görüşe göre, gümrük vergileri emeğin lehine milli gelirin yeniden dağıtımını sağlayabilir, bu uygulamayla nüfus artışı desteklenebilirdi[114].

2. Dünya Savaşı sonrası dönemde, önce faktör piyasalarındaki ve ardından ürün piyasalarındaki aksaklıklar analiz edilerek serbest ticaretin koşullarının ve buna ilişkin uygun politikaların belirlenmesine çalışılmıştır[115]. 1980'lerle birlikte, üretim miktarı arttıkça ortalama maliyetlerin aşağı çekileceği anlamına gelen ölçek ekonomilerinin dış ticarete etkileri analiz edilmiş ve endüstrilerin ölçeğe göre değişen maliyet yapıları ile uluslararası ticaretin yakınen ilişkili olduğu ortaya konmuştur[116]. Paul Robin Krugman (1953-)[117] öncülüğünde gelişen ve yeni ticaret teorisi adını alan bu teori, ölçek ekonomileri ve aksak rekabet nedeniyle devlet müdahalesinin desteklenmesi fikrine yeni bir zemin oluşturmuştur. Ölçek ekonomileri, uluslararası ticareti doğuran ve besleyen diğer tüm etkenlerden bağımsız olarak, maliyet yapılarını şekillendirir ve tekelci rekabet piyasaları oluşturarak bazı ülke ekonomilerinin bazı ürünlerde uzmanlaşmasına ve ticaretin buna göre şekillenmesine sebep olur[118]. Yeni ticaret teorisinin diğer korumacı

---

[113] P. A. Samuelson, "Summing up on the Australian Case for Protection", *The Quarterly Journal of Economics*, 96(1), 1981, s. 147.

[114] A. Maneschi, *a.g.m.*, s. 19.

[115] J. Bhagwati, *a.g.e.*, s. 12.

[116] J. Bhagwati, *a.g.e.*, s. 22.

[117] S. Pressman, "Krugman, Paul (1953–)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2012.

[118] Paul R. Krugman, *a.g.m.*, s. 133.

politika önerilerinden ayrışan yanı şudur ki serbest ticaret, ticaret yapmamaktan daha iyidir; ancak, piyasa aksaklıklarını dikkate alan sofistike bir ticaret politikası serbest ticaretten daha iyi sonuçlar verebilir[119]. James A. Brander ve Barbara J. Spencer; uygun şartlar sağlandığı takdirde, ihracatı sübvanse etmek ve ithalatı kısıtlamak gibi ticaret politikası araçları sayesinde yabancı firmaların yüksek kâr vadeden piyasalarda rekabet etmesinin engellenebileceğini, böylece yabancıların aleyhine, yerli firmaların lehine olacak şekilde ticaretin yönlendirilebileceğini göstermişlerdir[120]. 1980'lerde gelişmeye başlayan ve stratejik ticaret politikası olarak adlandırılan bu tür uygulamalar, özellikleri ve bakış açısı itibariyle yeni merkantilizm şeklinde yorumlanmıştır[121].

Stratejik ticaret politikası argumanına karşı iktisadi açıdan üç eleştiri öne çıkmaktadır[122]: (i) hangi sektörlerin, hangi araçlarla ve ne ölçüde korunması veya desteklenmesi gerektiğinin tespiti zordur (deneysel/ampirik zorluklar); (ii) yerli firmaların uygulanan politikaya beklenen tepkiyi verip vermeyeceği kesin değildir (katılma problemi); (iii) sektörel korumacılık veya destekleme uygulamalarının ekonominin geneli üzerindeki etkisinin ölçülmesi gerekir ki bu neredeyse imkansızdır (genel denge problemi).

Öte yandan, politika belirlemenin iktisadi zorlukları aşılabilse bile siyasi zorluklar söz konusudur. Uygulanacak ticaret politikası, ticaret yapılan ülkenin aleyhinde sonuçlar doğuracağı için, ilgili ülkenin misilleme yapması ile başlayabilecek ticaret savaşları muhtemel hale gelir. Bir başka sorun da şudur ki politikaların uygulanması sürecinde, siyasi iktidarın iktisadi açıdan doğru olanı mı yoksa siyasi açıdan doğru olanı mı seçeceği belirsizdir. Gelirin yeniden dağıtımı anlamına gelen bu tür politikalar çıkar gruplarının baskılarına sebep olur ve bu baskılar iktidarın politikalarını etkileyebilir. Ekonominin

---

[119] Paul R. Krugman, *a.g.m.*, s. 134.

[120] Paul R. Krugman, *a.g.m.*, s. 135.

[121] B. Orhan Örgün, "Strategic Trade Policy Versus Free Trade", *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 58, 2012, s. 1284.

[122] Paul R. Krugman, *a.g.m.*, s. 139-141.

geneli için olumsuz, fakat çıkar grupları için olumlu uygulamalar ortaya çıkabilir[123]. Sonuçta, eski teorilerde iddia edildiği üzere piyasalar etkin olduğu için müdahale edilmemelidir tezi yerine, piyasaya müdahale edebilecek güce sahip olan devletin de piyasa kadar aksak olduğu, bu nedenle müdahaleden kaçınması gerektiği söylenebilir[124].

Serbest ticaret ve korumacılık uygulamalarını etkileyen diğer bir akım 1970'lerin sonlarında başlamıştır[125]. İhracat odaklı büyüme ve ithalat ikamesinin maliyetleri konulu literatürdeki yükselişe paralel olarak, Dünya Bankasının serbest ticaret koşulu getiren uygulamaları, özellikle Asya Pasifik'te ihracata dayalı ekonomik yapılanmanın başarılı olması, gelişmekte olan ekonomilerde serbest ticaret politikalarının yaygınlaşmasında etkili olmuştur.

1980'lerden itibaren, ünlü iktisatçılar Paul R. Romer ve Robert E. Lucas'ın öncü çalışmaları ile[126] sermayeyi sadece fiziksel sermaye olarak değil aynı zamanda beşeri sermaye, yenilikler ve yaparak öğrenme şeklinde inceleyen, bilginin sermaye olabilme özelliğini modellere dâhil edebilen içsel büyüme modelleri geliştirilmeye başlanmıştır. Gene M. Grossman, Elhanan Helpman, Luis A. Rivera-Batiz ve Paul M. Romer'in çalışmalarında, dış ticaret politikası ile ekonomik büyümeyi uzun dönemde ilişkilendiren modeller geliştirilmiştir. Fakat, serbest ticaretin ekonomik büyümeyi çok yönlü olarak etkilediğini gösteren bu incelemeler, etkilerin yönünün ve büyüklüğünün her bir durumda değişebileceğini, dolayısıyla serbest ticareti deneyimleyen ülkelerin büyümeye ilişkin sonuçlarının farklılaşacağını belirtmişlerdir[127].

Serbest ticaretin büyüme üzerindeki etkisini inceleyen çeşitli deneysel çalışmalar

---

[123] Paul R. Krugman, *a.g.m.*, s. 141-142.

[124] Paul R. Krugman, *a.g.m.*, s. 143

[125] J. Bhagwati, *a.g.e.*, s. 12 ve devamı.

[126] H. Pack, "Endogenous Growth Theory: Intellectual Appeal and Empirical Shortcomings", *Journal of Economic Perspectives*, 8(1), 1994, s. 55.

[127] Bülent Ulaşan, *Ekonomik Büyüme İçin Serbest Dış Ticaret Mi, Korumacılık Mı?*, 2017, https://tcmbblog.org/wps/wcm/connect/blog/tr/main%20menu/analizler/ekonomik_buyume_icin_serbest_dis_ticaret_korumacilik (14.03.2020)

ve bu çalışmalara yöneltilmiş eleştiriler olsa da, ticaretin büyümeyi çoğunlukla olumlu etkilediği ortaya konulmuştur[128]. Ancak, gelişmekte olan ekonomilerde daha net gözlemlenen durum şudur ki ekonomik kurumsal yapı ne kadar güçlü olursa serbest ticaretin büyümeyi tetikleyen etkileri de o kadar net olur.

1990'lar ve sonrasındaki dönemde, gelişmiş ülkelelerin gelişmekte olan ülkelerle yaptığı ticaretin özellikle gelişmiş ülkelerdeki vasıfsız işgücünün reel ücretlerini aşağı çektiği şeklinde eleştiriler başlamıştır[129]. Serbest ticaretin genel refah seviyesini yükselttiği ileri sürülebilirse de devletin geliri yeniden dağıtma işleviyle piyasaya müdahale ederek özellikle serbest ticaretten zarar gören kesimleri desteklemesi gerektiği tezi güç kazanmıştır.

Tabii olarak bu noktada, iktisat literatürünün serbest ticaretin faktör fiyatlarına etkisi konusundaki analizlerine değinmek gerekir. Bu konuda iki temel teorem - ki ikisi de Heckscher-Ohlin teorisinden türetilmiştir - uluslararası faktör fiyatları eşitliği teoremi ve Stolper-Samuelson gelir dağılımı teoremidir. Bu teoremlerde, tarifeler, tarife dışı engeller, sübvansiyonlar, yüksek taşıma maliyetleri, eksik rekabet, ticaret dışı mallar, sendikalar ve benzeri etkenlerin olmadığı, serbest ticaretin tüm dünyada hâkim olduğu teorik bir çerçevede; malların serbest ticaretinin, dolaylı bir faktör hareketi işlevi görerek ülkeler arası faktör hareketine benzer etkiler doğuracağı, böylece emek ve sermayenin fiyatlarını küresel ölçekte eşitleyeceği gösterilmiştir[130].

Ülkelerin faktör donatımlarına bağlı olarak, ülke ekonomisi içinde serbest ticaretten kazançlı veya zararlı çıkan kesimler bulunacağını gösteren bu teoremler, devletin ticaretten zarar gören kesimleri destekleyerek ulusal refahı dengeli biçimde

---

[128] Bülent Ulaşan, *a.g.e.*

[129] J. Bhagwati, *a.g.e.*, s. 4.

[130] Halil Seyidoğlu, *Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama*, Güzem Can Yayınları, 2017, s. 95-100.

yükseltecek politikalar uygulanmasının zeminini oluşturmuştur[131].

Yakın dönemde ortaya çıkan diğer bir eleştiri noktası da sanayi üretimi açısından bağlayıcı olan çevre koruma ve iş güvenliği standartları gibi uygulamaların uluslararası eşgüdümü sağlanmadan serbest ticaretin adil olmayacağı tezidir[132]. Standartları yüksek olan ülkede üretim yapmak standartları düşük olan ülkeye nispetle daha maliyetli olacaktır; çünkü, yüksek standartları sağlamak daha masraflı ve zor bir iştir. Gerçekten de uygulanan ekonomi politikaları, ülkelerin kurumsal altyapıları, çevre ve iş güvenliği gibi konularda kabul ettikleri standartların düzeyi, serbest ticaretten kimin kazançlı çıkacağını belirleyen önemli unsurlardır[133].

Birçok tez ve antitezle süregelen tartışmanın tarafları iktisat yazınını güçlendirirken günümüz dünya ekonomisi hemen her ülkenin az veya çok çeşitli biçimlerde ticaret politikalarına başvurduğu, bu yolla ticaret kazancını maksimize etmeye çalıştığı bir görünüm arz etmektedir[134].

1.3. Dış Ticaret Politikası, Ekonomik Entegrasyon ve Ekonomik Büyüme

Dış ticareti toplum yararına düzenlemek için doğrudan dış ticareti hedef alan devlet önlemlerinin tümüne dış ticaret politikası denir ve ekonomi politikalarının en önemli parçalarından biridir[135]. Ulusal ekonomilerin düzenlenme ve yönetimi amacıyla alınan önlemlerin oluşturduğu sistematik bir bütün şeklinde tanımlanan genel ekonomi politikası içindeki her bir parça diğer parçalarla etkileşim içindedir. Bu manada, dış ticaret politikası ekonominin diğer unsurlarını, örneğin büyümeyi, işsizliği, sanayileşmeyi, enflasyonu, vs. etkilerken para ve/veya maliye politikaları gibi diğer politika uygulamaları da ithalat ve ihracatı etkiler. O yüzden, ekonomik entegrasyonların da çatısını oluşturan

---

[131] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.*, 2017, s. 100.

[132] J. Bhagwati, *a.g.e.*, s. 4.

[133] J. Bhagwati, *a.g.e.*, s. 19.

[134] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.*, 2017, s. 148.

[135] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.*, 1978, s. 255.

dış ticaret politikasına ilişkin temel unsurlar ve tartışmalar bu kısımda gözden geçirilmiştir. Öncelikle, dış ticaret politikasının amaçları ve araçları kısaca tanıtıldıktan sonra tercih edilen araçların kısa ve uzun dönem ekonomik etkileri ve bu etkilerin dış siyasetle ilgili boyutları gibi konular tartışılmıştır. Bilhassa vurgulanması gereken şudur ki dış ticaretin özellikle ekonomik büyüme üzerindeki etkisi iktisat yazınında oldukça önemli bir yer kaplar[136] ve bu nedenle ayrı bir başlık açılarak bu ilişki irdelenmeye çalışılmıştır.

1.3.1. Dış Ticaret Politikasının Amaçları ve Araçları

1.3.1.1. Dış Ticaret Politikasının Amaçları

Dış ticaret politikasının başlıca amaçları; hazineye ilave gelir temin etmek, ödemeler dengesini sağlamak, tam istihdam düzeyine ulaşmak, ekonomik büyüme ve kalkınmayı desteklemek gibi ekonomik amaçların yanında siyasi/askeri önceliklere dayanan muhtelif amaçlar şeklinde sıralanabilir[137]. Görüldüğü gibi, dış ticaret politikası amaçları itibariyle genel ekonomi politikasından pek fazla ayrışmamakta; ayrışma daha ziyade araçlarda görülmektedir.

1.3.1.2. Dış Ticaret Politikasının Araçları

Dil, kültür ve coğrafyanın farklılığı sebebiyle uluslararası ticaret, ülke içi ticaretten doğal olarak daha zordur. Dolayısıyla, ortak pazar koşullarının sağlandığı bir durumda bile kültürel farklar ticaretin önünde ciddi bir engel teşkil edebilirler[138]. Buna ilave olarak, dış ticaret politikası araçlarıyla ülkeler arası eşya hareketine çeşitli suni engeller de konulabilir.

---

[136] Ayhan Aytaç, "Ekonomik Büyüme-İhracat İlişkisi: 2001-2016 Türkiye Örneği", *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 6(4), 2017, s. 215; Caner Ekizceleroğlu-Levent Özkan-Ahmet Atakişi, "Büyümeyi Yakalamak", *IERFM Kongre Bildiri Kitabı*, Editör: Mehmet Altuntaş, Detay Yayıncılık, Ankara 2018, 99-116, s. 101.

[137] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.*, 1978, s. 256-258.

[138] Paul R. Krugman, vd., *a.g.e.*, s. 241.

Merkantilist dönemden bu yana kullanılan çeşitli ticaret politikası araçları vardır: ithalat vergileri, ihracat vergileri, ithalat kotaları veya yasakları, ihracat kotaları veya yasakları, ihracat sübvansiyonları, diğer devletlerle ticaret anlaşmaları[139]... Bu politika araçları bazen birbirinin yerine de kullanılabilmektedir; örneğin, ithalat vergisi yeterince yüksek tutulursa ithalat yasağı gibi etki ederek tüm ithalatı sıfırlayabilir. Bunların dışında kur politikası, maliye politikası, ücretler politikası, vergiler ve sübvansiyonlara ilişkin politikalar da ticaretin akış yönünü etkileyen politikalardır. Dolayısıyla, ticaret politikaları dışında da devletlerin elinde ticareti şekillendirebilecek ve hatta bazı durumlarda daha faydalı olabilecek araçlar vardır[140].

Dış ticaret politikası araçları genellikle tarife engelleri ve tarife dışı engeller şeklinde iki başlık altında incelenmektedir. Tarife deyimi; uluslararası ticarete konu olan eşyaları, onların işlevleri, kullanım alanları, yapıldığı malzeme, ölçü ve boyutları gibi çeşitli özelliklerine göre sınıflandırarak bu eşyalara uygulanacak vergilerin yazılı olduğu listeleri ifade eder[141]. Tarife engelleri tabiri de ithalatın maliyetinin gümrük vergileri yoluyla arttırılması anlamında kullanılır. Bir başka deyişle, ithalat sırasında tahakkuk ve tahsili öngörülen vergiler aracılığıyla yurt dışından gelen eşyanın yurt içi maliyetinin ve dolayısıyla yurt içi satış fiyatlarının arttırılması, bu sayede daha az talep edilir hale getirilmesi tarife engelleridir.

Tarife dışı engeller, ismiyle müsemma, vergi hariç diğer dış ticaret engelleridir[142]. Bu engeller, ithalat ve ihracat yasakları, ambargolar, ithalat ve ihracat kotaları, teknik standartlar, halk sağlığı ve kamu düzenine ilişkin standartlar, ithalat veya ihracat lisansları, ihtisas gümrük uygulamaları, ithalat izinleri, gözetim uygulamaları ve çeşitli brokratik zorluklar şeklinde sıralanabilir.

---

[139] A. Maneschi, *a.g.e.,* s. 19.

[140] Gös. yer.

[141] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.,* 1978, s. 264.

[142] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.,* 2017, s. 201.

Tarife engelleri, önceden ilan edilmiş eşya listelerinde her eşyaya karşılık gelen gümrük vergi oranlarının nispeten kolayca takip edilebilmesine, böylece sürecin ve maliyetlerin öngörülmesine imkân sağlarken tarife dışı engellerin önemli bir parçası olan ve görünmez engeller veya yeni korumacılık olarak adlandırılan politika araçları çoğu zaman öngörülemeyen süreçlerin ve maliyetlerin oluşmasına neden olabilmektedir[143]. Bu manada, tarife dışı engeller uluslararası ticarette belirsizliği arttıran bir unsur olmaktadır.

Dünya Ticaret Örgütü'nün uluslararası ticaretin basitleştirilmesi ve teşviki amacıyla yapmış olduğu çalışmaların katkısıyla, tarife engelleri dünya genelinde önemli ölçüde azalmıştır[144]. Ancak, özellikle 1973 sonrası dönemde, tarife dışı engeller, dış ticareti daha yoğun olarak etkilemiştir[145]. Bununla birlikte hem tarife hem de tarife dışı engellerin aşağı çekilmesi ve böylece küresel ticaretin geliştirilmesi yönündeki çabalar sonuç vermiş, koruma oranları tarihin en düşük seviyesine gerilemiştir[146].

Tarife ve tarife dışı engeller kapsamında zikredilmiş olan dış ticaret politika araçlarının her birinin kendilerine has özellikleri, farklı uygulanma biçimleri ve farklı ekonomik etkileri vardır; ancak, her birini tek tek incelemek bu çalışmanın kapsamını aşmaktadır. Bu nedenle analizler, dış ticaret polikası araçlarından birkaçına değinilerek yapılacaktır.

1.3.1.2.1. Tarife Engelleri, Gümrük Vergisi, Ekonomik Etkileri ve Faydaları

Tarife kavramı eşyanın sahip olduğu niteliklere uygun olarak sınıflandırılmasına yarayan ve uluslararası alanda geçerliliği olan rakamsal karşılıklar olarak ifade edilir.

---

[143] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.*, 2017, s. 213.

[144] Paul R. Krugman, vd., *a.g.e.*, s. 207.

[145] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.*, 2017, s. 201.

[146] Jagdish N. Bhagwati-Pravin Krishna-A. Panagariya, "The World Trading System Today", *The World Trade System: Trends and Challenges*, Editör: Jagdish N. Bhagwati, Pravin Krishna, ve A. Panagariya, Massachusetts Institute of Technology, 2016, s. 4; Paul R. Krugman, vd., *a.g.e.*, s. 237.

Başka bir deyişle, tarife evrenseldir, eşyanın uluslararası dilidir[147]. Öte yandan, tarife sıklıkla ithalat vergileri anlamında da kullanılmaktadır. İthalat vergisinin ne olduğuna 4458 sayılı Gümrük Kanunundan bakılırsa "a) Eşyanın ithalinde ödenecek gümrük vergisi ile diğer eş etkili vergiler ve mali yükler; b) Tarım politikası veya tarım ürünlerinin işlenmesi sonucu elde edilen bazı ürünlere uygulanan özel düzenlemeler çerçevesinde ithalatta alınacak vergiler ve diğer mali yükler" şeklinde tanımlandığı görülür[148].

Gümrük Uzlaşma Yönetmeliği Ek 1'de de gümrük vergilerinin neleri kapsadığı ismen şu şekilde sayılmaktadır: Gümrük Vergisi, İlave Gümrük Vergisi, Tek ve Maktu Vergi, Dampinge Karşı Vergi, Subvansiyona Karşı Telafi Edici Vergi, Katma Değer Vergisi, Özel Tüketim Vergisi, Ek Mali Yükümlülük, Toplu Konut Fonu, Tütün Fonu, Ek Fon, Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu, Çevre Katkı Payı, Telafi Edici Vergi (İhracat), TRT Bandrol Ücreti (Ticari Olmayan Eşya İçin)[149]. Türkiye, AB ile gümrük birliğine uyum çalışmaları kapsamında, gümrük vergi oranlarına ilişkin düzenlemelerin yanı sıra, gümrük mevzuatı ve çeşitli prosedürlerde de uyum sağlamıştır.

Yasal yollarla uluslararası ticareti mümkün olan her eşya için tarife ve dış ticaret politikası önlemlerinin uygulanmasına esas olmak üzere, Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) belirlenmiştir. Bir çizelge şeklinde hazırlanmış olan GTİP listesi, her eşyayı temsil eden 12 haneli bir kod öngörmektedir. İthalatı yapılan her eşya bu listede 12 haneli bir koda karşılık gelmekte, uygulanacak tarife ve dış ticaret politikası önlemleri bu koda göre belirlenmektedir.

Gümrük Kanununun 3/8a maddesi, gümrük vergisini "ilgili mevzuat uyarınca eşyaya uygulanan ithalat vergilerinin ya da ihracat vergilerinin tümü" şeklinde tanımlamaktadır[150]. Bu vergiler, hesaplanma şekline göre ad volerem (kıymet üzerinden

---

[147] Assiye Aka-Avni Akın Ürünal, *a.g.m.,* s. 169.

[148] Gümrük Kanunu, md. 3/9.

[149] Gümrük Uzlaşma Yönetmeliği, Ek 1.

[150] Gümrük Kanunu, md. 3/8a.

oransal/yüzdesel) veya spesifik (birim üzerinden hesaplanan) vergiler olabileceği gibi bu iki tür verginin birlikte uygulandığı birleşik, diğer adıyla karma vergi de olabilmektedirler.

Türkiye'de genel olarak tercih edilen vergi çeşidi olan ad volerem yani oransal vergilerde, vergi oranı vergi matrahı ile çarpılarak hesaplama yapılır. Vergi matrahı, vergi borcunun hesaplanmasına esas teşkil eden değerdir[151]. Türkiye'de ithalatta alınan gümrük vergileri için vergi matrahı, eşyanın CIF kıymetini[152] yani eşyanın satış fiyatına ek olarak navlun ve sigorta maliyetlerini ifade eder. Bu kıymet, eşyanın Türkiye gümrük bölgesine gelene kadar yapılan masrafları kapsar[153]. Benzer şekilde, ihracatta vergi uygulanması gerekli durumlarda vergi matrahı eşyanın FOB kıymeti[154] yani eşyanın satış fiyatına ek olarak ihracat gümrüğünde taşıma aracına yüklenmesine kadar yapılan masrafları kapsar[155].

Spesifik vergiler adet, litre, kilogram, ton gibi eşyanın fiziksel birimi üzerinden alınan vergilerdir. Bir litre alkolden 10TL veya 1 ton ham demir cevherinden 5TL vergi alınması gibi uygulamalar spesifik vergiye örnektir. Böyle bir durumda eşyanın kıymeti alınacak vergi miktarını etkilemez, sadece eşyanın vergiye esas fiziksel birimi önem arz eder. Kalite farkının fiyatı önemli ölçüde etkilediği durumlarda, bu uygulamanın olumsuz etkileri öne çıkar. Karma vergi söz konusu olduğunda, hem ad volerem hem de spesifik vergi birlikte uygulanabileceği gibi, eşyanın birim kıymetine bağlı olarak ad volerem veya spesifik vergilerden yüksek olan da uygulanabilmektedir. Böyle bir durumda eşyanın birim kıymeti hangi tür verginin uygulanacağı hususunda belirleyici olur.

Eşyaların bir ülke üzerinden transit geçişinde veya ihracatı sırasında vergi alınması

---

[151] Osman Pehlivan, *Kamu Maliyesi*, Ekin Yayınları, 2019, s. 105.

[152] Utku Utkulu-İsmail Aydemir-Ahmet Özken-Mutlu Yılmaz, *Türkiye'de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulaması Teoriden Pratiğe*, Editör: Utku Utkulu ve İsmail Aydemir, Gazi Kitapevi, 2013, s. 35.

[153] Gümrük Kanunu, md. 23 ve devamı.

[154] Utku Utkulu vd., *a.g.e.*, s. 35.

[155] Gümrük Kanunu, md. 3/26.

uygulanması, geçmişte yaygın olmasına rağmen[156] artık pek sık görülmez. Hammadde niteliği taşıyan eşyaların ülke içinde işlenmesini böylece yerli katkı oranının arttılırmasını sağlacak şekilde birkaç çeşit eşya ile sınırlı olmak üzere ihracat vergisi uygulanabilmektedir. Örneğin, ham derilerin ihracatında vergi uygulanırken işleme faaliyeti sonucu elde edilecek yarı mamul dabaklanmış deri ihracatından vergi alınmayabilir. Bu yolla işleme faaliyetinin ülke içinde yapılması ve yurt içi katma değerin arttırılması sağlanabilir.

Gümrük vergilerinin gelir sağlama ve koruma olmak üzere temelde iki amacı vardır; ancak, ekonomik etkileri amaçlarından daha geniştir. Gelir sağlama ve koruma etkilerine ek olarak tüketim etkisi, bölüşüm etkisi, ödemeler dengesi etkisi, dış ticaret hadleri etkisi ve ulusal pazarlık gücü etkisi de söz konusudur[157].

1.3.1.2.1.1. Koruma Etkisi

Gümrük vergisi, yerli üretimi dış rekabetten korur ve yerli üretimin lehine, ithal ürünlerin aleyhine olacak şekilde yurt içi fiyatları yükseltir. Yükselen fiyatlar, arzın fiyat esnekliğine bağlı olarak yatırımları teşvik eder, yerli üretimi ve istihdamı arttırır. Bu nedenle, özellikle tam istihdamı sağlayamamış, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde gümrük vergileri kalkınma politikalarının önemli bir parçası olarak uygulanır[158].

Gümrük vergilerinin koruma etkisi, ulusal güvenliğe ilişkin sektörlerde yerli üretimin geliştirilmesini destekler ve uluslararası ticarette sıkça karşılaşılan dampinge karşı da bir engel teşkil eder. Ayrıca, bebek endüstri olarak adlandırılan gelişme potansiyeline sahip, ama güncel koşullarda dış rekabetle mücadele edebilecek kadar güçlü olmayan sektörlerin dış rekabete hazırlanabilmesi için koruma sağlar.

Uygulayan ülke açısından olumlu olarak değerlendirilebilecek olan koruma etkisi,

---

[156] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.,* 1978, s. 264.

[157] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.,* 1978, s. 267-277.

[158] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.,* 1978, s. 269.

yüksek gümrük vergilerinin eşya ithalatını sıfırladığı durumda maksimum olur ve ilgili sektörler için tam koruma sağlar; ancak, böyle bir durumda müspet gelir etkisi sıfırlanırken, menfi tüketim ve bölüşüm etkileri azami seviyeye çıkar.

1.3.1.2.1.2. Tüketim Etkisi

Gümrük vergisi nedeniyle yükselen fiyatların talep üzerindeki etkisi, talebin fiyat esnekliğine bağlı olarak talep edilen miktarın aşağı çekilmesi olacaktır. Bu durumda, yeni fiyat düzeyi, tüketimi azaltarak tüketici rantını ve tüketici refahını olumsuz etkileyecektir. Denilebilir ki uzun dönemde kaybolması hedeflenen bu olumsuz etki, yerli üretimin geliştirilmesi ve ulusal gelirin arttırılması için kısa dönemde ödenen bir bedeldir. Gümrük vergisinin koruma etkisi sayesinde, yerli endüstri zamanla güçlenebilir, ölçek ekonomilerinden faydalanarak birim maliyetleri aşağı çekebilir ve dünya fiyatlarından iç talebi karşılayacak kadar arz sağlayabilirse olumsuz tüketim etkisi de zamanla kaybolur. Bu bakış açısı bebek endüstri tezinin de çıkış noktasıdır.

1.3.1.2.1.3. Gelir Etkisi

Gelir etkisi, gümrük vergilerinin devlet için gelir sağlayıcı bir yöntem olduğunu ifade eder. Gümrük vergileri ki günümüzde çoğunlukla ithalat üzerinden gümrük vergisi alınır, ithalatı sıfırlayacak kadar yüksek miktarda değilse devlet için önemli bir gelir kaynağı olabilir. Hatta, doğal kaynak şartlarının üretime elverişli olmaması veya teknik gerekliliklerin sağlanamaması gibi nedenlerle yerli olarak üretimi mümkün olmayan eşyalardan ithalat vergisi alınmasında yegane amaç, vergi geliri elde etmek ve devlet bütçesine kaynak sağlamak olur.

1.3.1.2.1.4. Bölüşüm Etkisi

Genel bir kural olmak üzere, serbest ticaret ihracata dönük sektörler için faydalı iken korumacılık ithal ikameci sektörler için faydalıdır. Gümrük vergilerinin yükseltildiği sektörlerde üretim yapan firmaların lehine ve bu eşyaları satın alan tüketicilerin ve/veya bu eşyaları hammadde/ara malı olarak kullanan üreticilerin aleyhine olacak şekilde gelir bölüşümü etkilenir. Gümrük vergilerinin yükseltilmesi, ihracat yapılan ülkelerin

misillemelerine neden olursa ihracat yapan sektörlerin aleyhine sonuçlar da doğurabilir. Sonuçta, üretim ve tüketim etkileri birlikte değerlendirildiğinde, toplumun farklı kesimlerinin gümrük vergilerinden farklı şekillerde etkilendiği görülür ve bu durum bölüşüm etkisi olarak adlandırılır.

1.3.1.2.1.5. Ödemeler Dengesi Etkisi

İthalat vergileri, ithalat hacmini düşürerek dış ticaret faturasının azalmasını sağlarlar. Ödemeler bilançosunun, dış ticaret dengesi başlığı altında yer alan ithalat kaleminde daralmaya neden olan bu etki, özellikle dış ticaret açığı veren ülke ekonomileri için faydalıdır. Öte yandan, bir ülkenin ithalat vergilerini arttırması diğer ülkelerin de misilleme yaparak vergilerini arttırmasına neden olabilir. Bu koşullarda ödemeler dengesi açısından fayda umarak vergilerini ilk arttıran ülkenin de ihracat pazarlarında kayıplar yaşaması muhtemel olacaktır. İki dünya savaşı arası dönemde yoğun olarak tecrübe edildiği üzere, her ekonomi için ilk vergi öncesi koşullardan daha kötü ekonomik şartlar oluşacaktır.

İthalat vergilerinin arttırılmasıyla oluşabilecek bir başka olumsuz durum da şudur: Tüm dünya ekonomisini etkileyebilecek kadar büyük bir ülkenin, örneğin ABD'nin, gümrük vergilerini arttırması halinde, diğer birçok ülkenin ihracat gelirleri düşebilir. Bu nedenle, daha az ithalat yaparlar ve dünya ticareti olumsuz etkilenir.

Az gelişmiş ülkeler dikkate alındığında yukarıda sayılan olumsuz etkinin oluşma ihtimali düşük görülmektedir. Çünkü, bu ülkelerin dünya ticaretindeki paylarının düşük olması, hem misilleme ihtimalini azaltmakta hem de uygulayacakları gümrük vergilerinden diğer ülkelerin az etkilenmesini sağlamaktadır[159].

1.3.1.2.1.6. Dış Ticaret Hadleri Etkisi

Gümrük vergilerinin yükseltilmesi, ithal edilen eşyaların satıcılarını, satış fiyatını

---

[159] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.,* 1978, s. 275.

düşürmeye zorlayabilir. Dolayısıyla, ithalat vergilerinin yükseltilmesi dış ticaret hadlerini (ihracat birim fiyatları/ithalat birim fiyatları) de etkileyebilir. Böylece vergilerle yükseltilen yurt içi fiyatlara rağmen yurt dışı fiyatlarda indirim söz konusu olur ve ticaret hadleri vergi yükselten ülke lehine, ihracatçı ülke aleyhine olacak şekilde değişir. Alıcının kendi üzerindeki vergi yükünü satıcıya kısmen veya tamamen devretmesi şeklinde tanımlanan verginin geriye doğru yansıması bu durumda gerçekleşmiş olur[160].

Söz konusu durumun oluşabilmesi için teorik koşullar şunlardır: İthalatçı ülkenin küresel pazarı etkileyebilecek ölçüde büyük ithalat hacmine sahip olması gerekir; ihracatçı ülkenin arz ve talep esnekliklerinin düşük olması gerekir; ithalatçı ülkenin arz ve talep esnekliklerinin yüksek olması gerekir; ihracatçı ülkenin misilleme yapmaması gerekir[161]. Sayılan koşulların sağlandığı durumda, yükseltilen gümrük vergilerinin ithalatçı ülke lehine ticaret hadlerini değiştirmesi beklenebilir.

ABD'nin gümrük vergilerini yükseltmesiyle gündeme gelen ticaret savaşlarında, yukarıda belirtilen nedenlerle, ABD'nin savaşın diğer tarafındaki ülkelerden daha avantajlı olduğu ileri sürülebilir[162]. Ancak, özellikle küresel ticaret hacminin gerilemesi, güven endeksleri ve beklenti anketlerinde yaşanması muhtemel düşüşler, ayrıca, ticaret savaşıyla başlayan sürecin sıcak çatışmaya dönüşme tehlikesi, bu tür bir mücadelenin tüm taraflar için yıpratıcı olacağına işaret etmektedir[163].

1.3.1.2.1.7. Ulusal Pazarlık Gücü Etkisi

İthalat vergi oranlarından taviz verecek bir ülke, benzer kolaylıkların kendi ihracat

---

[160] Osman Pehlivan, *a.g.e.*, s. 169.

[161] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.*, 1978, s. 275-280.

[162] Bloomberght, *Piyasalar Ticaret Savaşında ABD'nin Avantajlı Konuma Geçtiğini Gösteriyor,* 29 Kasım 2019, https://www.bloomberght.com/piyasalar-ticaret-savasinda-abd-nin-avantajli-konuma-gectigini-gosteriyor-2239079 (03.07.2020); BBC, *ABD-Çin Ticaret Savaşını Kim Kazanır?*, 6 Temmuz 2018, https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-44167550 (02.07.2020).

[163] Sadık Ünay, *Ticaret Savaşları ve Küresel Sistemin Geleceği,* 2019, https://www.aa.com.tr/tr/analiz/ticaret-savaslari-ve-kuresel-sistemin-gelecegi/1562155 (22.03.2020).

ürünlerine de sağlanmasını doğal olarak isteyecektir. Bu manada yüksek tarife oranları, diğer ülkelere karşı bir pazarlık kozu olabilmektedir. Bir ülkenin yüksek ithalat tarifesi uygulaması, yurt dışı piyasalarda kendisi için sağlanacak bir kolaylık veya indirime mukabil kendisinin de benzer bir kolaylık veya indirim uygulamasını mümkün kılar[164].

Öte yandan tarife oranları düşük bir ülkenin yurt dışı pazarlarda kendisine sağlanacak indirimlere karşılık benzer indirimler uygulama imkânı bulunmayacaktır. Bu durum, başka ülkelerden tarife kolaylıkları elde etme konusunda ülkenin pazarlık gücünü azaltır. Ancak, genel hatları ile izah olunan bu durumun her ülkenin kendi özel şartları içinde tekrar değerlendirilmesine ihtiyaç vardır. Gümrük vergilerinin toplum refahı üzerinde hem olumlu hem de olumsuz etkileri olabildiği için, her ülkenin kendi şartlarına uygun optimum gümrük tarifesini belirlemesi gerekir.

1.3.1.2.1.8. Gümrük Vergisinin Faydaları

Gümrük vergisinin temel olarak iki faydası vardır: gelir sağlama ve koruma[165]. Yani, gümrük vergisi bir yandan devlet için önemli bir gelir kaynağı işlevi görürken diğer yandan yerli üretimi dış rekabetten korur. Yurt içinde üretimi olmayan bir eşyadan gümrük vergisi alınması, herhangi bir koruma amacı gütmeyip tamamen gelir sağlama amacına yöneliktir. Benzer şekilde, gümrük vergisi eşyanın ithalatını sıfırlayacak düzeyde yüksek bir oranda uygulanırsa gelir elde edilemez; koruma amacı tek amaç olur.

1.3.1.2.2. Tarife Dışı Engeller ve Yeni Korumacılık, Diğer Dış Ticaret Politikası Araçları

Ülkelerin korumacılık algıları ve dış ticaret politikası araçlarına bakıldığında 1970'li yıllardaki korumacılık anlayışı ile 2. Dünya Savaşı öncesindeki korumacılık perspektifi ve araçlarının farklılaştığı görülmektedir[166]. Uluslararası ticaret örgütlerinin

---

[164] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.,* 1978, s. 276-277.

[165] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.,* 1978, s. 265.

[166] Sadık Ünay-Şerif Dilek, *Yeni Korumacılık ve Ticaret Savaşları*, Analiz, Sayı: 228, SETA, Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı, Ocak 2018, https://setav.org/assets/uploads/2018/01/A228_.pdf

liberal politikaların ve serbest ticaretin teşvik edilmesi gerektiğini dikte eden söylemleri, ithalata karşı kotalar ve tarifeler koymaktan ziyade, ülkeleri alternatif politikalar türetip hayata geçirmeye itmiştir. Burada dikkat çeken husus, iki dünya savaşı arası dönemde, korumacılık anlayışının ithalatı genel olarak kısıtlayıcı politikalar ekseninde olmasına karşın 1973 Petrol Krizi sonrası dönemde uygulanan korumacılık politikalarının belirli sektörlerin korunması yönünde evrilmesidir[167]. Korumacılık önlemleri ve teşvikler, üretimi durağanlaşan/düşüş gösteren ve gelecek potansiyeli olmayan sektörlerden ziyade dinamik, ihracat potansiyeline sahip ve gelecek vadeden sektörlere sağlanmıştır.

GATT çatısı altında yürütülen müzakereler ve imzalanan anlaşmalar neticesinde, ülke ekonomileri üzerindeki tarife koruması giderek azalırken özellikle 1970'lerde yaşanan ekonomik sıkıntılar sonrasında tarife dışı engeller yaygınlık kazanmıştır. Bu durum, yeni korumacılık denilen bir akımın başlaması şeklinde yorumlanmış, sonuçta tarife engellerine nispetle daha belirsiz bir uluslararası ticaret sistemi oluşmuştur[168]. Zira, tarife dışı engeller, çeşitli brokratik zorlukları içermekte, birçok durumda öngörülmez süreçler üretmekte ve bazı durumlarda ülkelere veya ülke gruplarına farklı uygulanabilmektedir[169].

1.3.1.2.3. Dış Ticaret Politikası Araçlarının Etki Analizleri

Gümrük vergisinin ekonomik etkileri önceki bölümde detaylı şekilde açıklanmıştır. Bu kısımda ise dış ticaret politikasının dört temel aracının (tarife, ihracat sübvansiyonu, ithalat kotası ve gönüllü ihracat kısıtlaması) etkileri kısaca izah edilecektir.

(14.03.2020), s. 14.

[167] Sadık Ünay-Şerif Dilek, *a.g.e.,* s. 14.

[168] Halil Seyidoğlu, *a.g.e.,* 2017, s. 201.

[169] Paul R. Krugman vd., *a.g.e.,* s. 227; Uygulama şekilleri, türleri, içerikleri ve sair hususiyetleri itibariyle oldukça ayrıntılı bir konu olan tarife dışı engeller konusunda bu çalışmada detaylı anlatıma gidilmeyecek, etkilerine kısaca değinilecektir. Daha detaylı incelemeler için bkz. Halil Seyidoğlu, *a.g.e.*, 2017, s. 202-230; Ömer Tarık Gençosmanoğlu, *Uluslararası Ticarette Tarife Dışı Engeller ve Kullanım Kısıtları: Türkiye Örneği,* (Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2014, s. 154 ve devamı.

Bu analizlerde, üretici rantı, tüketici rantı, vergi gelirleri ve genel refah düzeyi kıstaslarına göre değerlendirmeler yapılacaktır.

İlk olarak, tarife yükseltildiğinde; yurt içi fiyat seviyesi yükselir, üretici rantı artarken tüketici rantı düşer, vergi gelirleri artar, genel refah düzeyi belirsizdir. İkinci olarak, ihracat sübvansiyonu yükseltildiğinde; ihraç edilen miktar artarken yurt içinde tüketilen miktar düşer, üretici rantı artarken tüketici rantı azalır, kamu harcamaları artar, genel refah düzeyi azalır. Üçüncü olarak, ithalat kotası yaygınlaştırıldığında; ithalat azalır, üretici rantı artarken tüketici rantı düşer, vergi gelirleri değişmez, genel refah düzeyinde ya hiç değişme olmaz ya da refah düzeyi olumsuz etkilenir. Son olarak, gönüllü ihracat kısıtlaması uygulandığında; üretici rantı artarken tüketici rantı düşer, vergi gelirleri değişmez ve genel refah düzeyi azalır. Etkilerin olumlu veya olumsuz olduğu noktasındaki ayrımda değerlendirme kriteri genel refah düzeyi şeklinde seçilirse görülecektir ki etkiler ya olumsuz olmakta ya da mevcut durum korunmaktadır; yani, olumlu bir gelişme umulmamaktadır[170]. Tabi, birçok farklı kriterin değerlendirmeye esas alınabileceği ve özellikle uzun dönemde muhtelif etkilerin ortaya çıkabileceği gözden uzak tutulmamalıdır.

1.3.2. Ekonomik Entegrasyonun Etkileri

Ekonomik entegrasyon teorisinin başlangıcı sayılan Gümrük Birliği Meselesi adlı eserinde Jacob Viner, gümrük birliğinin ticaret yaratma ve ticaret saptırma etkilerinden söz ederek etki analizinin ilk taşlarını döşemiştir. Klasik iktisatçıların mukayeseli üstünlükleri esas alan analizlerine benzer şekilde kısa dönemli, statik özellik arz eden ve sadece eşya ticaretini inceleyen Viner'in analizleri, sonraki çalışmalarda dinamik etkileri de kapsayacak şekilde uzun dönemli ve eşya ticareti dışındaki alanları da dikkate alan analizlerle genişletilmiştir[171]. Bu bölümde, öncelikle Viner'in çalışması özetlenecek,

---

[170] Paul R. Krugman vd., *a.g.e.*, s. 228.

[171] Erol Manisalı, *a.g.e.*, s. 2.

ardından teorinin gelişimi tarihsel bir bakış açısıyla izah edilecektir.

1.3.2.1. Viner'in Analizleri - Statik Analizin Başlangıcı

Viner, analizlerini yaparken (i) gümrük birliğine üye ülkelerin bireysel olarak nasıl etkilendiğini, (ii) üye ülkelerin müşterek olarak nasıl etkilendiğini, (iii) dünyanın geri kalanının gümrük birliğinden nasıl etkilendiğini ve (iv) dünya için toplam etkinin nasıl oluştuğunu incelemiştir[172].

Eğer ki gümrük birliği, serbest ticaret yönünde bir gidişatı temsil ediyorsa malların daha ucuz kaynaklardan teminine imkân sağlamalıdır. Eğer ki gümrük birliği, malların daha pahalı kaynaklardan satın alınması yönünde ticareti saptırıyorsa bu durumda gümrük birliği tarife engellerini daha etkili kılan bir araçtır, denilebilir[173]. Dolayısıyla, analizler sadece belirli koşullarda gümrük birliğinin hangi sonuçları doğurabileceğini gösterir. Diğer bir deyişle, gümrük birliğinin sonuçları uygulamadaki farklılıklara göre şekillenecektir.

Gümrük birliği ile üye ülkeler arasındaki vergi duvarları yıkıldığında, öncesinde gümrük vergileri ile korunan iç piyasada yerli olarak üretilen ürünlerin bazıları, üye ülke menşeli ithal ürünlerden daha maliyetli ve daha yüksek fiyatlı kalabilirler. Bu durumda, pahalı olan yerli üretimin yerine ucuz olan ithal ürün tercih edilecek, üretim mekânı pahalıdan ucuza doğru yer değiştirecek, kaynak tahsisi daha verimli yapılmış olacaktır[174]. Tarife duvarları nedeniyle, gümrük birliği öncesinde uluslararası ticareti söz konusu olmayan bu tür ürünlerde, birliğin oluşturulmasıyla yeni bir ticaret akımı başlamış olacaktır. Bu etki, ticaret yaratma etkisidir ve entegrasyon öncesinde ülke içi arz kaynaklarından ve nispeten yüksek fiyattan karşılanan talebin, entegrasyon sonrası koruma duvarlarının yıkılmasıyla, ithalat yoluyla nispeten düşük fiyattan karşılanması

---

[172] Jacob Viner, *The Customs…,* s. 53.

[173] Gös. yer.

[174] Jacob Viner, (2019). *Gümrük Birliği Meselesi*, Editör: P. Oslington, Çeviren: Cüneyd Yasin Aydınbaş, Cinius Yayınları, s. 59.

şeklinde tanımlanabilir[175].

Bazı ürünlerin en ucuz tedarik kaynağı durumundaki ülkeler, birliğin dışındaki ülkeler olacaktır. Gümrük birliği öncesinde en ucuz kaynak ülkeden tedarik edilen ürünlerin bir kısmı, gümrük birliği oluşturulduktan sonra, en ucuz kaynak ülkenin birlik dışında kalması nedeniyle üye ülkelerden tedarik edilmeye başlanabilir. Başka bir ifadeyle, gümrük vergi maliyetine maruz kalan en ucuz tedarikçi üçüncü ülke, vergi ödemeyen üye ülkeden pahalı kalabilir. Bu durumda, ticaret akışı en ucuz kaynaktan daha pahalı olan üye ülkeye yer değiştirmiş olur. Bu etki, ticaret saptırma etkisidir ve birlik kurulmadan önce en düşük maliyetli arz kaynağından tedarik edilen eşyanın, söz konusu kaynağın birlik dışında kalmasından sonra, birlik içinde daha yüksek maliyetli bir arz kaynağından tedarik edilmesi şeklinde tanımlanabilir[176].

Sonuç olarak, gümrük birliğinin başlıca etkisi, eşyaların temin edildiği arz kaynağını değiştirmesidir ve bu değişim uygulamadaki farklılıklara bağlı olarak düşük maliyetli kaynaklar lehine veya yüksek maliyetli kaynaklar lehine olabilir[177]. Ticaret yaratma etkisi değerlendirildiğinde, daha verimli kaynak tahsisi sağladığı ve düşük maliyetli üretimi desteklediği için hem üye ülkeler hem de dünyanın geri kalanı için faydalıdır, denilebilir. Ticaret saptırma etkisine bakıldığında ise sadece üretici ülke için faydalı olan, tüketici ülke için ve dünyanın geri kalanı için zararlı olan bir durum ortaya çıkar[178].

Viner, daha sonraki çalışmalara kapı aralayacak şekilde; gümrük birliğini tercihli ticaret anlaşmaları ile kıyaslamış, ölçek ekonomilerine ve buna bağlı olarak azalan maliyet şartlarına değinmiş, eksik rekabet piyasalarının farklı etkiler ortaya çıkarabileceğinden ve

---

[175] Emin Ertürk, *a.g.e.,* s. 19.

[176] Gös. yer.

[177] Jacob Viner, *Gümrük Birliği…,* s. 60.

[178] Gös. yer.

kısa ve uzun dönem etkilerin farklılaşabileceğinden bahsetmiştir[179]. Ayrıca, detaylı açıklamalar yaparak ticaret yaratma ve saptırma etkilerinin nasıl hesaplanması gerektiğini açıklamıştır.

1.3.2.2. Viner Sonrası Teorinin Gelişimi

Viner'in üretim maliyetlerini temel alan analizlerine, tüketicilerin farksızlık eğrilerinin eklenmesi gerektiğini belirten ilk çalışma, H. Makeower ve G. Morton tarafından 1953 yılında yayımlanan "Gümrük Birliği Teorisi Yolunda Bir Katkı" isimli makale olmuştur[180]. James Edward Meade (1907- 1995)[181] "Gümrük Birliği Teorisi" (The Theory of Customs Union - 1955) adlı eserinde tüketim etkisini ilave ederek talep ve gelir esnekliklerinin analize katılmasını sağlamış, böylece esneklik yaklaşımı olarak adlandırılan yöntemler doğmuştur[182]. Bu yöntemler sayesinde, gümrük birliği analizlerinde üretim ve tüketim, ithalat ve ihracata ilişkin sonuçlar daha net değerlendirilebilmiştir. Sonrasında, Richard G. Lipsey (1957), gümrük birliğinin olumlu tüketim etkisinin olumsuz üretim etkisinden (ticaret saptırma etkisinden) daha ağır bastığı durumda, genel refah etkisinin pozitif olabileceğini göstermiştir[183].

Robert A. Mundell (1964)[184], tercihli ticaret anlaşmalarının ticaret hadleri üzerindeki etkilerini analiz eden öncü bir çalışma olarak literatürün bu alanda gelişmesine

---

[179] Jacob Viner, *Gümrük Birliği…,* s. 61 ve devamı.

[180] H. Makeower-G. Morton, "A Contribution towards a Theory of Customs Unions", *The Economic Journal*, 63(249), 1953, 33–49. http://www.jstor.org/stable/2226749 (15.03.2020), s. 48-49.

[181] D. Vines, "Meade, James Edward (1907–1995)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2018.

[182] Ertuğrul Yıldırım-Cihan Dura, "Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri Konusundaki Literatüre Bir Bakış", *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (28), 2007, s. 143.

[183] R. G. Lipsey, "The Theory of Customs Unions: Trade Diversion and Welfare", *Economica*, 24(93), 1957, 40–46, https://www.jstor.org/stable/2551626?seq=1#metadata_info_tab_contents (14.03.2020); C. A. Cooper- B. F. Massell, "Toward a General Theory of Customs Unions for Developing Countries", *Journal of Political Economy*, 73(5), 1965, s. 475; N. Grimwade, *a.g.m.*, s. 4.

[184] R. A. Mundell, "Tariff Preferences and the Terms of Trade", *The Manchester School*, 32(1), 1964, 1–13.

kapı aralamıştır. Sonrasında, Sven W. Arndt (1968) gümrük birliğiyle kurulan ekonomik bütünlük sayesinde birlik üyelerinin dış dünyaya karşı pazarlık güçlerinin artacağından bahisle, ticaret hadlerinin birlik lehine değişebileceğini iddia etmiştir[185].

C. A. Cooper ve B. F. Massell (1965)[186], gelişmekte olan ülkelerin sanayileşme hedefleri doğrultusunda, gümrük birliğinin nasıl hizmet edebileceğini sorgulamışlardır. Bu sorgulama neticesinde, gümrük birliği oluşturan ülkelerin mukayeseli üstünlüklerini dikkate alan bir uzmanlaşmanın, birliğin kollektif gelirini maksimize eden, optimum düzeydeki ortak tarife oranları ile desteklendiği durumu, birlik adına ideal durum olarak ortaya koymuşlardır. Ek olarak, ticaret yaratma ve ticaret saptırma etkilerinin hem olumlu hem de olumsuz olabileceğini belirten yazarlar; örneğin, ticaret saptırma etkisi ele alındığında, gelir düşerken birlik içindeki endüstriyel üretimin arttığına dikkat çekmişler, ülkelerin farksızlık eğrilerinin konumu bilinmeden refahın arttığını veya azaldığını söylemenin yanlış olacağını belirtmişlerdir[187].

Literatüre katkı manasında eklenmesi gereken önemli bir nokta da şudur: Viner'in analizlerinde; ticaret yaratma etkisi ne kadar büyük olursa gümrük birliğinin o ölçüde faydalı olacağı, bunun için de ülkelerin birlik öncesinde aynı ürün gruplarını üreten ülkeler olması gerektiği, tamamlayıcı değil rekabetçi ekonomilerin birlik oluşturmasının faydalı olacağı iddia edilmişti. Buna karşılık, Cooper ve Massell (1965), tamamlayıcı ekonomilerin birlik oluşturması durumunda, üyeler arasında üretimde uzmanlaşma sürecinde kaybedilen sektörlere mukabil mukayeseli üstünlüğe sahip sektörlerde kazanımlar elde edileceğini vurgulayarak bu sayede üyeler adına daha faydalı bir sonucun ortaya çıkacağını göstermiştir[188]. Ayrıca, bu analizlerde ülkelerin gümrük birliği oluşturma nedenlerine odaklanılmış, üyelerin birlikten ne şekilde fayda umabileceği analiz edilirken

---

[185] S. W. Arndt, "On Discriminatory vs. Non-preferential Tariff Policies", *The Economic Journal*, 78(312), 1968, s. 979; N. Grimwade, *a.g.m.*, s. 7.

[186] C. A. Cooper-B. F. Massell, *a.g.m.*, s. 461–476.

[187] C. A. Cooper-B. F. Massell, *a.g.m.*, s. 475.

[188] C. A. Cooper-B. F. Massell, *a.g.m.*, s. 475-476.

dünyanın geri kalanının nasıl etkileneceğine değinilmemiştir.

Gümrük birliğinin sadece olumlu etkilerininden faydalanılan, ancak olumsuz etkilerin bir şekilde telafi edilebildiği bir sistem kurmanın mümkün olduğunu gösteren bir dizi çalışma, Jaroslav Vanek (1965), Murrey C. Kemp (1964, 1969), Michihiro Ohyama (1972), Murrey C. Kemp ve Henry Y. Wan Jr. (1976) şeklinde sıralanabilir[189]. Ortak gümrük tarifesi öyle bir seviyede tutulabilir ki dış dünyayla yapılan ticaret gümrük birliğinden olumsuz etkilenmez, ticaret yaratma etkilerinden faydalanılır ve üyeler arasındaki ticarette taraflardan birinin aleyhine bir durum oluşursa bu olumsuz etkiyi giderici telafi mekanizmaları kurulabilir. Başka bir deyişle, gümrük birliği sebebiyle oluşması muhtemel olumsuz etkilere karşı telafi mekanizmaları kurulmazsa zararda olanlar ve/veya kârda olanlar şeklinde analizler yapmak gerekir.

W. M. Corden (1972), ölçeğe göre azalan maliyet şartlarında, gümrük birliğinin ekonomik etkilerini yeniden analiz etmiş ve teoriyi dinamik analizlere bir adım daha yaklaştırmıştır[190]. Ayrıca Corden, Viner'in ticaret yaratma ve ticaret saptırma etkilerine ek olarak "maliyet düşürme (cost reduction)" ve "ticaret yok etme (trade suppression)" etkilerini literatüre kazandırmıştır. Ölçek ekonomilerinin geçerli olduğu bir durumda, ticaret yaratma etkisinin doğal sonucu, üretimini arttıran üye ülkenin üretim maliyetlerinin aşağı çekilmesidir ki bu, Corden tarafından maliyet düşürme etkisi olarak tanımlanmıştır. Ticaret yok etme etkisi ise entegrasyondan önce birlik dışındaki en ucuz tedarik kaynağından temin edilen malların, entegrasyondan sonra yerli olarak üretilmesini ifade etmektedir. Gümrük birliğinin kurulmasıyla söz konusu dört etkinin aynı anda ortaya

---

[189] N. Grimwade, *a.g.m.*, s. 7; Mezkur çalışmalara ulaşmak için bkz. J. Vanek, *General Equilibrium of International Discrimination: The Case Of Customs Unions*, Harvard University Press, 1965; Murray C. Kemp, *The Pure Theory of International Trade*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, 1964; Murray C. Kemp, *A Contribution to the General Equilibrium Theory of Preferential Trading*, North-Holland Publishing Company, 1969; M. Ohyama, "Trade and Welfare in General Equilibrium", Keio Economic Studies, 9(2), 1972, 37–73; Murray C. Kemp- Henry Y. Wan Jr., "An Elementary Proposition Concerning the Formation of Customs Unions", *Journal of International Economics*, 6, 1976, 95-97.

[190] W. M. Corden, "Economies of Scale and Customs Union Theory", *Journal of Political Economy*, 80(3), 1972, s. 473-474; N. Grimwade, *a.g.m.*, s. 4.

çıkabileceğini vurgulayan Corden[191], statik analize önemli bir katkı sunmuştur.

Neden ülkeler gümrük birliği kurarlar, sorusuna yanıt arayan diğer bir çalışma, Paul Wonnacott ve Ronald Wonnacott'ın 1981'de yayımlanan makalesidir[192]. İktisat literatüründe, gümrük birliği ile tek taraflı tarife indirimi kıyaslandığında, ticaret saptırma etkisi söz konusu olmadığı için, tek taraflı tarife indiriminin daha faydalı olduğu değerlendirilmekteydi. Bu görüşü reddeden yazarlar, tek taraflı tarife indirimleriyle sağlanamayacak faydaların gümrük birliğiyle elde edilebileceğini iddia etmişler ve bunu, taşıma maliyetlerine, ticaret hadlerine, üçüncü ülkelerin uygulayageldikleri tarifelere ve benzeri faktörlere vurgu yaparak detaylandırmışlardır[193].

1.3.2.3. Dinamik Etkiler

İktisadi birleşmelerde sadece statik etkilerin analizi bütüncül bir bakış açısı sağlamaz[194]. Ekonomik etkilerin daha detaylı analizi, dinamik etkileri de hesaba katarak yapılmalıdır ki entegrasyon ile oluşacak sonuç daha net öngörülebilsin[195]. Dinamik etkiler, ekonomik entegrasyonların uzun dönemli, süreklilik arz eden etkileridir. Dinamik etkilerin de en önemlisi, özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından, ekonomik büyüme ve kalkınma üzerindeki etkilerdir ve genel olarak bu etkilerin ekonomik büyümeyi hızlandırması beklenir[196].

Ekonomik entegrasyon sayesinde ticareti engelleyen unsurları temizleyen ülkeler; daha büyük piyasanın sağlayacağı verimlilik artışı, içsel ve dışsal ekonomiler, rekabet artışı, kaynak tahsisinde verim artışı, daha hızlı teknolojik gelişim, dış yatırımlar için daha

---

[191] W. M. Corden, *a.g.m.,* s. 473.

[192] Paul Wonnacott-Ronald Wonnacott, "Is Unilateral Tariff Reduction Preferable to a Customs Union? The Curious Case of the Missing Foreign Tariffs", *The American Economic Review*, 71(4), 1981, 704-714; Arzu S. Akkoyunlu, *a.g.m.,* s. 181.

[193] Paul Wonnacott-Ronald Wonnacott, *a.g.m.*

[194] Vural Fuat Savaş, *Türkiye ve AET*, s. 37.

[195] Erol Manisalı, *a.g.e.,* s. 68.

[196] N. Grimwade, *a.g.m.,* s. 7; Emin Ertürk, *a.g.e.,* s. 7.

cazip hale gelme gibi olumlu dinamik etkilerden istifade ederler[197]. Bu kapsamda, ekonomik büyüme hakkındaki yazını değerlendiren Balassa, sermaye birikiminin ve teknolojik ilerlemenin önemine vurgu yapmıştır[198].

Sayılan dinamik etkiler, bir başlık altında toplanmak istenirse büyüme ve kalkınma etkileri başlığı altında toplanabilir; ancak, bu etkilerden ayrı olarak 1990'larda dikkati çekmeye başlayan bir başka etki, yerleşim etkisi olmuştur[199]. Üretim ve tüketim merkezlerini ekonomik coğrafya üzerinde yeniden şekillendiren bu etki, uluslararası ekonomik entegrasyonların ve küreselleşme olgusunun ülke ekonomilerini nasıl dizayn ettiğini anlamak adına gözden kaçırılmamalıdır. Nitekim, uzun süre iktisat yazınında yeterince yer bulamayan, hatta bir ölçüde ihmal edilmiş olan, üretimin ve tüketimin lokasyonu konusu, küreselleşme olgusu ile birlikte daha ziyade dikkat çekmiştir.

Entegrasyon uygulamalarının etkilerine ilişkin belirtilmesi gereken önemli bir diğer husus da şudur ki: statik ve dinamik şeklinde ayrılarak analiz edilen tüm ekonomik kazanımlar bir olasılıktır. Yani, hiç bir entegrasyon hareketi ekonomik kazanımları garanti edemez; uygulamadaki başarıya paralel olarak beklenen kazanımlar gerçeğe dönüşür veya başarısız uygulamalar, ekonomik kayıplara da neden olabilir[200].

Avrupa entegrasyonunun ekonomik etkilerini ölçmek için yapılan öncül çalışmalarda dinamik etkiler hesaba katılmamış, etkilerin pozitif olmakla birlikte GSYİH'nın %1'inin altında kaldığı tahmin edilmiş; ancak, dinamik etkilerin hesaba katılmasıyla bu oranın %3 ila %6 arasında olduğu hesaplanmıştır[201]. Entegrasyon sürecinde daha belirgin hâle gelen endüstri içi ticaret, aksak rekabet piyasalarına ve ölçek ekonomilerine vurgu yapan yeni ticaret teorisini gündeme taşımıştır. 1970'lerin sonları ve

---

[197] Erol Manisalı, *a.g.e.,* s. 67-107.

[198] Bela Balassa, *The Theory…,* s. 101-102.

[199] N. Grimwade, *a.g.m.,* s. 9-10.

[200] A. El-Agraa, *Regional Integration: Experience, Theory and Measurement*, Palgrave Macmillan, 1999, s. 5.

[201] N. Grimwade, *a.g.m.,* s. 7-8.

1980'lerin başlarından itibaren, ileri düzeyde ihtisaslaşma ve bu sayede ölçek ekonomilerinin belirginleşmesi yeni ticaret teorisinin literatürde daha geniş yer bulmasına destek olmuştur[202]. Tüketici tercihlerini daha iyi karşılayan farklılaştırılmış ürünlerle nitelenen tekelci rekabet piyasaları daha yakından incelenmeye başlanmış, endüstri içi ticaretin artan yoğunluğu bu yolla izah edilmiştir. Dolayısıyla, ekonomik entegrasyonların etki analizleri, ticaret teorilerinin gelişimine paralel olarak ilerlemiştir.

1.3.2.4. Verimlilik Artışı

Daha büyük piyasa, daha fazla ürün satma ve daha yüksek kâr elde etme fırsatı doğuracaktır. Rekabet avantajı elde etmek için yapılacak yatırımların ve teknoloji yoğun üretim süreçlerinin sağlayacağı kâr, sermaye birikimini hızlandıracaktır. Uygulanacak yeni teknolojilerin sağlayacağı kâr artınca bu teknolojileri elde etmek için yapılacak Ar-Ge harcamaları da artacaktır[203]. Bu bağlamda, verimlilik artışının kaynakları; içsel ve dışsal ölçek ekonomileri, yoğunlaşan rekabet, belirsizliğin azalması, kaynakların daha verimli yatırımlara tahsisi şeklinde sıralanabilir[204]. Sonuçta, diğer koşullar sabitken (ceteris paribus varsayımı altında) büyük piyasa, küçük piyasadan daha verimli çalışır[205].

1.3.2.5. İçsel Ekonomiler

İlk kez Alfred Marshall (1842-1924)[206] tarafından ortaya konan bir kavram olan içsel ekonomiler kavramı, bir firmanın veya sektörün üretim miktarındaki artışa paralel olarak ortalama maliyetin aşağı çekilmesi anlamında kullanılmaktadır[207]. Ölçek ekonomileri kavramıyla yakın ilişkili olan bu kavram, firma veya sektör ölçeğinin

---

[202] N. Grimwade, *a.g.m.,* s. 8.

[203] Erol Manisalı, *a.g.e.,* s. 72.

[204] Bela Balassa, *The Theory…,* s. 103.

[205] Erol Manisalı, *a.g.e.,* s. 73.

[206] J. K. Whitaker,*a.g.e*.

[207] G. Becattini, "Internal Economies", *The New Palgrave Dictionary Of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

büyümesiyle elde edilebilecek ekonomik kazanımlara işaret eder. Daha ileri uzmanlaşma seviyesi, daha ileri üretim teknolojilerinin kullanılması ve daha verimli üretim; üretim için gerekli hammadde veya ara malı tedariğinde, büyük alıcı olmanın avantajıyla daha uygun maliyetlerde satın alım fırsatları; üst düzeyde yetenekli insan kaynağını elde tutabilme potansiyeli; satış kanallarına hakimiyet gibi bir dizi ekonomik avantaj içsel ekonomilere neden olur. Ekonomik entegrasyon sayesinde genişleyen piyasa; içsel ekonomiler yoluyla verim artışına, optimum ölçekte üretim yapılmasına ve yetersiz ölçek nedeniyle geliştirilemeyen sektörlerin kurulup geliştirilmesine yardımcı olur.

1.3.2.6. Dışsal Ekonomiler

İçsel ekonomiler kavramı gibi ilk kez Alfred Marshall tarafından kullanılan dışsal ekonomiler kavramı, üretim veya tüketim süreçlerinde piyasa tarafından fiyatlanmayan olumlu veya olumsuz yan etkilerin oluşmasını ifade eder ve sosyal fayda ve sosyal maliyet kavramlarıyla yakın ilişkilidir[208]. Örneğin, hidroelektrik üretimi amacıyla bir bölgede baraj inşa edilmesi; olumlu bir yan etki olmak üzere, su taşkını nedeniyle tarım arazilerinin zarar görmesi ihtimalini azaltırken olumsuz bir etkiye yol açarak inşaat alanındaki ormanlara zarar vermiş olabilir. Bu süreçte, su taşkınından korunan çiftçiler bu faydaya karşılık herhangi bir bedel ödemezken ormandan geçimini sağlayan kişilerin ekonomik kayıpları da tazmin edilmez. Bu durum, piyasada fiyatlanmayan ekonomik fayda ve zararların varlığına dalalettir ve bu nedenle bir tür piyasa başarısızlığı olarak görülür.

1.3.2.7. Kalkınma Üzerindeki Etkiler

Kalkınma ve büyüme kavramlarının bazı iktisatçılar tarafından eşanlamlı gibi kullanılmasına karşın, Kindleberger'in "büyüme boyca uzama ve ağırlıkça artma ise, kalkınma işlevsel kapasitedeki artışı (örneğin, daha hızlı öğrenme, daha fazla ağırlık kaldırabilme veya daha hızlı koşabilme gibi) ifade eder" benzetmesiyle izah ettiği farklılık

---

[208] P. Bohm, "External Economies", *The New Palgrave Dictionary Of Economics*, Palgrave Macmillan, UK 2008.

daha yaygın kabul görmektedir[209]. Diğer bir ifadeyle, ekonomik büyüme kavramı sayılarla anlatılması ve anlaşılması kolay, nicelik arz eden değerler alırken kalkınma kavramı, hukukî, sosyal, siyasî vs. altyapının gelişmiş olması gibi nitelikle ilişkili bir kavram olarak değerlendirilmektedir.

1.3.2.8. Yerleşim Etkileri

Entegrasyon uygulamalarının ekonomik faaliyetlerin coğrafî yerleşimi üzerindeki etkileri konusu, özellikle 1990'lardan itibaren dikkat çekmeye başlamıştır[210]. Geleneksel neoklasik iktisat ekolünde ihmâl edilen ekonomik faaliyetin coğrafî konumu meselesi[211], küreselleşme olgusunun güçlenmesiyle dikkat çekmeye başlamıştır. Birbiriyle çelişkili ekonomik akımlar, bir yandan üretimin belirli merkezlerde yoğunlaşmasına sebep olurken diğer yandan yayılma etkilerini doğurmaktadır. Başka bir deyişle, ölçek ekonomileri, ortalama maliyetleri azaltarak üretimde coğrafî merkezîleşmeyi teşvik ederken tüketim merkezlerinin dünyaya yayılmış olması, taşıma maliyetlerini arttırarak üretimin coğrafî merkezîleşmesine direnmektedir[212].

1.3.3. Ekonomik Entegrasyonun Politik Yönü

McCarthy'e göre, uluslararası ekonomik entegrasyon, ekonomik bir süreçten çok daha fazlasıdır[213]; politik ekonominin de dahil olduğu hem ekonomik hem politik bir süreç söz konusudur. Entegrasyon sürecinin politik karar mekanizmalarınca yürütülmesi bir yana, başlangıcında veya herhangi bir aşamasında ekonomik hedeflerden çok politik amaçların öncelenmesi söz konusu olabilmektedir[214]. Başka bir deyişle, entegrasyonlar

---

209 Emin Ertürk, *a.g.e.*, s. 38.

210 N. Grimwade, *a.g.m.*, s. 10.

211 Metin Özdemir-Murat Ozan Başkol, "Thünen'den Krugman'a: Yeni Ekonomik Coğrafya (Gerçekten) Yeni Mi?", *TÜCAUM VI. Ulusal Coğrafya Sempozyumu*, 2010, http://tucaum.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/280/2015/08/semp6_16.pdf (14.03.2020), s. 129.

212 N. Grimwade, *a.g.m.*, s. 10.

213 D. M. P. McCarthy, *a.g.e.*, s. 2.

214 Emin Ertürk, *a.g.e.*, s. 6.

pazara erişim stratejisi olabileceği gibi dış siyaset stratejisi de olabilirler[215].

Diğer bir bakış açısına göre, ekonomik ve politik entegrasyon birbirini tamamlayan, ekonomik gelişmeyi daha kuvvetli hale getiren unsurlar olabilirler[216]. Ekonomik entegrasyonun gerçekleştirilip politik entegrasyonun gerçekleştirilemediği bir durumda, firmalar artan rekabetle birlikte yenilikçi ürün ve uygulamalara daha çok önem vermek yerine politik ilişkilerin gücünü kullanarak rant arayışına yönelebilirler[217].

Avrupa entegrasyonuyla aynı tarihsel süreç içerisinde gelişen uluslararası entegrayon teorisi, güvenlik toplulukları ve kolektif kimlik gibi siyasi kavramları gelişiminin henüz başındayken bünyesine almıştır[218]. Fikrî temelleri 17-18. yüzyıllarda Saint-Pierre, Rousseau ve Kant gibi düşünürlere dayanan, hatta daha eski tarihlere de referans verilebilen[219], Avrupa'da sürekli barış ideali, 2. Dünya Savaşı sonrasında yeniden kurulmakta olan dünyada entegrasyon hareketleriyle kendini göstermiştir[220].

1.3.4. Ticari Açıklık ve Ekonomik Büyüme İlişkisi

Ticari açıklık ve ekonomik büyüme arasındaki ilişki hemen her dönem, üzerinde yoğun olarak tartışılan bir konu olmuş; ancak, tam bir fikir birliği oluşmamamıştır. Tartışmanın bir yanında, mezkur iki değişken arasında pozitif ilişkinin olduğu yönündeki görüşler yer alırken[221] diğer yanda, Dünya Bankası (DB), Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) gibi kuruluşların yayınlarında ticari açıklığın faydalarının abartıldığı, yapılan ampirik çalışmaların birçoğunun metodolojik mahzurlar içerdiği, ticari

---

[215] Zhang Yunling, *a.g.e.*, s. 1.

[216] Daniel Brou-Michele Ruta, "Economic Integration, Political Integration or Both?", *Journal of the European Economic Association*, 9(6), 2011, s. 1144.

[217] Gös. yer.

[218] Canan Balkır, *a.g.e.*, s. 7-8.

[219] A. El-Agraa, *The European…,* s. 23.

[220] Canan Balkır, *a.g.e.*, s. 6-8; A. El-Agraa, *Regional Integration…,* s. 4.

[221] R. Wacziarg, "Measuring The Dynamic Gains From Trade", *The World Bank Economic Review*, 15(3), 2001, s. 393.

açıklığın büyümeyi olumlu etkilediği yönündeki görüşün birçok ampirik çalışmada yanlışlandığı[222] ve bazı durumlarda ticari açıklığın değil de korumacı politikaların büyümeyi daha olumlu etkilediği şeklindeki tezler mevcuttur[223].

Örneğin Yanıkkaya (2003); ticari açıklık ölçülerini ticaret hacmine ilişkin ölçüler ve ticaret kısıtlamalarına ilişkin ölçüler olmak üzere iki ana gruba ayırmış, ticaret hacmine ilişkin ölçüler dikkate alındığında ticari açıklık ile ekonomik büyüme arasında pozitif ilişki olduğunu kabul etmiş; ancak, ticaret engelleri ile ekonomik büyüme arasında negatif ilişkinin olduğu yönündeki geleneksel görüşü reddetmiştir[224]. Özellikle, gelişmekte olan ülke verileri değerlendirildiğinde, ticaret kısıtlamalarının ekonomik büyümeyi olumlu etkilediği yönünde bulgulara ulaşıldığını ve ticaret kısıtlamalarının ekonomik büyüme üzerindeki etkilerinin oldukça karışık olduğunu belirtmiştir[225]. Ayrıca, ticari açıklık kavramının farklı tanımları üzerinde duran Yanıkkaya, tanımdaki farklılıkların analizi etkilediğini ve hatalı sonuçlar doğurduğunu belirtmiştir. Nihayetinde, ticari açıklık kavramı ve ekonomik büyüme üzerindeki etkileri konusunda farklı bakış açılarını yansıtan, rakip görüşlerin mücadelesi sürmektedir. Ampirik çalışmalarla literatüre sağlanan katkı, henüz tartışmayı sonlandıramamıştır.

---

[222] Francisco Rodriguez-Dani Rodrik, "Trade Policy and Economic Growth: A Skeptic's Guide to the Cross-National Evidence", *NBER Macroeconomics Annual*, 15, 2000, 261-325.

[223] H. Yanikkaya, "Trade Openness and Economic Growth: A Cross-Country Empirical Investigation", *Journal of Development Economics*, 72(1), 2003, 57-58.

[224] H. Yanikkaya, *a.g.m.*, s. 58.

[225] H. Yanikkaya, *a.g.m.*, s. 58-59.

2. BÖLÜM

NAKİL VASITALARI SEKTÖRÜ VE TÜRKİYE-ALMANYA ARASINDAKİ TİCARETİN GELİŞİMİ

2.1. Nakil Vasıtaları Sektörünün Kapsamı ve Önemi

2.1.1. Kapsam

Dış ticarete konu olan her bir eşyanın kullanım amacı, işlevi, yapıldığı malzeme, boyutları ve benzeri çeşitli özellikleri dikkate alınarak oluşturulmuş olan tarife cetveli, eşyaların sınıflandırılmasında uluslararası kabul görmüş standartlar sağlamaktadır. Bu standartlar, yeni ürünlerin geliştirilerek piyasaya sürülmesi ve mevcut olanların yeni nitelikler kazanması sebebiyle belirli aralıklarla güncellenmektedir. Dünya Gümrük Örgütü (DGÖ) tarafından güncelliği sağlanan tarife cetveli, eşyaları özelliklerine göre ayrıma tabi tutmakta ve bir kod sistemiyle herhangi bir emtianın tarife cetvelinin neresinde yer alması gerektiğini göstermektedir. Uygulanacak dış ticaret politikaları, eşyaların tarife cetvelindeki kodlarına[226] atıf yapılarak ilan edilmekte, böylece eşyanın tabi tutulacağı tarife ve tarife dışı önlemler önceden bilinmektedir. Bu kodların ilk iki hanesi fasıl olarak adlandırılmakta ve eşyayı genel özellikleri ile tanımlamak, ayrıca benzer nitelikteki eşyaları bir araya toplamak işlevlerini yerine getirmektedir[227].

---

[226] Türkiye, 12 haneli Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) adı verilen bir kod sistemi kullanmaktadır ve bu sistem AB ile uyumlu bir sistemdir. Dünya Gümrük Örgütü tarafından tasarlanan bu kod sistemi, dünya ticaretinin yaklaşık %98'ini temsil eden 183 gümrük idaresi tarafından kullanılmaktadır, bkz. Dünya Gümrük Örgütü, *Discover the WCO*, http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/discover-the-wco.aspx (28.06.2020).

[227] Tarife cetvelini daha ayrıntılı incelemek için bkz. WCO, *Harmonized System Database*, http://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/instrument-and-tools/tools-to-assist-with-the-classification-in-the-hs/hs-online.aspx (02.07.2020); Gumruk.com.tr, *Bölüm Başlıkları*, https://www.gumruk.com.tr/gtip/ (02.07.2020); Orgtr.com.tr, *Gümrük Tarife Cetveli (G.T.İ.P.)*, https://www.orgtr.com.tr/courses/gtip/ (02.07.2020); T.C. Ticaret Bakanlığı, *Tarife Arama Motoru*, https://uygulama.gtb.gov.tr/Tara (02.07.2020); T.C. Ticaret Bakanlığı, *Tarife*, https://www.ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/ticari/tarife (02.07.2020); Tradeatlas,

Çalışmamızın konusunu oluşturan nakil vasıtaları sektörü, tarife cetvelindeki dört faslı kapsamaktadır. Bunlar: demiryolu taşıtları (86. fasıl), karayolu taşıtları (87. fasıl), havayolu taşıtları (88. fasıl) ve denizyolu taşıtları (89. fasıl)'dır.

86. fasıl kapsamına giren demiryolu taşıtları ve bunlara ait aksam ve parçalar; lokomotifler, vagonlar, demiryolu hatlarının döşenmesi ve tamir-bakımına mahsus, demiryolu hattı üzerinde hareket edebilen hat döşeyici, drezin, vinçli vagon, kar küreyici gibi makinelerle bunlara ait aksam ve parçaların yanı sıra muhtelif trafik kontrol ve kumanda sistemleri ve benzeri eşyalardan oluşur[228].

87. fasıl kapsamına giren karayolu nakil vasıtaları ve bunlara ait aksam ve parçalar; traktörler, otobüs, midibüs, minibüs, otomobil, ambulans, motorlu karavan, bisiklet, motosiklet gibi insan taşımaya mahsus motorlu taşıtlar ile yük taşımaya mahsus damperler, çekiciler ve belirli bir işi yapmak üzere özel tertibatı bulunan vinçli taşıtlar, itfaiye araçları, arazözler, beton karıştırıcılı kamyonlar, seyyar sondaj tertibatlı taşıtlar, kar küremeye mahsus taşıtlar gibi muhtelif karayolu taşıtları ve zırhlı veya zırhsız tekerlekli taktik askerî kara vasıtaları, paletli tanklar ve benzeri askerî amaçlı taşıtlar ve bunlara ait aksam ve parçalardan oluşur[229].

88. fasıl kapsamına giren havayolu taşıtları; planörler, balonlar, paraşütler ve benzeri motorsuz hava taşıtları ile helikopterler, uçaklar, uydular dâhil uzay araçları, hava

---

GTİP Nedir? GTİP Sorgulama, https://www.tradeatlas.com/tr/page/gtip-nedir-gtip-no-sorgulama-gtip-no-ogrenme (02.07.2020).

[228] Bu fasılla ilişkili olan raylar ve benzeri demirden demiryolu ve tramvay hattı malzemesi 7302 pozisyonunda; traversler ise yapıldığı malzemeye bağlı olarak başka fasıllarda yer alırlar ve çalışmamız kapsamı dışındadırlar. Herhangi bir eşyanın hangi GTİP'te sınıflandırıldığı hususunda ihtilaf oluştuğu durumlarda, ayrıntılı açıklamalar içeren Tarife Cetveli İzahnamesine bakılmalıdır. Tarife Cetveli İzahnamesi için bkz. Orgtr.com.tr, *Gümrük Tarife Cetveli İzahnamesi,* https://www.orgtr.com.tr/course/gumruk-tarife-cetveli-izahnamesi/ (06.06.2020).

[229] Bu fasılla ilişkili olan, ancak bu fasıl kapsamına girmeyen forkliftler 8427 pozisyonunda; buldozer, greyder, yol silindiri gibi iş makineleri 8429 pozisyonunda; muhtelif motorlar 8407 ve 8408 pozisyonlarında yer alırlar. Otomotiv sanayiinde üretilen ürünlerin GTİP kodları hakkında ve otomotiv sanayinin tanımı ve kapsamı hakkında bkz. İstanbul Sanayi Odası (İSO), *Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirme Projesi Otomotiv Sanayii Sektörü,* İstanbul 2002, s. 1-2.

ve uzay araçlarının fırlatma tertibatları ve yerde uçuş eğitimi yapmak üzere üretilmiş smilatörler ile bunlara ait muhtelif aksam ve parçalar şeklinde sayılabilir.

89. fasıl kapsamına giren eşyalar ise her tür motorlu veya motorsuz sivil veya askeri amaçlı su üstü ve su altı taşıtlarıdır. Bunlar: şişirilebilir sallar, kanolar, kayıklar, botlar ve gemiler ile su üstünde yüzebilen muhtelif taşıtlar, su altında hareket edebilen sivil veya askeri amaçlı deniz taşıtlarıdır.

2.1.2. Sektörün Önemi

Tarihsel olarak bakıldığında sanayi devriminin etkileriyle nakil vasıtalarında yaşanan teknolojik gelişim, beşeri ve ekonomik coğrafyayı yeniden dizayn etmiş, insan ilişkilerini, toplumsal yapıları ve ülkelerin diplomatik ilişkilerini geri dönülemez şekilde etkilemiştir[230]. Sektörün 19. yüzyılda başlayan gelişimine koşut olarak ulaşım ve nakliye masrafları önemli ölçüde düşmüş, sanayi devrimini destekleyen üretim merkezleri ortaya çıkmış, ekonomik dönüşüm hızlanmıştır[231]. 19. yüzyıl başlarında emekleme devresini gözlemlediğimiz taşıt teknolojilerindeki gelişmeler, 20. yüzyılın sonlarında bambaşka bir dünyanın şekillenmesini sağlamışlardır.

Üretim ve ticaret hacmi bakımından bilhassa otomotiv sektörü 20. yüzyıl dünya ekonomisinin lokomotifi olmuştur[232]. İlk kez 1908 yılında Henry Ford tarafından T-Model otomobil üretiminde uygulanan montaj hattı ile seri üretim modeli, hemen her sektördeki üretim süreçlerinde dönüşüm başlatmıştır[233]. Giderek artan ölçüde sermaye ve teknoloji yoğun üretim yapısı ile otomotiv sektörü, otomasyon uygulamalarının en yaygın kullanıldığı alanlardan biri olmuştur.

---

[230] Vaclav Smil, *Energy in World History*, Westview Press, USA-UK 1994, s. 198.

[231] Şafak Bilgiç, *Demiryolu Ders Notu*, http://web.ogu.edu.tr/Storage/akalin/Uploads/demiryolu-dersnotu-1-2017.pdf (05.06.2020), s. 5-6.

[232] Atila Bedir,. *Türkiye'de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi*, Yayın No DPT: 2660, 2002, s. 11-12; Vaclav Smil, *a.g.e.*, s. 197-198.

[233] Atila Bedir, *a.g.e.*, s. 14.

Nakil vasıtaları sanayi; demir-çelik, cam, petro-kimya, plastik, boya, elektrik-elektronik, muhtelif makine ve aksamlar gibi farklı sanayi kollarından hammadde ve ara malı tedarik etmesi; ayrıca, ulaşım ve taşımacılık başta olmak üzere sigortacılık, finansman, turizm, sağlık, ticaret, pazarlama, tamir-bakım gibi birçok hizmet sektörünü canlandırması bakımından ekonomik gelişimi çok boyutlu destekleyen önemli bir sanayi koludur. Dahası, nakil vasıtaları sektörü; inşaat, tarım, nakliye, sağlık, turizm, ulaşım gibi sektörlere ihtiyaç duydukları araç ve ekipmanları tedarik etmekte, ayrıca uydu araçları, başta radyo ve televizyon yayınları ile mobil iletişim olmak üzere, sayısız alanda hizmet vermektedir[234]. Bu nedenle, ekonomi insan vücuduna benzetildiğinde nakil vasıtaları sektörü ekonominin kalbi gibidir[235].

Ek olarak nakil vasıtaları sektörü, savunma sanayi gibi stratejik bir sektörle de yakın ilişki içerisindedir ve savunma sanayinin gelişimini destekleyen bir alandır[236]. Sivil kullanım amaçlı üretilmiş hava, kara, deniz nakil vasıtalarının silah sistemleriyle donatılması sonucu askeri nitelik kazanması mümkün olduğu gibi doğrudan askeri amaçlar için üretilen birçok platform, gümrük tarife istatistik pozisyonu itibariyle, nakil vasıtaları sektörü içinde yer almaktadır. Bunların yanı sıra çift kullanımlı eşyalar tabir edilen ve hem sivil hem de askeri amaçlarla kullanılması mümkün olan eşyaların bazıları çalışmamız kapsamındadır. Ayrıca, ülke savunması için zorunlu olan lojistik hatlarının kurulmasında da taşıyıcı platformlar nakil vasıtaları sektörü tarafından üretilmektedir[237].

---

[234] Ali Görener-Ömer Görener, "Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler", *Journal of Yasar University*, 3(10), 2008, 1213-1232, s. 1214; Y. Volkan Pehlivanoğlu, *Havacılık ve Uzay Bilimlerine Giriş,* Hava Harp Okulu Yayınları, 3. Baskı, İstanbul 2013, s. 313.

[235]Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), *Measures to be Taken Regarding the Turkish Automotive Industry's Sustainability in Export and Production Competitiveness in Light of Emerging Disruptive Automotive Technologies,* Pwc Project Peport, Aralık 2019, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/OSD_Disruptive_Report_Final-5463.pdf (10.06.2020), s. 32.

[236] Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR), *Gemi İnşa, Bakım-Onarım Sektörü 2017-2018 Yılları İstatistik Verileri,* https://www.gisbir.org/content/uploads/kurumsal/dosya/GISBIR_SEKTOR_2017_2018.pdf (04.06.2020), s. 12, 15.

[237] İ. Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Genel Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler*

Dünya Bankası 2018 verilerine göre, nakil vasıtaları sektörünün toplam dünya ihracatı içindeki payı %11,49'dur ki bu oranın USD cinsinden değeri yaklaşık olarak 2,4 trilyon dolara denk gelmektedir[238]. Almanya, bu sektördeki en güçlü ülkelerden biri olarak yaklaşık 308 milyar dolarlık ithalatla dünya sıralamasında birinci ve yaklaşık 170 milyar dolarlık ihracatla ABD'nin ardından dünya ikincisidir. Türkiye ise bu sıralamada yaklaşık 32,1 milyar dolarlık ihracatla 20. ve yaklaşık 30,2 milyar dolarlık ithalatla 15. sırada yer almıştır.

2.2. Dünya'da ve Türkiye'de Nakil Vasıtaları Sektörünün Tarihsel Gelişim Süreci

19. yüzyıl başlarında kullanılmakta olan ulaşım vasıta ve yöntemleri, yaklaşık iki bin yıl önceki vasıta ve yöntemlerden çok farklı değildir[239]. O döneme kadar ciddi bir ilerleme göstermeksizin kullanılan nakil vasıtalarında 19. yüzyılın başlarından itibaren oldukça ani gelişmeler yaşanmıştır. 1829'da İngiltere'de ilk ticari demir yolu taşımacılığı[240] başladıktan sonra yaklaşık iki yüzyıllık süre içinde bu sektörde üst üste devrimler meydana gelmiştir. Buharlı gemiler ve lokomotifler, ardından içten yanmalı motorlu otomobiller, sonrasında jet motorlu uçaklar bu devrimlerin basamakları olmuşlardır[241]. Sanayi devrimi ve yeni teknolojilerin taşımacılığa uygulanmasıyla çok daha ucaza, çok daha yüksek sayıda insanın veya daha ağır yüklerin çok daha güvenli ve

---

Dergisi, 12(1), 311-324, 2002, s. 315.

[238] The World Bank, *World Integrated Trade Solutions (WITS) – World Transportation Export in US$ Thousand 1988-2018*, https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/WLD/StartYear/1988/EndYear/2018/TradeFlow/Export/Indicator/XPRT-TRD-VL/Partner/WLD/Product/86-89_Transport (02.07.2020); Dünya Bankası ticaret veri paylaşım sitesi https://wits.worldbank.org/ ticaret, tarife ve tarife dışı önlemlere ilişkin hem ürün hem de ülke bazında veriler sunmakta, 86-89 fasıllar arasındaki nakil vasıtaları sektörü verilerini "transportation" başlığı altında sorgulamaya imkân sağlayarak 1988-2018 arası zaman serisi verilerine ulaşım imkanı vermektedir. WITS hakkında daha detaylı bilgi için bkz. About WITS, https://wits.worldbank.org/about_wits.html (28.06.2020).

[239] Vaclav Smil, *a.g.e.*, s. 195.

[240] Şafak Bilgiç, *a.g.e.*, s. 5-6.

[241] Vaclav Smil, *a.g.e.*, s. 195.

etkin şekilde, çok daha uzak mesafelere taşınması mümkün hale gelmiştir.

Nakil vasıtaları sektörünün Türkiye'deki gelişimi çoğu zaman dünyadaki gelişime koşut olarak ilerlememiştir. Zira, sanayi devrimi ile başlayan teknolojik atılım sürecinde ortaya çıkan nakil vasıtalarının birçoğu önemli gecikmelerle Türkiye coğrafyasına girebilmiştir.

2.2.1. Demiryolu Vasıtalarının Gelişimi

Demiryolunun atası sayılan oluklu granit yolların geçmişi M.Ö 600'lere kadar uzanmaktadır[242]. Demir raylar üzerinde giden bir lokomotif tarafından çekilen vagonlar şeklinde günümüzdeki kullanımına benzer bir demiryolu sistemi ise ilk kez 1803 yılında İngiltere Galler'deki bir maden ocağında kullanılmıştır[243]. 19. yüzyıl boyunca özellikle Avrupa, ABD ve Rusya'da oldukça hızlı yaygınlaşan[244] demiryolu hatları, bugün dünyanın hemen her yerinde kullanılmakta ve sahip olduğu modern teknoloji ile çağın gelişimine katkı sunmaktadır. Teknolojik ilerleme demiryolları ulaşımını çok ileri bir safhaya taşımış, manyetizma teknolojileri sayesinde havayollarının hızlarına yaklaştırmıştır[245].

Demiryollarının Türkiye'deki gelişimi; 1856-1923, 1923-1950, 1950-2003 ve 2003 sonrası şeklinde dönemlere ayrılarak daha iyi anlaşılabilir[246]. Osmanlı döneminde (1856-1923) demiryollarına büyük yatırımlar yapılmış, yerli teknolojinin ve mali kaynakların yetersiz kaldığı durumlarda yabancı firmalara çeşitli imtiyazlar da sağlanarak 8619 km demiryolu hattı döşenmiştir. 1866 yılında hizmete açılan İzmir-Aydın hattı ilk

---

[242] Şafak Bilgiç, *a.g.e.*, s. 3.

[243] Şafak Bilgiç, *a.g.e.*, s. 5.

[244] Vaclav Smil, *a.g.e.*, s. 195-196.

[245] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018,* https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/demiryolu/demiryolu.pdf (05.06.2020), s. 225.

[246] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Demiryolu Çalışma Grubu Raporu*, Ankara 2013, https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/11-ulastirma-surasi/11-ulastirma-surasi-sektor-raporlari-demiryolu.pdf (07.06.2020) s. 16.

olmak üzere, o dönemde inşa edilen demiryolu hatlarından 4136 km'lik kısım Türkiye Cumhuriyeti milli sınırları içerisinde kalmıştır[247]. O dönemlerin siyasi ve ekonomik şartlarında, Osmanlı devleti topraklarında demiryolu hattı kuran İngiltere, Fransa ve Almanya gibi sermayedar ülkelerin temel kaygısı, çeşitli maden ve hammadde kaynaklarını kendi ülkelerine en uygun yollardan ulaştırmak ve kendi üretimleri olan sanayi ürünlerini Osmanlı pazarlarına sorunsuzca taşımak olmuştur[248].

2. dönemde (1923-1950) iktisadi sorunların ağırlığına rağmen demiryolu yatırımlarına devam edilmiş, 3764 km yeni hat döşenmiştir. 3. dönemde (1950-2003) karayolu ağırlıklı bir ulaştırma politikası takip edilmiş, bu nedenle demiryolları kısmen ihmale uğramış, yeni döşenen hat uzunluğu 945 km'de, toplam hat uzunluğu da 11000 km'de kalmıştır. 4. dönemde ise (2003 sonrası) kapsamlı modernizasyon çalışmaları ile demiryollarında yeniden bir canlanma yaşanmış, yüksek hızlı tren setleri ilk kez kullanılmaya başlanmış, toplam hat uzunluğu 2018 yılı itibariyle 12740 km'ye çıkartılmıştır[249].

Demiryolu politikalarının uygulanmasından sorumlu olan idari birimler zaman içinde değişiklik göstermekle birlikte ana taşıyıcı yapı Ulaştırma Bakanlığının gözetimi ve koordinasyonu altında faaliyet gösteren Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğü ile TCDD iştirakleri ve bağlı ortaklıkları olmuştur[250].

---

[247] Şafak Bilgiç, *a.g.e.,* s. 8; Makine Mühendisleri Odası (TMMOB), *Oda Raporu: Ulaşımda Demiryolu Gerçeği,* Güncellenmiş Sekizinci Baskı, Yayın No: MMO/703, Ankara Temmuz 2019, https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/gonderi_dosya_ekleri/demiryolugercegiraporu.pdf (07.06.2020), s. 4-6; TCDD Taşımacılık A.Ş., *Faaliyet Raporu 2017,* http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/files/3/Strateji/Faaliyet_Raporlari/faaliyet_raporu_2017.pdf (07.06.2020), s. 29.

[248] Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), *Dünden Bugüne Türkiye'nin Demiryolu Serüveni 03.12.2012,* https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10478/dunden-bugune-turkiye- (04.06.2020).

[249] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *11. Ulaştırma…,* s. 16-18; T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Ulaştırma Göstergeleri_04042019,* http://www.sbb.gov.tr/ulastirma-gostergeleri_04042019/ (07.06.2020).

[250] Demiryolları ve diğer ulaşım sistemlerindeki gelişmeleri daha yakından takip edebilmek için T.C. Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı'nın muhtelif yayınlarına, her yıl hazırlanan *Ulaşan ve Erişen Türkiye* başlıklı

Ancak, demiryollarının geliştirilmesi, yerli üretim imkânlarının arttırılması, uluslararası rekabete karşı güçlendirilmesi işi, sadece kamu kurumlarına havale edilmemiş, özel sektör ve yabancı yatırımcılar da sektöre dâhil edilmiştir. Çeşitli alt ve üst yapı inşaatlarının yanında, özel sektör firmalarının işletmecilik faaliyetlerine katılarak yük ve yolcu taşımacılığı yapmasını öngören yeni hukukî düzenlemeler yapılmış, uluslararası seferler için yapılan anlaşmalarla brokrasi azaltılmıştır[251]. Ar-Ge merkezlerinin kurulması, yabancı lisans altında üretim, kamu-özel iştiraklerin kurulması, yabancı yatırımcılara dönük teşvik mekanizmalarının kurulması gibi pek çok yöntem sektörün geliştirilmesi için uygulamaya konmuştur[252].

Modern Demir İpekyolu tabir edilen Uzak Asya'dan başlayarak Batı Avrupa'ya uzanacak demiryolu hattının geliştirilmesi çalışmalarına da iştirak edilmektedir[253]. Bu kapsamda, demiryoluyla İstanbul boğazının aşılmasını sağlayan hem denizin üstünden köprü geçişi hem de denizin altından tüp geçit inşa edilmiş ve hizmete başlamıştır. 2035 hedefleri arasında demir ipekyolu projesinin Türkiye üzerinden Afriya'ya da ulaşması amaçlanmaktadır. Türkiye; Asya, Avrupa ve Afrika arasında köprü vazifesi gören coğrafi konumunun avantajlarını azami seviyede kullanarak ulaşım merkezi haline gelme yolunda politikalar üretmektedir[254].

Türkiye; hem demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığında hem de demiryolu vasıtaları teknolojilerinde AB, ABD, Rusya, Çin gibi ileri ülkelerle kıyaslandığında geri

---

raporlarına https://www.uab.gov.tr/bakanlik-yayinlari (10.06.2020) internet sitesi üzerinden bakılabilir; T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu,* Yayın No: DPT: 2381 - ÖİK: 498, Ankara Mayıs 1996, http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/7-Ulastirma_DemiryoluUlastirmasiAltKomisyonRaporu.pdf (07.06.2020) s. 2-3.

[251] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *11. Ulaştırma…,* s. 13-14.

[252] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *11. Ulaştırma….*

[253] T. C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019,* Ankara 2019, https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2019.pdf (10.06.2020), s. 226.

[254] T. C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019,…* s. 227.

sayılabilecek bir noktadadır[255]. Bu durum, hat uzunlukları, yolcu ve yük taşıma istatistikleri ve demiryolu vasıtalarının yerli üretim imkânları birlikte değerlendirildiğinde açıkça tespit edilebilir. Ancak, bu geri kalmışlığı aşmak için geliştirilen planlarda demiryollarının yolcu ve yük taşımacılığındaki payının 2023 ve 2035 projeksiyonlarında yükseltileceği ifade edilmektedir[256]. Bu hedef doğrultusunda, demiryolu filosu hem ithal kaynaklardan beslenmekte hem de yerli vasıta üretimi için projeler geliştirilmektedir[257].

Türkiye'nin 86. fasıl kapsamında 2019 yılında yaptığı toplam ihracat yaklaşık 166 milyon USD, toplam ithalat ise 220 milyon USD seviyesindedir. Bu alanda, Almanya ile yapılan ticaret ise yaklaşık 20 milyon USD ihracat ve 59 milyon USD ithalat şeklindedir.

2.2.2. Karayolu Vasıtalarının Gelişimi

Karayolu nakil vasıtaları sektörü sivil amaçlı taşıtların dâhil olduğu otomotiv sanayiinin[258] yanı sıra askeri amaçlı kara taşıtlarını da kapsamaktadır. Bu nedenle, sektörün gelişimi hem sivil hem de askeri platformlar dâhil ederek irdelenecektir.

Karayolları diğer ulaşım sistemleriyle kıyaslandığında ulaşımın kılcal damarları diyebileceğimiz ara yollara nüfuz edebilen tek ulaşım türüdür. Diğer bir ifade ile karayolları iki nokta arasında kesintisiz ulaşıma ve modlar arası geçişlere imkân sağlarlar[259].

Çalışmamız açısından önemli olması dolayısıyla belirtilmelidir ki Almanya, içten

---

[255] Bursa, Eskişehir, Bilecik Kalkınma Ajansı (BEBKA), *TR41 Bölgesi Raylı Sistemler Sektörü Raporu: Dünü, Bugünü ve Geleceği,* Hazırlayanlar: Yasin Dalgıç, Elif Boz Ulutaş, Serhat Karasungur, Temmuz 2016, http://www.bebka.org.tr/admin/datas/yayins/130/1499409381.pdf (07.06.2020), s. 15-16.

[256] T. C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018*…

[257] Star.com.tr, *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu: Milli Elektrikli Tren 30 Ağustos'ta Yay ve Yol Testlerine Başlayacak*, 15 Haziran 2020, https://www.star.com.tr/ekonomi/ulastirma-ve-altyapi-bakani-adil-karaismailoglu-milli-elektrikli-tren-30-agustosta-yay-ve--haber-1548997/ (17.06.2020).

[258] Otomotiv sanayinin tanımı ve kapsamı hakkında bkz. İstanbul Sanayi Odası *a.g.e.*, s. 1-2; Dolayısıyla otomotiv sektörü 87. fasıl dışında birçok ürünü kapsamaktadır; ancak, bu çalışmada sadece 87. fasıl kapsamındaki eşyalar analize dahil edilmiştir.

[259] T. C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019,…* s. 16.

yanmalı motorlar ve motorlu vasıtalar sektörünün gelişiminde öncü ülkelerden biri olarak 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başlarında Otto, Diesel, Daimler, Benz ve Bosch tarafından geliştirilen ürünlerle teknik üstünlüğü yakalamış, ancak bu başarıyı ticarileştirme konusunda aynı ölçüde muvaffak olamamıştır[260]. Bu nedenle, sektörün ilk gelişim dönemlerinde hem üretim hem de ihracat miktarı açısından ABD ve Fransa, Almanya'yı geçmişlerdir[261]. Öte yandan, Almanya'nın 2. Dünya Savaşı sonrası sanayileşme süreci incelendiğinde, başarıyı sağlayan en önemli kanallardan biri şüphesiz otomotiv sanayindeki gelişmelerdir[262].

Otomotiv sanayinin gelişimi, özellikle 19. yüzyılın sonlarında fosil yakıtla çalışan motorların icat edilmesi ve nakil vasıtalarına uygulanması ile başlamış ve ekonomik, sosyal ve çevresel olarak çağı dönüştüren en etkili unsur olmuştur[263]. Öncelikle ABD'de başlayan seri üretim, sonra Avrupa ve 2. Dünya Savaşından sonra Uzak Asya'da önemli gelişim göstermiştir. Az sayıda ülkeye ait 20 civarında otomotiv firmasının toplam dünya üretiminin %90'ını gerçekleştirdiği bilinmektedir[264]. Dolayısıyla, bu sektörde küresel ölçekte oligopol bir piyasanın oluştuğu iddia edilebilir.

Üretici firma sayısının azlığına rağmen uluslararası ticarette tarife ve tarife dışı engeller, hammadde ve ara malı tedarik şartları, lojistik maliyetleri, pazara erişim ve benzeri birçok faktör; sektör üretiminin dağınık olmasına, uluslararası yatırımlarla yerel üretimin tercih edilmesine, endüstri içi ticaretin çoğalmasına sebep olmuştur[265]. Uluslararası ticarette dikey uzmanlaşma, küresel arz zincirleri veya ürün bölümlenmesi şeklinde adlandırılan bu üretim yapısı, nihai ürünün parçalarının değişik ülkelerde

---

[260] O. Keck, *a.g.e.,* s. 129.

[261] O. Keck, *a.g.e.,* s. 129; Atila Bedir, *a.g.e.,* s. 3.

[262] Vaclav Smil, *a.g.e.,* s. 197-198.

[263] Vaclav Smil, *a.g.e.,* s. 197.

[264] Ali Görener ve Ömer Görener, 2008. "Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler", *Journal of Yasar University*, 3(10), 1213-1232, s. 1214; İstanbul Sanayi Odası, *a.g.e.*, s. vii.

[265] Atila Bedir, *a.g.e.,* s. 25

üretilmesi ve montaj için kurulmuş merkezlerde toplanarak parçaların birleştirilmesi şeklinde tecelli etmektedir[266]. Bu durum, özellikle çok uluslu şirketler vasıtasıyla endüstri içi ticaretin yoğunlaşmasına neden olmaktadır.

Otomotiv sanayinin Türkiye'deki temelleri 1950'li yıllarda atılmış, gelişim süreci 1960'lı yıllarda Avrupa'daki otomotiv üreticileriyle bağlantılı bir yapı içerisinde başlamış ve sektörün gelişimine koşut olarak yabancı firmalarla ilişkiler güçlenmiştir[267]. Sektördeki ilk yerli üretim, 1954 yılında Türk Willys Overland Ltd.'nin jip ve kamyonet türü ürünleriyle başlamış, 1955 yılında Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş.'nin kamyon fabrikası ile devam etmiştir[268]. 1961 yılında ilk Türk otomobili "Devrim", Eskişehir Devlet Demiryolları Fabrikasında üretilmiş; ancak, talep miktarının ekonomik ölçekte üretime izin vermeyeceği düşünülerek üretime devam edilmemiştir[269].

1990'lı yılların başlarında, uygulanmakta olan teşvikler, düzenli artış gösteren iç talep ve gümrük korumasının henüz kalkmamış olması sayesinde sektöre yapılan yatırımlar önemli ölçüde artmıştır. Ancak, 1990'ların ortalarında başlayan ekonomik dalgalanmalar, Avrupa Birliği standartlarına uyumda yaşanan sorunlarla birleşerek yerli sanayinin yurt içi ve yurt dışı pazarlarda rekabetini zorlaştırmıştır[270]. 1990'ların sonlarından itibaren gümrük birliğinin sağladığı ekonomik entegrasyon sayesinde sektörde yabancı yatırımlar artmış, lisans altında üretim ve müşterek teşebbüs (joint-venture) modelleriyle tesis kuran yabancı firmaların çoğalmasıyla Türkiye, uluslararası pazarlara üretim yapan bir üs olarak konumlanmıştır[271]. Türkiye ihracatının sektörel sıralamasında, otomotiv sektörünün uzun süredir ilk sırada olmasının yanı sıra dış ticaret

---

[266] Erdal Özmen, *Reel Döviz Kuru ve Türkiye Dış Ticaret Dinamikleri,* Economic Research Center (ERC), Working Papers in Economics 14/12, Kasım 2014, s. 8-9.

[267] İstanbul Sanayi Odası, *a.g.e.*, s. 5.

[268] Atila Bedir, *a.g.e.,* s.26

[269] Gös. yer.

[270] İstanbul Sanayi Odası, *a.g.e.*, s. 5-6; Atila Bedir, *a.g.e.,* s. 31.

[271] İstanbul Sanayi Odası, *a.g.e.*, s. 6-8; Atila Bedir, *a.g.e.,* s. 34-37.

fazlası veren fasıllar içinde de 87. fasıl ilk sırada yer almıştır[272].

Askeri platformların tarihsel gelişimine bakıldığında, hayvanlar tarafından çekilen iki tekerlekli savaş arabaları, zırh giydirilen at ve fil gibi hayvanlara binen süvariler veya Romalı askerin taşıdıkları kalkanlarla kaplumbağa tabir edilen formasyonda savaşmaları bugünkü askeri kara platformlarının ataları olarak kabul edilmektedir[273]. Motorlu zırhlı askeri kara vasıtalarının ilk örneği ise İngiltere tarafından 1. Dünya Savaşı döneminde üretilip kullanılmıştır[274]. Sonraki dönemde, çeşitli ihtiyaçlar dikkate alınarak birçok ülke tarafından farklı tip ve özelliklerde askeri kara araçları tasarlanıp geliştirilmiş ve modern orduların vazgeçilmez ekipmanları halini almışlardır[275].

Türkiye'de 1928 yılında Fransa'dan ithal edilerek kullanılmaya başlanan FT-17 tankı ilk askeri zırhlı kara vasıtası olmuş, sonrasında Sovyetler Birliği'nden ithal edilen tanklarla ilk tank taburu kurulmuştur. İlk yerli tank üretim denemesi 1943 yılında yapılmış, ancak bu deneme başarısız olmuştur[276].

1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında başlayan silah ambargosunun etkisiyle 1980'li yıllardan itibaren Türk Ordusunda taarruzi bir yapıyla yeniden organizayon gerçekleşmiş ve ordu mekanizasyonunu arttırma çabalarıyla yerli savunma sanayinin gelişimi de hız kazanmıştır[277]. Sektörde kurumsal altyapının güçlendirilmesi, yerli sivil

---

[272] Otomotiv Sanayii Derneği, 2018: *Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu 1. Çeyrek 2018*, s. 1-4, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/1.Ceyrek_2018_OSD_Dis_Ticaret_Raporu-4342.pdf (11.06.2020); Euronews, *AB'nin Otomotiv İthalatının 5'te Biri Türkiye'den; Otomotiv Avrupa ile En Büyük Ticaret Sektörü,* 29 Aralık 2019, https://tr.euronews.com/2019/12/29/ab-nin-otomotiv-ithalat-n-n-5-te-biri-turkiye-den-otomotiv-avrupa-ile-en-buyuk-ticaret-sek (11.06.2020).

[273] Eşref Demirdağ, "Tank ve Zırhlı Araçların Tarihçesi", *Aselsan Dergi,* Sayı 105, 4-12, Mayıs 2020, https://www.aselsan.com.tr/022020_6142.pdf (11.06.2020), s. 4.

[274] Eşref Demirdağ, *a.g.m.,* s. 6-7.

[275] Chris McNap, *Military Vehicles 300 of the World's Most Effective Military Vehicles,* Amber Books Ltd., 2003, s. 7 ve devamı.

[276] Eşref Demirdağ, *a.g.m.,* s. 8.

[277] Örneğin, 1963 yılında sivil kara taşıtlarının üretimi için kurulmuş olan Otokar, 1983 yılından itibaren askeri taşıt üretimine yönelmiştir. Ayrıca, 1970'lerin ortalarında kurulmaya başlanan TSKGV'ye ait firmalar bu dönüşümü desteklemiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Enes Kurt, *Türk Savunma Sanayii Tarihine Mikro Yaklaşım: Savunma Sanayii İşletmelerine Dair Bir Envanter ve Dönemselleştirme Çalışması (1836-*

sektörün askeri üretime katkıları ve kamunun çok boyutlu teşvikleri sayesinde askeri kara platformlarının yerli üretim kapasitesi ve üretim teknolojisi önemli gelişim göstermiştir. Böylece, Türk Ordusunun ihtiyaçlarının yerli kaynaklardan tedarik edilmesinin yanı sıra birçok ihracat başarısı da kazanılmıştır[278].

Türkiye'nin 87. fasıl kapsamında 2019 yılında yaptığı toplam ihracat yaklaşık 26,17 milyar USD, toplam ithalat ise yaklaşık 9,64 milyar USD seviyesindedir. Almanya ile yapılan ticaret ise yaklaşık 3,03 milyar USD ihracat ve 2,39 milyar USD ithalat şeklindedir.

2.2.3. Havayolu Vasıtalarının Gelişimi

Havacılık tarihi, insanın uçabilme arzusunun yansıması olarak eski medeniyetlere ait kalıntılarda tasvir edilen uçan canlı ve cansız varlıklarda ve mitolojik hikâyelerde başlar[279]. Milattan önce 4. yüzyıl ile Wright kardeşlerin 1903'te motor gücüyle havalanan yönlendirilebilir bir uçakla ilk başarılı uçuş denemesi[280] arasında dünyanın farklı coğrafyalarında havacılığa dair başarılı denebilecek pek çok çalışmanın yapıldığı bilinmektedir. Bunlar arasında; uçurtmalar (Çin, M.Ö 4. yy), aeolipile düzeneği (İskenderiye'li Heron, M.Ö 1. yy), kanat düzeneği ile uçuş (Abbas Kasım İbn-i Firnas, 8. yy; Hezarfen Ahmet Çelebi, 17. yy), planör ve helikopter tasarımları (Leonardo da Vinci, 15. yy), roket düzeneği ile uçuş (Lagari Hasan Çelebi, 17. yy), sıcak hava balonlu uçuş (Montgolfier kardeşler, 18. yy), planör ile uçuş (George Cayley, 18-19. yy), aerodinamik alanındaki kitap ve makaleler (Otto Lilienthal, 19. yy) ve buhar motorlu uçuş (Samuel P.

2018), (Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı, İnovasyon, Girişimcilik ve Yönetim Programı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2018, s. 33, 101-102.

[278] T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı, *Savunma Sanayimiz Tarihçe,* https://www.ssb.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=47&LangID=1 (29.06.2020)

[279] Y. Volkan Pehlivanoğlu, *a.g.e.,* s. 1-2.

[280] Abdullah Nergiz, *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi ve Thy*, (T.C.Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Tarihi Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2008, s. 5.

Langley ve Clement Ader, 19. yy) gibi çalışmalar öne çıkmaktadır[281].

Ne var ki, havacılık tarihindeki en önemli kırılmalardan biri, 1903 yılında Orville Wright'ın motorlu bir uçakla 12 saniye havada kalarak 37 metre uçması olmuştur[282]. Wright kardeşlerin geliştirdiği, insan taşıyan pervaneli uçak, motor gücüyle havalanmış ve kontrollü bir uçuş gerçekleştirmiştir. Bu olayın ardından uçak teknolojisi sürekli geliştirilmiş, sivil kullanımların yanı sıra askeri kullanımlar da havacılık teknolojisini şekillendirmiştir. Genel olarak denilebilir ki havacılık ve uzay vasıtaları, insanlığın eriştiği en üst düzey teknolojileri bünyesinde barındırmış ve bu alanda yapılan Ar-Ge çalışmaları, bilimsel bilginin ve teknik uygulamaların sınırlarını genişletmiştir[283].

1. Dünya Savaşı'nın başlarında keşif amaçlı kullanılan uçaklar, sonrasında silahlandırılmış, 2. Dünya Savaşı'nda ilk jet motorlu savaş uçakları imal edilmiştir[284]. 1957 yılında uzay çağını başlatan hamle Sovyet Rusya'nın Sputnik-1 uydusunu fırlatarak yörüngeye yerleştirmesi olmuştur. 1969 yılında Apollo-11 görevi kapsamında ABD tarafından Ay'a gönderilen astronotlar, ilk kez Dünya dışı bir gök cismine insanlı iniş gerçekleştirmişlerdir[285].

Türkiye'nin havacılık tarihinde ilk başarılı uçuş denemeleri, İstanbul'da 17. yüzyılda Hezarfen Ahmet Çelebi'nin kanat düzeneğiyle ve Lagari Hasan Çelebi'nin de roket düzeneğiyle gerçekleştirdikleri uçuşlardır[286]. Sonrasında, 1785'te ilk balonlu uçuş

---

[281] Y. Volkan Pehlivanoğlu, *a.g.e.,* s. 2-5.

[282] Y. Volkan Pehlivanoğlu, *a.g.e.,* s. 6; World Digital Library, *Telegram from Orville Wright in Kitty Hawk, North Carolina, to His Father Announcing Four Successful Flights, 1903 December 17,* https://www.wdl.org/en/item/11372/ (15.06.2020).

[283] Tae Woo Lee, *Military Technologies of the World,* Green Wood Publishing Group, ISBN: 978-0-275-99535-5, 2009, s. 1; Uzay teknolojilerinin gelişimi ve özellikle ABD'deki çalışmalar hakkında daha detaylı bir kaynak için bkz. Glen R. Asner-Stephen J. Garber, *Origins of 21st-Century Space Travel: A History of NASA's Decadal Planning Team and the Vision for Space Exploration, 1999–2004,* Official NASA ebook, https://www.nasa.gov/sites/default/files/atoms/files/origins_of_21st_century-tagged.pdf (12.06.2020)

[284] Y. Volkan Pehlivanoğlu, *a.g.e.,* s. 6-7.

[285] Y. Volkan Pehlivanoğlu, *a.g.e.,* s. 8.

[286] Y. Volkan Pehlivanoğlu, *a.g.e.,* s. 9-11.

İstanbul'dan Bursa'ya gerçekleştirilmiş, bu tarz balonlu uçuşlar 19. yüzyıl boyunca çeşitli vesilelerle yinelenmiştir[287].

1909 yılında Fransız havacısı Louis Blériot, kendi ürettiği uçakla Manş denizi üzerinden ilk deniz aşırı uçuşu gerçekleştirmiş[288], aynı yıl Osmanlı Harbiyesi havacılık konusunda ilk resmi çalışmalarına başlamıştır. 1911'de Harbiye Nezareti bünyesinde Havacılık Komisyonu kurularak hava kuvvetlerinin temeli atılmıştır[289]. Yine 1911'de, seçkin Osmanlı subayları yeni gelişmekte olan havacılık teknolojilerini öğrenmek üzere Fransa'ya eğitime gönderilmiş, aynı yıl Trablusgarp Savaşında İtalyanların Osmanlı'ya karşı uçak kullanmasıyla hava gücünün etkinliği acı şekilde tecrübe edilmiştir. 1912 yılında Fransa'daki eğitimlerini başarıyla tamamlayan ilk Türk pilotlarının yurda dönmesiyle hava kuvvetleri ilk pilotlarına ve ilk uçaklarına kavuşmuştur. Aynı yıl içerisinde askeri pilotların ülke içinde yetiştirilmesi için Yeşilköy'de Hava Okulu da açılmıştır.[290].

Türkiye'de yerli imkânlarla ilk uçak tasarımını ve üretimini gerçekleştiren kişi Vecihi Hürkuş olmuştur[291]. Türkiye'nin ilk savaş pilotlarından olan ve verdiği hizmetlerin teşekkürü olarak TBMM'den üç kez Takdirname alan ve kırmızı şeritli İstiklal Madalyası ile taltif edilen Vecihi Hürkuş, 28 Ocak 1925'te tasarım ve üretimi kendine ait olan Vecihi K-VI uçağı ile uçmayı başarmıştır[292]. Ancak bu girişim, idari makamlardan gerekli izinler

---

[287] Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Yayınları, 1.Baskı, İstanbul 2002, s. 38-40; aktaran, Abdullah Nergiz, *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi…,* s. 41-42.

[288] Y. Volkan Pehlivanoğlu, *a.g.e.,* s. 6.

[289] Hava Kuvvetleri Komutanlığı, *Tarihçe,* https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79 (02.07.2020).

[290] https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79 (12.06.2020); Stuart Kline, Türk Havacılık Kronolojisi, 1.Baskı, İstanbul:Dönence, 2002, s. 38-40; aktaran, Abdullah Nergiz *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi…,*s. 46.

[291] Abdullah Nergiz, *Türkiye'nin Sivil Havayolu Taşımacılığının Gelişimi ve "Havayolu Devlet İşletme İdaresi" (1933-1956) Dönemi*, (T.C. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2019, s. 11.

[292] Abdullah Nergiz, *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi…,* s. 55; İrfan Sarp, *Pilot Vecihi Hürkuş,* https://tolgaozbek.com/hobi/havacilik-tarihi/pilot-vecihi-hurkus/ (29.06.2020); Güç Gönel, *Baştayyareci'nin Kaleminden İlk Yerli Uçağın Hikâyesi,* 28 Ocak 2020,

alınmadığından cezalandırılmıştır.

Türkiye'deki ilk uçak fabrikası, Alman Junkers firması ile 15 Ağustos 1925'te yapılan anlaşma sonucu kurulan Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)'a ait Kayseri'deki fabrikadır[293]. Kayseri'deki fabrikaya ilave olarak 1926'da Eskişehir'de tamir bakım merkezi kurulması kararlaştırılmış[294], bu tesislerin mevcut uçakların bakımlarının yanı sıra yılda 250 yeni uçak teslimatı yapması planlanmıştır[295]. Ancak, planlanan hedeflere ulaşılamadan TOMTAŞ 1928 yılında resmi iflasını açıklamış, Junkers'a ait tüm hisseler Türk Hava Kurumu'na devredilmiştir[296]. İflasına rağmen bu tesislerin havacılık alanındaki ilk fabrikalar olması, ileriki çalışmalara altyapı sağlaması ve uzman personelin yetişmesine katkıda bulunması, sektörün yerli üretim kabiliyeti açısından önemlidir.

Öte yandan, bu fabrikalar uçak tamir bakım işlerini sürdürmüşlerdir. Fabrikanın ıslahı için yapılan çalışmalara ek olarak 1932 yılında Amerikan The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc. firmasıyla, 1936 yılında Alman Gothaer Waggon Fabrik A.G. firmasıyla, 1937 yılında Polonya'nın P.Z.L. firmasıyla ve 1940 yılında İngiliz Philips and Powis Aircraft Ltd. firmasıyla lisans anlaşması yapılmış ve uçak üretimine devam edilmiştir[297].

---

https://www.aa.com.tr/tr/portre/bastayyarecinin-kaleminden-ilk-yerli-ucagin-hikayesi/1716114 (29.06.2020).

[293] Y. Volkan Pehlivanoğlu, *a.g.e.,* s. 12; Osman Yalçın, "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları*", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 29(86), 2013, s. 139; TOMTAŞ olarak ifade edilen firmanın adı, bazı kaynaklarda nispeten farklı zikredilmiştir, bkz. Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, (T.C. Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2008, s. 74.

[294] Osman Yalçın, *a.g.m.,* s. 139; Osman Yalçın, *a.g.e.,* s. 75.

[295] Osman Yalçın, *a.g.e.,* s. 75.

[296] Abdullah Nergiz, *TOMTAŞ – Kayseri Uçak Fabrikası'na Ne Oldu?,* 2 Ocak 2013, https://www.havayolu101.com/2013/01/02/tomtas-kayseri-ucak-fabrikasina-ne-oldu/ (02.07.2020); Enes Kurt, *a.g.e.,* s. 20; Osman Yalçın, *a.g.m.,* s. 139.

[297] Enes Kurt, *a.g.e.,* s. 20-21.

1936'da Nuri Demirağ tarafından ilk özel teşebbüs uçak fabrikası İstanbul Beşiktaş'ta kurulmuş ve yerli tasarım ilk uçak ND-36 bu fabrikada üretilmiştir[298]. Sivil ve askeri amaçlar için geliştirilen yeni model hava vasıtalarının üretimi devam etmiş, 1939-1943 arasında hava kuvvetlerinde görev yapan 500 uçaktan yaklaşık 130'u yerli üretim uçaklardan oluşmuştur[299].

Bu seviye bir başarının sağlanmasındaki önemli etkenler şu şekilde sıralanabilir: İlk kurulduğu adıyla Türk Teyyare Cemiyeti ve sonraki adıyla Türk Hava Kurumu (THK)'nun özverili çalışmaları[300] ile halkın teveccühü, uçak üretiminde ileri teknolojiyi yakalamış ülkelerle lisans anlaşamaları altında ortak üretimlerin yapılmış olması, maddi imkânların sınırları zorlanarak yapılan yatırımlar, teknik personelin yetiştirilmesine özen gösterilmesi ve 2. Dünya Savaşı öncesinde Avrupa'daki ülkelerini terk eden bilim adamları ve uzmanların Türkiye'de istihdam edilmesi[301] sektörün gelişimine önemli katkı sağlamıştır.

2. Dünya Savaşı boyunca da havacılık yatırımları devam etmiş, THK tarafından 1940 yılında Ankara Etimesgut'ta uçak fabrikası ve 1945 yılında Gazi uçak motor fabrikası, tesis edilmiştir. Marshall Yardımı'ndan temin edilen hibe veya uygun fiyatlı malzemelerin yurt içindeki fabrikalara verilen siparişleri azaltması başta olmak üzere pek çok sebepten ötürü, bu fabrikalar beklenen gelişmeyi gösterememişlerdir[302]. Sonuçta, Vecihi Hürkuş'un imalat çalışmaları hiç gelişme fırsatı bulamamış, Nuri Demirağ'ın kurduğu tesisler 1940'lı yıllarda, THK'nın tesisleri de 1950'li yıllarda sönmüştür.

---

[298] Y. Volkan Pehlivanoğlu, *a.g.e.,* s. 12; Enes Kurt *a.g.e.,* s. 27.

[299] Y. Volkan Pehlivanoğlu, *a.g.e.,* s. 12

[300] Türk Hava Kurumu (THK), *Tarihçe,* https://www.thk.org.tr/thk_kurumsal/itemlist/category/156-tarih%C3%A7e (15.06.2020).

[301] Osman Yalçın, *a.g.m.,* s. 142.

[302] Osman Yalçın, *a.g.m.,* s. 135-180; Vildan Korul-Hatice Küçükönal, "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi", *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), 2003, s. 25; Mustafa Gökhan Erdemli, *Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, (T.C. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, T.C. Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir 2011, s. 49.

Sektördeki yerli üretim açısından yeniden canlanma sağlayan olay, Türk Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş.'nin (TUSAŞ) 1973 yılında kurulması ve Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı (TSKGV)[303] bünyesine bilahare katılması olmuştur. Zamanla havacılık sektöründeki büyük üretici firmalarla güçlü bağlar kuran TUSAŞ, Türkiye'de havacılığın geliştirilmesi adına pek çok projeye imza atmıştır[304]. Ayrıca Türkiye, 1968 yılında ilk uzay çalışmalarına başlamış, 1979 yılında ilk uydu yer istasyonunu hizmete almış ve 1994 yılında ilk Türk uydusunu fırlatmıştır[305].

Havacılık ve uzay sanayi alanında Türkiye'de yapılan çalışmalar; havayolu sisteminin geliştirilmesi (piyasanın serbestleştirilerek rekabete açılması, havaalanı sayılarının, uçuş hatlarının ve hava taşıt filosunun çoğaltılması vb.), havayolu platformlarının yerli üretimi için yapılan Ar-Ge faaliyetleri, test, sertifika çalışmaları, kurumsal ve yasal altyapının güçlendirilmesi (yurt içi mevzuat ve uluslararası anlaşmalar), uluslararası standartlara uyum şeklinde çok yönlü ilerleyen süreçlerdir[306].

Türkiye'de havacılık ve uzay teknolojileri sektörüne yapılan yatırımlarda, uluslararası rekabet şartları gözetilerek ve yurt dışı satış imkânları da düşünülerek adım atılmaktadır[307]. Bu şartlarla, Türkiye'de geliştirilme sürecine başlanmış veya teslimatları yapılarak hizmet vermeye başlamış sivil ve askeri hava taşıtları arasında, T-625 (Gökbey) genel maksat helikopteri[308], Hürkuş eğitim uçağı, Hürjet eğitim ve yakın hava destek

---

[303] Türk Silahlı Kuvvetlerinin ihtiyaçlarını karşılamak için farklı tarihlerde kurulmuş vakıflar 1987 yılında Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı (TSKGV) çatısı altında birleştirilmiştir, bkz. TSKGV, *Tarihçe,* https://www.tskgv.org.tr/tr/hakkimizda/tarihce (02.07.2020).

[304] Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TUSAŞ), *Hakkımızda,* https://www.tusas.com/kurumsal/hakkimizda#:~:text=Hakk%C4%B1m%C4%B1zda,ve%20Teknoloji%20Bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1%20b%C3%BCnyesinde%20kurulmu%C5%9Ftur. (02.07.2020); Mustafa Gökhan Erdemli, *a.g.e.,* s. 56-58.

[305] Mustafa Gökhan Erdemli, *a.g.e.,* s. 58-59.

[306] T. C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019*,… s. 386 ve devamı.

[307] Anadolu Ajansı (AA), *Savunma ve Havacılık İhracatında "Seferberlik" Zamanı*, 30 Kasım 2019, Haz: Göksel Yıldırım-Uğur Aslanhan, https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/savunma-ve-havacilik-ihracatinda-seferberlik-zamani/1659867 (29.06.2020).

[308] T. C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019*,… s. 393.

uçağı, T-129 (Atak) taarruz helikopteri, MMU (Milli Muharip Uçak) 5. nesil savaş uçağı programı, Göktürk ve İmece keşif gözlem uydusu, muhtelif İHA (İnsansız Hava Aracı) ve SİHA (Silahlı İnsansız Hava Aracı) sistemleri sayılabilir[309].

Havacılık sektörünün 2019 yılı dış ticaret verileri değerlendirildiğinde, 88. fasıl kapsamında yapılan toplam ihracat yaklaşık 1,03 milyar USD iken toplam ithalat yaklaşık 3,41 milyar USD seviyesindedir. Türkiye-Almanya arasındaki 88. fasıl ticareti ise yaklaşık 234 milyon USD ihracat ve yaklaşık 749 milyon USD ithalat şeklindedir.

2.2.4. Denizyolu Vasıtalarının Gelişimi

İnsanoğlunun denize açılmasında ilk girişimin ne zaman, nerede ve nasıl yapıldığı kesin olarak bilinmemektedir; ancak, ilk denemelerin basit bir sal hatta yüzen bir kütükle akarsularda yiyecek ve benzeri eşyalara ulaşmak için yapıldığı tahmin edilmektedir[310]. Ağaç parçalarının ve ahşap malzemelerin yanı sıra, hayvan derilerinin veya sal yapımına uygun olabilecek sair malzemelerin de ilkel denizcilik faaliyetlerinde kullanıldığına dair kalıntılara dünyanın farklı coğrafyalarında rastlanmıştır[311]. Başlangıcı tam olarak bilinemese de gemi yapımının ve denizciliğin medeniyetin gelişmesine büyük katkı sağladığı aşikârdır.

Öte yandan, Mezopotamya bölgesinde M.Ö 4000'ler civarından kalma gemi benzeri vasıtaları tasvir eden kilden kalıntılar bulunmuştur[312]. M.Ö 4. binyılın sonlarında, Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda küreklerin yanı sıra yelkenlerin de gemilerde itici güç oluşturmak için kullanıldığı bilinmektedir. Benzer şekilde, M.Ö 3. binyılda Doğu Akdeniz'de, ana kara ile Kıbrıs arasında ticari hayvan nakliyesine imkân verecek kadar

---

[309] T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı, *Projeler - Havacılık ve Uzay*, https://www.ssb.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=89&LangID=1 (02.07.2020).

[310] Philip de Souza, *Seafaring and Civilization Maritime Perspectives on World History*, Profile Books Ltd., UK 2002, s. 7-8.

[311] Philip de Souza, *a.g.e.*, s. 8-9.

[312] Philip de Souza, *a.g.e.*, s. 9.

büyük, ahşap gemiler kullanılmıştır[313]. M.Ö 1. binyılın ortalarında askerî ve sivil amaçlara göre farklı dizayn edilmiş gemilere rastlanmaktadır[314]. Askeri amaçlı gemiler, uzun gövdelerinde kalabalık mürettebatın kürek çekmesine uygun tasarımı ve baş kısmında yer alan koçbaşı ile sivil amaçlı gemilerden ayrışırken ticaret gemileri daha az gösterişli, daha kısa ve geniş yapılarıyla daha fazla eşya nakline imkân sağlayacak tarzda imal edilmiştir.

Kullanım amacına göre yapıları farklılaşmakla birlikte ilk ve orta çağlarda gemilerin ana malzemesi ahşap ve tahrik gücünün kaynağı yelken ve kürek olmuştur. Ayrıca, ilk okyanus ötesi seyahat M.Ö 1000'lerde yapılmış[315] olsa da ticaret için ana rotalar, Akdeniz, Kızıldeniz ve Basra Körfezi gibi yakın karalarla çevrili denizler veya okyanus bölgelerinde kıyı şeridine yakın, karaya paralel güzergâhlar olmuştur. Özellikle Çin, Mısır, İtalya ve İngiltere gibi merkezleri birbirine bağlayan deniz ticaret rotaları bu ilkelere göre belirlenmiştir[316]; çünkü, dünya yüzeyinin büyük çoğunluğunu kaplayan okyanuslar, özellikle teknolojinin yeterince gelişmediği ilk ve orta çağlarda korkulan ve uzak durulması gereken yerlerdi[317]. Mesela, 11. yüzyıldan kalma şu not bu korkuyu ifade etmektedir: Kuzeydeki en uç ülke olan Norveç'in ötesinde, insan yerleşimi yoktur, korkutucu okyanus dışında hiçbir şey yoktur; sadece, ucu bucağı olmayan sonsuz bir derya[318]... Bu nedenle, 13. yüzyılın sonlarından kalma bir haritada, dünya Asya, Avrupa ve Afrika olmak üzere üç kıtadan ibaret tasvir edilmiştir[319].

15. yüzyıldan itibaren denizcilik faaliyetleri daha düzenli seferler halinde icra

---

[313] Philip de Souza, *a.g.e.*, s. 10; Arzu Yıldız, "Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi", *Mühendis ve Makine,* Cilt:49, Sayı: 578, Mart 2008, https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/2eb734903575495_ek.pdf (17.06.2020), s. 24.

[314] Philip de Souza, *a.g.e.*, s. 11-12.

[315] Brian Lavery, *The Conquest of the Ocean the Illustrated History of Seafaring*, Dorling Kindersley Limited DK Publishing, New York 2013, s. 8.

[316] Gös. yer.

[317] Gös. yer.

[318] Gös. yer.

[319] Gös. yer.

edilmeye başlanmış ve okyanusların kıyıdan daha uzak bölgeleri keşfedilmiştir[320]. Yeni arazilerin ve doğal kaynakların keşfi ile ticaret ve yağma hevesinden beslenen okyanus seferleri, 1492'de Christopher Columbus'un Avrupa'dan Amerika'ya ulaşmasından itibaren bu iki kıta arasında sürekli deniz bağlantısının kurulmasını sağlamıştır[321]. 15. yüzyılın sonu ve 16. yüzyılın başı itibariyle Avrupa merkezli başlayan bu ve benzeri gelişmeler, okyanus korkusunu bitirmiş[322], Avrupa merkezli yeni bir dünya düzeninin kurulmasına giden yolu açmışlardır.

16. yüzyıl ila 19. yüzyıl, yelkenli gemilerin altın çağı olmuş, manyetik pusulalar geliştirilmiş, deniz seyahatleri önemli ölçüde güvenli hale gelmiştir[323]. 18. yüzyılın sonlarında gemilerde denenmeye başlayan buhar motorlu tahrik sistemleri[324], 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren okyanus seferlerinde yaygınlaşmaya başlamıştır[325]. Hem ticari hem de askeri gemilerde yaygınlık kazanan buhar motorları, demir ve çelik gövdeli gemilerin inşasını mümkün hale getirmiştir[326]. Sonuçta, ahşap gövdeli gemiler 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yerini çelik gövdeli gemilere bırakmaya başlamış, 20. yüzyılla birlikte dizel motorlar, çok sayıda uzun menzilli ağır topa sahip, çok yüksek tonajlı savaş gemilerinin üretilmesini mümkün kılmıştır[327].

Öte yandan, Türklerde ilk denizcilik faaliyetleri 11. yüzyılda ilk Türk amirali Çaka Bey ile başlatılmaktadır[328]. Eski ve orta çağlarda büyük devletler kurmuş olan Türklerin ticaret ve ordu yapılanmaları denizci özellik taşımamıştır. Deniz kültürüne tamamen

---

[320] Brian Lavery, *a.g.e.*, s. 9.

[321] Brian Lavery, *a.g.e.*, s. 10.

[322] Gös. yer.

[323] Brian Lavery, *a.g.e.*, s. 10-11.

[324] Philip de Souza, *a.g.e.*, s. 23.

[325] Brian Lavery, *a.g.e.*, s. 10-11; Philip de Souza, *a.g.e.*, s. 25.

[326] Philip de Souza, *a.g.e.*, s. 25-27.

[327] Philip de Souza, *a.g.e.*, s. 22.

[328] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Tarihçe,* https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?dil=1&icerik_id=11 (18.06.2020).

yabancı olmadıkları bilinmekle birlikte Türklerin denizler üzerindeki faaliyetleri, 11. yüzyıl sonları itibariyle Anadolu'daki yerleşimin kesinlik kazanması ile başlamıştır[329]. Sonraki dönemde Anadolu'ya yönelmiş olan Haçlı ve Moğol akınları denzicilik faaliyetlerini önemli ölçüde baskılamış, ancak 14. yüzyıl başlarından itibaren denizci beylikler sayesinde yeni bir canlanma gözlenmiştir. Bu beyliklerden özellikle Karesioğulları, Osmanlı denizciliğinin temelini oluşturması bakımından, Aydınoğulları da Umur Bey komutasındaki başarılı faaliyetleri dolayısıyla öne çıkmıştır[330].

Anadolu Selçuklu devletinde Anadolu'yu çevreyen tüm denizlerde tersanecilik yapıldığı, gemi yapım tekniklerinde dönemin teknolojisine erişildiği kaydedilmiştir[331]. Osmanlı döneminde ise denizcilik faaliyetleri, 1323'te Marmara Denizi'ne ulaşılmasının ardından Osmanlı'nın batı komşusu Karesi Beyliği'nin yardımlarıyla 1324 yılında başlamıştır[332]. 1453'te İstanbul'un fethinden sonra, Karadeniz ve Ege'de hâkimiyet tesis edilerek Akdeniz'e ağırlık verilmiş, 27 Eylül 1538'de Preveze Deniz Zaferi ile Akdeniz'de mutlak üstünlük sağlanmış[333] ve 16. yüzyılda Türk denizciliği en parlak devrini yaşamıştır[334].

1571'de İnebahtı Deniz Savaşı'nda Osmanlı donanmasının üçte ikilik kısmının yok edilmesi[335] Osmanlı'nın denizlerdeki hâkimiyetinin bitmekte olduğunu acı şekilde haber vermiştir. Gelişen teknolojiye uyum göstermekte yeterince hızlı davranamayan bahriye, yelkenli ve buharlı gemi teknolojilerini geriden takip etmiştir[336]. Denizcilik

---

[329] İdris Bostan-Salih Özbaran, "Giriş", *Türk Denizcilik Tarihi 1, Başlangıçtan 17. Yüzyıl Sonuna Kadar,* Editörler: İdris Bostan-Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s. 11.

[330] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Tarihçe.*

[331] Arzu Yıldız, *a.g.m.,* s. 24-25.

[332] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Tarihçe.*

[333] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Tarihçe*; Preveze Deniz Zaferi'ne ithafen 27 Eylül, Deniz Kuvvetleri Günü olarak kutlanmaktadır.

[334] Arzu Yıldız, *a.g.m.,* s. 25.

[335] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Tarihçe.*

[336] Gös. yer.

konusunda ortaya konulan kişisel gayretler, gerilemekte olan İmparatorluğa eski gücünü kazandırmaktan uzak kalmıştır. 20. yüzyıl başlarında Osmanlı donanması atıl tutulan gemilerden ve eğitim düzeyi düşük personelden ibarettir[337].

Gemi inşa ve tersanecilik alanında çalışan kişi sayılarına bakıldığında da 16. yüzyılda erişilen sayıların 18. yüzyılda önemli ölçüde gerilemiş olduğu takip edilebilir[338]. Benzer şekilde, 16. yüzyılda Akdeniz'deki mücadelenin yanı sıra Umman Denizi'nde ve Hint Okyanusu'nda girişilen mücadelelerden zamanla geri çekilinmiş ve nihayet 1. Dünya Savaşı'nda, Karadeniz ve Ege Denizi'nde sınırlı faaliyet gösterebilen bir donanma gücü elde kalmıştır[339].

Türkiye'deki gemi inşa sanayinin güncel durumuna bakıldığında, faaliyet gösteren tersanelerin tamamına yakınının Marmara Denizi ve Batı Karadeniz'de konuşlandığı, Doğu Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz kıyılarında tersanecilik faaliyetlerinin nispeten geri kaldığı görülür[340]. Üretim kapasitesi değerlendirildiğinde, 2013 yılında 71 faal tersanede 3,6 milyon dwt/yıl[341] olan kapasitenin[342], 2018 yılı itibariyle 78 faal tersanede 4,44 milyon dwt/yıl'a yükseldiği[343] görülür. Gemi inşa sanayinde son dönemde yaşanan hızlı gelişme istihdam rakamları üzerinden de takip edilebilir. 1995 yılında 779 kişi olan sektör istihdam verisi, 2007 yılında 33480 kişi ile zirveye ulaşmış, küresel krizin etkisiyle

---

[337] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Tarihçe.*

[338] Arzu Yıldız, *a.g.m.,* s. 26.

[339] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Tarihçe.*

[340] GİSBİR, *a.g.e.,* s. 12.

[341] Detveyt (dwt), uluslararası deniz ticaretinde yaygın kullanılan bir ölçü birimi olup 23.06.2000 tarihli, 24088 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nde tanımlanmıştır, bkz. Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği, *Tanımlar,* md. 4-n, 2000, https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5692&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5 (21.06.2020).

[342] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakalığı, *11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Denizcilik Çalışma Grubu Raporu*, Ankara 2013, https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/11ulastirmadenizcilikvehaberlesmesurasidenizcilikcalismagruburaporu-7629.pdf (02.07.2020), s. 425.

[343] GİSBİR, *Gemi İnşa, Bakım-Onarım…,* s. 12.

2009 yılında 20000 kişinin altına gerilemiş ve 2018 itibariyle 28500 kişi seviyesine gelmiştir[344]. Üretilmekte olan gemilerin nitelikleri değerlendirildiğinde de hem askeri hem de sivil amaçlı birçok türde deniz platformunun çok çeşitli amaçları yerine getirmek üzere tasarlandığı, geliştirildiği ve inşa edilmekte olduğu tespit edilmektedir[345].

Gemi vasıtaları sektörünün 2019 yılı dış ticaret verileri değerlendirildiğinde, 89. fasıl kapsamında yapılan toplam ihracat yaklaşık 1,01 milyar USD iken toplam ithalat yaklaşık 1,06 milyar USD seviyesinde gerçekleşmiş, fasıl bazında cüzi denebilecek bir dış ticaret açığı oluşmuştur. Türkiye-Almanya arasındaki 89. fasıl ticaret hacmi ise yaklaşık 1,05 milyon USD ihracat ve yaklaşık 25,41 milyon USD ithalat olmak üzere çok sınırlı düzeyde kalmıştır.

2.3. Türkiye-Almanya Ekonomik İlişkileri ve Nakil Vasıtaları Sektörü

2.3.1. Türkiye-Almanya Ekonomik İlişkileri

Germenler, Avrupa'da tarih sahnesine yaklaşık iki bin yıl önce çıkmış olmalarına rağmen 19. yüzyıla kadar güçlü ve uzun soluklu bir devlet kuramamış, parçalı bir siyasi görünüm arz etmişlerdir[346]. 19. yüzyılda Prusya'nın öncülüğünde birleşen Germen devletleri tarafından 1871'de kurulan Alman İmparatorluğu, askeri ve ekonomik yönden güçlü bir merkez Avrupa devleti olarak ortaya çıkmıştır[347]. Sonrasında yaşanan iki dünya savaşında da yenilmiş olmasına rağmen Almanya, günümüzde dünyanın sayılı büyük

---

344 GİSBİR, *Türkiye Gemi İnşa Sanayi Raporu 2011*, https://www.gisbir.org/content/uploads/kurumsal/dosya/2011_sektor_raporu.pdf (21.06.2020) s. 6; Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği GİSBİR, *Gemi İnşa, Bakım-Onarım…,* s. 16.

345 T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı, *Projeler-Deniz Araçları,* https://www.ssb.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=88&LangID=1 (21.06.2020); GİSBİR, *Gemi İnşa, Bakım-Onarım…,* s. 15.

346 Selma Karatepe-S. Mustafa Önen-Nazlı Nalcı Arıbaş, "Almanya Federal Cumhuriyeti", *Yönetsel Yapı İncelemeleri,* Ed: Burhan Aykaç-Hatice Altunok, Nobel Yayınevi, 1. Basım, Ankara Mayıs 2014, s.15-63, s. 16-17.

347 Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995,* Timaş Yayınları, 21. Baskı, İstanbul 2016, s. 27-28; Selma Karatepe, vd., *a.g.m.,* s. 17.

ekonomileri arasına girmeyi başarabilmiştir.

Avrupa'da siyasi yapının alt üst olduğu[348] Fransız İhtilali (1789) ile başlayan süreçte, Prusya ile Osmanlı arasında barış ve dostluk anlaşması imzalanmıştır[349]. 2. Abdulhamit döneminde Osmanlı ile Almanya arasında askeri ilişkiler geliştirilmiş, İstanbul-Bağdat demiryolu inşaatı gibi önemli bir projede Almanya ile işbirliği yapılmış[350], 1. Dünya Savaşı'nda da müttefiklik bağı kurulmuştur[351]. 1933'ten sonra Hitler Almanya'sını terkeden akademisyen, mühendis ve uzmanlar Türk eğitim hayatına ve ekonomisine önemli katkılar sağlamışlardır. Ayrıca ikili ticaret ilişkileri bakımından da Almanya, Osmanlı döneminden başlayarak 2. Dünya Savaşı'na kadar geçen dönemde Türkiye için önemli bir ülke olmuştur[352].

1951'de imzalanan ilk kurucu anlaşma ile Avrupa'da başlayan ekonomik entegrasyon hareketine, Türkiye 1959'da ortaklık için başvurmuş ve 1963'te entegrasyon yönündeki çabalar hukuki zemin kazanmıştır. 1960'larda Türkiye ile Almanya arasında İşgücü Anlaşması imzalanmış ve çok sayıda vatandaşımız çalışmak üzere Almanya'ya göç etmiştir[353]. Bu kapsamda, Almanya'ya yerleşen vatandaşlarımız zamanla Alman ekonomisinde daha etkin olmuşlar, birçok firma kurmuşlar ve ikili ekonomik ilişkilerin geliştirilmesine önemli katkı sağlamışlardır.

Türk girişimciler tarafından Almanya'da kurulan firmalar Alman ekonomisine

---

[348] Fahir Armaoğlu, *a.g.e.,* s. 19.

[349] T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Türkiye-Almanya Federal Cumhuriyeti Siyasi ve Ekonomik İlişkileri*, http://www.mfa.gov.tr/turkiye-almanya_-siyasi-iliskileri.tr.mfa (23.06.2020).

[350] Seçkin Sunal, "Tanzimattan Günümüze Ulaştırma Politikaları ve Ulaştırma Alanındaki Gelişmeler", *Türkiye Ekonomisi 1908-2008,* Ed: Nevin Coşar-Melike Bildirici, Ekin Yayınevi, ISBN: 978-605-4301-24-9, 2010, s. 632.

[351] T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Türkiye-Almanya Federal Cumhuriyeti Siyasi ve Ekonomik İlişkileri*…

[352] Fazıl Kayıkçı, "Cari İşlemler Dengesi Gelişmeleri", *Türkiye Ekonomisi 1908-2008,* Ed: Nevin Coşar-Melike Bildirici, Ekin Yayınevi, ISBN: 978-605-4301-24-9, 2010, s. 378; İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *Tarihsel Süreçte Türkiye Ekonomisi Yapısal Dönüşüm ve Politika Uygulamaları*, Ekin Yayınevi, ISBN: 978-605-3275-30-5, 2017, s. 13, 20, 37, 66,

[353] T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Türkiye-Almanya Federal Cumhuriyeti Siyasi ve Ekonomik İlişkileri*…

önemli katma değer sağlarken Almanya'nın Türkiye'deki ekonomik varlığı da artmıştır. Almanya, hem dış ticaret ve turizm alanındaki etkinliği hem de Türkiye'deki Almanya menşeli firmaların sayısı itibariyle Türkiye ekonomisinde ayrıcalıklı bir ortaktır. Almanya'dan Türkiye'ye yönelen doğrudan yatırımlara bakıldığında, 7 binden fazla Almanya menşeli firmanın toplamda 10 milyar USD'ye yakın dış yatırımla Türkiye'de bulunduğu bilinmektedir. Ayrıca Türkiye'nin ihracat yaptığı ülkeler sıralamasında Almanya ilk sırada, ithalat yaptığı ülkeler sıralamasında da ikinci sırada yer almış, Türkiye'ye en çok turist gönderen ülkeler içinde de Almanya ikinci olmuştur[354].

2009-2018 yıllarında Türkiye ile Almanya arasındaki ticaret istatistiklerine bakıldığında, Türkiye açısından yüksek düzeyli dış ticaretin daha da artmakta olduğu görülmektedir. 2009 yılında Türkiye ile Almanya arasında yaklaşık 9,8 milyar USD ihracat ve 14,1 milyar USD ithalat olmak üzere toplam ticaret hacmi 23,9 milyar USD olmuştur. 2018 yılında ise 16,1 milyar USD ihracat ve 20,4 milyar USD ithalat ile toplam ticaret hacmi 36,5 milyar USD'ye ulaşmıştır. Ticaret yapılan sektörlere bakıldığında otomotiv, kimya, makine, gıda gibi muhtelif sektörlerdeki ticaret ile ekonomik faaliyetin çeşitli sektörlere yayıldığı görülür.

2.3.2. Türkiye-Almanya Arasında Nakil Vasıtaları Ticaretinin Görünümü

2.3.2.1. Sektör Geneli: Dört Fasıl Toplamı

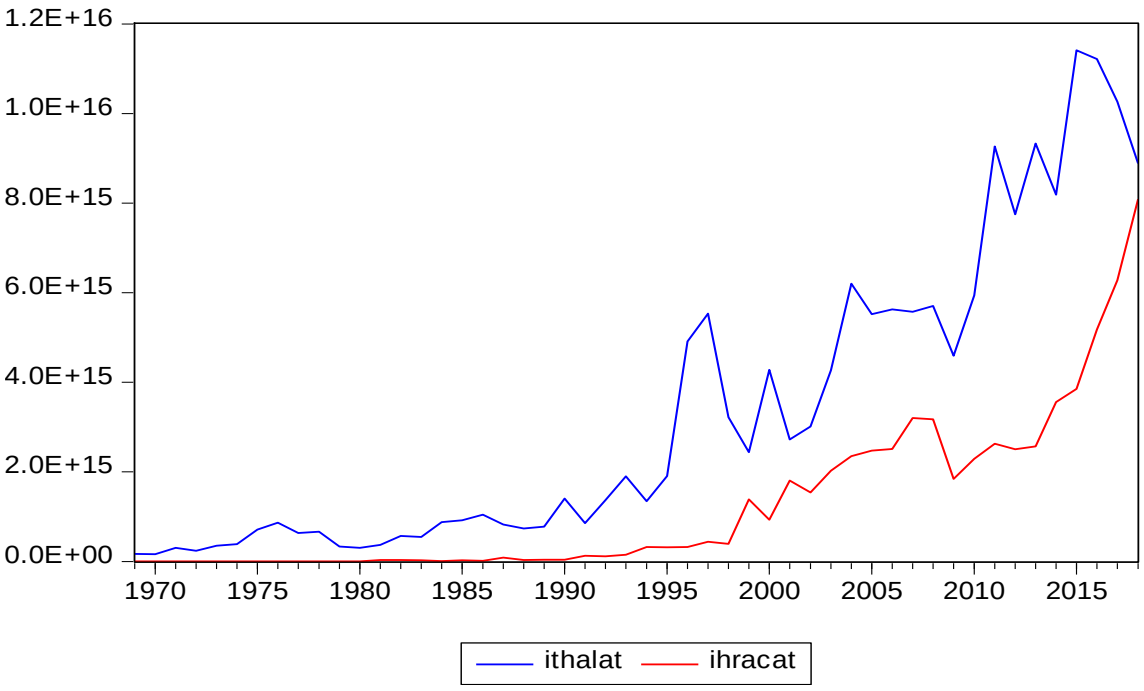
Türkiye ile Almanya arasındaki nakil vasıtaları ticareti hakkında öncelikli olarak belirtilmesi gereken iki olgu, ticaret hacminin hem ithalat hem de ihracat bazında artış trendi içerdiği ve Türkiye'nin bu ticarette dış ticaret açığı verdiğidir. Yıllar bazında incelendiğinde ticarette dalgalanmalar yaşandığı, ancak artış yönündeki genel eğilimin korunduğu ifade edilebilir. Nakil vasıtaları sektörünün toplamına (dört faslın toplamı)

---

[354] Paratic.com, *Bakan Pekcan: Almanya'nın Türkiye Yatırımları Artarak Devam Edecek,* 26 Ekim 2018, Haz: Aysun Bayhan, https://paratic.com/bakan-pekcan-alman-yatirimi-artacak/ (24.06.2020).

ticaret dengesi açısından bakıldığında, ikili ticarette Türkiye istisnasız olarak sürekli dış ticaret açığı vermiştir; ancak, özellikle son yıllarda bu açığın önemli ölçüde kapanmış olması dikkat çekicidir.

Grafik 2.1. Türkiye-Almanya Nakil Vasıtaları Ticareti (Reel TL, 1969-2018)*



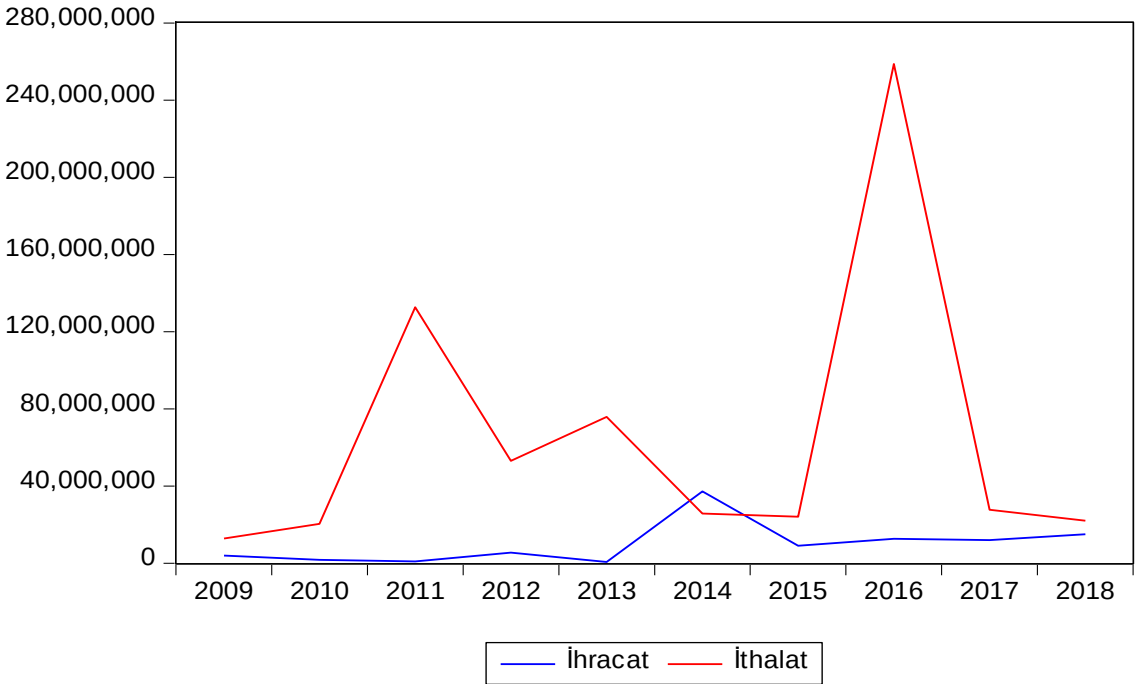
*Kaynak: TÜİK, WB; İhracat ve ithalata ilişkin TL bazında nominal dış ticaret verileri, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) internet sitesinden temin edilmiş ve Dünya Bankası (WB) internet sitesinden temin edilen Türkiye'ye ait GSYİH Deflatörü ile reel verilere dönüştürülmüştür.

Genel eğilimler bu şekilde ortaya konduktan sonra fasıl bazında 2009-2018 dönemindeki veriler değerlendirilecektir.

2.3.2.2. Demiryolu Vasıtaları Ticareti

86. fasıl kapsamında demiryolu vasıtalarına ilişkin ikili ticaret nispeten düşük düzeyde kalmıştır. İthalatta zaman zaman ciddi yükselmeler görülse de dönemin tamamını kapsayan bir artış eğilimi gözlemlenmemektedir. Buna karşın ihracat, incelenen dönem içerisinde oldukça sınırlı bir büyüme göstermiş, 2014'te gözlemlenen istisna dışında ithalattan daha küçük değerler almıştır.

Grafik 2.2. Türkiye-Almanya Demiryolu Vasıtaları Ticareti (USD, 2009-2018)*

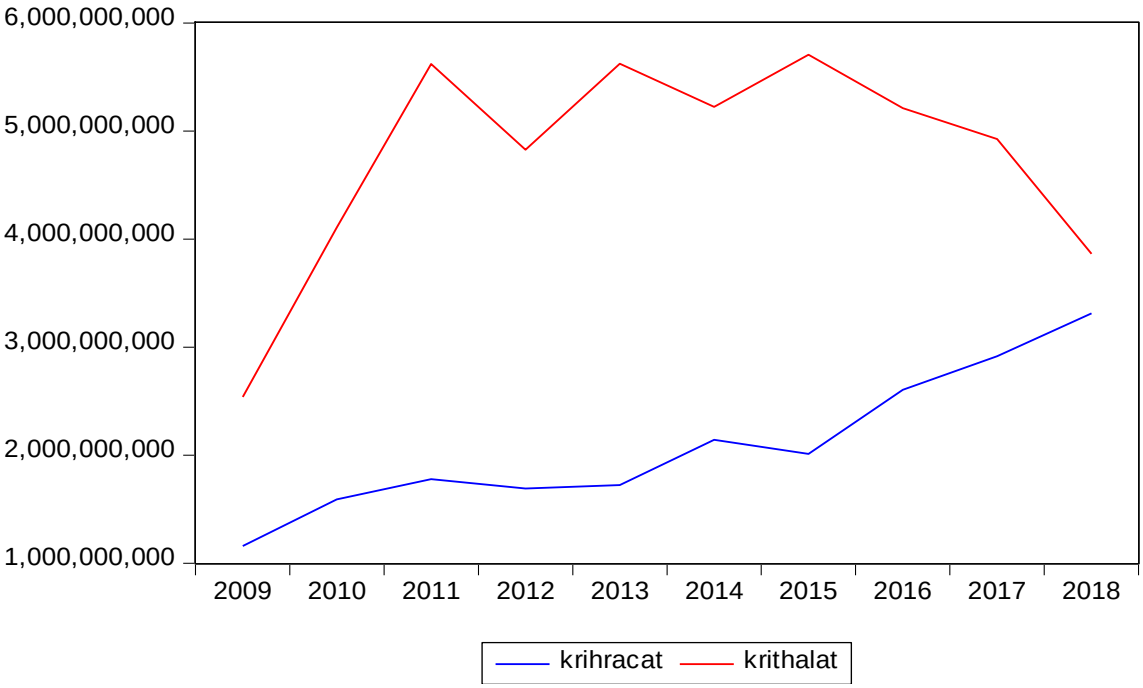


*Kaynak: TÜİK; USD cinsi nominal veriler kullanılmıştır.

2.3.2.3. Karayolu Vasıtaları Ticareti

87. fasılda yer alan karayolu vasıtalarının ticaret hacmi 2009-2018 döneminde önemli ölçüde artış kaydetmiştir. Özellikle, dönem başında yaklaşık 1,15 milyar USD olan ihracat, düzenli bir artış sergileyerek dönem sonunda yaklaşık 3,3 milyar USD seviyesine çıkmıştır. 10 yıllık süre içinde 3 kata yakın artış gösteren karayolu vasıtaları ihracatı, sektör gelişimi açısından Türkiye'nin güçlenen konumuna işaret etmektedir. Öte yandan ithalat, dönem başında yaklaşık 2,5 milyar USD seviyesinden 5,8 milyar USD'ye kadar yükselmiş, sonra yaklaşık 3,9 milyar USD seviyesine gerilemiştir. 87. fasıl dış ticaret dengesi açısından değerlendirilirse incelenen dönemde Türkiye'nin Almanya ile ikili ticareti istisnasız olarak her yıl dış ticaret açığı vermiştir; ancak, ihracatın ithalatı karşılama oranında artış olduğu ifade edilebilir.

Grafik 2.3. Türkiye-Almanya Karayolu Vasıtaları Ticareti (USD, 2009-2018)*

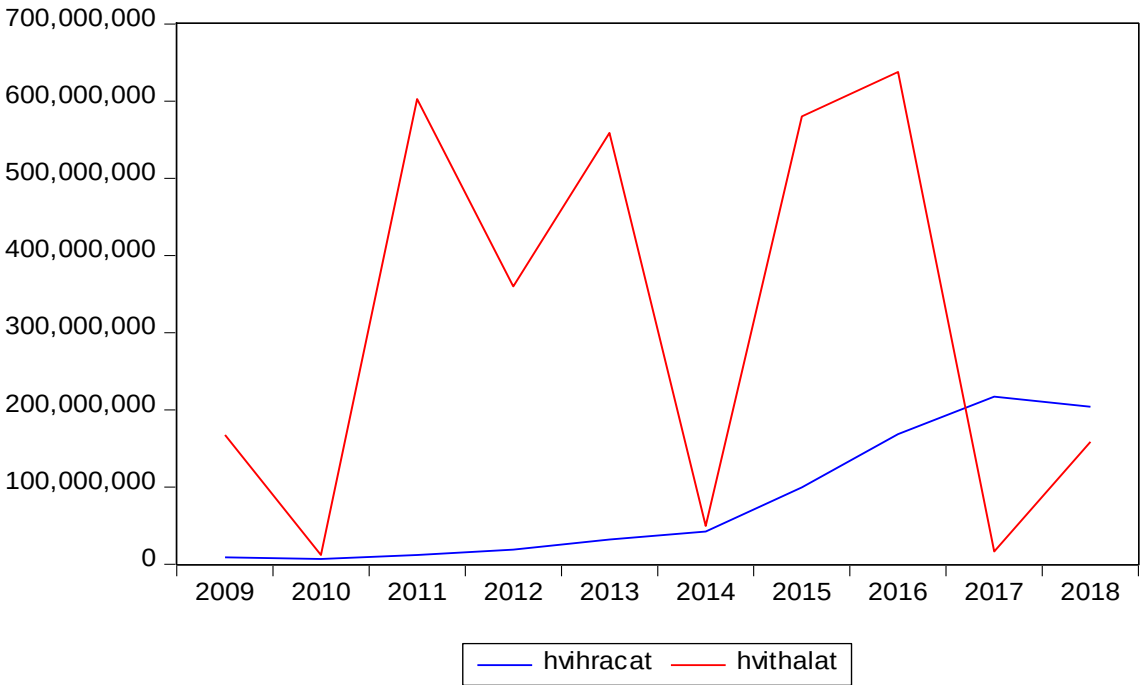


*Kaynak: TÜİK; USD cinsi nominal veriler kullanılmıştır.

2.3.2.4. Havayolu Vasıtaları Ticareti

88. fasılda yer alan havayolu taşıtlarının ticaret verileri incelendiğinde özellikle ithalatta ciddi dalgalanmalar yaşandığı göze çarpmaktadır. 2009'da yaklaşık 167 milyon USD seviyesinde olan ithalat; 2011'de 602 milyon USD'ye yükselmiş, 2014'te yaklaşık 50 milyon USD'ye kadar düşmüş, 2016'da 640 milyon USD'ye yaklaşmış, 2017'de ise 16 milyon USD seviyesine gerilemiştir. Buna karşın ihracat, oldukça istikararlı bir yükseliş trendi yakalamış, dönem başında yaklaşık 9 milyon USD olan ihracat, dönem sonunda 200 milyon USD'yi geçmiştir.

Grafik 2.4. Türkiye-Almanya Havayolu Vasıtaları Ticareti (USD, 2009-2018)*

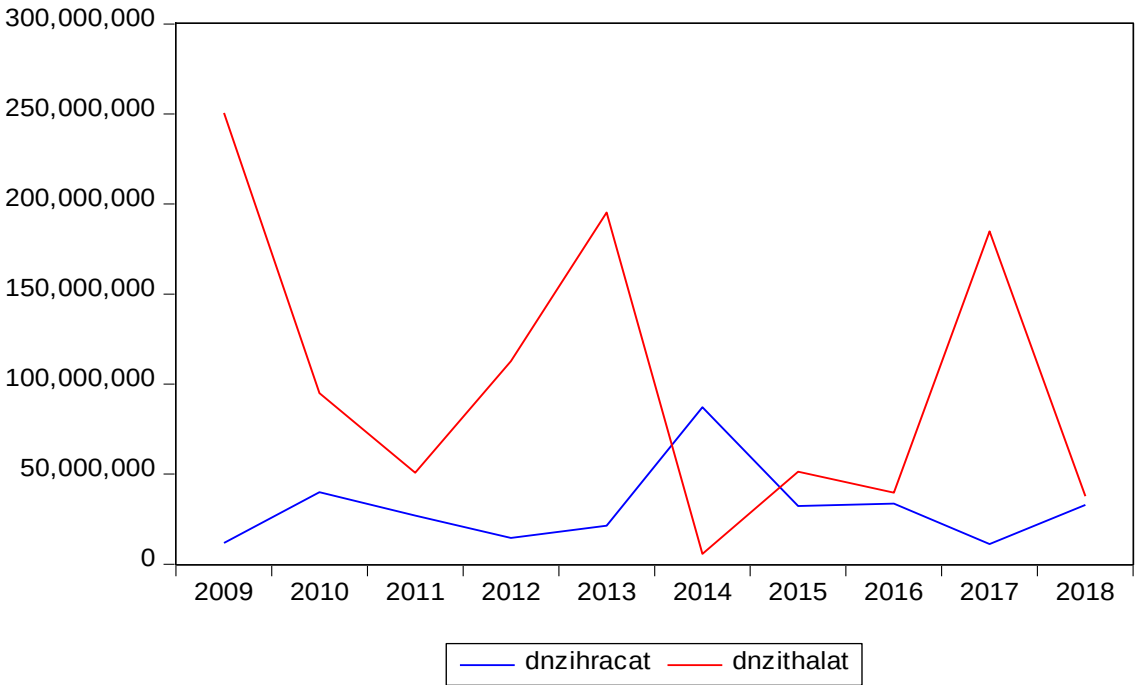


*Kaynak: TÜİK; USD cinsi nominal veriler kullanılmıştır.

2.3.2.5. Denizyolu Vasıtaları Ticareti

89. fasılda yer alan denizyolu vasıtaları ticareti, 88. fasıldaki havayolu vasıtalarına benzer şekilde, ithalatta yüksek dalgalanmaların yaşandığı bir ürün grubu olmuştur. 2009'da 250 milyon USD'nin üzerinde ithalat yapılmışken 2011'de bu değer yaklaşık 50 milyon USD'ye gerilemiş, 2013'te 200 milyon USD'ye yaklaşıp 2016'da 40 milyon USD'nin altına düşmüştür. İhracatta ise çok daha istikararlı, ama düşük hacimli bir ticaret gözlemlenmiştir. İncelenen dönemde yaklaşık olarak 10-40 milyon USD bandında değişen ihracat değeri, sadece 2014 yılında 40 milyon USD bandının üstüne çıkarak 90 milyon USD'ye yaklaşmış, sonra tekrar düşmüştür.

Grafik 2.5. Türkiye-Almanya Denizyolu Vasıtaları Ticareti (USD, 2009-2018)*



*Kaynak: TÜİK; USD cinsi nominal veriler kullanılmıştır.

Genel bir değerlendirme olmak üzere, nakil vasıtaları sektörünü oluşturan dört fasıl (86, 87, 88 ve 89. fasıllar) içinde 87. fasıl ticaret hacmi bakımından açık ara en önde gelen alt sektördür. Hem Almanya'nın bu alt sektördeki küresel büyüklüğü hem de Türkiye'nin diğer alt sektörlere nazaran bu alt sektörde daha ileri bir üretim düzeyini yakalamış olması ticaretin de bu yönde şekillenmesini beraberinde getirmiştir. Tabiatıyla talep koşulları da ticaretin bu yönde gelişmesini desteklemiştir.

Dikkat edilmesi gereken başka bir etken de endüstri içi ticaretin otomotiv sektöründeki genel eğilimidir. Şöyle ki otomotiv sektörünün nihai ürünü olan araçlar, birçok farklı ülkede üretilen alt bileşenlerin veya parçaların montaj için hazırlanmış tesislerde birleştirilmesi ile meydana gelmektedir. Uluslararası ticarette dikey uzmanlaşma, küresel arz zincirleri veya ürün bölümlenmesi şeklinde adlandırılan bu üretim yapısı, nihai ürünün parçalarının değişik ülkelerde üretilmesi ve montaj için

kurulmuş merkezlerde toplanarak parçaların birleştirilmesi şeklinde tecelli etmektedir[355]. Sonuç itibariyle otomotiv sektörünün geneli tarafından benimsenmiş olan bu üretim tarzı, uluslararası ticareti arttıcı bir etki göstermektedir.

[355] Erdal Özmen, *Reel Döviz Kuru ve Türkiye Dış Ticaret Dinamikleri,* Economic Research Center (ERC), Working Papers in Economics 14/12, Kasım 2014, s. 8-9.

3. BÖLÜM

TÜRKİYE-ALMANYA NAKİL VASITALARI TİCARETİNİN ANALİZİ (1969-2018)

Bu bölümde, öncelikle verilerin nasıl elde edildiği, hangi analiz yöntemlerinin neden tercih edildiği açıklanacak ve ardından analizlerden elde edilen bulgular, ekonomik entegrasyon teorisi çerçevesinde yorumlanarak sunulacaktır.

3.1 Veri ve Metodoloji

Bu bölümde analiz edilen veriler, 1969-2018 döneminde Türkiye ile Almanya arasındaki nakil vasıtaları ticaretine ilişkin yıllık ithalat ve ihracat verileridir. Tarife cetvelinin "Nakil Vasıtaları" bölüm başlığı 86., 87., 88. ve 89. fasılları kapsamaktadır. 86. fasıl, "Demiryolu ve Benzeri Hatlara Ait Taşıtlar ve Malzemeler ve Bunların Aksam ve Parçaları; Her Türlü Mekanik (Elektro Mekanik Olanlar Dahil) Trafik Sinyalizasyon Cihazları" başlığını taşımakta ve demiryolu nakil vasıtalarını kapsamaktadır.

87. fasıl, "Motorlu Kara Taşıtları, Traktörler, Bisikletler, Motosikletler ve Diğer Kara Taşıtları; Bunların Aksam, Parça ve Aksesuarı" başlığı ile karayolu nakil vasıtalarını; 88. fasıl, "Hava Taşıtları, Uzay Taşıtları ve Bunların Aksam ve Parçalar" başlığı ile havayolu nakil vasıtalarını; 89. fasıl ise "Gemiler ve Suda Yüzen Taşıt ve Araçlar" başlığı ile denizyolu nakil vasıtalarını içermektedir[356].

Türkiye-Almanya arasındaki ticaretin genel görünümüne bakıldığında, özellikle kara nakil vasıtaları ticaretinin önemli yer tuttuğu görülür. Başta 87. fasılda yer alan karayolu nakil vasıtaları olmak üzere, bu çalışmanın konusunu teşkil eden ticaret malları,

[356] Fasılların hangi eşyaları içerip içermediği hususunda daha ayrıntı bilgi edinmek için, bkz. Orgtr.com.tr, *Gümrük Tarife Cetveli İzahnamesi…*

Türkiye-Almanya arasındaki toplam ticaretin yaklaşık %20'sini ifade etmektedir[357].

Analizlerde kullanılan ham veriler, Türkiye İstatistik Kurumunun (TÜİK) çevrimiçi veri paylaşım sisteminden[358] fasıl bazında sınıflandırılmış, nominal Türk Lirası cinsinden ithalat ve ihracat verileridir. Bahsi geçen dört fasıla ilişkin veriler ayrı ayrı alınmış ve yıl bazında toplanmış, ardından Dünya Bankasının internet sitesinde sunulan Türkiye GSYİH deflatörü[359] ile reel değerlere dönüştürülmüştür. 1969-2018 dönemi reel verileri elde edildikten sonra analizler, doğal logaritmik değerler üzerinden Eviews-10 paket programı kullanılarak yapılmıştır.

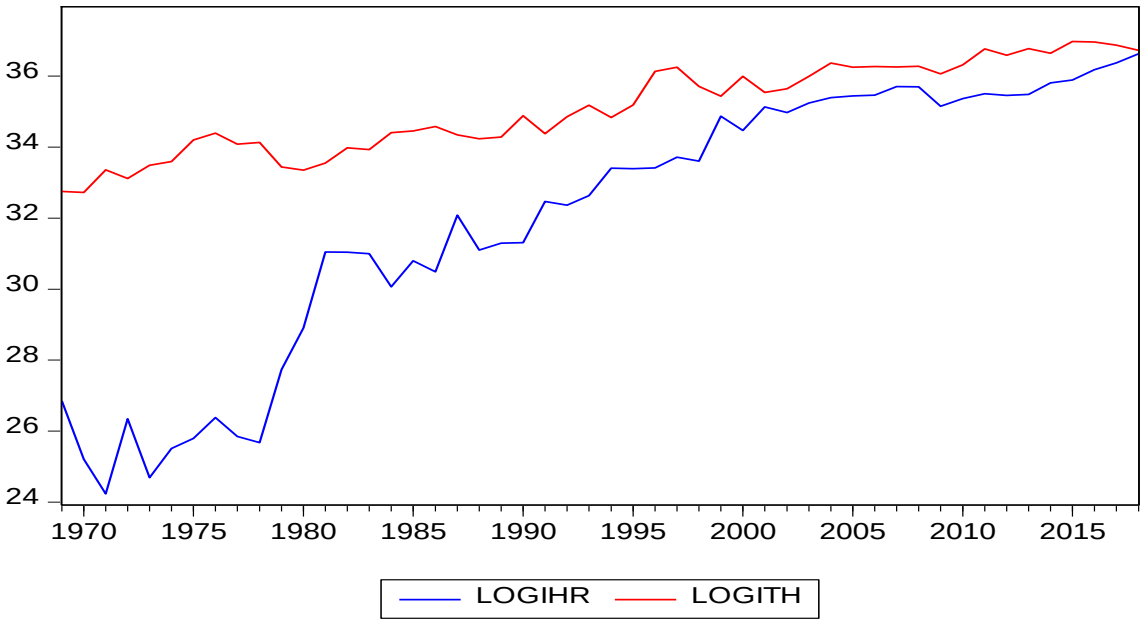
---

[357] TÜİK, *Dış Ticaret İstatistikleri (Özel Ticaret Sistemi)*, https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul (30.06.2020); 2018 yılı verileri üzerinden yapılan hesaplamalara göre, Türkiye'nin Almanya'ya nakil vasıtaları ihracatı Almanya'ya yapılan toplam ihracatın %22,08'i, Türkiye'nin Almanya'dan nakil vasıtaları ithalatı Almanya'dan yapılan toplam ithalatın %19,99'udur.

[358] TÜİK, *Dış Ticaret İstatistikleri…*

[359] The World Bank-Data, *GDP Deflator (Base Year Varies By Country) – Turkey*, https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.DEFL.ZS?locations=TR (30.06.2020); 2009 yılı baz alınarak yerli para birimi (TL) temelinde oluşturulan endeks, 1960 yılından başlayarak Türkiye'nin yıllık fiyat değişimleri dikkate alınarak Paasche tipi bir endeks olarak sunulmaktadır.

Grafik 3.1. Türkiye-Almanya Nakil Vasıtaları Ticareti (Logaritmik Reel TL, 1969-2018)*



*Kaynak: TÜİK; LOGIHR, reel ihracat verilerinin doğal logaritması alınarak oluşturulan seriyi; LOGITH, ithalat verilerinin doğal logaritması alınarak oluşturulan seriyi temsil etmektedir.

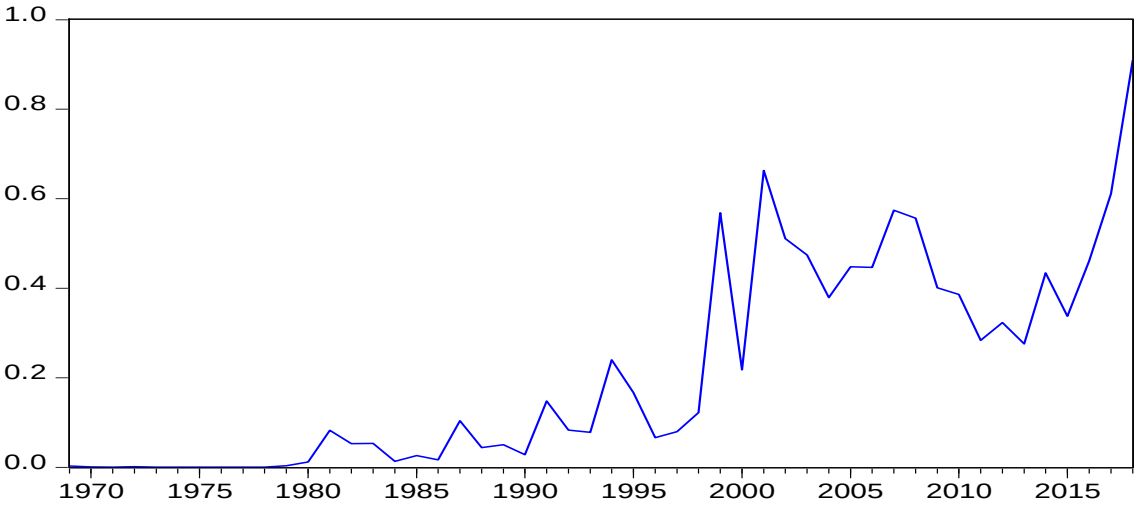
Analizler beş aşamada gerçekleştirilmiş olup ilk aşamada incelenen dönem içinde ihracatın ithalatı karşılama oranı izlenmiştir. İkinci aşamada, Bai ve Perron tarafından geliştirilen yapısal kırılma testi ile hem ihracat zaman serisi için hem de ithalat zaman serisi için yapısal kırılmalar tespit edilmiştir. Üçüncü aşamada, Genelleştirilmiş Dickey-Fuller (ADF), Phillips-Perron (PP), Kwiatkowski-Phillips-Schmidt-Shin (KPSS) ve Zivot-Andrews (ZA) birim kök testleri uygunlanmıştır. Dördüncü aşamada, gecikme sayısı belirlendikten ve tanımlayıcı istatistiklerin uygunluğu kontrol edildikten sonra VAR'a dayalı Granger Nedensellik analizi yapılmıştır. Beşinci aşamada, etki-tepki analizleri ve varyans ayrıştırma analizleri yapılarak değişkenler arasındaki dinamik ilişkiler incelenmiştir[360].

[360] Varyans ayrıştırması ve Etki-tepki analizlerinin dinamik özellikleri hakkında bkz. Oktay Taş-Kaya Tokmakçıoğlu-Gökben Çevikcan, "Borsa İstanbul'da Pay Senedi Getirileri ile İşlem Hacmi Arasındaki İlişki", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 18(1), 2016, s. 19; Bu çalışmadakine

3.1.1. İhracatın İthalatı Karşılama Oranları

Türkiye-Almanya arasındaki nakil vasıtaları sektörü incelenirken ihracatın ithalatı karşılama oranındaki tarihsel değişim, sektör bazında dış ticaret dengesinin değerlendirilmesi bakımından önemli iktisadi çıkarımların yapılmasına imkân sağlayabilir.

Grafik 3.2. Türkiye-Almanya Nakil Vasıtaları Ticareti: İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (Reel TL, 1969-2018)*



*Kaynak: TÜİK

Grafik 3.2'de görüldüğü gibi, 1970'lerin sonlarından itibaren yavaş yavaş yükselmeye başlayan ihracatın ithalatı karşılama oranı, özellikle gümrük birliği anlaşmasının yürürlüğe girdiği tarih olan 1996 yılından itibaren hızlı bir yükseliş gerçekleştirmiş, 2000'li yıllarda yaşanan geri çekilme ise 2010'lu yıllarda telafi edilerek hızlı yükseliş trendine dönülmüştür.

1994 yılında yaklaşık %24 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı, 1996'da

---

benzer aşamalarla yapılmış bir analiz için bkz. Şerif Canbay-Mustafa Kırca, "Türkiye'de Sanayi ve Tarım Sektörü Faaliyetleri ile İktisadi Büyüme Arasındaki İlişkiler: Kaldor Büyüme Yasasının Analizi", *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 9(1), 2020, s. 144.

%6,6'ya kadar geriledikten sonra 2001 yılında yaklaşık %66,3'ü görmüş, sonrasında 2013'e kadar devam eden düşüş trendine girmiştir. 2013 yılında %27,56 seviyesinden 2017'de %61,16 ve 2018'de %90,97'ye kadar tırmanmıştır.

3.1.2. Bai-Perron Yapısal Kırılma Testi

Zaman serisi verilerinde yapısal kırılmaların içsel olarak tespitine imkan sağlayan Bai-Perron (1998, 2003)[361] çoklu yapısal kırılma testi, trend içeren serilerde dahi güvenle kullanılabilmektedir[362]. Yapısal kırılma tarihlerinin içsel olarak belirlenmesinin yanı sıra Bai-Perron testinin önemli bir diğer avantajı da seride kaç adet kırılma olduğunun içsel olarak tespit edilmesidir. 5 kırılmaya kadar aşama aşama ilerleyen test süreci, en küçük kareler yöntemine dayalı dinamik bir algoritma ile gerçekleştirilmektedir[363]. Üç farklı H_0 ve H_1 hipotezinin aşamalı olarak test edildiği bu süreçte, boş hipotezler ve alternatif hipotezler şu şekildedir[364]:

1. H_0: Kırılma yoktur, H_1: k kadar kırılma vardır.

2. H_0: Kırılma yoktur, H_1: En fazla M kadar kırılma vardır.

3. H_0: ℓ adet kırılma vardır, H_1: ℓ+1 tane kırılma vardır.

---

[361] J. Bai-Pierre Perron, "Estimating and Testing Linear Models with Multiple Structural Changes", *Econometrica*, 66, 1998, 47–78; J. Bai-Perron Pierre, "Computation and Analysis of Multiple Structural Change Models", *Journal of Applied Econometrics*, Vol. 18, 2003, pp. 1–22.

[362] Salih Barışık-Emrah İsmail Çevik, "Yapısal Kırılma Testleri ile Türkiye'de İşsizlik Histerisinin Analizi: 1923-2006 Dönemi" *KMÜ İİBF Dergisi*, 14(1), 2008, s. 11.

[363] Şerif Canbay ve Mustafa Kırca, *a.g.m.*, s. 155; Salih Barışık-Emrah İsmail Çevik, *a.g.m.*, s. 10.

[364] Emrah İsmail Çevik-Sedat Erdoğan, "Bankacılık Sektörü Hisse Senedi Piyasasının Etkinliği: Yapısal Kırılma ve Güçlü Hafıza", *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 10(1), 26-40, 2009, s. 32.

Tablo 3.1. Bai ve Perron (2003) Testi**

%5 Kritik Değerler	Logihracat		Logithalat	
	Kırılma Testi	Hesaplanan İstatistik	Kırılma Testi	Hesaplanan İstatistik
11.47	0 vs 1*	96.61	0 vs 1*	14.82
9.75	1 vs 2*	100.73	1 vs 2*	27.07
8.36	2 vs 3*	93.63	2 vs 3*	31.74
7.19	3 vs 4*	84.73	3 vs 4*	37.06
5.85	4 vs 5*	82.16	4 vs 5*	40.54
Kırılma Tarihleri	1977, 1984, 1991, 1999, 2009		1979, 1987, 1996, 2003, 2011	

* Anlamlı kırılma sayısı

** Sabitli ve trendli model kullanılarak hesaplamalar yapılmıştır.

Bai-Perron yapısal kırılma testi sonucunda hem ihracat hem de ithalat verilerinde istatistiksel olarak anlamlı 5 adet kırılma tespit edilmiştir. İhracat için kırılma tarihleri 1977, 1984, 1991, 1999 ve 2009 yıllarıdır. İthalat için ise 1979, 1987, 1996, 2003 ve 2011 yıllarının kırılmaların yaşandığı yıllar olduğu belirlenmiştir.

3.1.3. Durağanlık Analizleri: Birim Kök Testleri

Durağanlık, temel olarak (i) sabit uzun dönem ortalama değer civarında dalgalanma, (ii) sabit varyans ve (iii) gecikme uzunluğu arttıkça azalan otokorelasyonlar

ile karakterize edilir[365]. Başka bir deyişle, durağan bir zaman serisinin ortalaması, varyansı ve otokovaryansı zamandan bağımsız olarak sabit olmalıdır[366]; aksi durumda, seride birim kökün mevcut olduğu veya durağanlık koşulunun sağlanmadığı söylenebilir. Zaman serisi analizlerinin birçoğunda serilerin durağan olması bir önkoşuldur[367] ve durağanlık koşulunu sağlamayan veri setlerinde, elde edilen bulgular değişkenler hakkında genellemeler yapmaya imkân vermez. Çünkü, durağan olmayan serilerde önceden gerçekleşmiş şokların etkileri devam etmektedir ve bu durum, yapılmak istenen ölçümlerin güvenilirliğini engeller. Örnek olması açısından, trend ve mevsimsel dalgalanma içeren değişkenler durağan değillerdir[368] ve bu değişkenlerin değerine etki etmiş olan şoklar, zaman içinde etkilerini kaybetmez ve kalıcı olur. Dolayısıyla, veri setinde birim kökün varlığı, veriye etki eden bir şokun etkisinin zaman içinde kaybolmadığı anlamına gelmektedir.

Serilerin durağanlığının kontrolüne ilişkin analizlere durağanlık analizleri veya birim kök testleri denilmektedir. Birim kök testlerinin kullandığı analiz yöntemlerinin bazı eksiklikler içermesi, daha doğru sonuçlara ulaşılması adına birden çok testin birlikte kullanılmasına neden olmaktadır. Bundan ötürü, çalışmamızda ADF, PP, KPSS ve ZA birim kök testleri birlikte kullanılmıştır.

ADF birim kök testi, Dickey-Fuller (1979, 1981)[369] tarafından geliştirilmiştir ve

---

[365] Mustafa Sevüktekin-Mehmet Çınar, *Ekonometrik Zaman Serileri Analizi Eviews Uygulamalı,* Dora Yayıncılık, 5. Baskı, Bursa 2017, s. 317; Salih Barışık-Ferdi Kesikoğlu, "Türkiye'de Bütçe Açıklarının Temel Makroekonomik Değişkenler Üzerine Etkisi (1987-2003 VAR, Etki-Tepki Analizi, Varyans Ayrıştırması), *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi,* 61(4), 2006. s. 66.

[366] N. Savaş Demirci, "İmalat Sanayi Sektöründe Üretim ve Banka Kredileri İlişkisi: Türkiye için Eşbütünleşme ve Nedensellik Analizi", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19(1), 2017, s. 46.

[367] Nilgün Çil Yavuz, "Türkiye'de Turizm Gelirlerinin Ekonomik Büyüme Etkisinin Testi: Yapısal Kırılma ve Nedensellik Analizi", *Doğuş Üniversitesi Dergisi,* 7(2), 162-171, 2006, .s. 164.

[368] Salih Barışık-Ferdi Kesikoğlu, *a.g.m.,* s. 66.

[369] David A. Dickey-Wayne A. Fuller, "Distribution of the Estimators for Autoregressive Time Series With a Unit Root", *Journal of the American Statistical Association*, 74(366), 1979, 427-431; David A. Dickey-Wayne A. Fuller, "Likelihood Ratio Statistics for Autoregressive Time Series with a Unit Root",

literatürde sıklıkla kullanılmaktadır. ADF testinin boş hipotezi seride birim kökün var olduğu şeklindedir. Dolayısıyla, test istatistiğinin mutlak değer olarak kritik değerlerden büyük çıkması boş hipotezin reddedilmesi, yani serinin durağan olduğu anlamını taşımaktadır[370]. Phillips ve Perron (1988)[371] tarafından geliştirilen PP birim kök testi, hata terimlerinde seri korelasyonu ve değişen varyansı dikkate alan bir testtir ve boş hipotezi, ADF testinde olduğu gibi, seride birim kökün var olduğu şeklindedir. Kwiatkowski, Phillips, Schmidt ve Shin (1992)[372] tarafından geliştirilen KPSS birim kök testi, ADF ve PP testlerinin zayıf yönlerini desteklemek amacyla sıklıkla tercih edilmektedir[373]. KPSS testinin boş hipotezi, ADF ve PP testlerinden farklı olarak, seride birim kökün var olmadığı şeklindedir. Dolayısıyla, test istatistiğinin mutlak değer olarak kritik değerlerden küçük çıkması boş hipotezin reddedilmemesi, yani serinin durağan olduğu anlamını taşımaktadır.

Econometrica, 49(4), 1981, 1057-1072.

[370] Şerif Canbay-Mustafa Kırca, *a.g.m.,* s. 156; ADF testinin zaafları için bkz. Salih Barışık-Emrah İsmail Çevik, *a.g.m.,* s. 8; ve Fikret Dülger-Mehmet Fatih Cin, "Türkiye'de Döviz Kuru Dinamiklerinin Belirlenmesinde Parasalcı Yaklaşım ve Eşbütünleşme Yöntemiyle Sınama", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 29(1-2), 2002, s. 52; Geleneksel birim kök testlerinin dezavantajları hakkında bkz. Burcu Kıran, "İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda İşlem Hacmi ve Getiri Volatilitesi", *Doğuş Üniversitesi Dergisi,* 11(1), 2010, s. 102.

[371] Peter C. B. Phillips-Pierre Perron, "Testing for a Unit Root in Time Series Regression", *Biometrica,* 75(2), 1988, 335-346.

[372] D. Kwiatkowski-P.C.B. Phillips-P. Schmidt-Y. Shin, "Testing the Null Hypothesis of Stationarity Against the Alternative of a Unit Root", *Journal of Econometrics*, Vol. 54, 1992, 159-178.

[373] Fikret Dülger-Mehmet Fatih Cin, *a.g.m.*, s. 52.

Tablo 3.2. ADF, PP ve KPSS Birim Kök Testleri*

İhracat	**ADF****	**PP*****	**KPSS*****
Test İstatistiği I(0) (Olasılık)	-1,554 (0,7955)	-2,160 (0,5005)	0,191
%5 Kritik Değerler I(0)	-3,510	-3,504	0,146
Test İstatistiği I(1) (Olasılık)	-4.099 (0,0120)	-10,158 (0,0000)	0,093
%5 Kritik Değerler I(1)	-3.510	-3,506	0,146
İthalat	**ADF****	**PP*****	**KPSS*****
Test İstatistiği I(0) (Olasılık)	-3,8827 (0,0203)	-3,9073 (0,0191)	0,062
%5 Kritik Değerler I(0)	-3,5043	-3,5043	0,146

* Testlerde sabit ve trendli model kullanışmıştır.

**Gecikme sayısı Schwarz bilgi kriteri kullanılarak tespit edilmiştir.

*** Newey-West tarafından geliştirilen band genişliği tercih edilmiştir.

ADF, PP ve KPSS birim kök testlerinin üçünde de ihracat değişkeninin seviyesinde durağan olmadığı, ancak birinci farkı alındığında durağan olduğu, [I(1)] buna mukabil ithalat değişkeninin düzey değerlerinde durağan olduğu [I(0)] tespit edilmiştir.

ADF, PP, ve KPSS testlerinden farklı olarak ZA birim kök testi, serilerde yapısal kırılmaya izin veren bir testtir. Perron'un (1989) geliştirdiği yapısal kırılmaya izin veren,

fakat kırılma tarihlerinin dışsal olduğu birim kök testinden yararlanılarak Zivot ve Andrews (1992)[374] tarafından türetilmiştir ve kırılma tarihinin içsel olarak tespit edildiği bir birim kök testidir. ZA testinin yapısal kırılmaya izin vermesinin önemi şudur: İncelenen seride yapısal kırılmaların varlığı durumunda, geleneksel birim kök testlerinin birim kök temel hipotezini kabule eğilimli olmasına karşın, ZA testi bu olumsuz etkiye karşı dirençlidir[375]. ZA testinde de boş hipotez, ADF ve PP testlerinde olduğu gibi, seride birim kökün var olduğu şeklindedir. Dolayısıyla, test istatistiğinin mutlak değer olarak kritik değerlerden büyük çıkması boş hipotezin reddedilmesi, yani serinin durağan olduğu anlamını taşımaktadır[376].

Tablo 3.3. Zivot-Andrews Yapısal Kırılmalı Birim Kök Testi**

Bütünleşme Düzeyi	İhracat		İthalat	
	Test İstatistiği	Kırılma Tarihi	Test İstatistiği	Kırılma Tarihi
I (0)	-4,945	1979	-4,702	1996
I (1)	-7,394*	1983	-5,522*	1982

* %5 Kritik Değer = -5,08; %5 anlamlılık düzeyinde durağanlığı ifade etmektedir.

** Sabitli ve trendli model kullanılmıştır.

ZA yapısal kırılmalı birim kök test sonuçlarına göre ihracat değişkeni, ADF, PP, ve KPSS testlerinde olduğu gibi, birinci farkında durağandır [I(1)]. İthalat değişkeninde ise ADF, PP, ve KPSS testlerinden farklı olarak bütünleşme düzeyi "1" bulunmuştur [I(1)]. ZA yapısal kırılmalı durağanlık analizinin geleneksel testlerden daha üstün olduğu

---

[374] E. Zivot-D. W. Andrews, "Further Evidence on the Great Crash, the Oil-Price Shock, and the Unit-root Hypothesis", *Journal of Business and Economis Statistic*, 10, 1992, 251-270.

[375] Nilgün Çil Yavuz, *a.g.m.*, s. 165.

[376] Veli Yılancı, "Yapısal Kırılmalar Altında Türkiye İçin İşsizlik Histerisinin Sınanması", *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 10(2), 2009, s. 328.

söylenebilir[377]. Bu nedenle, hem ihracatın hem de ithalatın birinci farkında durağan olduğu kabul edilecektir.

3.1.4. VAR Modeli ve Nedensellik Analizi

VAR modeli, çok değişkenli bir eşitlikler sistemidir ki sistemde yer alan her bir değişkenin hem kendisi hem de diğer değişkenlerin gecikmeli değerleri içselleştirilir[378]. Sims (1980)[379] tarafından geliştirilen ve literatürde yoğun olarak kullanılan bu teknikte değişkenler arası ilişkiler, içsel-dışsal değişken ayrımı yapılmaksızın ve katı bir iktisadi teoriye bağlı kalmaksızın incelenir[380]. Diğer bir ifade ile VAR analizinde, model içerisindeki her bir değişkenin diğer değişkenleri etkileyebileceği ve onlardan etkilenebileceği hesaba katılır. Böylece, model kurma aşamasında ön varsayımların belirlenmesine de gerek kalmaz[381]. VAR analizleri, değişkenler arasındaki ilişkilerin hem Granger nedenselliğinin belirlenmesi hem de varyans ayrıştırması ve etki-tepki fonksiyonlarıyla dinamik ilişkilerin ortaya konması amacıyla uygulanabilir[382]. Modelin optimal gecikme uzunluğunun tespitinde, Schwartz, Akaike veya Hannan-Quinn gibi bilgi kriterleri kullanılabilir.

Granger (1969)[383] tarafından ilk kez ortaya konan nedensellik ve dışsallık (exogeneity) kavramları, ekonomik analizde değişkenler arası ilişkilerin tespitinde temel

---

[377] Şerif Canbay-Mustafa Kırca, *a.g.m.,* s. 160.

[378] Mustafa Sevüktekin-Mehmet Çınar, *a.g.e.,* s. 495; Ayhan Aytaç-Umut Akduğan, "Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme Üzerine Bir Nedensellik Analizi: 2001-2011 Türkiye Örneği", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(2), Aralık 2012, s. 62.

[379] C. A. Sims, "Macroeconomics and Reality", *Econometrica*, 48, 1980, 1-47.

[380] Leman Kayahan-C. Erdem Hepaktan, "Türkiye'de Elektronik Ticaret Hacmini Etkileyen Faktörlere İlişkin VAR Analizi (2005-2015)", *Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (4), 2016, s. 168.

[381] Ferhat Başkan Özgen-Bülent Güloğlu, "Türkiye'de İç Borçların İktisadî Etkilerinin VAR Tekniğiyle Analizi", *METU Studies in Development,* 31(1), Haziran 2004, s. 95.

[382] Ferhat Başkan Özgen-Bülent Güloğlu, *a.g.m.,* s. 96.

[383] C. W. J. Granger, "Investigating Causal Relations by Econometric Models and Cross-Spectral Methods", *Econometrica,* 37, 1969, 553-560.

kavramlardan ikisi haline gelmiştir. Çalışmamızda uygulanan standart VAR modeline dayalı Granger Nedensellik/ Blok Dışsallık Testi, değişkenler arasında nedensellik ilişkisinin olmadığını ifade eden H_0 hipotezinin Wald-F testi kullanılarak sınanması temelinde gerçekleştirilir[384]. Hesaplanan F istatistiğinin kritik değerlerden büyük (küçük) olması halinde boş hipotezin reddedilmesi (reddedilememesi) ve nedensellik ilişkisinin olduğunun (olmadığının) kabul edilmesi testin ana eksenidir. Bu testin amacı, ekonomik politikaların belirlenmesi değil, değişkenler arasındaki etkileşimi ortaya koymak ve bir önraporlama sunmaktır[385].

Doğal logaritması alınmış nakil vasıtaları sektörü ihracat ve ithalat değişkenlerinin fark değerleri üzerinden yapılan VAR analizinde, Akaike Bilgi Kriterine göre uygun gecikme sayısının iki olduğu, VAR (2) modelinin uygun model olduğu belirlenmiştir. Tanımlayıcı istatistiklerin uygunluğu kontrol edilmiş, ters kök değerlerinin birim değerden küçük olduğu ve birim çember içinde değerler aldığı, modelin kararlı ve durağan olduğu, hata terimlerinin normal dağıldığı, otokorelasyon ve değişen varyans problemlerinin oluşmadığı gözlemlenmiştir.

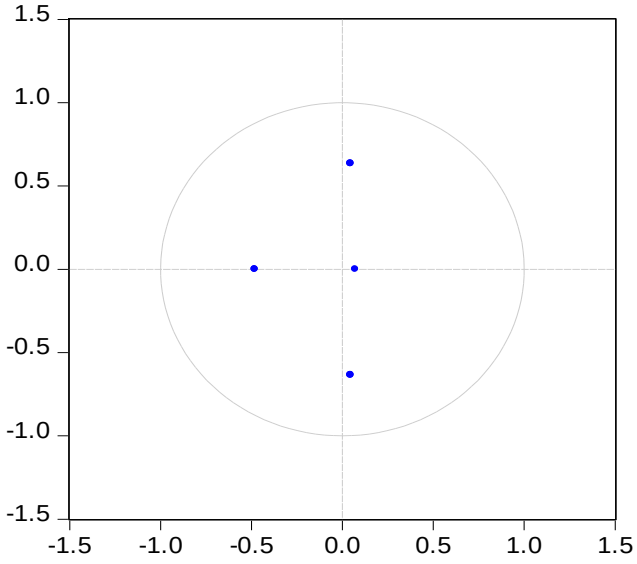
---

[384] Ferhat Başkan Özgen-Bülent Güloğlu, *a.g.m.,* s. 96-97.

[385] Mustafa Sevüktekin-Mehmet Çınar, *a.g.e.,* s. 496.

Tablo 3.4. Kök Değerleri ve Birim Çemberdeki Konumları

Kök Değerler	Modül
0.046137 - 0.635408i	0.637081
0.046137 + 0.635408i	0.637081
-0.481391	0.481391
0.071293	0.071293



Tablo 3.5. VAR (2) Modeli Tanımlayıcı İstatistikleri

Otokorelasyon			Değişen Varyans		Normallik Testi	
Gecikme	L-M Stat	Olasılık	Chi-sq	Olasılık	Jarque-Bera	Olasılık
1	5.79	0.21	27.05	0.30	4,54	0,34
2	4.42	0.35				
3	2.26	0.68				

Tablo 3.6. VAR'a Dayalı Granger Nedensellik/Blok Dışsallık Testi

H_0 Hipotezleri	Ki Kare Test İstatistiği	Olasılık
DLOGITH*, DLOGIHR'nin Granger Nedeni Değildir	7.689**	0.0214
DLOGIHR*, DLOGITH'nin Granger Nedeni Değildir	3.054	0.2171

*DLOGIHR, ihracat verilerinin doğal logaritması alınarak oluşturulan serinin birinci farkını; DLOGITH, ithalat verilerinin doğal logaritması alınarak oluşturulan serinin birinci farkını temsil etmektedir.

** %5 istatistiki anlamlılık düzeyine göre nedenselliği ifade etmektedir.

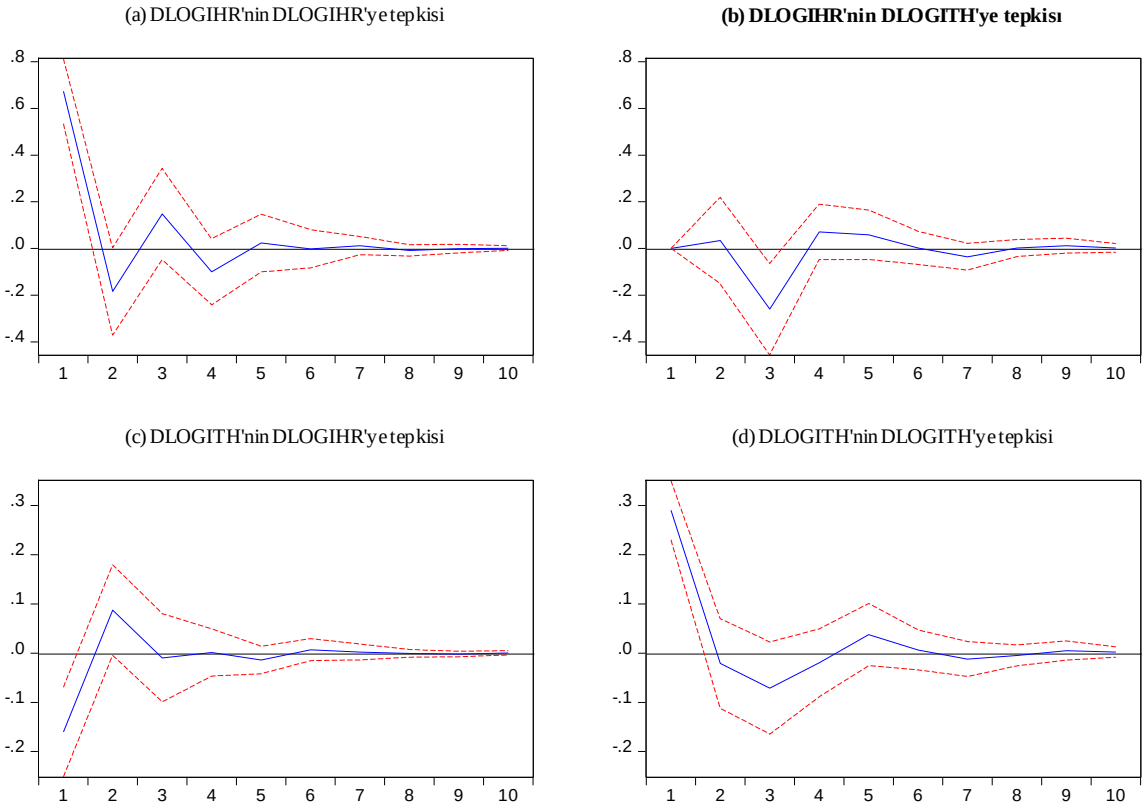
VAR analizinin yapısı gereği, ihracat ve ithalatı temsil eden serilerin karşılıklı nedenselliği test edilmiştir. Sonuçta bulgular, nedenselliğin tek yönlü olduğunu, sadece ithalattan ihracata doğru bir nedensellik ilişkisinin var olduğunu göstermiştir. Buna karşın, ihracattan ithalata doğru nedensellik ilişkisi tespit edilememiştir.

3.1.5. Etki-Tepki Fonksiyonları ve Varyans Ayrıştırma Analizleri

Nedensellik analizleri ile bir değişkenin diğer bir değişken üzerinde etkili olduğu tespit edildikten sonra bu etkinin dinamiği ortaya çıkarılmaya çalışılır. Böylece, değişkenler arasındaki ilişkilerin politika aracı olarak kullanılıp kullanılamayacağı ve politikaların ne derece etkili olacağı hakkında veriler elde edilir. Etkili değişkenin iktisadi politika aracı olarak kullanılabilirliği etki-tepki fonsiyonları kullanılarak ölçümlenirken uygulanacak politikanın ne derece etkin olacağı ise varyans ayrıştırması sayesinde analiz edilebilir[386].

[386] Ferhat Başkan Özgen-Bülent Güloğlu, *a.g.m.,* s. 103.

Grafik 3.3. Etki-Tepki Fonksiyonları (DLOGIHR, DLOGITH)*



*DLOGIHR ifadesi, logaritması alınmış ihracat değişkenin birinci farkı; DLOGITH ifadesi ise logaritması alınmış ithalat değişkenin birinci farkı anlamında kullanılmıştır.

Etki-tepki analizi genel manada hata teriminde meydana gelen bir birimlik şok sonrası içsel değişkenin tepkisini ölçümlemektedir[387]. Eviews programı aracılığıyla Cholesky ayrıştırması temelinde yapılarak Grafik 3.3'te sunulan değerler, kesikli kırmızı çizgilerin ikisinin de sıfır ekseninin aynı tarafında bulunması koşuluyla istatistiksel olarak anlamlı sonuçlar ifade ederler[388]. Bu bağlamda, sadece (b)'deki grafiğin istatistiksel olarak anlamlı olduğu ve ithalat ile ihracat değişkenleri arasında ters yönlü ilişkinin varlığına işaret ettiği söylenebilir. Ayrıca, ithalat değişkeninde meydana gelen şokun ihracat

[387] Mustafa Sevüktekin-Mehmet Çınar, *a.g.e.*, s. 510.

[388] Orhan Karaca, "Türkiye'de Para ve Maliye Politikalarının Göreli Etkinliği: Var Analizi", *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 13(5), 227-240, 2017, s. 233-234.

üzerindeki negatif etkileri zamanla azalarak yaklaşık 6 dönem sonra sönümlenmektedir, denilebilir.

İktisat teorisinde bu iki değişkenin birbirini doğrudan ters yönde etkilediğini gösteren kanıtlar bulmak zor olsa da özellikle kur kanalı üzerinden ters yönlü bir etkileşimden bahsedilebilir. Zira, kurlarda maydana gelecek hareketlilikler söz konusu iki değişkenden birini olumlu etkilerken diğerini olumsuz etkileyecektir[389].

Etki-tepki fonksiyonunda olduğu gibi varyans ayrıştırma sürecinde de Chelosky ayrıştırmasından faydalanılır. Varyans ayrıştırma analizinde modele dahil edilen değişkenlerin hangi değişkenlerden ne ölçüde etkilendiği tespit edilmeye çalışılır. Varyans ayrıştırması yöntemiyle yapılan çalışmaların birçoğunda, hata varyansının ekseriyetinin değişkenin kendi şoklarından kaynaklandığı, nispeten cüzi bir payın diğer değişkenlerdeki şoklarla izah edilebildiği görülmektedir[390]. Aynı durum, bu çalışma için de doğrudur; ancak, yapılabilecek ekonomik çıkarımlar açısından değişkenin kendisinden değil, diğer değişkenler tarafından açıklanabilen şoklar daha kıymetlidir[391].

Tablo 3.7. Varyans Ayrıştırma (DLOGITH)

Dönem	Standart Hata	DLOGITH*	DLOGIHR*
1	0.331978	76.69440	23.30560
2	0.343912	71.83987	28.16013
3	0.351298	72.93677	27.06323
4	0.351852	73.02098	26.97902
5	0.354138	73.20771	26.79229
6	0.354264	73.18794	26.81206
7	0.354482	73.21699	26.78301
8	0.354516	73.22189	26.77811

[389] Ertuğrul Yıldırım-Ferdi Kesikoğlu, "İthalat-İhracat-Döviz Kuru Bağımlılığı: Bootstrap ile Düzeltilmiş Nedensellik Testi Uygulaması", *Ege Akademik Bakış,* 12(2), Nisan 2012, s. 145.

[390] Orhan Karaca, *a.g.m.,* s. 234.

[391] Gös. yer.

9	0.354558	73.22522	26.77478
10	0.354565	73.22607	26.77393

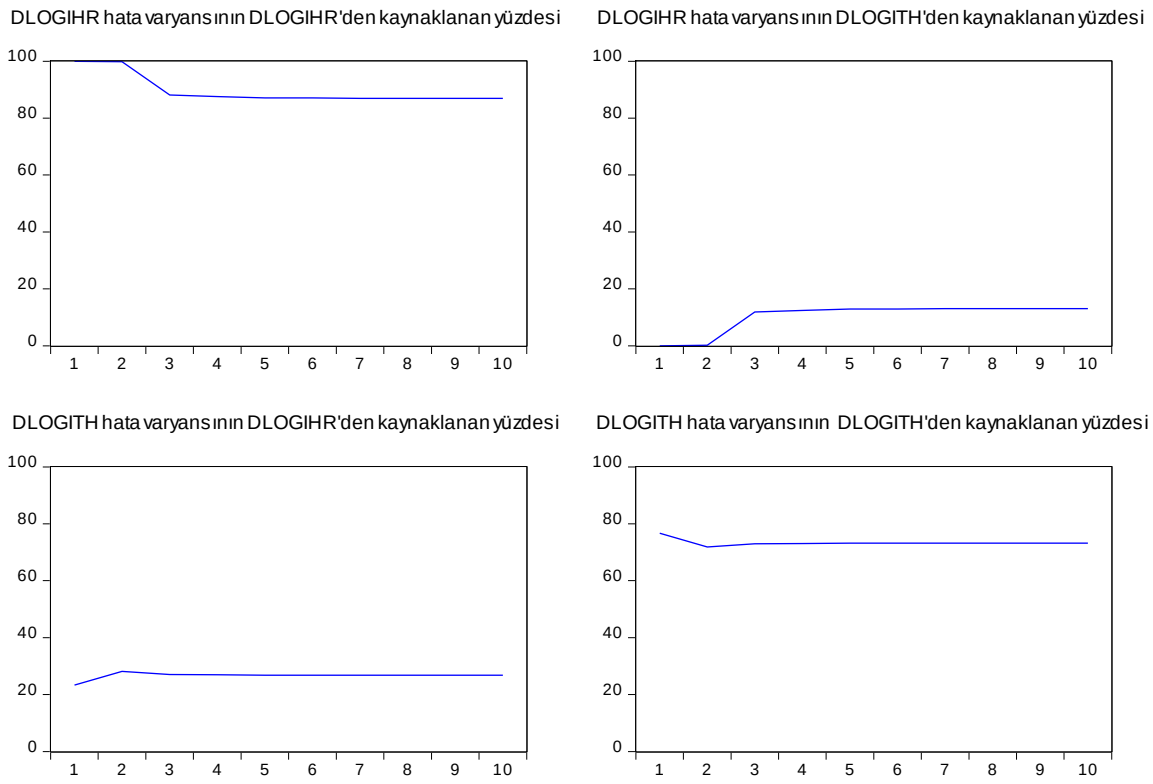
*DLOGIHR, ihracat verilerinin doğal logaritması alınarak oluşturulan serinin birinci farkını; DLOGITH, ithalat verilerinin doğal logaritması alınarak oluşturulan serinin birinci farkını temsil etmektedir.

Tablo 3.8. Varyans Ayrıştırma (DLOGIHR)

Dönem	Standart Hata	DLOGITH*	DLOGIHR*
1	0.673986	0.000000	100.0000
2	0.699455	0.232988	99.76701
3	0.760570	11.85064	88.14936
4	0.770402	12.40549	87.59451
5	0.772946	12.89232	87.10768
6	0.772951	12.89298	87.10702
7	0.773872	13.07691	86.92309
8	0.773921	13.07578	86.92422
9	0.774012	13.09611	86.90389
10	0.774014	13.09653	86.90347

*DLOGIHR, ihracat verilerinin doğal logaritması alınarak oluşturulan serinin birinci farkını; DLOGITH, ithalat verilerinin doğal logaritması alınarak oluşturulan serinin birinci farkını temsil etmektedir.

Grafik 3.4. Varyans Ayrıştırma (DLOGIHR, DLOGITH)*



*DLOGIHR, ihracat verilerinin doğal logaritması alınarak oluşturulan serinin birinci farkını; DLOGITH, ithalat verilerinin doğal logaritması alınarak oluşturulan serinin birinci farkını temsil etmektedir.

Eviews programı kullanılarak oluşturulan Tablo 3.7. ve Tablo 3.8. ile Grafik 3.4.'de, on yıllık dönemde ihracat ve ithalat değişkenlerinin hata varyansının yüzde olarak ne kadarlık bölümünün değişkenin kendisine verilen şoklar tarafından ve ne kadarının diğer değişken tarafından açıklandığını göstermektedir. Özetle, DLOGITH (ithalat) değişkeninin hata varyansının açıklanmasında DLOGIHR'nin payı henüz birinci dönemdeyken %23'ü geçmiş ve ikinci dönemde en yüksek değerine ulaşarak %28,16 seviyesine gelmiştir. 10 yıllık periyotta da %26 seviyesinin üzerinde kalmıştır. Buna karşın, DLOGIHR (ihracat) değişkeninin hata varyansının açıklanmasında DLOGITH'nin payı ilk iki dönemde ciddi bir varlık göstermezken üçüncü dönemde yaklaşık %11,85 olmuş, 10 yıllık periyotta artmaya devam etmiş ve %13'ü aşan değerlere ulaşmıştır.

3.2. Bulguların Değerlendirilmesi

İncelenen dönem içerisinde ihracatın ithalatı karşılama oranındaki artış trendi, ihracatın ithalattan çok daha hızlı şekilde arttığını göstermektedir. Türkiye'nin büyüyen ekonomisi ve artan yurt içi talep, ihracatın ithalatı karşılama oranında izlenen iyileşme ile birlikte değerlendirildiğinde, uygulanan politikaların sektör üretimini arttırmada başarılı olduğu şeklinde yorumlanabilir. Bu üretim artışı, dış ticaret dengesine giderek daha olumlu etki etmekte ve ülke sanayileşmesine önemli katkı sağlamaktadır. Nakil vasıtaları sektörünün birçok sektöre sağladığı olumlu dışsallıklar dikkate alındığında, ülke kalkınmasına ve sanayileşmesine yaptığı katkı daha iyi anlaşılabilir.

İhracat ve ithalat verilerinin zaman serilerinde tespit edilen yapısal kırılma tarihleri ve o dönemde ekonomik etkisi öne çıkan olaylar ve politikalar Tablo 3.9'de özetlenmiştir.

Tablo 3.9. Yapısal Kırılma Tarihlerini Etkilediği Düşünülen Siyasal ve Ekonomik Olaylar ve Politikalar

	Kırılma Tarihleri	**Önemli Olaylar, Politikalar ve Ekonomik Etkileri**
İHRACAT	**1977**	• 1963 Ankara Antlaşması ve 1970'te imzalanan Katma Protokol ile 1971 yılından itibaren AET, anlaşma kapsamındaki sanayi malları ve işlenmiş tarım ürünleri için tarifeleri sıfırlamış ve miktar kısıtlamalarını kaldırmıştır[392]. • 1970 devalüasyonundan sonra her sene yaklaşık %25-30 bandında seyreden emisyon artışı, 1977

[392] T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Türkiye-AB Gümrük Birliği,* http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ab-gumruk-birligi.tr.mfa (30.06.2020).

		yılında %50'ye yaklaşmış ve takip eden yıllarda artış oranları buna yakın seviyelerde kalmıştır[393]. • 1970'lerde yaşanan petrol şokları, petrol ithal eden gelişmekte olan ülkelerin birçoğunda olduğu gibi Türkiye'de de cari dengenin çok boyutlu olarak kötüleşmesine sebep olmuştur[394]. • 1974'te icra edilen Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında, Türkiye'ye uygulanan ambargolar ekonomik darboğaza neden olmuştur[395]. • 1977 yılında, ihracatın ithalatı karşılama oranı %30 seviyesine düşmüştür[396]. • Nakil vasıtaları sektörü için üretim yapan önemli tesisler 1970'lerin başlarında faaliyete geçmiştir[397].
	1984	• 24 Ocak 1980 sonrası izlenen istikrar ve ihracata dayalı büyüme politikaları[398] çerçevesinde ekonomide çok boyutlu yapısal dönüşüm yaşanmıştır. Bu çerçevede; o Türk Lirasının değeri düşürülerek kayan parite politikasına geçilmiş[399],

[393] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 180.

[394] Petrol fiyat şoklarının özellikle cari dengeyi etkileyen aktarım mekanizmaları ve teorik tartışmalar hakkında bkz. Hillard G. Huntington, "Crude Oil Trade and Current Account Deficits", *Energy Economics*, 50, 2015, http://dx.doi.org/10.1016/j.eneco.2015.03.030 (30.06.2020), s. 71-73,

[395] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 194.

[396] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 199.

[397] Atila Bedir, *a.g.e.*, s. 26-27.

[398] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 224 ve sonrası.

[399] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 231.

		○ Pigou etkisi ve Metzler etkisi tüketim malları talebini düşürmüş[400], ○ Fiyatların yükseleceği beklentisi tasarruf yerine tüketimi teşvik etmiş[401], ○ Faiz oranlarındaki yükseliş yatırımları olumsuz etkilemiş[402], ○ Finansal derinleşme gözlemlenmiş ve finansal varlıkların GSYİH'ya oranı yükselmiş[403], ○ Firmalar sürece adapte olabilmek için yeniden yapılanmış[404], ○ Yüksek enflasyon olgusunun olumsuz ekonomik etkileri belirginleşmiş[405], ○ 1982'de başlayan banka iflasları 1983'te Merkez Bankasının müdahalesini gerektirecek boyutlara gelmiş[406], ○ Emtia fiyatlarının devlet eliyle değil piyasada belirlenmesine dönük adımlar atılmıştır[407].

[400] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 238-239.

[401] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 238.

[402] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 239.

[403] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 240.

[404] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 241-242.

[405] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 243-244, 263.

[406] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 241-242.

[407] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 231-232.

		• Sübvansiyonlar ve çeşitli vergi kolaylıkları, vergi iade mekanizmaları, ihracat kredileri ve kur politikaları gibi uygulamalarla ihracat teşvik edilmiştir[408]. • İhracata dayalı sanayileşme ve dışa açılma politikalarının etkisiyle ihracatta sanayi ürünlerinin payı önemli ölçüde artmıştır[409].
	1991	• 11 Ağustos 1989'da yayımlanan 32 sayılı Karar ile finansal liberalizasyon güçlendirilmiş, uluslararası finansal entegrasyon sağlanmıştır[410]. • 1990 yılında kontrollü esnek kur rejimi uygulanmaya başlanmıştır[411].
	1999	• 1999'da yaşanan ekonomik kriz; o 1997'de Asya krizi, o 1998'de Rusya krizi, o 1999'da Türkiye'de yaşanan iki büyük deprem, o Kronik enflasyon, bütçe açıkları, finansal sistemin zayıflığı, o Aşırı değerli kur gibi etkenlerinden beslenmiştir[412].

[408] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.,* s. 255-261.

[409] Fazıl Kayıkçı, *a.g.m.,* s. 372.

[410] Zelal Beyaz Bengisu, "Türkiye'de Uygulanan Kambiyo Rejimlerinin Tarihçesi", *Türkiye'de Para ve Kur Politikası,* Editör: Yılmaz Aydın, Der Yayınları, ISBN: 9789753534406, 2016, s. 115-116.

[411] Zelal Beyaz Bengisu, *a.g.m.,* s. 117.

[412] Zelal Beyaz Bengisu, *a.g.m.*, s. 117; İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.,* s. 299.

	2009	• 2008 ekonomik krizi hemen her ülkede olumsuz etkilerini göstermiş, Türkiye'nin en önemli ihracat pazarı olan AB'de pek çok ülkenin ekonomisinde kırılganlıkları çoğaltmıştır[413].
İTHALAT	**1979**	• 1970'lerin sonlarında açığa çıkan döviz darboğazı, özellikle sanayi üretimi için gerekli olan hammadde, yarı mamul madde ve makine teçhizat ithalatında sorunlar yaşanmasına neden olmuştur[414]. • 1970'lerde petrol fiyatlarının hızla artması, Türkiye'nin toplam ithalatı içinde petrolün payını da arttırmıştır[415]. • 1970'li yılların sonunda yaşanan ödemeler dengesi krizini aşabilmek için 1979 Mart ayında %30, Temmuz ayında %88 devalüasyon yapılmış; ancak, kriz aşılamamıştır[416].
	1987	• Dışa açılma politikalarının parçası olarak ithalat tedricen serbestleştirilmiştir[417]. • Yabancı doğrudan yatırımlar kontrollü olarak serbestleştirilmiştir[418].

[413] Gülten Kazgan, *2008 Krizi Üsselleşirken Türkiye'nin Sürdürülemez Büyüme Modeli*, Tartışma Metni 2013/4, Türkiye Ekonomi Kurumu, Ankara 2013, s. 4-5.

[414] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 226-227.

[415] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 244.

[416] Zelal Beyaz Bengisu, *a.g.m.*, s. 112.

[417] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 233-234.

[418] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 235-236.

		• 1985 yılında yürürlüğe giren 30 sayılı karar ile kambiyo rejimi serbestleştirilmiştir[419]. • 1979-1987 döneminde, uygulanan dışa dönük sanayileşme politikalarına bağlı olarak, Türkiye'nin dış pazarlarda rekabet gücü artmıştır[420].
	1996	• 1994'te yaşanan finans krizi, 5 Nisan Kararları olarak bilinen tedbirlerin alınmasına neden olmuştur[421]. • 1 Ocak 1996 itibariyle Türkiye-AB arasında sanayi malları ve işlenmiş tarım ürünleri için gümrük birliği yürürlüğe girmiştir. Gümrük birliği uygulamasını başlatan 1/95 sayılı Ortaklık Konsey Kararı, karar kapsamındaki ürünlerde Türkiye'nin AB'ye uyguladığı tüm ithalat vergilerini sıfırlamıştır[422]. • 1995 yılında 21651 olan otomobil ithalatı, 1996 yılında 57479'a, 2000 yılında ise 258987'e yükselmiştir[423].

[419] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 249; Zelal Beyaz Bengisu, *a.g.m.*, s. 104.

[420] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 261.

[421] Zelal Beyaz Bengisu, *a.g.m.*, s. 117.

[422] Kararın ayrıntılarına ve istisnalarına ilişkin bkz. T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, *AB ile İlişkiler/Gümrük Birliği – Gümrük Birliği,* https://www.ab.gov.tr/gumruk-birligi_46234.html (30.06.2020).

[423] Atila Bedir, *a.g.e.*, s. 30.

		• 1993 yılında %100 olan motorlu araç kapasite kullanım oranı, 1994 yılında %47'e, 2001 yılında %25'e gerilemiştir[424].
	2003	• 1999, 2000 ve 2001 krizleri sonrası özellikle bankacılık sisteminin iyileştirilmesi amacıyla birçok reform paketi uygulamaya konulmuştur. Bu çerçevede; o 2000-2002 döneminde izlenecek makroekonomi politikaları hakkında İMF ile Stand-by anlaşması imzalanmış[425], o Merkez Bankasının para politikası uygulamalarında köklü değişiklikler yapılmış[426], merkez bankasının temel amacının fiyat istikararını korumak olduğu ve bu amaç doğrultusunda politikalarını doğrudan kendisinin belirleyeceği kanunî teminat altına alınmış[427], 2002'de başlatılan örtük enflasyon hedeflemesi yöntemi 2006'de resmi enflasyon hedeflemesi yöntemine çevrilmiş[428],

[424] Atila Bedir, *a.g.e.*, s.31.

[425] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 314.

[426] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 314 ve devamı.

[427] 1211 sayılı Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Kanunu, *Temel Görev ve Yetkiler,* Md. 4 (Değişik: 25/04/2001 – 4651/1 md.), https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.1211.pdf (30.06.2020).

[428] A. Hakan Kara-Musa Orak, *Enflasyon Hedeflemesi*, 2008, https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/6d56677c-1a8e-4a26-a4be-e4935b9a8533/kara_orak.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-6d56677c-1a8e-4a26-a4be-e4935b9a8533-m3fBal- (08.06.2020), s. 1.

		○ TMSF bünyesine transfer edilen bankaların mali yükü hazine tarafından üstlenilmiş[429], ○ Maliye politikasında daraltıcı uygulamalar hâkim olmuş[430], ○ Kayan/Sürünen Sabit Kur veya Tablita adı verilen sistem terkedilmiş, Türk Lirasının değeri piyasada belirlenmek üzere serbest bırakılmıştır[431].
	2011	• Küreselleşme olgusunun ülke ekonomilerini daha çok birbirine bağımlı hale getirmiş olması, 2008 krizi gibi büyük finansal merkezlerde başlamış olan sürecin dalgalar halinde tüm dünyaya yayılmasına sebep olmuştur[432]. • Kronik cari açık sorunu olan Türkiye ekonomisinde kriz bu sorunu büyütmüştür[433]. Uygulanan makro tedbirlerle 2012 yılından itibaren bu sorun kısmen hafifletilmiştir[434].

[429] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 322.

[430] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 325-327.

[431] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 366.

[432] C. Erdem Hepaktan-Serkan Çınar, "Mali Krizler ve Son Mali Krizin (2008) Reel Sektöre Etkileri", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 30, 2011, 155-168; Zafer Sezgin, "Küresel Krizin İkinci Perdesi: 2011 Avrupa Borç Krizi", *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 4(2), 2012, 141-150.

[433] T. C. Kalkınma Bakanlığı, *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018, Türkiye'de Cari İşlemler Açığı, Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara 2014, http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/10_TurkiyedeCariIslemlerAcigi.pdf (30.06.2020), s. 11.

[434] T. C. Kalkınma Bakanlığı, *a.g.e.*, s. xiv.

Tespit edilen kırılma tarihleri entegrasyon teorisi çerçevesinde yorumlanırken ihracat için 1971, ithalat için ise 1996 yıllarına bilhassa dikkat edilmelidir. Zira, 1971'de AET, Türkiye'den gelen mallara uyguladığı gümrük vergilerini ve miktar kısıtlamalarını 1970 yılında imzalanan Katma Protokol'ün ticari hükümleri kapsamında tek taraflı olarak kaldırmış[435]; 1996'da da Türkiye, AB'ye uyguladığı gümrük vergilerini ve miktar kısıtlamalarını 1995 yılında alınan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı çerçevesinde kaldırmıştır[436].

Bu bağlamda olmak üzere, ekonomik entegrasyonun yürürlüğe konduğu tarihten birkaç yıl öncesi de entegrasyonun sonuçları kapsamında değerlendirilebilir. Bunun iki nedeni vardır: Birincisi, gümrük vergilerinin sıfırlanması süreci, genellikle yıldan yıla tedricen yapılan indirimlerin nihayetinde vergilerin kaldırılması şeklinde uygulanmaktadır. İkincisi ise gümrük vergilerinin sıfırlanacağı, kısıtlamaların kaldırılacağı, ticaretin liberalize edileceği ile ilgili beklentiler oluşmaya başladığında ekonomik etkileri gözlemlemek de mümkün hale gelebilmektedir[437]. Yani, ekonomik entegrasyon yürürlüğe girmeden önce ekonomik etkilerinin açığa çıkması mümkündür.

İlginçtir ki ne 1970'te gerçekleştirilen devalüasyon ve cari dengenin korunmasına dönük sair tedbirler ne de 1970'te imzalan Ankara Anlaşmasına binaen AET'nin tek taraflı olarak Türkiye'ye uyguladığı gümrük vergilerini ve kısıtlayıcı tedbirleri 1971'de kaldırması ihracat serisinde kırılmaya sebep olmuştur. Buna karşın, 1996'da ithalat serisinde kırılma gözlemlenmektedir.

İhracatta kırılma gözlemlenmemesi konusu, J eğrisinin oluşum nedenleriyle bir ölçüde açıklanabilir. Göreli fiyatlarda meydana gelen değişime, yurt içindeki üreticilerin ve yurt dışındaki tükecilerin uyum sağlaması vakit alır. Daha geniş bakış açısıyla uzun

---

[435] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.*, s. 200.

[436] T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, *Türkiye Avrupa Birliği İlişkilerinde Önemli Tarihler (1959-2017)*, https://ab.gov.tr/siteimages/2017_08/kronoloji.pdf (30.06.2020), s. 3.

[437] Christopher S.P. Magee, "New Measures of Trade Creation and Trade Diversion", *Journal of International Economics*, 75, 2008, s. 350.

vadeyi kapsayan bir yorum yapıldığında denebilir ki bu uyum süreci, uluslararası nispi maliyetlerdeki değişime tepki olarak uluslararası üretimin yeniden yerleşmesi şeklinde tezahür eder ve yıllar alabilir[438]. Başka bir yorum da şu şekilde olabilir: üretim ve ihracat düzeyini belirleyen faktörler içinde, fiyatın görece öneminin diğer faktörlerden (teknoloji düzeyi, verimlilik, nitelikli işgücü, kurumsal ve teknik altyapı, pazarlama kabiliyeti, vs.) daha düşük olduğu değerlendirilebilir[439].

1970'li yıllar, ekonomik ve siyasal çalkantılara bağlı olarak Türkiye ekonomisinde ciddi sınamaların yaşandığı bir dönem olmuştur. Döviz darboğazına bağlı olarak 1970 yılında yapılan %66,6 oranında develüasyon, 1970'li yıllar boyunca yükselen petrol fiyatları, KİT zararlarında görülen hızlı artışlar, 1974'te gerçekleştirilen Kıbrıs Barış Harekâtı'nın ekonomik etkileri bahsi geçen sınamaların bazılarıdır[440]. Süleyman Demirel'in meşhur "70 cent" sözü de 1970'li yıllarda söylenmiş[441], ancak alınan tedbirler ekonomik sorunların mevcut sistem içerisinde halledilebilmesine yetmemiştir.

1980 yılında Türkiye'nin kalkınma politikalarında köklü bir değişim yaşanmış, o zamana kadar takip edilen ithal ikameci kalkınma modeli terk edilerek ihracata dönük sanayileşme modeli benimsenmiştir[442]. Buna bağlı olarak finansal ve ticari sistem ile kurumsal yapı değiştirilmiş, kambiyo denetimi liberalize edilmeye başlanmıştır[443].

1996 yılında gümrük birliği uygulamasının yürürlüğe girmesiyle birlikte, toplam ithalat ve imalat sanayi ithalat rakamlarında yükseliş trendi gözlemlenmiş, motorlu kara taşıtları ithalatının da üretim içindeki payı artmıştır[444]. Bu artışın sebebi, ithalat talebinin

---

[438] Rudiger Dornbusch-Stanley Fischer-Richard Startz, *Makroiktisat,* Çeviren: Salih Ak, Literatür Yayınları, İstanbul 2016, s. 545.

[439] Salih Barışık-Elmas Demircioğlu, "Türkiye'de Döviz Kuru Rejimi, Konvertibilete, İhracat-İthalat İlişkisi (1980-2001)", *Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(3), 2006, s. 82.

[440] Rıdvan Karluk, *Türkiye Ekonomisi*, Beta Yayımcılık, İstanbul 2014, s. 514-516.

[441] Rıdvan Karluk, *Türkiye Ekonomisi…,* s. 516.

[442] İlker Parasız-İlhan Eroğlu, *a.g.e.,* s. 250.

[443] Zelal Beyaz Bengisu, *a.g.m.,* s. 104.

[444] Sayın San, "Türkiye'de Yaşanan Liberalleşme Sürecinin Ücretlere Etkisi", *Türkiye Ekonomisi 1908-*

fiyat esnekliği üzerinden açıklanabilir. Yani, gümrük vergilerinin ve sair kısıtlamaların kaldırılması sonucu meydana gelen ithal ürün fiyatlarındaki düşüşün ithalat talebini hızlı ve yüksek oranda arttırdığı savunulabilir. VAR'a dayalı nedensellik, etki-tepki fonksiyonları ve varyans ayrıştırma analizlerinin sonuçları da fiyat esnekliği üzerinden yapılan bu tür yorumları destekler niteliktedir. Nitekim, bahsi geçen analizlerde ithalattan ihracata doğru tek yönlü ve negatif nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir.

İthalattan ihracata doğru negatif nedensellik ilişkisi, döviz kurlarındaki değişimlerin ithalat ve ihracat değişkenlerini ters yönde etkilemesi ile izah edilebilir. Zira, bu şekildeki bir açıklama Sönmezler, vd. (2017)'nin bulguları ile uyumludur[445]. Sermaye malı ithalatının, sermaye malı ihracatına nazaran, döviz kuru esnekliği çok daha yüksektir. Öyleyse, kurlarda meydana gelen dalgalanmalara ithalat değişkeninin, ihracat değişkenine nazaran, çok daha hızlı ve çok daha yüksek miktarda tepki vermesi doğaldır. Bu durumda, ithalattan ihracata tek yönlü negatif nedenselliğin en muhtemel sebebi de kur kanalındaki dalgalanmalardır, denilebilir.

Bilhassa, nakil vasıtaları sektörü gibi uluslararası dikey entegrasyonun yaygın olduğu bir sektörde, ithalat ve ihracat değişkenleri arasındaki bağımlılık ilişkilerini gözden kaçırmamak gerekir. Fakat, ihracatın ithalata bağımlılığı tezini destekleyen muhtelif çalışmalarda[446], bu iki değişkenin arasındaki nedensellik ilişkisi pozitif olmaktadır. Bu manada, negatif nedensellik ilişkisini üretim süreçlerindeki bağımlılık üzerinden açıklamak da yanıltıcı olacaktır.

Bağımlılık ilişkilerini ve döviz kurunun etkilerini doğru şekilde açıklayabilmek

---

2008, Ed: Nevin Coşar-Melike Bildirici, Ekin Yayınevi, ISBN: 978-605-4301-24-9, 2010, s. 330.

[445] Gökhan Sönmezler-Umut Akduğan-İ. Orçun Gündüz, "Türkiye'de Cari Açık Sorununun Reel Döviz Kuru ve İhracatın İthalata Bağımlılığı Açısından Değerlendirilmesi", *Maliye Finans Yazıları*, (108), 2017, s. 118.

[446] Örneğin, bkz. Selim İnançlı-Ali Konak, "Türkiye'de İhracatın İthalata Bağımlılığı: Otomotiv Sektörü", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 6(2), Ekim 2011, s. 360; Ertuğrul Yıldırım-Ferdi Kesikoğlu, *a.g.m.*, s. 145-146; Murat Ozan Başkol, "Türkiye İhracatının İthalata Bağımlılığının Dahilde İşleme Rejimi Açısından Analizi", *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 12(2), 2016, s. 16.

adına Yıldırım ve Kesikoğlu (2012)'nun yorumları faydalı ve sağlam bir teorik zemin sağlamaktadır. Toplam ithalat ve toplam ihracat ile döviz kuru arasındaki nedensellik ilişkilerinin analiz edildiği mezkûr çalışmada, döviz kurunun hem ithalat hem de ihracat üzerinde nedensellik etkisinin olmadığı bulgusuna ulaşılmış ve şu yorum yapılmıştır: "Döviz kurundaki değişimlerin ithalat ve ihracat üzerindeki etkisi birbirine ters olduğundan, ithalat ile ihracat arasındaki bağımlılık döviz kurundaki değişimlerin ithalat ve ihracat üzerindeki etkilerini yansız hale getirmektedir"[447]. Bu yorumdan hareketle denilebilir ki ithalattan ihracata tek yönlü ve negatif ilişki söz konusu olduğunda; negatif ilişki gösteren kur etkisi, pozitif ilişki gösteren bağımlılık etkisinden daha ağır basmış ve negatif nedenselliğe sebep olmuştur. Tabiatıyla belirtilmelidir ki böylesi bir yorumun daha sağlam delillerle sunulabilmesi için analizlere döviz kuru değişkenini de katmak yararlı olacaktır.

[447] Ertuğrul Yıldırım-Ferdi Kesikoğlu, *a.g.m.*, s. 145.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye-Almanya arasındaki ikili ticaret ilişkilerinin nakil vasıtaları sektörü özelinde zaman serisi teknikleri kullanılarak analiz edildiği bu çalışma, 1969-2018 dönemindeki yapısal kırılma tarihlerinin tespit edilmesi, ihracat ve ithalat arasındaki nedensellik ilişkilerinin ortaya konması, dinamik ilişkilerin ölçümlenmesi ve tarihsel gelişim seyrinin değerlendirilmesi açısından önemlidir. Ayrıca, çalışmada elde edilen yapısal kırılmaların tarihleri üzerinden Türkiye ekonomisinin yeniden değerlendirilmesi imkânı doğmuş, o dönemde yaşanmış ekonomik ve siyasal olayların ve uygulanan politikaların etkilerinin farklı boyutlarına ışık tutulabilmiştir.

Türkiye'nin ticaret partnerleri içerisinde hem ihracat hem de ithalat açısından başat aktörlerden biri olan Almanya, ekonomik ve ticari ilişkiler bakımından özel öneme sahiptir. Avrupa'nın en büyük ve dünyanın dördüncü büyük ekonomisi olan Almanya, Türkiye'nin yakın coğrafyasındaki en güçlü ekonomik çekim merkezidir.

Türkiye-Almanya arasındaki ticaret, sektörler bazında değerlendirildiğinde, bu çalışmanın konusunu oluşturan nakil vasıtaları sektörü ilk sırayı almakta ve toplam ticaret hacminin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır. Dahası, nakil vasıtaları sektörü ulaşım ve nakliye hizmetleri başta olmak üzere, turizm, altyapı, inşaat, tarım ve benzeri birçok sektörün tedarikçisidir ki bu durum, nakil vasıtaları sektörünü hemen her türlü üretim sürecinin tamamlayıcısı konumuna getirmektedir. Diğer bir ifadeyle nakil vasıtaları sektörünün hemen hemen tüm sektörler üzerinde olumlu dışsallık etkileri mevcuttur. Dolayısıyla, bu sektörün analizi sayesinde ekonominin geneli hakkında detay bilgilere ulaşma olanağı vardır ve ekonominin genel seyrini bu sektör üzerinden takip etmek imkânı bulunabilir.

Bu çalışma kapsamında, hem Almanya hem Türkiye için kritik önemdeki nakil vasıtaları sektörüne ait ihracat ve ithalat verileri; yapısal kırılma ve nedensellik analizlerine tabi tutulmuş, ulaşılan bulgular, ekonomik entegrasyon teorisi çerçevesinde değerlendirilmiş ve yorumlanmıştır. Elde edilen temel bulgular şu şekilde özetlenebilir:

(i) AET'nin, Türkiye lehine gümrük vergilerini ve miktar kısıtlamalarını tek taraflı kaldırdığı tarih olan 1971 yılında, Türkiye'nin Almanya'ya nakil vasıtaları ihracatında bir kırılma gözlemlenmemiştir. Buna karşın, (ii) Türkiye'nin, AB lehine gümrük vergilerini ve miktar kısıtlamalarını kaldırdığı 1996 yılında, Türkiye'nin Almanya'dan ithal ettiği nakil vasıtalarında bir kırılma gözlemlenmiştir. Ayrıca, (iii) ithalattan ihracata doğru tek yönlü ve negatif nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir.

Birinci bulgu, J eğrisinin oluşum nedenleriyle arz ve talebin fiyat esneklikleri ve göreli fiyatların etkilerinin uzun zamana yayılması üzerinden izah edilmiştir. Nitekim, fiyatlarda meydana gelen değişimlere, yurt içindeki üreticilerin ve yurt dışındaki tükecilerin uyum sağlaması vakit alır. Ayrıca, bu süreçte etkili olan üretim altyapısı ve pazarlama kabiliyeti gibi fiyat dışındaki faktörlerin önemi de vurgulanmıştır.

İkinci bulgunun açıklanmasında, ithalat talebinin fiyat esnekliğinin yüksek olduğu yorumu yapılmıştır. İthal ürünlerin fiyatını yükselten gümrük vergisi ve miktar kısıtlaması gibi önlemlerin kaldırılması, ithal malların yurt içindeki fiyatlarını aşağı çekmiştir. Bu durum, fiyat esnekliği yüksek olan ithal nakil vasıta talebinde artış meydana getirmiş, dolayısıyla nakil vasıtaları ithalatı serisinde kırılma gözlemlenmiştir.

Birinci ve ikinci bulgunun izahıyla uyumlu olarak üçüncü bulgunun açıklanmasında, döviz kuru dalgalanmalarının ihracat ve ithalat değişkenleri üzerindeki ters yönlü etkisinden yararlanılmıştır. Yıldırım ve Kesikoğlu (2012) ile Sönmezler, vd. (2017) tarafından yapılmış çalışmalara[448] atıf yapılarak döviz kurundaki dalgalanmalara ithalat değişkeninin, ihracat değişkenine nispetle, daha hızlı ve daha fazla tepki verdiği, dolayısıyla ithalattan ihracata doğru tek yönlü ve negatif bir nedensellik ilişkisinin gözlemlendiği belirtilmiştir.

Çalışmamızda uygulanan Bai-Perron yapısal kırılma testi ile VAR'a dayalı nedensellik, etki-tepki fonksiyonları ve varyans ayrıştırma analizleri politika belirleme

---

[448] Ertuğrul Yıldırım-Ferdi Kesikoğlu, *a.g.m.*, s. 145; Gökhan Sönmezler-Umut Akduğan-İ. Orçun Gündüz, *a.g.m.,* s. 118.

açısından belki bir ilk adım niteliğinde olup[449] tek başına kesin sonuçlar ortaya koyma iddiasında değildir. Nitekim, ticaret anlaşmalarının ve ekonomik entegrasyon politikalarının katkıları konusunda şümullü bir sonuç ortaya koyma iddiasında olabilecek bir çalışmanın; sektörler arası etkileşimi dikkate alarak ekonominin tüm sektörlerini kapsaması, GSYİH, döviz kurları, enflasyon oranları, faiz oranları, istihdam gibi birçok makro değişkeni içselleştirmesi, çekim modelleri de dahil olmak üzere[450] çok daha geniş kapsamlı analiz tekniklerine yer vermesi ve dinamik genel denge yaklaşımıyla mümkün olduğunca tüm ekonomik etkileri ölçümlemeye çalışması beklenir[451].

Hem verilerin kapsamı hem de uygulanan analiz tekniklerinin sınırları itibariyle, bu çalışmada elde edilen bulgular, uygulanmış politikaları değerlendirme hususunda ve/veya uygulanacak politikaların seçimine ışık tutma noktasında belki bir ön raporlama hükmünde olabilir ve daha detaylı çalışmalarla desteklenmeye muhtaçtır. Ancak, bu çalışma kapsamında incelenen nakil vasıtaları sektörüne ait dış ticaret verileri de göstermektedir ki mütemadiyen cari açık üreten ekonomik yapının yapısal reformlara ihtiyacı vardır[452].

---

[449] Mustafa Sevüktekin-Mehmet Çınar, *a.g.e.,* s. 515.

[450] Ticaret anlaşmalarının etkilerinin ölçümlenmesinde çekim modelinin önemi hakkında bkz. Keith Head-Thierry Mayer, "Gravity Equations: Workhorse, Toolkit, and Cookbook", *Handbook of International Economics*, Ed: Gita Gopinath-Elhanan Helpman-Kenneth Rogoff, Elsevier, 2014, s. 134-137.

[451] Böylesi bir çalışmanın zorluğu hakkında bkz. Paul R. Krugman, *a.g.m.,* s. 140.

[452] Cevat Gerni-Ö. Selçuk Emsen-M. Kemal Değer, "İthalata Dayalı İhracat ve Ekonomik Büyüme: 1980-2006 Türkiye Deneyimi", *Dokuz Eylül Üniversitesi 2. Ulusal İktisat Kongresi*, 20-22 Şubat 2008, DEÜ İİBF İktisat Bölümü, İzmir-Türkiye, http://debis.deu.edu.tr/userweb/iibf_kongre/dosyalar/deger.pdf (26.06.2020), s. 18; Gökhan Sönmezler-Umut Akduğan-İ. Orçun Gündüz, *a.g.m.,* s. 119.

KAYNAKÇA

AA. (Kasım 2019). Anadolu Ajansı, *Savunma ve Havacılık İhracatında "Seferberlik" Zamanı*, 30 Kasım 2019, Haz: Göksel Yıldırım-Uğur Aslanhan, https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/savunma-ve-havacilik-ihracatinda-seferberlik-zamani/1659867 (29.06.2020).

AB Bakanlığı. (2010). *Avrupa Birliği Kronolojisi 1947-2010*, https://www.ab.gov.tr/files/ardb/evt/1_avrupa_birligi/1_1_tarihce/avrupa_birligi_kronoloji.pdf (15.03.2020).

Aka, Assiye ve Ürünal, Avni Akın (2018). "Türkiye'de Dış Ticaret Uygulamaları: 4458 Sayılı Gümrük Kanunu Özelinde", Balkan Sosyal Bilimler Dergisi, 7(13), 154-170, https://dergipark.org.tr/en/pub/bsbd/issue/34559/336447 (14.03.2020).

Akkoyunlu, Arzu S. (1998). "Geleneksel Gümrük Birliği Teorisi", *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 16(1-2), 171-190.

Armaoğlu, Fahir. (2016). *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995*, Timaş Yayınları, 21. Baskı, İstanbul.

Arndt, S. W. (1968). "On Discriminatory vs. Non-preferential Tariff Policies", *The Economic Journal*, 78(312), 971-979.

Asner, Glen R. ve Garber, Stephen J. (2019). *Origins of 21st-Century Space Travel: A History of NASA's Decadal Planning Team and the Vision for Space Exploration, 1999–2004*, Official NASA ebook, https://www.nasa.gov/sites/default/files/atoms/files/origins_of_21st_century-tagged.pdf (12.06.2020).

Aytaç, Ayhan-Umut Akduğan. (Aralık 2012). "Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme Üzerine Bir Nedensellik Analizi: 2001-2011 Türkiye Örneği", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(2), 55-70.

Aytaç, Ayhan. (2017) "Ekonomik Büyüme-İhracat İlişkisi: 2001-2016 Türkiye Örneği", *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 6(4), 214-222.

Bai, J. ve Perron, Pierre. (1998). "Estimating and Testing Linear Models with Multiple Structural Changes", *Econometrica*, 66, 47–78.

Bai, J. ve Perron, Pierre. (2003). "Computation and Analysis of Multiple Structural Change Models", *Journal of Applied Econometrics*, 18, 1–22.

Balassa, B. (1961). *The Theory of Economic Integration*, Richard D Irwin, Inc.

Balassa, B. (1987). "Economic Integration", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_390-1

Balkır, Canan. (2016). *Uluslararası Ekonomik Bütünleşme Kuram, Politika ve Uygulama AB ve Dünya Örnekleri*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Barışık, Salih ve Demircioğlu, Elmas. (2006). "Türkiye'de Döviz Kuru Rejimi, Konvertibilete, İhracat-İthalat İlişkisi (1980-2001)", *Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(3), 71-84.

Barışık, Salih ve Kesikoğlu, Ferdi. (2006). "Türkiye'de Bütçe Açıklarının Temel Makroekonomik Değişkenler Üzerine Etkisi (1987-2003 VAR, Etki-Tepki Analizi, Varyans Ayrıştırması)", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 61(4), 59-82.

Barışık, Salih ve Çevik, Emrah İsmail. (Haziran 2008). "Yapısal Kırılma Testleri ile Türkiye'de İşsizlik Histerisinin Analizi: 1923-2006 Dönemi" *KMÜ İİBF Dergisi*, 14(1).

Başkol, Murat Ozan. (2016). "Türkiye İhracatının İthalata Bağımlılığının Dahilde İşleme Rejimi Açısından Analizi", *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 12(2), 1-18.

BBC. (Temmuz 2018). *ABD-Çin Ticaret Savaşını Kim Kazanır?*, https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-44167550 (14.03.2020).

BEBKA. (Temmuz 2016). *TR41 Bölgesi Raylı Sistemler Sektörü Raporu: Dünü,*

Bugünü ve Geleceği, Hazırlayanlar: Yasin Dalgıç, Elif Boz Ulutaş, Serhat Karasungur, http://www.bebka.org.tr/admin/datas/yayins/130/1499409381.pdf (07.06.2020).

Becattini, G. (2008). "Internal Economies", *The New Palgrave Dictionary Of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_965-2

Bedir, Atila. (Kasım 2002). *Türkiye'de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi*, Yayın No DPT: 2660.

Begg, David, Vernasca, Gianluigi, Fischer, Stanley ve Dornbusch, Rudiger. (2014). *Economics*, McGraw-Hill Education, 11. Baskı.

Bengisu, Zelal Beyaz. (2016). "Türkiye'de Uygulanan Kambiyo Rejimlerinin Tarihçesi", *Türkiye'de Para ve Kur Politikası*, Editör: Yılmaz Aydın, Der Yayınları, ISBN: 9789753534406, 103-123.

Bhagwati, J. (1993). "Free Trade: Old and New Challenges", *The Harry Johnson Lecture, The Royal Economic Society*, York, England, Discussion Paper No. 670.

Bhagwati, Jagdish N., Krishna, Pravin ve Panagariya, A. (2016). "The World Trading System Today", *The World Trade System: Trends and Challenges*, Editör: Bhagwati, Jagdish N., Krishna, Pravin ve Panagariya, A., Massachusetts Institute of Technology.

Bilgiç, Şafak. (2017). *Demiryolu Ders Notu*, http://web.ogu.edu.tr/Storage/akalin/Uploads/demiryolu-dersnotu-1-2017.pdf (02.07.2020).

Bloomberght. (Kasım 2019) *Piyasalar Ticaret Savaşında ABD'nin Avantajlı Konuma Geçtiğini Gösteriyor*, https://www.bloomberght.com/piyasalar-ticaret-savasinda-abd-nin-avantajli-konuma-gectigini-gosteriyor-2239079 (14.03.2020)

Bohm, P. (2008). "External Economies", *The New Palgrave Dictionary Of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_266-2

Bostan, İdris ve Özbaran, Salih. (2009). "Giriş", *Türk Denizcilik Tarihi 1,*

Başlangıçtan 17. Yüzyıl Sonuna Kadar, Editörler: İdris Bostan ve Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul.

Brou, Daniel ve Ruta, Michele. (2011). "Economic Integration, Political Integration or Both?", *Journal of the European Economic Association*, 9(6), 1143-1167.

Cameron, R. E. (1993). *A Concise Economic History of the World*, Oxford University Press.

Canbay, Şerif ve Kırca, Mustafa. (2020). "Türkiye'de Sanayi ve Tarım Sektörü Faaliyetleri ile İktisadi Büyüme Arasındaki İlişkiler: Kaldor Büyüme Yasasının Analizi", *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 9(1), 143-170.

Clack, B. (1999). "René Descartes 1596–1650", *Misogyny in the Western Philosophical Tradition*, Editör: Beverley Clack. doi: 10.1057/9780230212800_8

Coleman, D. C. (2008). "Colbert, Jean-Baptiste (1619–1683)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_361-2

Cooper, C. A. ve Massell, B. F. (1965). "Toward a General Theory of Customs Unions for Developing Countries", *Journal of Political Economy*, 73(5), 461–476.

Corden, W. M. (1972). "Economies of Scale and Customs Union Theory", *Journal of Political Economy*, 80(3), 465-475. doi: 10.1086/259899

Cornelisse, Peter A. ve K. van Dijk, Herman. (2006). *Jan Tinbergen (1903-1994)*, Econometric Institute Report EI 2006-09.

Cornelisse, P. A., ve van Dijk, H. K. (2008). "Tinbergen, Jan (1903–1994)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/ 978-1-349-95121-5_1465-2

Corry, B. A. (2008). "Torrens, Robert (1780–1864)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_1434-2

Çevik, Emrah İsmail ve Erdoğan, Sedat. (2009). "Bankacılık Sektörü Hisse Senedi Piyasasının Etkinliği: Yapısal Kırılma ve Güçlü Hafıza", *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 10(1), 26-40.

Çil Yavuz, Nilgün. (2006). "Türkiye'de Turizm Gelirlerinin Ekonomik Büyüme Etkisinin Testi: Yapısal Kırılma ve Nedensellik Analizi", *Doğuş Üniversitesi Dergisi,* 7(2), 162-171.

De Melo, Jaime, ve Christ, Carl. F. (2008). "Balassa, Béla (1928–1991)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_2493-1

Demirci, N. Savaş. (2017). "İmalat Sanayi Sektöründe Üretim ve Banka Kredileri İlişkisi: Türkiye için Eşbütünleşme ve Nedensellik Analizi", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19(1), 35-61.

Demirdağ, Eşref. (Mayıs 2020). "Tank ve Zırhlı Araçların Tarihçesi", *Aselsan Dergi*, Sayı 105, 4-12, https://www.aselsan.com.tr/022020_6142.pdf (11.06.2020).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (2020). *Tarihçe*, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?dil=1&icerik_id=11 (18.06.2020).

De Souza, Philip. (2002). *Seafaring and Civilızation Maritime Perspectives on World History*, Profile Books Ltd., UK.

Devletoglou, N. E. (1963). "Montesquieu and the Wealth of Nations", *The Canadian Journal of Economics and Political Science*, 29(1), 1-25. doi: 10.2307/139366

Dickey, David A. ve Fuller, Wayne A. (Haziran 1979). "Distribution of the Estimators for Autoregressive Time Series With a Unit Root", *Journal of the American Statistical Association,* 74(366), 427-431.

Dickey, David A. ve Fuller, Wayne A. (Temmuz 1981). "Likelihood Ratio Statistics for Autoregressive Time Series with a Unit Root", *Econometrica*, 49(4), 1057-1072.

Dictionary.com. (2020). *The Origin of Economic*, https://www.dictionary.com/browse/economic?s=t (15.03.2020).

Dornbusch, Rudiger, Fischer, Stanley ve Startz, Richard. (2016). *Makroiktisat*, Çeviren: Salih Ak, Literatür Yayınları, İstanbul.

Durusoy, Serap, Sica, Edgardo ve Beyhan, Zeynep. (2015). "Economic Crisis and Protectionism Policies: The Case Of The EU Countries", *International Journal of Humanities and Social Science*, 5(6), 57–68.

Dülger, Fikret ve Cin, Mehmet Fatih. (2002). "Türkiye'de Döviz Kuru Dinamiklerinin Belirlenmesinde Parasalcı Yaklaşım ve Eşbütünleşme Yöntemiyle Sınama", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 29(1-2), 47-68.

Eckaus, R. S. (2008). "Rosenstein-rodan, Paul Narcyz (1902–1985)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/ 978-1-349-95121-5_1367-2

Ekizceleroğlu, Caner, Özkan, Levent ve Atakişi, Ahmet. (2018). "Büyümeyi Yakalamak", *IERFM Kongre Bildiri Kitabı*, Editör: Mehmet Altuntaş, Detay Yayıncılık, Ankara, 99-116.

El-Agraa, A. M. (1989). *The Theory and Measurement of International Economic Integration*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1007/978-1-349-10203-7

El-Agraa, A. (1999). *Regional Integration: Experience, Theory and Measurement*, Palgrave Macmillan.

El-Agraa, A. (2007). *The European Union Economics and Policies*, Cambridge University Press.

Eltis, W. (2008). "Mun, Thomas (1571–1641)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_1078-2

Erdemli, Mustafa Gökhan. (2011). *Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, (T.C. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana

Bilim Dalı, T.C. Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir.

Ertürk, E. (1993). *Ekonomik Entegrasyon Teorisi ve Türkiye'nin İçinde Bulunduğu Entegrasyonlar*, Ezgi Kitabevi Yayınları.

Euronews. (Aralık 2019). *AB'nin Otomotiv İthalatının 5'te Biri Türkiye'den; Otomotiv Avrupa ile En Büyük Ticaret Sektörü*, https://tr.euronews.com/2019/12/29/ab-nin-otomotiv-ithalat-n-n-5-te-biri-turkiye-den-otomotiv-avrupa-ile-en-buyuk-ticaret-sek (11.06.2020).

Faccarello, G. (2016). "Anne-Robert-Jacques Turgot (1727–1781)", *Handbook on the History of Economic Analysis Volume I,* Edward Elgar Publishing. doi: 10.4337/9781785366642.00018

Gençosmanoğlu, Ömer Tarık. (2014). *Uluslararası Ticarette Tarife Dışı Engeller ve Kullanım Kısıtları: Türkiye Örneği,* (Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi), Ankara.

Gerni, Cevat, Emsen, Ö. Selçuk ve Değer, M. Kemal. (Şubat 2008). "İthalata Dayalı İhracat ve Ekonomik Büyüme: 1980-2006 Türkiye Deneyimi", *Dokuz Eylül Üniversitesi 2. Ulusal İktisat Kongresi*, DEÜ İİBF İktisat Bölümü, İzmir-Türkiye, http://debis.deu.edu.tr/userweb/iibf_kongre/dosyalar/deger.pdf (26.06.2020), 1-21.

GİSBİR. (2011). *Türkiye Gemi İnşa Sanayi Raporu 2011*, https://www.gisbir.org/content/uploads/kurumsal/dosya/2011_sektor_raporu.pdf (21.06.2020).

GİSBİR. (2018). *Gemi İnşa, Bakım-Onarım Sektörü 2017-2018 Yılları İstatistik Verileri*, https://www.gisbir.org/content/uploads/kurumsal/dosya/GISBIR_SEKTOR_2017_2018.pdf (04.06.2020).

Gönel, Güç. (Ocak 2020). *Baştayyareci'nin Kaleminden İlk Yerli Uçağın Hikâyesi*, https://www.aa.com.tr/tr/portre/bastayyarecinin-kaleminden-ilk-yerli-ucagin-hikayesi/1716114 (29.06.2020).

Görener, Ali ve Görener, Ömer. (2008). "Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler", *Journal of Yasar University*, 3(10), 1213-1232.

Granger, C. W. J. (1969). "Investigating Causal Relations by Econometric Models and Cross-Spectral Methods", *Econometrica*, 37, 553-560.

Grimwade, N. (2013). "Theory of Economic Integration: A review", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_2869-1

Gumruk.com.tr. (2020). *Bölüm Başlıkları,* https://www.gumruk.com.tr/gtip/ (02.07.2020).

Gümrük Kanunu. (1999). *4458 Sayılı Gümrük Kanunu*, https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4458.pdf (14.03.2020).

Gümrük Uzlaşma Yönetmeliği. (2011). *Ek-1,* https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/08/20110827-16.htm (15.03.2020).

Hava Kuvvetleri Komutanlığı. (2020). *Tarihçe,* https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79 (02.07.2020).

Head, Keith ve Mayer, Thierry. (2014). "Gravity Equations: Workhorse, Toolkit, and Cookbook", *Handbook of International Economics*, Ed: Gita Gopinath, Elhanan Helpman ve Kenneth Rogoff, Elsevier, 131-195.

Hepaktan, C. Erdem ve Çınar, Serkan. (2011). "Mali Krizler ve Son Mali Krizin (2008) Reel Sektöre Etkileri", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 30, 155-168.

Hjorth, D. ve Holt, R. (2014). "Baruch Spinoza (1632–1677)", *Oxford Handbooks Online*. doi: 10.1093/oxfordhb/9780199669356.013.0006

Huntington, Hillard G. (2015). "Crude Oil Trade and Current Account Deficits", *Energy Economics*, 50, http://dx.doi.org/10.1016/j.eneco.2015.03.030 (30.06.2020), 70-

79.

İnançlı, Selim ve Konak, Ali. (Ekim 2011). "Türkiye'de İhracatın İthalata Bağımlılığı: Otomotiv Sektörü", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 6(2), 343- 362.

İSO. (2002). *Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirme Projesi Otomotiv Sanayii Sektörü*, İstanbul.

Jovanovic, Miroslav N. (2006). *The Economics of International Integration*, Edward Elgar Publishing.

Kalaycı, İrfan. (2011). "2008 Küresel Finans Krizi Sonrasında Dış Ticarette Korumacılık: Paradigma Kayması (Mı?)", *Maliye Dergisi*, (161), 76-104.

Kara, A. Hakan ve Orak, Musa. (2008). *Enflasyon Hedeflemesi*, https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/6d56677c-1a8e-4a26-a4be-e4935b9a8533/kara_orak.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-6d56677c-1a8e-4a26-a4be-e4935b9a8533-m3fBal- (08.06.2020).

Karatepe, Selma, Önen, S. Mustafa ve Nalcı Arıbaş, Nazlı. (Mayıs 2014). "Almanya Federal Cumhuriyeti", *Yönetsel Yapı İncelemeleri,* Ed: Burhan Aykaç ve Hatice Altunok, Nobel Yayınevi, 1. Basım, Ankara, s.15-63.

Karluk, Rıdvan. (2014). *Avrupa Birliği Kuruluşu, Gelişmesi, Genişlemesi, Kurumları*, Beta Yayıncılık.

Karluk, Rıdvan. (2014). *Türkiye Ekonomisi*, Beta Yayıncılık, İstanbul.

Kayahan, Leman ve Hepaktan, C. Erdem. (2016). "Türkiye'de Elektronik Ticaret Hacmini Etkileyen Faktörlere İlişkin VAR Analizi (2005-2015)", *Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (4), 159-190.

Kayıkçı, Fazıl. (2010). "Cari İşlemler Dengesi Gelişmeleri", *Türkiye Ekonomisi 1908-2008,* Ed: Nevin Coşar ve Melike Bildirici, Ekin Yayınevi, ISBN: 978-605-4301-

24-9.

Kazgan, Gülten. (2013). *2008 Krizi Üsselleşirken Türkiye'nin Sürdürülemez Büyüme Modeli*, Tartışma Metni 2013/4, Türkiye Ekonomi Kurumu, Ankara.

Keck, O. (1993). "The National System for Technical Innovation in Germany", *National Innovation Systems: A Comparative Analysis*, Editör: Richard R. Nelson, Oxford University Press.

Keskin, M. H. (2016). *Mitos'tan Lizbon'a Avrupa Birliği El Kitabı Brexit'in Olası Sonuçları Lizbon Antlaşması ile Değişen AB,* Seçkin Yayıncılık.

Keynes, J. M. (2013). *The General Theory of Employment, Interest and Money*, Editör: Austin Robinson ve Donald Moggridge, Cambridge University Press for The Royal Economic Society.

Kıran, Burcu. (2010). "İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda İşlem Hacmi ve Getiri Volatilitesi", *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 11(1), 98-108.

Korul, Vildan ve Küçükönal, Hatice. (2003). "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi", *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), 24-38.

Krugman, P. R. (1987). "Is Free Trade Passe?" *The Journal of Economic Perspectives*, 1(2), 131-144.

Krugman, Paul R., Obstfeld, Maurice ve Melitz, Marc J. (2017). *Uluslararası İktisat Teori ve Politika*, Çeviri Editörü: Onur Özsoy, Palme Yayıncılık.

Kuenne, R. E. (2018). "Chamberlin, Edward Hastings (1899–1967)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK.

Kurt, Enes. (2018). *Türk Savunma Sanayii Tarihine Mikro Yaklaşım: Savunma Sanayii İşletmelerine Dair Bir Envanter ve Dönemselleştirme Çalışması (1836-2018)*, (Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı, İnovasyon, Girişimcilik ve Yönetim Programı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.

Kwiatkowski, D., Phillips, P.C.B., Schmidt, P. ve Shin, Y. (1992). "Testing the Null Hypothesis of Stationarity Against the Alternative of a Unit Root", *Journal of Econometrics*, 54, 159-178.

Lavery, Brian. (2013). *The Conquest of the Ocean the Illustrated History of Seafaring,* Dorling Kindersley Limited DK Publishing, New York.

Lee, Tae Woo. (2009). *Military Technologies of the World,* Green Wood Publishing Group, ISBN: 978-0-275-99535-5.

Lexico.com. (2020). *Economic-Origin*, https://www.lexico.com/definition/economic (15.03.2020)

Lipsey, R. G. (1957). "The Theory of Customs Unions: Trade Diversion and Welfare", *Economica*, 24(93), 40–46. https://www.jstor.org/stable/2551626?seq=1#metadata_info_tab_contents (03.07.2020)

Lipsey, R. G. (2006). "Foreword", *The Economics of International Integration,* Yazar: Miroslav N. Jovanovic, Edward Elgar Publishing, s. vii-x.

Lipsey, R. G. (2008). "Positive Economics" *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_1382-2 6

Macpherson, C. B. (1987). "Hobbes, Thomas (1588–1679)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_1012-1

Magee, Christopher S.P. (2008). "New Measures of Trade Creation and Trade Diversion", *Journal of International Economics,* 75, 349–362.

Makeower, H. ve Morton, G. (1953). "A Contribution towards a Theory of Customs Unions", *The Economic Journal*, 63(249), 33–49. http://www.jstor.org/stable/2226749 (03.07.2020)

Maneschi, A. (2007). "History of Economic Thought on Trade Policy", *Handbook on International Trade Policy*, Editör: William A. Kerr ve James D. Gaisford,

Edward Elgar Publishing.

Manisalı, Erol. (1971). *Uluslararası Ekonomi Gümrük Birlikleri ve Dinamik Entegrasyon Teorisi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları.

Marchi, N. D. (2008). "Mill, John Stuart (1806–1873)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95189-5_1240

McCarthy, D. M. P. (2006). *International Economic Integration in Historical Perspective*, Routledge.

McGee, R. W. (1989). "The Economic Thought of David Hume", *Hume Studies*, 15(1), 184–204. doi: 10.1353/hms.2011.0475

McNap, Chris. (2003). *Military Vehicles 300 of the World's Most Effective Military Vehicles*, Amber Books Ltd.

Mundell, R. A. (1964). "Tariff Preferences and the Terms of Trade", *The Manchester School*, 32(1), 1–13. doi: 10.1111/j.1467-9957.1964.tb01029.x

Nergiz, Abdullah. (2008). *Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi ve Thy*, (T.C. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Tarihi Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.

Nergiz, Abdullah. (2013). *TOMTAŞ – Kayseri Uçak Fabrikası'na Ne Oldu?,* https://www.havayolu101.com/2013/01/02/tomtas-kayseri-ucak-fabrikasina-ne-oldu/ (02.07.2020).

Nergiz, Abdullah. (2019). *Türkiye'nin Sivil Havayolu Taşımacılığının Gelişimi ve "Havayolu Devlet İşletme İdaresi" (1933-1956) Dönemi*, (T.C. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul.

Newman, P. (2008). "Young, Allyn Abbott (1876–1929)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-

5_1551-2

Ohyama, M. (1972). "Trade and welfare in general Equilibrium", *Keio Economic Studies*, 9(2), 37–73. http://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AA00260492-19720002-0037&ml_lang=en (14.03.2020)

Orgtr.com.tr. (2020). *Gümrük Tarife Cetveli İzahnamesi,* https://www.orgtr.com.tr/course/gumruk-tarife-cetveli-izahnamesi/ (02.07.2020).

Orgtr.com.tr. (2020). *Gümrük Tarife Cetveli (G.T.İ.P.),* https://www.orgtr.com.tr/courses/gtip/ (02.07.2020).

OSD. (2018). *Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu 1. Çeyrek 2018*, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/1.Ceyrek_2018_OSD_Dis_Ticaret_Raporu-4342.pdf (11.06.2020).

OSD. (Aralık 2019). *Measures to be Taken Regarding the Turkish Automotive Industry's Sustainability in Export and Production Competitiveness in Light of Emerging Disruptive Automotive Technologies*, Pwc Project Peport, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/OSD_Disruptive_Report_Final-5463.pdf (10.06.2020).

Oslington, Paul. (2013). "Contextual History, Practitioner History, and Classic Status: Reading Jacob Viner's The Customs Union Issue", *Journal of the History of Economic Thought*, 35(4), 491-515.

Oslington, Paul. (2014). "Introduction", *The Customs Union Issue*, Editör: P. Oslington, Oxford University Press.

Örgün, B. Orhan. (2012). "Strategic Trade Policy Versus Free Trade", *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 58, 1283–1292. doi: 10.1016/j.sbspro.2012.09.111115

Özdemir, Metin ve Başkol, Murat Ozan. (2010). "Thünen'den Krugman'a: Yeni Ekonomik Coğrafya (Gerçekten) Yeni Mi?", *TÜCAUM VI. Ulusal Coğrafya Sempozyumu*. http://tucaum.ankara.edu.tr/wp-

content/uploads/sites/280/2015/08/semp6_16.pdf (03.07.2020).

Özgen, Ferhat Başkan ve Güloğlu, Bülent. (Haziran 2004). "Türkiye'de İç Borçların İktisadî Etkilerinin VAR Tekniğiyle Analizi", *METU Studies in Development*, 31(1), 93-114.

Özmen, Erdal. (Kasım 2014). *Reel Döviz Kuru ve Türkiye Dış Ticaret Dinamikleri*, Economic Research Center (ERC), Working Papers in Economics 14/12.

Pack, H. (1994). "Endogenous Growth Theory: Intellectual Appeal and Empirical Shortcomings", *Journal of Economic Perspectives*, 8(1), 55–72.

Parasız, İlker ve Eroğlu, İlhan. (2017). *Tarihsel Süreçte Türkiye Ekonomisi Yapısal Dönüşüm ve Politika Uygulamaları*, Ekin Yayınevi, ISBN: 978-605-3275-30-5.

Paratic.com. (Ekim 2018). *Bakan Pekcan: Almanya'nın Türkiye Yatırımları Artarak Devam Edecek,* Haz: Aysun Bayhan, https://paratic.com/bakan-pekcan-alman-yatirimi-artacak/ (24.06.2020).

Pasinetti, L. L. (2018). "Robinson, Joan Violet (1903–1983)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK.

Patinkin, D. (2018). "Keynes, John Maynard (1883–1946)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK.

Pehlivan, Osman. (2019). *Kamu Maliyesi*, Ekin Yayınları.

Pehlivanoğlu, Y. Volkan. (2013). *Havacılık ve Uzay Bilimlerine Giriş*, Hava Harp Okulu Yayınları, 3. Baskı, İstanbul.

Phillips, Peter C. B. ve Perron, Pierre. (1988). "Testing for a Unit Root in Time Series Regression", *Biometrica,* 75(2), 335-346.

Pressman, S. (2012). "Krugman, Paul (1953–)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_2933-1

Rodriguez, Francisco ve Rodrik, Dani (2000). "Trade Policy and Economic Growth: A Skeptic's Guide to the Cross-National Evidence", *NBER Macroeconomics*

Annual, 15, 261-325.

Rosenstein-Rodan, P. N. (1943). "Problems of Industrialisation of Eastern and South-eastern Europe", *The Economic Journal*, 53(210), 202-211. doi: 10.2307/2226317

Rotwein, E. (2008). "Hume, David (1711–1776)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_751-2

Samuels, W. J. (2008). "Taussig, Frank William", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_1808-2

Samuelson, P. A. (1981). "Summing up on the Australian Case for Protection", *The Quarterly Journal of Economics*, 96(1), 147-160.

San, Sayın. (2010). "Türkiye'de Yaşanan Liberalleşme Sürecinin Ücretlere Etkisi", *Türkiye Ekonomisi 1908-2008*, Ed: Nevin Coşar ve Melike Bildirici, Ekin Yayınevi, ISBN: 978-605-4301-24-9, 327-340.

Sandilands, R. J. (2000). "Perspectives on Allyn Young in Theories of Endogenous Growth", *Journal of the History of Economic Thought*, 22(3), 309–328. doi: 10.1080/10427710050122530

Sarp, İrfan. (2020). *Pilot Vecihi Hürkuş,* https://tolgaozbek.com/hobi/havacilik-tarihi/pilot-vecihi-hurkus/ (29.06.2020).

Savaş, Vural Fuat (1983). *Türkiye ve AET*, İstanbul, AR Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş.

Savaş, Vural Fuat (2000). *İktisatın Tarihi*, Siyasal Kitabevi.

Sevüktekin, Mustafa ve Çınar, Mehmet. (2017). *Ekonometrik Zaman Serileri Analizi Eviews Uygulamalı,* Dora Yayıncılık, 5. Baskı, Bursa.

Seyidoğlu, Halil. (1978). *Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama*, Turhan Kitabevi.

Seyidoğlu, Halil. (2017). *Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama*, Güzem

Can Yayınları.

Sezgin, Zafer. (2012). "Küresel Krizin İkinci Perdesi: 2011 Avrupa Borç Krizi", *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 4(2), 141-150.

Sims, C. A. (1980). "Macroeconomics and Reality", *Econometrica*, 48, 1-47.

Skinner, A. S. (2008). "Smith, Adam (1723–1790)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_1785-2

Smil, Vaclav. (1994). *Energy in World History*, Westview Press, USA-UK.

Smith, Adam. (1976). *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations (1776)*, with new preface by George J. Stigler, Editör: E. Cannon, Chicago.

Sönmezler, Gökhan, Akduğan, Umut ve Gündüz, İ. Orçun. (2017). "Türkiye'de Cari Açık Sorununun Reel Döviz Kuru ve İhracatın İthalata Bağımlılığı Açısından Değerlendirilmesi", *Maliye Finans Yazıları*, (108), 105-122.

Spiegel, H. W. (2008). "Viner, Jacob (1892-1970)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK.

Star.com.tr. (Haziran 2020). *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu: Milli Elektrikli Tren 30 Ağustos'ta Yay ve Yol Testlerine Başlayacak*, https://www.star.com.tr/ekonomi/ulastirma-ve-altyapi-bakani-adil-karaismailoglu-milli-elektrikli-tren-30-agustosta-yay-ve--haber-1548997/ (17.06.2020).

Stimson, S. (2018). "Rousseau, Jean Jacques (1712–1778)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK.

Taş, Oktay, Tokmakçıoğlu, Kaya ve Çevikcan, Gökben. (2016). "Borsa İstanbul'da Pay Senedi Getirileri ile İşlem Hacmi Arasındaki İlişki", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 18(1), 11-30.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı. (Mayıs 1996). *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu,* Yayın No: DPT: 2381 - ÖİK: 498, Ankara, http://www.sbb.gov.tr/wp-

content/uploads/2018/11/7-Ulastirma_DemiryoluUlastirmasiAltKomisyonRaporu.pdf (07.06.2020).

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Ulaştırma Göstergeleri_04042019,* http://www.sbb.gov.tr/ulastirma-gostergeleri_04042019/ (07.06.2020).

T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı. (2020). *Projeler - Havacılık ve Uzay*, https://www.ssb.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=89&LangID=1 (02.07.2020).

T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı. (2020). *Projeler - Deniz Araçları,* https://www.ssb.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=88&LangID=1 (21.06.2020).

T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı. (2020). *Savunma Sanayimiz Tarihçe,* https://www.ssb.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=47&LangID=1 (29.06.2020).

TCDD Taşımacılık A.Ş. (2018). *Faaliyet Raporu 2017,* http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/files/3/Strateji/Faaliyet_Raporlari/faaliyet_raporu_2017.pdf (07.06.2020).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2020). *AB ile İlişkiler/Gümrük Birliği – Gümrük Birliği,* https://www.ab.gov.tr/gumruk-birligi_46234.html (30.06.2020).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2020). *Türkiye Avrupa Birliği İlişkilerinde Önemli Tarihler (1959-2017),* https://ab.gov.tr/siteimages/2017_08/kronoloji.pdf (30.06.2020).

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2020). *Türkiye-AB Gümrük Birliği,* http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ab-gumruk-birligi.tr.mfa (30.06.2020).

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2020). *Türkiye-Almanya Federal Cumhuriyeti Siyasi ve Ekonomik İlişkileri*, http://www.mfa.gov.tr/turkiye-almanya_-siyasi-iliskileri.tr.mfa

(23.06.2020).

T. C. Kalkınma Bakanlığı. (2014). *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018, Türkiye'de Cari İşlemler Açığı, Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara, http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/10_TurkiyedeCariIslemlerAcigi.pdf (30.06.2020).

T.C. Ticaret Bakanlığı. (2020). *Tarife,* https://www.ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/ticari/tarife (02.07.2020).

T.C. Ticaret Bakanlığı. (2020). *Tarife Arama Motoru,* https://uygulama.gtb.gov.tr/Tara (02.07.2020).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2013). *11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Denizcilik Çalışma Grubu Raporu*, Ankara, https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/11ulastirmadenizcilikvehaberlesmesurasidenizcilikcalismagruburaporu-7629.pdf (02.07.2020).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2013). *11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Demiryolu Çalışma Grubu Raporu*, Ankara, https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/11-ulastirma-surasi/11-ulastirma-surasi-sektor-raporlari-demiryolu.pdf (07.06.2020).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018). *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018,* https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/demiryolu/demiryolu.pdf (05.06.2020).

T. C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019). *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019,* Ankara, https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2019.pdf (10.06.2020).

The American Heritage (1992). *Dictionary of English Language*, 3. Baskı, Editör: Anne H. Soukhanov (Yönetici Editör).

The Commonwealth. (2020). *About us*, https://thecommonwealth.org/about-us (14.03.2020).

The World Bank. (2020). *Data - GDP Deflator (Base Year Varies By Country)* –

Turkey, https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.DEFL.ZS?locations=TR (30.06.2020).

The World Bank. (2020). *History*, https://www.worldbank.org/en/about/history (15.03.2020).

The World Bank. (2020). *World Integrated Trade Solutions (WITS) – About Us*, https://wits.worldbank.org/about_wits.html (02.07.2020).

The World Bank. (2020). *World Integrated Trade Solutions (WITS) – World Transportation Export in US$ Thousand 1988-2018*, https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/WLD/StartYear/1988/EndYear/2018/TradeFlow/Export/Indicator/XPRT-TRD-VL/Partner/WLD/Product/86-89_Transport (02.07.2020).

THK. (2020). *Tarihçe,* https://www.thk.org.tr/thk_kurumsal/itemlist/category/156-tarih%C3%A7e (15.06.2020).

TMMOB. (Temmuz 2019). *Oda Raporu: Ulaşımda Demiryolu Gerçeği,* Güncellenmiş Sekizinci Baskı, Yayın No: MMO/703, Ankara, https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/gonderi_dosya_ekleri/demiryolugercegiraporu.pdf (07.06.2020).

Tradeatlas. (2020). *GTİP Nedir? GTİP Sorgulama,* https://www.tradeatlas.com/tr/page/gtip-nedir-gtip-no-sorgulama-gtip-no-ogrenme (02.07.2020).

Tribe, K. (2018). "List, Friedrich (1789–1846)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK.

TSKGV. (2020). *Tarihçe,* https://www.tskgv.org.tr/tr/hakkimizda/tarihce (02.07.2020).

TUSAŞ. (2020). *Hakkımızda,* https://www.tusas.com/kurumsal/hakkimizda#:~:text=Hakk%C4%B1m%C4%B1zda,v

e%20Teknoloji%20Bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1%20b%C3%BCnyesinde%20kurulmu%C5%9Ftur. (02.07.2020).

TÜİK. (2020). *Dış Ticaret İstatistikleri (Özel Ticaret Sistemi)*, https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul (30.06.2020).

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Kanunu. (1970). *1211 sayılı Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Kanunu - Temel Görev ve Yetkiler,* Md. 4 (Değişik: 25/04/2001 – 4651/1 md.), https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.1211.pdf (30.06.2020).

Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği. (2000). *Tanımlar,* Md. 4-n, https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5692&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5 (21.06.2020).

Uçkan Dağdemir, Elif. (2016). *Çok Taraflı Ticaret Sistemi Çerçevesinde Ekonomik Entegrasyon Teorisi Geleneksel Yaklaşımdan Yeni Yaklaşımlara,* Ankara, Seçkin Yayınevi.

Uhr, C. G. (2008). "Wicksell, Johan Gustav Knut (1851–1926)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5

Ulaşan, Bülent. (2017). "Ekonomik Büyüme İçin Serbest Dış Ticaret Mi, Korumacılık Mı?", https://tcmbblog.org/wps/wcm/connect/blog/tr/main%20menu/analizler/ekonomik_buyume_icin_serbest_dis_ticaret_korumacilik (14.03.2020)

UTİKAD. (Aralık 2012). *Dünden Bugüne Türkiye'nin Demiryolu Serüveni*, https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10478/dunden-bugune-turkiye- (04.06.2020).

Utkulu, Utku, Aydemir, İsmail, Özken, Ahmet ve Yılmaz, Mutlu. (2013). *Türkiye'de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulaması Teoriden Pratiğe*, Editör: Utku Utkulu ve İsmail Aydemir, Gazi Kitapevi.

Uysal, C. (2001). "Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Tarihsel Süreci ve Son Gelişmeler", *Akdeniz İİBF Dergisi*, 1, 140–153.

Ünay, Sadık ve Dilek, Şerif. (2018). *Yeni Korumacılık ve Ticaret Savaşları*, Analiz, Ocak 2018, Sayı: 228, SETA, Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı, https://setav.org/assets/uploads/2018/01/A228_.pdf (14.03.2020)

Ünay, Sadık. (2019). *Ticaret Savaşları ve Küresel Sistemin Geleceği,* https://www.aa.com.tr/tr/analiz/ticaret-savaslari-ve-kuresel-sistemin-gelecegi/1562155 (22.03.2020)

VanGrasstek, C. (2013). *The History and Future of The World Trade Organization*, WTO Publications.

Vaughn, K. I. (1987). "Locke, John (1632–1704)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_953-1

Viner, Jacob (2014). *The Customs Union Issue*, Editör: P. Oslington, Oxford University Press.

Viner, Jacob (2019). *Gümrük Birliği Meselesi*, Editör: P. Oslington, Çeviren: Cüneyd Yasin Aydınbaş, Cinius Yayınları.

Vines, D. (2018). "Meade, James Edward (1907–1995)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK.

Wacziarg, R. (2001). "Measuring The Dynamic Gains From Trade", *The World Bank Economic Review*, 15(3), 393-429. https://www.jstor.org/stable/3990108 (02.07.2020).

WCO. (2020). *Discover the WCO*, http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/discover-the-wco.aspx (28.06.2020).

WCO. (2020). *Harmonized System Database*, http://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/instrument-and-tools/tools-to-assist-with-the-classification-in-the-hs/hs-online.aspx (02.07.2020).

Whitaker, J. K. (2008). "Marshall, Alfred (1842–1924)", *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Palgrave Macmillan, UK. doi: 10.1057/978-1-349-95121-5_829-2

Wonnacott, Paul ve Wonnacott, Ronald. (1981). "Is Unilateral Tariff Reduction Preferable to a Customs Union? The Curious Case of the Missing Foreign Tariffs", *The American Economic Review*, 71(4), 704-714.

World Digital Library. (2020). *Telegram from Orville Wright in Kitty Hawk, North Carolina, to His Father Announcing Four Successful Flights*, 1903 December 17, https://www.wdl.org/en/item/11372/ (15.06.2020).

WTO. (2020). *History of the Multilateral Trading System*, https://www.wto.org/english/thewto_e/history_e/history_e.htm (27.03.2020)

WTO. (2020). *Number of RTAs in Force*, http://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx (27.03.2020).

Yalçın, Osman. (2008). *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, (T.C. Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi), Ankara.

Yalçın, Osman. (2013). "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları*", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 29(86), 135-180.

Yanikkaya, H. (2003). "Trade Openness and Economic Growth: A Cross-Country Empirical Investigation", *Journal of Development Economics*, 72(1), 57–89. doi: 10.1016/s0304-3878(03)00068-3

Yılancı, Veli. (2009). "Yapısal Kırılmalar Altında Türkiye İçin İşsizlik Histerisinin Sınanması", *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 10(2), 324-335.

Yıldırım, Ertuğrul ve Dura, Cihan. (2007). "Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri Konusundaki Literatüre Bir Bakiş", *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (28), 141–177.

Yıldırım, Ertuğrul ve Kesikoğlu, Ferdi. (Nisan 2012). "İthalat-İhracat-Döviz Kuru Bağımlılığı: Bootstrap ile Düzeltilmiş Nedensellik Testi Uygulaması", *Ege Akademik Bakış,* 12(2), 137-148.

Yıldırım, İsmail. (2002). "Osmanlı Demiryolu Politikasına Genel Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(1), 311-324.

Yıldız, Arzu. (Mart 2008). "Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi", *Mühendis ve Makina,* 49(578), 23-47, https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/2eb734903575495_ek.pdf (17.06.2020),

Young, Allyn A. (1928). "Increasing Returns and Economic Progress", *The Economic Journal*, 38 (152), 527-542.

Yunling, Zhang. (2009). *Economic and Social Impact of Liberalization*, Editör: Z. Yunling, Paths International Ltd., UK.

Zivot, E. ve Andrews, D. W. (1992). "Further Evidence on the Great Crash, the Oil-Price Shock, and the Unit-root Hypothesis", *Journal of Business and Economis Statistic*, 10, 251-270.