ULUSLARARASI TİCARET, TÜRKİYE – KATAR İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK

Ufuk Yıldırımoğlu

YÜKSEK LİSANS YETERLİK TEZİ

Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Programı

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hamit VANLI

İstanbul

T.C. Maltepe Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Temmuz 2018

ULUSLARARASI TİCARET, TÜRKİYE – KATAR İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK

Ufuk Yıldırımoğlu

YÜKSEK LİSANS YETERLİK TEZİ

Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Programı

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hamit VANLI

İstanbul

T.C. Maltepe Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Ağustos, 2018

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Ufuk YILDIRIMOĞLU' nun "Uluslararası Ticarette Riskler, Taşımacılıkta Ortaya Çıkan Örnekler ve Alınması Gereken Tedbirler" başlıklı tezi 01/08/2018 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği" nin ilgili maddeleri uyarınca, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalında Yüksek Lisans/Doktora tezi **oy birliğiyle / ~~oy çokluğuyla~~** olarak kabul edilmiştir.

Unvanı. Adı ve Soyadı		İmza
Üye (Tez Danışmanı)	: Dr. Öğr. Üyesi Hamit VANLI	.....
Üye	: Prof. Dr. Umut Rıfat TUZKAYA	.....
Üye	: Dr. Öğr. Üyesi Burak KÜÇÜK	.....

Doç. Dr. Ahu TUNÇEL ÖNKAL
Enstitü Müdürü

İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

Bu tezin bana ait özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarda bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; çalışmanın Maltepe Üniversitesinde kullanılan "bilimsel intihal tespit programı" ile tarandığını ve öngörülen standartları karşıladığını beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

01/08/2018

Ufuk YILDIRIMOĞLU

iii

TEŞEKKÜR

Tezi hazırlamam esnasında, her türlü konuda yardımını esirgemeyen Tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Hamit VANLI başta olmak üzere, beraber görev yaptığım süre içersinde tez yazmam konusunda sonsuz desteklerini gördüğüm ve dostluklarını esirgemeyen Türk Silahlı Kuvvetlerinin seçkin personeline şükranlarımı sunarım. Ayrıca tez yazma döneminde, ilgisi ve sevgisiyle her zaman yanımda bulunan sevgili eşim Yasemin YILDIRIMOĞLU' na ve kızım Ela Bensu YILDIRIMOĞLU' na çok teşekkür ederim.

Ufuk YILDIRIMOĞLU

Ağustos, 2018

ÖZ

ULUSLARASI TİCARET, TÜRKİYE-KATAR İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK

Ufuk YILDIRIMOĞLU
Yüksek Lisans
Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Programı
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Danışman: Dr.Öğr.Üyesi Hamit VANLI
Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018

Bu çalışmanın amacı, 2014 yılından itibaren olumlu yönde gelişen Türkiye-Katar ticaretinde, yapılan anlaşma, protokol ve mutabakatların ne gibi etkiler gösterdiğini incelemek aynı zamanda ticarete konu olan ürünlerin örnekleme yöntemleri kullanılarak seçimini yapılmasını sağlamak ve analizlerinin yapılarak, çıkan verilerin sonucuna göre, 2017 Katar krizinin, Türkiye ekonomisini, dış ticaret verilerini ve taşımacılık yöntemlerini nasıl etkilediğini araştırılıp, en uygun üretim ve taşımacılık bandının oluşturulmasını sağlamaktır.

Birinci aşamada; geçmişten günümüze kadar Türkiye-Katar arasında yapılan tüm anlaşma,protokol ve mutabakatların incelenerek, anlaşmaların yapıldığı yıllar dış ticaret hacmindeki ve GSMH değişiklikler irdelenip, Türkiye-Katar ilişkilerinin olumlu/olumsuz etkileri ortaya koyulacaktır.

İkinci aşamada; örnekleme seçilen ihracat ve ithalat ürünleri, regresyon analizine göre analiz edilecek ve 2017 verisinin eklenmesiyle tahmin eğrisi ile reel değer arasındaki farklılık incelenecek olup, 2017 Katar krizinin, dönemsel faktör olarak dış ticaret hacmine olumlu/olumsuz etkilerinin neler olduğu ortaya çıkarılacaktır.

Üçüncü aşamada ise, belirlenen örnek üzerinden mevcut taşımacılık yöntemleri ile alternatif belirlenen yöntemler kıyaslanarak, 2017 Katar krizi ve bölgesel durumlara göre yorumlanacak ve en uygun yöntem ve rotaların belirlenmesi sağlanacaktır.

Anahtar Kelimeler : Katar,Türkiye,Uluslararası Ticaret,Taşımacılık,Anlaşma

ABSTRACT

INTERNATIONAL TRADE, QATAR-TURKEY RELATIONS AND TRANSPORTATION

Ufuk YILDIRIMOGLU
Master Thesis
Logistics And Supply Chain Management Programme
Department of International Trade and Logistics Management
Thesis Advisor: Asistant Professor Hamit VANLI
Maltepe University Social Sciences Graduate School, 2018

The aim of this study since 2014 in a positive way in developing Turkey-Qatar trade, the agreements, protocols and agreement of the show is to examine what influences like. Also ensure that the product is tradable make the selection using sampling methods and make the analysis. According to the results of the data, the Qatar 2017 crisis, Turkey's economy, foreign trade data is researched and how it affects transportation methods, is to facilitate the creation of optimal production and transportation band.

In the first stage, from past to present all the agreements signed between Turkey and Qatar, will be examined. Data of the years of the agreement signed between Turkey and Qatar will be compared with Turkey's foreign trade volume and GDP data. the data on the results of the crisis, Qatar, Turkey as seasonal factors for 2017 the volume of foreign trade positive / negative impact of what has happened will be revealed.

In the second step; sampling of exports and imports of selected products will be analyzed by regression analysis. 2017 data is being added. It will be examined with the estimated curve difference between the real value. Qatar crisis of 2017, the foreign trade volume of positive / negative impact of what has happened will be revealed.

In the third phase will be compared with alternative methods of determining the available transport methods on the sample determined. Alternate Lines, 2017 Qatar will be reviewed by the crisis and the regional situation and determine the most appropriate methods and routes will be provided.

Keywords: Qatar, Turkey, International Trade, Transportation, Agreement

İÇİNDEKİLER

JURİ VE ENSTİTÜ ONAYI……. ii

İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI…… iii

TEŞEKKÜR…… iv

ÖZ/ABSTRACT…….. v

İÇİNDEKİLER…… vii

TABLOLAR LİSTESİ…… x

ŞEKİLLER LİSTESİ……. xi

KISALTMALAR LİSTESİ…… xiii

SİMGELER LİSTESİ……. xiv

ÖZGEÇMİŞ…… xv

GİRİŞ……... 1

1.ULUSLARARASI TİCARET KAVRAMLARI VE TERİMLER İLE TÜRKİYE – KATAR İLİŞKİLERİ, TARİHÇESİ ,YAPILAN ANLAŞMALAR VE KATAR EKONOMİSİ……... 3

1.1 Kavramlar ve Terimler…….. 3

1.1.1 Kavramlar…….. 3

1.1.2 Terimler…….. 4

1.2 Türkiye – Katar İlişkileri, Tarihçesi ,Yapılan Anlaşmalar Ve Katar Ekonomisi……... 5

1.2.1 Türkiye – Katar İlişkileri, Tarihçesi Ve Yapılan Anlaşmalar... 5

1.2.1.1 Osmanlı İmparatorluğu Öncesinde Katar Tarihi……. 5

1.2.1.2 Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Katar Tarihi…… 5

1.2.1.3 Türkiye Cumhuriyeti – Katar Devleti Tarihi ve Karşılıklı Yapılan Anlaşmalar, Protokol ve Mutabakatlar…… 6

1.3 Katar Ekonomisi…… 13

1.3.1 Katar'ın Fiziki Yapısı, İklim ve Bitki Örtüsü, Nüfusu,Sosyal - Siyasi Yapısı ve Tabi Kaynakları……. 14

1.3.1.1 Katar Coğrafyası Ve Fiziki Yapısı……. 15

1.3.1.2 İklim ve Bitki Örtüsü……. 15

1.3.1.3 Nüfusu…… 15

1.3.1.4 Sosyal ve Siyasi Yapısı…….. 16

1.3.1.5 Tabi Kaynakları…… 16

1.3.2 Katar'ın Ekonomik Yapısı…… 17

2.KATAR İLE YAPILAN ANLAŞMA, PROTOKOL VE MUTABAKATLARIN, TÜRKİYE EKONOMİSİ VE DIŞ TİCARET HACMİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ…….. 21

2.1 Türkiye Ekonomisi ve Dış Ticaret Hacmini Etkileyen Hususlara Genel Bakış…… 21

2.2 Türkiye Ekonomisine ve Türkiye-Katar Dış Ticaret Hacmine İkili Anlaşmaların Etkileri…… 25

3.TÜRKİYE – KATAR DIŞ TİCARET ÜRÜNLERİNİN, İSTATİSTİK VERİLERİNİN İNCELENMESİ, ÖRNEKLEMELER ÜZERİNDEN REGRESYON ANALİZİ YAPILARAK, HATA ORANLARININ HESAPLANIP YORUMLANMASI……... 30

3.1 Örnekleme Yönteminin Seçilmesi…….. 30

3.2 Türkiye'nin Katar'a İhracatında Ve İthalatında Başlıca Ürünlerin Arasından Örnekleme Seçilmesi…… 30

3.2.1 İhracatın Başıca Ürünleri Arasından Örnekleme Seçilmesi.. 31

3.2.2 İthalatın Başıca Ürünleri Arasından Örnekleme Seçilmesi… 33

3.3 Türkiye'nin Katar'a İhracatında ve İthalatında Örnekleme Seçilen Ürünlerin Regresyon Analizi…….. 35

3.3.1 İhracatta Örnekleme Seçilen Ürünlerin Regresyon Analizi ve Yıllık Değişimlerinin Yorumlanması…….. 35

3.3.2 İthalatta Örnekleme Seçilen Ürünlerin Regresyon Analizi ve Yıllık Değişimlerinin Yorumlanması…….. 42

3.4 Türkiye-Katar Dış Ticaret Hacminin Yıllara Göre Regresyon Analizi Yapılarak Yorumlanması……. 49

4. TÜRKİYE-KATAR ARASINDAKİ TAŞIMACILIK…….. 52

4.1 Türkiye-Katar Ulaşım Hatları……... 52

4.1.1 Türkiye-Katar Karayolu Hattı…….. 52

4.1.2 Türkiye-Katar Demiryolu Hattı…… 53

4.1.3 Türkiye-Katar Denizyolu Hattı…… 55

4.1.4 Türkiye-Katar Havayolu Hattı……. 55

4.2 Türkiye-Katar Arasındaki Mevcut Taşımacılık Yöntemleri İle Alternatif Yöntemlerin Karşılaştırılması……. 55

4.2.1 Maliyet Çizelgesinin Oluşturulması……... 56

4.2.2 Türkiye-Katar Arasındaki Mevcut Taşımacılık Yöntemleri ve Rotaları…….. 58

4.2.3 Türkiye-Katar Arasındaki Yeni Alternatif Yöntem ve Rotaların Bulunması……. 62

5. SONUÇ …….. 78

6. KAYNAKÇA…….. 83

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1 “Türkiye – Katar Dış Ticaret Verileri (Bin Dolar) ”…….. 12

Tablo 1.2 “ Katar Nüfus Dağılımı”……... 15

Tablo 1.3 “ Ülkelere Göre Petrol Rezervleri (Milyon Varil) “……... 16

Tablo 1.4 “ Ülkelere Göre Doğalgaz Rezervleri (Milyar m^3) “……. 17

Tablo 1.5 “Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon Dolar) “…… 18

Tablo 2.1 “1993-1997 Yılları Arasındaki Dış Ticaret Verileri”……. 22

Tablo 2.2“1990-2006 Yılları Arasındaki GSMH ve Dış Ticaret Hacmindeki % Değişimleri”…….. 22

Tablo 2.3 “2000-2016 Yılları Arasındaki GSMH(Türkiye),Türkiye Katar Dış Ticaret Hacmi ve İki Ülke Arasında Yapılan İkili Anlaşmalar”…… 26

Tablo 3.1 “Türkiye'nin Katar'a İhracatındaki Başlıca Ürünlere Ait Örnekleme Tablosu”……. 31

Tablo 3.2 “Türkiye'nin Katar'a İthalatındaki Başlıca Ürünlere Ait Örnekleme Tablosu”……. 33

Tablo 3.3 “Örnekleme (İhracat) Durum Tablosu”…… 40

Tablo 3.4 “Örnekleme (İthalat) Durum Tablosu”…….. 45

Tablo 4.1 “ Taşıma Türlerinin Kıyaslanması”…… 54

Tablo 4.2 “Örnek Maliyet Çizelgesi”……... 55

Tablo 4.3 “Alternatif Hatlar Çizelgesi”…… 60

Tablo 4.4 “Alternatif Hatların Maliyet-Süre Çizelgesi”……. 70

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1 “Katar ile İhracat Hacmi”…….. 9

Şekil 1.2 “ Katar Devleti ve Komşu Ülkeler”…….. 14

Şekil 1.3 “ Yaş Dökümü”…….. 15

Şekil 3.1 “2014-2016 1.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”…….. 35

Şekil 3.2 “2014-2017 1.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”…….. 35

Şekil 3.3 “2014-2016 1.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”…….. 36

Şekil 3.4 “2014-2017 1.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”…….. 36

Şekil 3.5 “2014-2016 2.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”…….. 37

Şekil 3.6 “2014-2017 2.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”…….. 37

Şekil 3.7 “2014-2016 2.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”…….. 39

Şekil 3.8 “2014-2017 2.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”…….. 39

Şekil 3.9 “2014-2016 1.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”…….. 42

Şekil 3.10 “2014-2017 1.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”…… 42

Şekil 3.11 “2014-2016 2.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”…… 43

Şekil 3.12 “2014-2017 2.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”…… 43

Şekil 3.13 “2014-2016 2.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”…… 44

Şekil 3.14 “2014-2017 2.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”…… 44

Şekil 3.15 “2007-2017 yılı Türkiye-Katar Dış Ticaret Hacmi Regresyon Analizi”……. 48

Şekil 4.1 “ Türkiye – Katar Karayolu Hattı”…… 50

Şekil 4.2 “Türkiye – Suriye Demiryolu Hattı”……. 51

Şekil 4.3 “Türkiye – İran Demiryolu Hattı”……. 52

Şekil 4.5 “Türkiye – Katar Denizyolu Hattı”……... 53

Şekil 4.6 “İstanbul – Bu Şehr Karayolu Hattı”…….. 58

Şekil 4.7 “ Bu Şehr – Doha Denizyolu(RORO) hattı”…….. 58

Şekil 4.8 “ İstanbul-Ankara Karayolu Hattı”……... 60

Şekil 4.9“ Ankara-Tatvan Demiryolu Hattı”…… 61

Şekil 4.10 “Tatvan-Van İçsuyolu Hattı”…….. 61

Şekil 4.11 “Van-Bender İmam Demiryolu Hattı”……... 62

Şekil 4.12 “Bender İmam - Doha Denizyolu Hattı”……... 62

Şekil 4.13 “İstanbul - Bender İmam Karayolu Hattı”…… 63

Şekil 4.14 “İstanbul-Konya Karayolu Hattı”……... 64

Şekil 4.15 “Konya-Basra Körfezi Demiryolu Hattı-1”……... 65

Şekil 4.16“Basra Körfezi-Doha Denizyolu Hattı”…….. 65

Şekil 4.17 “Konya-Basra Körfezi Demiryolu Hattı-2”……... 67

Şekil 4.18 “Konya-Şam Demiryolu Hattı”…….. 68

Şekil 4.19 “Şam-Doha Karayolu Hattı”…….. 69

Şekil 4.20 “Basra Körfezi-Kuveyt-Suudi Arabistan-Bahreyn-Katar Denizyolu Hattı”……. 74

KISALTMALAR LİSTESİ

1.	GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
2.	GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
3.	GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
4.	KEİ	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
5.	KİK	Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi
6.	km	Kilometre
7.	LNG	Sıvılaştırılmış Doğalgaz
8.	OPEC	Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
9.	RO-RO	Roll on – Roll off (Yük taşıyan gemi)
10.	TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
11.	TSK	Türk Silahlı Kuvvetleri
12.	TUİK	Türkiye İstatistik Kurumu
13.	TVF	Türkiye Varlık Fonu

SİMGELER LİSTESİ

1. $ Amerikan Doları

ÖZGEÇMİŞ

Ufuk YILDIRIMOĞLU

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı

Eğitim

Derece	*Yıl*	*Üniversite, Enstitü, Anabilim/Anasanat Dalı*
Y.Ls.	2018	Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Ls.	2008	Kara Harp Okulu, Sistem Mühendisliği
Lise	2004	Işıklar Askeri Lisesi

İş/İstihdam

Yıl	*Görev*
2008 -	Subay, Türk Silahlı Kuvvetleri

Mesleki Birlik/Dernek Üyelikleri

Yıl	*Kurum*
-	

Alınan Burs ve Ödüller

Yıl	*Burs/Ödül*
-	

Yayınlar ve Diğer Bilimsel/Sanatsal Faaliyetler

-

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri ve yılı : Kastamonu/1986 Cinsiyet:Erkek

Yabancı diller : İngilizce

GSM / e-posta : 5412307086 / pilot85@outlook.com

GİRİŞ

Uluslararası ticaret, malların ve sermayenin ülke dışına çıkışı ya da girişi ile ilgilidir. İhracat ve ithalat olmak üzere ikiye ayrılır. Bu kavramlar bir ülkenin dış ticaret hacminin belirlenmesinde etkili olmaktadır. Eğer ihracat ithalattan fazla olur ise dış ticaret fazlası, ithalat ihracattan fazla ise dış ticaret açığı ortaya çıkmaktadır.

Türkiye – Katar dış ticareti 2007 – 2009 yılları arasında dış ticareti fazlası olmasına rağmen, 2008 yılında 1.233.365 milyar dolar olan dış ticaret hacmi, 2009 yılında 375.015 milyon dolara gerilemiştir. 2010 – 2014 yılları arasında dış ticaret açığı ve 2014 yılından itibaren dış ticaret fazlası trendinde devam eden dış ticaret hacminin artarak devam ettiği TÜİK verilerinden açıkça görülmektedir. 2017 yılı verilerinin de eklenmesiyle birlikte, ihracat ciddi artış gözlenmiş olup, ithalatta azalma görülmüş ve 2014 yılında itibaren devam eden dış ticaret fazlası trendinde devam etmiştir.

Mevcut ticaret durumları incelenmeden önce, Katar coğrafyası,fiziki yapısı, bitki örtüsü, sosyal ve siyasi yapısı ile tabi kaynakları ışığında Katar ekonomisini değerlendirilmesi, bu ülkeye yapılacak ticari konuların esaslarını belirlenmesi, yapılacak anlaşmalarda hangi hususların önemli olduğunun ortaya konması ve ticari malın lojistik faaliyet ve taşımacılık konularında hangi yöntemi izlememiz gerektiği gibi konuların tez konusunda yan materyal olarak kullanılmasını uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Tezde, 2014 yılından itibaren olumlu gelişen Türkiye-Katar ticaretinin, yapılan anlaşma, mutabakat ve protokollerin olumlu etkilerinin olduğunu, ihracatımızı arttıran ürünlerin neler olduğunun tespit edilerek, 2017 Katar krizi sonrasında Türkiye-Katar Uluslararası Ticaretinin ve Türkiye ekonomisinin nasıl etkilendiği ve kriz sonrasında hangi taşımacılık modellerinin belirlenmesi gerektiğini, bu taşımacılık çeşitlerinin sorunsuz olarak yürütülebilmesi için taşımacılık yolu üzeride bulunan ülkelerle nasıl ikili anlaşmalar yapılması gerektiğini incelenecektir.

Tez konusu, Türkiye – Katar arasındaki 2014 yılı sonrasında yapılan ticaret verilerini kapsayacak olup, 2014-2017 yılları arasındaki veriler ışığında istatistiki araştırma yapılacaktır. Taşımacılık türleri unimodel, intermodel ve kombine taşımacılık türleri açısından değerlendirilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET KAVRAMLARI VE TERİMLER İLE TÜRKİYE – KATAR İLİŞKİLERİ, TARİHÇESİ ,YAPILAN ANLAŞMALAR VE KATAR EKONOMİSİ

1.1 Kavramlar ve Terimler

Bu bölümde Uluslararası Ticarete ait bilinmesi gereken kavramlar ve terimlere yer verilmektedir.

1.1.1 Kavramlar

İhracat ; ülke içerinde üretilen serbest dolaşımda bulanan bir malın yada hizmetin ülke dışına kişi veya kuruluşlara döviz karşılığı satılmasına veya gönderilmesine denir.

Ürünün ihracata yönelik biçimde kaliteli ve uygun standartlarda üretilerek ülke dışına pazarlanmasından, reklamının ve tanıtımının yapılarak malın zarar görmeden ulaşması için ambalajlama yapılmasından, uygun taşıma yöntemleri ile taşınmasından ve ilgili ülkenin dış ticaret mevzuatını bilerek işlemlerinin tamamlanması ve istenilen zamanda teslimini kadar uzanan aşamalardan geçerek gerçekleşir.[1]

İthalat **;** ülke dışında üretilen ve ticareti yasak olmayan mal veya hizmetin ülke içindeki ithalat yönetmeliğine haiz gerçek ve tüzel kişiler tarafından mevzuata uygun şekilde alınması işlemidir.

Sözleşme ; taraflar arasında yapılan yazılı bir akittir.[2]

1 *Muhasebe ve Finansman.* (2011). Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı.

2 VANLI, H. (2015). Uluslararası Ticaret. *Ders Notu*. İstanbul.

Dış ticaret hacmi ; bir ülkenin belirlenen zaman aralığında yapmış olduğu ithalat ve ihracatın toplamıdır.

Dış ticaret fazlası ; bir ülkenin belirlenen zaman aralığında ihracatının ithalattan fazla olmasıdır.

Dış ticaret açığı ; bir ülkenin belirlenen zaman aralığında ithalatın ihracattan fazla olmasıdır. Bu durumda açık diğer gelirlerden veya borçla karşılanmaktadır. [3]

Döviz ; yabancı ülkelere ödemeye yarayan her çeşit araçtır. Örneğin nakit, hisse senedi, çek vb. Nakit olması durumuna efektif denir. Dövizin bankacılıkta birikimine ise döviz rezervi denir.

Konvertibl para ; tüm dünyadaki ülkeler tarafından kabul görmüş ve kendi para birimine çevrilebilen döviz türleridir.

1.1.2 Terimler

Termin ; geniş anlamda verilen siparişin teslim edileceği zaman yada işin gerçekleme zamanıdır. Ticarette malın alıcıya ulaştırılacak araca yada teslim alacağı yere ulaştırılması zamanıdır.

Sürastarya ; deniz taşımacılığında yükleme ve tahliye için gereken zamanı geçmesinden doğan gemilerin belirli bir süre bekletilmesine denir. [4]

Demuraj ; sürastarya geçen süre için ödenen ilave ücrete denir.

Vesaik ; mevzuat kapsamında hazırlanması gereken tüm dokümanlara denir.

Navlun ; ihracat ve ithalat esnasından alınan yada satılan malın taşınması için acente veya lojistik firmalarına ödenen ücrettir.

3 KAYA, F., & TURGUTTOPBAŞ, N. (2012). *Dış Ticaret İşlemleri*. Eskişehir.
4 BOZKURT, N. (2010). Türk Ticaret Kanunun Hükümleri Işığında Demuraj ve Demuraj Giderlerinin Kıymete ve Vergilendirme Sürecine Yansıması. *Mali Çözüm*, 225.

Konşimento ; taşınan malı temsil eden ve bu niteliği dolayısıyla da mal üzerindeki mülkiyetin devir ve teslimine olanak veren, malın tapusu olan bir belgedir.[5]

Konteynır ; farklı ebat ve ölçülerde yapılmış, dayanıklı, özelliğine göre soğuk zincir, kuru yük vb. gibi malların taşınmasına olanak veren çelik kasalardır.

1.2 Türkiye – Katar İlişkileri, Tarihçesi ,Yapılan Anlaşmalar Ve Katar Ekonomisi

Türkiye – Katar uluslararası ticaret ve ilişkilerini incelemeden önce iki ülkenin geçmişe dayanan bağlarını, Türkiye-Katar tarihçesini ve Katar ekonomisini incelemek ve günümüz ticari ilişkilerini bu bilgiler ışığında değerlendirmek gerekmektedir.

1.2.1 Türkiye – Katar İlişkileri, Tarihçesi Ve Yapılan Anlaşmalar

1.2.1.1 Osmanlı İmparatorluğu Öncesinde Katar Tarihi

Uzun yıllar Pers İmparatorluğu'nun bir parçası olduğu bilinmektedir. Daha sonra geçmişi M.Ö. 4000 yıllara rastlanan Dilmun Krallığının ticaret merkezi olan Bahreyn' nin bir parçası olmuştur. Dilmun krallığının en önemli özelliği çok gelişmiş bir ticaret kolonisi olmasıdır.

İslamiyeti benimsemeleriyle birlikte, islamiyet yaymak için deniz seferleri yapmışlardır. Abbasiler döneminde Bağdat Katar ticaretin gelişmesiyle refah seviyesi yükselmiştir.[6]

1.2.1.2 Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Katar Tarihi

1533 yılında Portekiz'in Basra Körfezi'nde yağmacılık ve korsanlık yapmasıyla beraber Osmanlı bölgedeki hakimiyetini kaybetmemek için Suudi Arabistan (Lahsa) ve Katar'ın elde bulundurulması gerektiğini düşünmüştür. Bu maksatla 1533-1535 yıllarında Osmanlı Irakeyn seferi düzenleyerek Basra, Bağdat ve Halep'e uğrayan Baharat yolunun emniyete alınması planlanmıştır. Irakeyn seferiyle birlikte Suudi

5 SEYİDOĞLU, H. (1980). *Uluslararası İktisat,teori,politika ve yöntemler.* 363.
6 KAVAS, A. (Haziran 2017). Osmanlının Kadim Müttefiki Katar'a Yüz Küsür Yıl Önce de Aynısını Yaptılar Ama Başaramadılar! *Uluslararası Güvenlik*.

Arabistan (Lahsa Beylerbeyliği) ‘ın bir sancağı olarak Katar Osmanlı İmparatorluğu hakimiyeti altına girmiştir.[7]

19'uncu yüzyılın sonlarına kadar Katar'la Osmanlı pek ilgilenmemiş olup, ilk olarak Bağdat valisi Mithat Paşa buradaki aşiretlerle anlaşarak Katar'ı Osmanlı'nın kaymakamlığı ilan etmiş ve Osmanlı askerlerini yerleştirmiştir. Bu süre zarfından Osmanlı Katar'ın iç işlerine neredeyse hiç karışmamıştır.[8]

Mithat Paşa'nın merkeze dönmesiyle birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nun Katar'a karşı ilgili azalmıştır. 29 Temmuz 1913'te İngiltere ile imzalanan Londra Anlaşmasıyla Osmanlı'nın Katar üzerindeki hakimiyeti sona ermiştir. 1916 yılında İngiltere'nin kontrolü altına girmiştir. 1971 yılına kadar İngiltere hakimiyeti altında kalan Katar, 3 Eylül 1971 'de İngiltere'den ayrılarak tam bağımsızlığını ilan etmiştir.

O dönemin koşullarıyla değerlendirildiğinde (petrol ve doğalgaz rezervleri bulunmadan), Katar bölgesinde balıkçılık ve inci avcılığının tek ticaret kaynağı olduğu, çöl iklimi ve coğrafyası olması nedeniyle tarım ve hayvancılık yapılamadığı tespit edilmiştir. Katar toprak parçası olarak ciddi ekonomik kaynak sağlamasa da, Osmanlı'nın bu bölgeyi elinde bulundurmak istemesini nedeni, hem ticaret yollarını elinde bulundurmak hem de dini liderlik vasfını korumaktır.[9]

1.2.1.3 Türkiye Cumhuriyeti – Katar Devleti Tarihi ve Karşılıklı Yapılan Anlaşmalar, Protokol ve Mutabakatlar

Katar 1971 yılından İngiltere sömürgesinden kurtularak bağımsızlığını ilan ettiğinden dolayı, bu yıllardan önce karşılıklı anlaşma yada protokoller mevcut değildir.

Soğuk savaşın sonra ermesinden sonra Türkiye Ortadoğu'ya açılmaya başlamıştır. Belirlenen politika Irak ve Suriye arasındaki problemlerden dolayı başarılı olamamıştır. 1990 yılından itibaren PKK terör örgütünün varlığı nedeniyle Körfez ülkeleriyle karşılıklı politika tam anlamıyla izlenememiştir. Fakat 2000'li yıllardan itibaren Türkiye, bölge istikrarını sağlamak amacıyla, atmış olduğu adımlar sayesinde Ortadoğu'ya ve Körfez ülkelerine yaklaşmaya başlamış, ikili münasebetler hususunda ciddi yol almıştır.

---

7 KARA, N., DAŞDEMİR, L., & KÜPELİ, Ö. (2001). *Osmanlı ve Doğu Ticaret Yolları Üzerine (XV-XVII. yy.).* İzmir
8 OK, S. T., & KURAY, Ö. (1999). *Katar Ülke Etüdü.* İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
9 POLAT, F. (EYLÜL 2017). Katar Krizi ve Türk Devleti ile Katar Arasındaki Tarihi Süreç. *Sahipkıran Akadem*

İlk olarak Ankara'da 03 Haziran 1985 'de Katar ile Türkiye Cumhuriyeti arasından " Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Kültürel İşbirliği Anlaşması" imzalanmıştır. Bu anlaşma ile iki ülke arasında dostane bağların kuvvetlendirilmesi, kültür,sanat,bilim ve teknoloji alanlarındaki ilişkilerin ilerletilmesi planlanmıştır. Bu kanun 01 Haziran 1991 yılında resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.[10]

Katar Hükümeti Ekonomi ve Ticaret Bakanı Şeyh Hamad Bin Jassem Al Thani' nin daveti üzerine Türkiye Cumhuriyeti Devlet Bakanı beraberinde üst düzey bir heyetle ziyarette bulunulmuştur. 20 Mayıs 1991'de "Türkiye-Katar Ekonomik ve Teknik İşbirliği Karma Komisyonu Birinci Dönem Toplantı Tutanağı" imzalanmıştır. Mevcut anlaşma 21 Eylül 1991 yılından resmi gazetede yayınlanmıştır. [11]Ticari anlamda ilk adım olan bu toplantıda ticaret, bankacılık,ulaşım,haberleşme ve tarım hususları üzerinde durulmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti ile Katar arasında 15 Ekim 1994 yılında Doha'da " Türkiye Cumhuriyeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Ankara ve Doha Şehirlerinde Diplomatik Temsilcilik Binaları İnşaatı Amacıyla Karşılıklı Arsa Tahsisine Dair Protokol" imzalanmış olup, her iki ülke temsilciliklerini kurulması amacıyla karşılıklı toprak tahsis etmiştir. Tahsisin 99 yıllık ve sembolik olarak yıllık 1 dolar karşılığında gerçekleştiği ilgili protokol metninde içeriğinde bulunmaktadır. Protokol 07 Nisan 1995 yılından resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. [12]

03 Nisan 1999 tarihinde Türkiye Cumhuriyet Dış İşleri Bakanlığı ile Katar Devleti Dış İşleri Bakanlığı arasında "Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ve Katar Devleti Dışişleri Bakanlığı Arasında İstişarelere İlişkin Protokol " imzalanmıştır. 09 Temmuz 1999 yılında resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. [13]Protokol 1985 yılından imzalanan "Kültürel İşbirliği Anlaşması" gibi dostluk ve işbirliğini güçlendirmek ve mevcut durumu pekiştirmek amacıyla tarafları bir araya getirmiştir.

10 Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Kültürel işbirliği Anlaşması. (1991, 06 01). *(20747)*. Resmi Gazete.
11 Türkiye-Katar Ekonomik ve Teknik İşbirliği Karma Komisyonu Birinci Dönem Toplantı Tutanağı. (1991, 09 21). *(20998)*. Resmi Gazete.
12 Türkiye Cumhuriyeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Ankara ve Doha Şehirlerinde Diplomatik Temsilcilik Binaları İnşaatı Amacıyla Karşılıklı Arsa Tahsisine Dair Protokol. (1995, 04 07). *(22251)*. Resmi Gazete.
13 Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ve Katar Devleti Dışişleri Bakanlığı Arasında İstişarelere İlişkin Protokol. (1999, 07 09). *(23750)*. Resmi Gazete.

22 Ekim 2001 yılından Ankara'da Türkiye Cumhuriyeti ve Katar Devleti temsilcilerinin katılımıyla " Türkiye-Katar Ekonomik ve Teknik İşbirliği Karma Komisyonu İkinci Dönem Toplantısı Mutabakat Zaptı " imzalanmıştır. 18 – 20 Mayıs 1991 yılından Birinci Dönem Toplantısı görüşmelerinden bu zaman kadarki ekonomik ve ticari ilişkiler değerlendirilmiştir.19 Şubat 2002 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. [14]

25 Aralık 2001 yılında Türkiye – Katar arasından Ankara'da "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Katar Devleti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşma" imzalanmıştır. Bu anlaşma ile Türkiye-Katar akit taraflar olarak sermaye ve teknoloji akışını sağlayarak yatırımcılar için istikrarlı bir ortam hazırlanması sağlanmıştır. Uyuşmazlıklar da ;

a. Yatırım ülkesinin yetkili mahkemesi,

b. Uluslararası Yatırım Uyuşmazlıkları Çözüm Merkezi,

c. Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku tarafından kurulacak hakem mahkemesi işlem yapacağı anlaşma metninden anlaşılmaktadır.

Ticari anlamda iki ülke arasındaki yatırımlara ciddi ivme kazandıran ilk anlaşma olmuştur. 2 Ağustos 2007 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.[15]

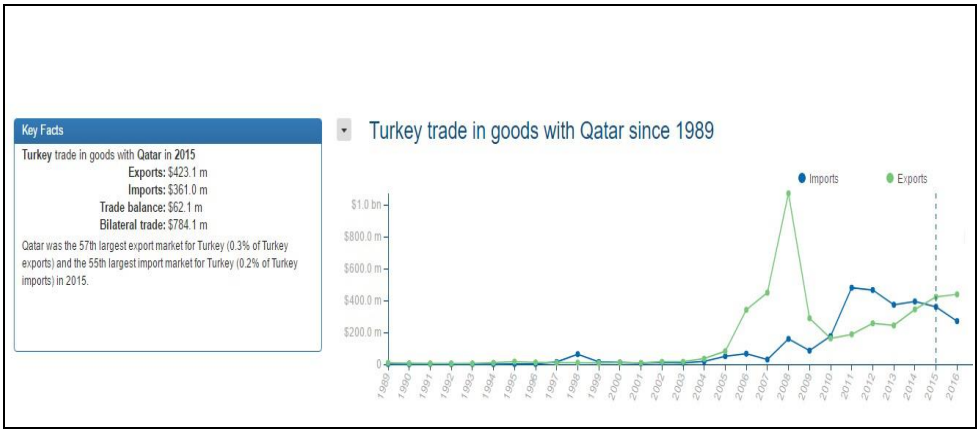
Ankara'da 25 Aralık 2001 tarihinde imzalanan bir diğer anlaşma "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması"'dır. Bu anlaşma gereğince Akit devletler arasından gelir üzerinden alınan vergilerde çifte vergilendirmeyi engellemektir. Mevcut anlaşma aynı tarihte imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Katar Devleti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşması" ile birlikte iki ülke arasında ticaret hacminin artmasına yardımcı olmuştur. 5 Şubat 2008 tarihinde resmi gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. [16]

14 Türkiye-Katar Ekonomik ve Teknik İşbirliği Karma Komisyonu İkinci Dönem Toplantısı Mutabakat Zaptı. (2002, 02 19). *(24676)*. Resmi Gazete.
15 Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Katar Devleti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşvikiye Korunmasına İlişkin Anlaşma. (2007, 08 02). *(26601)*. Resmi Gazete.
16 Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması. (2008, 02 05). *(26778)*. Resmi gazete.

Türkiye Katar arasındaki uluslararası ticaretin hızla artmasına neden olan bir diğer anlaşma "Türkiye Cumhuriyeti ve Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi Üyesi Ülkeler Arasında Ekonomik İşbirliğine İlişkin Çerçeve Anlaşma"sıdır. Mevcut anlaşma Katar Devleti ile birebir olarak değil, Katar'ında üye olduğu Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi" ile 30 Mayıs 2005 tarihinde Manama' da imzalanmıştır. Anlaşma gereğince, eşitlik ve karşılıklı çıkar temeline dayanan mevcut ekonomik ilişkileri güçlendirmek maksadıyla yapılmıştır. 13 Nisan 2009 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. [17]

"02 Eylül 2008 tarihinde Türkiye-KİK arasında "Mutabakat Muhtırası" imzalamış olup, ilk Körfez bölgesinde yer almayan stratejik ortak ilan edilmiştir. Bu muhtıra ile Türkiye-Katar arasında savunma sanayinde ciddi adımlar atılmıştır. İlk olarak dönemin Milli Savunma Bakanı Vecdi GÖNÜL beraberinde heyet ile birlikte Katar'a ziyarette bulunmuş olup, savunma sanayi konularında işbirliği konuları görüşülmüştür. [18]

Şekil 1.1 "Katar ile İhracat Hacmi"



ŞEKİL 1.1 :Ümit Osman YILMAZ, Katar ile İhracat Hacmimiz, http://www.ihracateksperi.com

2002 - 2007 yılları arasında, sırayla yürürlüğe giren bu anlaşmaların etkileriyle , Şekil 1.1' den de anlaşılacağı üzere, ihracat ve ithalatta ciddi yükseliş meydana gelmiştir. Fakat 2008 yılını müteakip yeniden dış ticaret hacminde düşüş gözlenmiştir. Düşüşün nedeni, 2008 yılından gerçekleşen küresel kriz olup, sadece iki ülke ticaret

17 Türkiye Cumhuriyeti ve Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi Üyesi Ülkeler Arasında Ekonomik İşbirliğine İlişkin Çerçeve Anlaşma. (2009, 04 13). *(27199)*. Resmi Gazete.
18 ÇETİNOĞLU, A. (2009). 11 Eylül 2001 Sonrasında Türkiye Körfez İşBirliği Konseyi İlişkileri. *Akademik Ortadoğu*.

hacminde değil, tüm dünya ülkeleri arasındaki ticaret hacminde ciddi düşüşe neden olmuştur.

Türkiye tarafından 2010 yılında pek çok eylem planı uygulamaya konularak, bu sürecin kriz öncesi ekonomik trend yakalaması sağlanmış ve en hafif şekilde atlatılması başarılmıştır.[19]

25 Aralık 2001 yılından imzalanan bir diğer anlaşma " Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Güvenlik İşbirliği Anlaşması"dır. Bu anlaşma gereğince;

a. Uyuşturucu,

b. Psikotrop madde (Merkezi sinir sistemini etkileyen kimyasal madde),

c. Uluslararası terörizm ve örgütlü suçlar,

ç. Para aklama ve kalpazanlık,

d. Sanat eseri, silah, mühimmat ve patlayıcı kaçakçılığı,

e. Belge sahteciliğine karşı yerel ve uluslararası anlaşmalara uygun olarak ortak mücadele başlatma kararı alınmıştır. Anlaşma 18 Şubat 2002 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.[20]

17 Ağustos 2009 yılında İstanbul'da "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Diplomatik, Hizmet ve Hususi Pasaport Hamilleri İçin Vizenin Karşılıklı Olarak Kaldırılmasına Dair Mutabakat Muhtırası" imzalanmış olup, diplomatik, hizmet ve hususi pasaport hamilli vatandaşların karşılıklı seyahatlerini kolaylaştırmak için diğer ülkeye ilk giriş gününden itibaren 6(altı) ay içersinde 90(doksan) günü aşmamak kaydıyla vizeden muaf tutulması kararlaştırılmıştır. 19 Ekim 2009 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.[21]

19 YURDAKUL, H. (2015). 20018 Küresel Ekonomik Krizi ve Türkiye'ye Etkisi. *Sahipkıran Akademi*.
20 Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Güvenlik İşbirliği Anlaşması. (2002, 02 18). *(27381)*. Resmi Gazete
21 Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Diplomatik, Hizmet ve Hususi Pasaport Hamilleri İçin Vizenin Karşılıklı Olarak Kaldırılmasına Dair Mutabakat Muhtırası. (2009, 10 19). *(27381)*. Resmi Gazete.

Önemli ticari adımlardan biri olan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Savunma Sanayisi İşbirliği Mutabakat Muhtırası” 02 Temmuz 2012 tarihinde Ankara'da imzalanmıştır. Bu muhtıra gereğince;

a. Tarafların askeri teçhizat alanında ortak araştırma, geliştirme ve üretim faaliyetleri yürütmesi,

b. Ortak projelerin üçüncü bir tarafa pazarlanması,

c. Taraflara ait ilgili firmalar ve bakım-onarım merkezleri arasında işbirliği yapılması,

ç. İhtiyaç fazlası askeri teçhizat ve hizmetin karşılıklı satılması yada mübadele edilmesi hususlarında ortak karara varılmıştır. 26 Ocak 2013 tarihinde resmi gazetede yayınlanmış olup, 06 Ocak 2014 tarihinde yürürlüğe girme kararnamesi yayınlanmış ve yürürlüğe girmiştir. [22]

Mevcut anlaşmayı müteakip, Türk Silahlı Kuvvetlerinin ihtiyaçları üzerine 2009 yılında ilk yerli tekerlekli zırhlı araç olan “KOBRA” ve müteakiben “KİRPİ” yi TSK envanterine katan BMC firması ile 2014 yılında Katar ortaklığı oluşturulmuştur. BMC Yönetim Kurulu Üyesi T. Yasin ÖZTÜRK ile MSI dergisinin 6 Aralık 2017 yılında yapmış olduğu söyleşiye göre, BMC firmasının %49,9 Katar'lı firmalara ait olduğu ve yönetim kurulunda 5'i Katarlı olmak üzere 10 kişilik yönetim kurulu üye bulunduğunu beyan etmiştir.

02 Temmuz 2012 tarihinde yapılan bir diğer anlaşma “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Askeri Eğitim İş Birliği Anlaşması” dır. Bu anlaşma ile karşılıklı olarak askeri personelin diğer ülkenin askeri kurum, birlik ve tesislerinde eğitim verilmesine müsaade edilmiştir. 7 Kasım 2012 tarihinde resmi gazetede yayınlanmış ve 06 Ocak 2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir.[23]

22 Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Savunma Sanayisi İşbirliği Mutabakat Muhtırası. (2013, 01 26). *(28540)*. Resmi Gazete.
23 Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Askeri Eğitim İş Birliği Anlaşması. (2012, 01 07). *(28640)*. Resmi Gazete.

İki ülke arasında yapılmış olan ve ticareti etkiyen başlıca anlaşma,protokol ve mutabakatlar incelendiğinde, kronolojik sıra dahilinde Türkiye-Katar arasındaki dış ticaretin yapılan anlaşmalarla olumlu yönde etkilendiği açıkça ortadadır.

Genel kapsamda Türkiye-Katar uluslararası ticaret verilerini Tablo 1.1 ve Şekil 1.1 'e göre inceleyecek olursak;

Tablo 1.1 “Türkiye – Katar Dış Ticaret Verileri (Bin Dolar) ”

YIL	İHRACAT	İTHALAT	HACİM	DENGE
2000	9.963	11.312	21.276	-1.349
2001	8.401	5.778	14.180	2.623
2002	15.572	10.659	26.231	4.913
2003	15.688	8.310	23.998	7.377
2004	35.026	17.727	52.753	17.299
2005	82.045	50.724	132.770	31.320
2006	342.146	66.410	408.557	275.736
2007	449.962	29.643	479.605	420.319
2008	1.074.012	159.352	1.233.365	914.659
2009	289.363	85.652	375.015	203.710
2010	162.549	177.046	339.595	-14.496
2011	188.137	670.325	858.463	-482.187
2012	257.491	466.498	723.989	-209.007
2013	244.077	373.923	597.942	-129.904
2014	344.806	394.552	739.358	-49.746
2015	423.568	360.978	784.546	62.590
2016	439.149	271.083	710.233	168.066
2016*	146.082	101.107	247.189	44.975
2017*	135.293	84.377	219.670	50.916

Tablo 1.1 : Tuik * Ocak-Nisan verileri

a. 1989 yılından itibaren, iki ülke arasında 2004 yılına kadar hem siyasi, hem de ekonomik alanlarda ciddi adımların atılmadığı ya da anlaşmalar yapılsa dahi yürürlüğe girmediği,

b. 2000 yılında ticari anlamda karşılıklı faaliyetlerin yürütülmeye başlandığı fakat 2001 Türkiye ekonomik krizi ile dış ticaret hacminin gerilediği,

c. 2001 – 2004 yılları arasında iki ülke ticareti arasında istikrar sağlanmadığı,

ç. 2004 yılından 2008 yılına kadar yükselen trend şeklinde ticaret hacminde genişleme olduğu ve genişleme yapısında Türkiye lehine dış ticaret fazlası ortaya çıktığı,

d. 2008 yılında Dünya krizi ile birlikte 2009 yılından itibaren dış ticaret hacminin çok ciddi anlamda gerilediği,

e. 2010 ve 2011 yılında Türkiye ekonomisini düzeltmek amacıyla yapılmış eylem planları sayesinde dış ticaret hacminin düşüşünün durdurulduğu, fakat Türkiye'nin dış ticaret fazlası trendinde devam eden ticari yapısının bozularak, dış ticaret açığının ortaya çıktığı,

f. 2014 yılının ticari anlamda dönüm noktası olduğu, tekrardan Türkiye lehine dış ticaret fazlasının oluştuğu ve ihracat yönünden ciddi ivme kazandığı,

g. 2016 – 2017 yılları Ocak-Nisan verileri bakıldığında ise 2016 yılına nazaran 2017 yılında düşüş gözlendiği tespit edilmiştir.

Bu verileri etkileyen nedenlerin neler olduğu ve bu hususlarda yapılan eylemlerin ticareti hangi yönde etkilediği ikinci bölümde detaylı olarak anlatılacaktır.

1.3 Katar Ekonomisi

İki ülke arasında uluslararası ticaretin yapısını anlayabilmek için irdelememiz gereken bir diğer nirengi noktası Katar ekonomisidir. Hangi ürünlerin ihraç maddesi olduğu, hangi alanda hizmet ihracatı yapılması gerektiği ya da ülkemiz için Katar'dan hangi ürünlerin ithal edilmesi gerektiği gibi hususların tespiti edilmesi elzemdir. Katar'a ait tarım ürünlerinin neler olduğu, hayvancılığın durumu, tabi kaynakları, ulaşım ve turizm hizmetleri, teknolojiye yatkınlığı veya üretimi, ülkenin sağlık alt yapısı, alım gücü vb. konuların detaylı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu hususlarında değerlendirilebilmesi için öncelikle fiziki yapısı, iklimi, nüfusu ve sosyal- siyasi yapısının incelenerek, ekonomisin bu hususlar ışığında yorumlanması uygun olacaktır.

1.3.1 Katar'ın Fiziki Yapısı, İklim ve Bitki Örtüsü, Nüfusu,Sosyal - Siyasi Yapısı ve Tabi Kaynakları

1.3.1.1 Katar Coğrafyası Ve Fiziki Yapısı

Dünya üzerinde güneybatı Asya' da yer alan, Basra Körfezi ülkesi olan ve Arap yarımadasının doğusunda bulunan bir yarımada ülkesidir. Üç tarafı Basra denizi ile çevrilidir. Kara sınırında tek komşusu Suudi Arabistan'dır. Denizde doğuda İran, kuzeyde Bahreyn ve güneyde Birleşik Arap Emirlikleri ile komşudur.

Yarımada olması nedeniyle bir nevi deniz ülke sayılmaktadır.

Şekil 1.2 “ Katar Devleti ve Komşu Ülkeler”



Kaynak : Google maps

Genellikle çöl ve kum tepeleriyle kaplı olan Katar kuzey ve batıda kıyılarında 40 metreyi bulan tepecikler mevcuttur. En yüksek noktası Ebu el-bawl tepesi olup yüksekliği 103 metredir. Özellikle güneyinde kireçtaşı platolarından oluşan çöl mevcuttur.

1.3.1.2 İklim ve Bitki Örtüsü

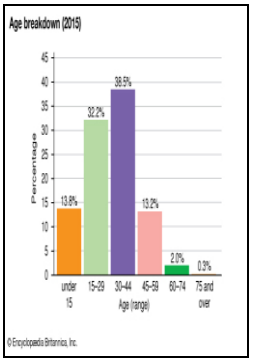
Yaz ayların gündüz sıcaklığı 50 ^{0}C bulan, Haziran – Eylül ayları arasında nemli ve sıcak geçen, ilkbahar ve sonbahar ayların ortalama sıcaklığın 17 ^{0}C olan yağışların sadece kış aylarında gözlendiği tipik çöl iklimine sahip bir ülkedir. [24]

Çöl iklimi olması nedeniyle bitki örtüsü neredeyse yoktur. Özellikle kuzey bölgesinde ılıman ve yağmur döneminde yer yer yeşil bitki örtüsü ve çiçekler çıkmakta olup, bahçecilik yapılan yerlerde ekimden kaynaklanan ve doğal olmayan yeşil alanlarda mevcuttur.

1.3.1.3 Nüfusu

2018 yılı canlı sonucuna göre nüfusu 2.668.888 kişidir. Nüfusun büyük çoğunluğu Doha ve Ar Rayyan şehirlerinde yaşamaktadır. Ortalama Nüfusun %75 erkek, % 25 kadın oluşturmaktadır. Şekil 1.3 'ten anlaşılacağı üzere 2015 yılı için 0 – 44 yaş aralığı %84,5 oluşturmakta olup, iş gücü yüksek nüfusuna sahiptir. Fakat Tablo 1.2 incelendiğinde erkek nüfusunun neredeyse kadın nüfusunun 3 katı olduğu açıkça görülebilmekte olup, bunun sebebi ülkeye düzensiz olarak gelen erkek göç miktarıdır. Kadın nüfusunun azlığından dolayı her geçen yıl nüfus büyümesinin azalacağı genç nüfus oranın çok düşeceği değerlendirilmektedir.[25]

Şekil 1.3 “ Yaş Dökümü”



Kaynak: Age breakdown(2015),

Tablo 1.2 “ Katar Nüfus Dağılımı”



Kaynak : Qatar Population Projections,

24 ANTHONY, J. A. (tarih yok). *QATAR*. 01 12, 2018 tarihinde www.britannica.com: www.britannica.com adresinden alındı.

25 “*Qatar Population (Live)*. (tarih yok). 01 12, 2018 tarihinde www.worldometers.info adresinden alındı

1.3.1.4 Sosyal ve Siyasi Yapısı

Ülke etnik yapısı incelendiğinde Katar Arapları ve diğer Araplar nüfusun %40'nı oluşturmaktadır. Geriye kalan %60 kısmı Hindistan, Nepal, Filistin, Pakistan, Sri Lanka, Amerika Birleşik Devletleri kökenleri vatandaşları oluşturmaktadır. Ülkede Arapça konuşulmakta olup, okullarında İngilizce' de eğitim verilmektedir. Resmi dini İslam olup çoğunluk Sunni, az bir kesimde Şii'dir. Topraklarının büyük çoğunluğu çöl olduğundan dolayı nüfusun %99 şehirlerde sadece %1 kırsal kesimde yaşamaktadır. [26]

Ülke monarşi ile yönetilmekte olup, Şeyh Temim bin Hamad tarafından yönetilmektedir. Katar – Türkiye iki ilişkileri her geçen gün ilerlemektedir.

1.3.1.5 Tabi Kaynakları

Başlıca yeraltı kaynakları petrol ve doğalgazdır. 2016 yılı için Petrol rezervi ise 26,8 milyar varildir. Petrol Dukhan ve Qatari'de çıkarılmaktadır.

Tablo 1.3 " Ülkelere Göre Petrol Rezervleri (Milyon Varil) "

Sıra	Ülke	2014 Rezervi	2015 Rezervi	2016 Rezervi	15/14 Değişim	Pay %
1	Venezuela	297.740	298.350	299.953	0,20	17,98
2	Suudi Arabistan	268.350	265.789	266.578	-0,95	16,02
3	Kanada	173.200	172.481	0	-0,42	10,39
4	İran	157.300	157.800	0	0,32	9,51
5	Irak	140.300	144.211	0	2,79	8,69
6	Kuveyt	104.000	104.000	0	-	6,27
7	Birleşik Arap Emirlikleri	97.800	97.800	0	-	5,89
8	Rusya	80.000	80.000	0	-	4,82
9	Libya	48.470	48.363	0	-0,22	2,91
10	ABD	36.520	39.933	35.230	9,35	2,41
11	Nijerya	37.140	37.070	0	-0,19	2,23
12	Kazakistan	30.000	30.000	0	-	1,81
13	Katar	25.240	25.244	0	0,02	1,52
14	Çin Halk Cumhuriyeti	24.376	24.649	0	1,12	1,49
15	Brezilya	15.050	15.314	0	1,76	0,92

Kaynak : http://www.enerjiatlasi.com/rezerv/dunya-petrol-rezervi.html

26 ANTHONY, J. A. (tarih yok). *QATAR*. 01 12, 2018 tarihinde www.britannica.com: www.britannica.com adresinden alındı.

2015 yılındaki hazırlanan dünya petrol rezervleri sıralamasında Tablo 1.3 'e göre incelediğimizde dünyada en çok petrol çıkarılan 13'üncü ülke olan Katar, dünya petrol rezervinin %1,52'sine sahiptir.

Tablo 1.4 " Ülkelere Göre Doğalgaz Rezervleri (Milyar m^3) "

Sıra	Ülke	2014 Rezervi	2015 Rezervi	15/14 Değişim	Pay %
1	Rusya	49.541	49.541	-	24,53
2	İran	34.020	33.500	-1,53	16,59
3	Katar	24.531	24.299	-0,95	12,03
4	ABD	11.011	11.011	-	5,45
5	Türkmenistan	9.904	9.904	-	4,90
6	Suudi Arabistan	8.489	8.588	1,17	4,25
7	Birleşik Arap Emirlikleri	6.091	6.091	-	3,02
8	Venezuela	5.617	5.702	1,50	2,82
9	Nijerya	5.324	5.284	-0,75	2,62
10	Cezayir	4.504	4.504	-	2,23

Kaynak : http://www.enerjiatlasi.com/rezerv/dunya-dogalgaz-rezervi.html

Tablo 1.4'e göre 2015 yılı istatistikleri incelendiğinde Katar, dünyada en çok doğalgaz rezervine sahip üçüncü ülkedir. Dünya doğalgazının %12,03' ü Katar'a aittir.

1.3.2 Katar'ın Ekonomik Yapısı

Katar coğrafyası, sosyal ve siyasi yapısı incelendiğinde;

a. Tarım : Mevcut fiziksel yapısı ve bitki örtüsünün uygun olmaması nedeniyle ciddi anlamda tarım faaliyeti yapılamayacağı ortadadır. Son yıllarda, teknolojinin de ilerlemesiyle yer yer tarım alanları oluşturulmaya başlanmış, yeni sulama hatları oluşturularak ekonomik anlamda ilerleme kaydedilmiştir. Fakat tarım alanında Katarlılar toprak sahibi olmasına rağmen işletmeciliği Filistinliler tarafından yapılmaktadır. Zaten ülkenin nüfus dağılımı incelendiğinde %99 şehirlerde yaşadığı sadece %1'lik kesimin kırsalda yaşadığı da göz önüne alındığında Katar'ın tarımcılık faaliyetlerine yeterli önemi göstermediği ortaya çıkmaktadır.

b. Sanayi : Genel olarak sanayi petrol ve doğalgaz ürünleri üzerinedir. Petrol üretimi ve arıtma, petrokimya, alüminyum,gübre fabrikaları bulunmaktadır.[27]

Dünya'nın en büyük üçüncü doğalgaz üreticisi olan Katar'da Qatargas ve RasGas ülkenin en büyük doğalgaz üretici firmalarıdır. Diğer önemli kaynak olan petrol için ülkede 2 büyük rafineri bulunmaktadır. Bunlar Qatar Petroleum ve Ras Laffan firmalarına aittir. Katar için gelecek vaat eden bir diğer sektör alüminyum sektörüdür. Alüminyum sektörü Qatar Aluminum Company (Qatalum) firması tarafından işletilmektedir. [28] Fakat bu firmalar incelendiğinde çok büyük çoğunlukla yabancı yatırımlı olduğu ortaya çıkmaktadır.

c.Ticaret : Ülke ticari anlamda değerlendirildiğinde önemli ölçüde dış ticaret fazlası vermektedir. Önemli ticaret kaynakları olan petrol ve doğalgazın uluslararası piyasa değerindeki artıştan dolayı dış ticaret fazlası vermeye devam edeceği değerlendirilmektedir. İhracat yaptığı en önemli ülkeler Japonya, Güney Kore, Hindistan ve Çin olup, ithalat yaptığı öncelikli ülkeler ise ABD, Çin ve Almanya'dır[29].

Tablo 1.5 “Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon Dolar) “

Dış Ticaret (milyar $)	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
İhracat	74 964	114 549	133 368	136 855	131 592	77 9971	57 310
İthalat	23 240	22 353	26 162	27 034	30 448	32 610	32 060
Denge	51 725	92 196	107 206	109 821	101 144	45 361	25 250
Hacim	92 977	136 902	159 530	163 889	162 040	110 582	89 371

Kaynak: Trade map, 22.01.2018 tarihinde erişildi.https://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disIliskiler/ulkeler/ ulke-detay/Katar

Tablo 1.5 incelendiğinde, dış ticaret hacminin 2014 yılından itibaren düştüğü fakat dış ticaret fazlası trendinde devam eden ticaret yapısının olduğu gözlenmektedir. Nazan Yalçın ERİK ve Şerife Merve KOŞAROĞLU(2016)'ya göre “...2014: ABD Şeyl

27 *Ülke Profili : Katar*. (tarih yok). 01 22, 2018 tarihinde Al Jazeera: www. aljazeera.com adresinden alındı

28 “*Katar Sektörler*. (tarih yok). 01 22, 2018 tarihinde www.ekonomi.gov.tr adresinden alındı

29 “*Katar'ın Dış Ticareti*. (tarih yok). 01 22, 2018 tarihinde www.ekonomi.gov.tr adresinden alındı

gazı ve petrolü ile Rusya'nın bunu dengelemek üzere fazla üretim yapması nedeniyle fiyatlarda büyük oranda düşüş gerçekleşti. OPEC' in Kasım 2015 kararları da 2015 pazar fiyatlarını etkiledi...” cümlesinden de anlayacağımız üzere petrol ve gaz fiyatlarındaki düşüş Katar dış ticaret hacminin düşmesine neden olduğu açıkça ortaya konmaktadır.

Turizm : Ülke iş ve lüks turizm konularına önem vermektedir. Özellikle son yıllar yabancı yatırımlarında yoğunlaşmasıyla iş turizm oldukça artmıştır. Bunun yanında kültürel turizm konusunda da bazı yatırımlar devam etmektedir.

Bankacılık : Katar'da 17 banka bulunmakta olup, bunun 6'sı Katar merkezli, 3'ü özel finans kurumu ve 7'si uluslararası bankalardır. Fakat Qatar National Bank toplam mevduatın %50 elinde tutmakta olup, hükümetle ilgili faaliyetlerin tamamı bu banka tarafından yapılmaktadır. [30]

Genel olarak Katar ekonomisini değerlendirdiğimizde, ülkenin başlıca ticaret kaynaklarının petrol ve doğalgaz olduğu açıkça görülmektedir.

Uygun tarım alanlarının bulunmaması ve ülke nüfusunun büyük çoğunluğunun tarım ve hayvancılıkla uğraşmak istememesinin en önemli sebebi uygun arazi koşullarının olmamasının yanı sıra Katar nüfusunun sadece %15'nin Katarlı, diğer %85'in göçmen olmasıdır. Katarlı nüfusunun büyük çoğunluğu kamu görevlerinde yada istihdam kaynağı yaratan firma sahibi olduklarından (petrol ve doğalgaz), geriye kalan göçmen grubun onların yönlendirdikleri sektörlerde çalışmak zorunda kaldıklarından dolayı tarım ve hayvancılığa önem verilmemektedir. Katar Hükümeti tarım konusunda ciddi teşviklerde bulunmasına rağmen, yatırımcılar bu sektör üzerine yoğunlaşmak istememektedir.

Yüksek gelirli sanayi ve ticaret yapısına sahip olmaları iş ve lüks turizmin ülkede gelişmesine yardımcı olmaktadır. Ayrıca Katar'da bulunan birçok firmanın yabancı yatırımcı yapısına sahip olmasından dolayı, ülke iş merkezi konumuna gelmiştir. Zengin yatırımcıların ülkede tatil yapmasına olanak verecek üç tarafı denizlerle çevrili güzel sahili, çöl turizm ve otelleriyle her yıl zengin turistlerin ilgisini daha çok çekmeye başlamıştır. Bu da ticaretle başlayan turizmle biten ikili bir kazanç kapısı sağlamıştır.

30 “*Katar Sektörler*. (tarih yok). 01 22, 2018 tarihinde www.ekonomi.gov.tr adresinden alındı

Katar'da sanayi, ticaret ve turizm sürdürülebilmesine olanak sağlayan kara, hava ve deniz ulaşım yolların bulunması ülke için kuvvet çarpanı etkisi yaratmaktadır. Fakat 2017 Katar krizi ile birlikte Katar'ın tek kara komşusu olan Suudi Arabistan'ın Katar'a ambargo uygulamasından itibaren karayolu taşımacılığında problemler ortaya çıkmaya başlamıştır. Mevcut havayolu taşımacılığının maliyetli olması, deniz yolu taşımacılığının zaman kaybına neden olmasından dolayı Katar yeni arayışlar içerisine girmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

KATAR İLE YAPILAN ANLAŞMA, PROTOKOL VE MUTABAKATLARIN, TÜRKİYE EKONOMİSİ VE DIŞ TİCARET HACMİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

2.1 Türkiye Ekonomisi ve Dış Ticaret Hacmini Etkileyen Hususlara Genel Bakış

Türkiye – Katar arasındaki ticari anlaşma,protokol ve mutabakatları incelemeden önce Türkiye'nin dış ticaret hacminin nelerden etkilendiği hususları üzerinde durmamızda yarar vardır. Türkiye ticaret alanında yapmış olduğu en kapsamlı anlaşmaların incelenerek dış ticaret hacmi ve ekonomisi üzerindeki etkilerin araştırılması gerekmektedir. Örneklem olarak alacağımız yapının sadece Türkiye'ye yönelik yapılan anlaşma olmamasına dikkat etmemiz gerekmektedir. Bu kapsamda genel çerçeveyi çizerek Türkiye-Katar arasındaki yapılacak anlaşmaların bölgesel faktörler hariç hangi hususlar üzerinde durulması gerektiği araştırılacaktır.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, yıpranan dünya ülkelerinin barışın istikrarını sağlamak, serbest ticaret ve ekonomik işbirliği yapmak maksadıyla ITO (International Trade Organisation) kurulmuştur. Türkiye 1951 yılında, taraf olarak kurucu üyeleri arasında yer almıştır. Uzun yıllar GATT (Gümrük Tarifleri ve Ticaret Genel Anlaşması) geçici statüde kalmasına rağmen, kabul gören bir yapı oluşturmuş olup, 1995 yılında Uruguay Turu sonucunda kesinlik statüsüne kavuşmuştur. [31]

GATT uluslararası ve birçok ülkenin katılımıyla oluşturulmuş bir yapıdır. Küresel anlamda bir ilk özelliğini taşımaktadır. İkili ve bölgesel anlaşmalara girmeden önce mevcut GATT Türkiye ekonomisi üzerine etkilerinin olumlu yada olumsuz etkilerinin neler olduğunu araştırmak amacıyla istatistiki bir araştırma yapmamız gerekir.

31 *Çok Taraflı Ticaret Sistemi ve Dünya Ticaret Örgütü*. (tarih yok). 02 10, 2018 tarihinde ortgtr: www.orgtr.org adresinden alındı

Bu hususu araştırmak amacıyla Türkiye'nin GATT kabul etmesi ve üye olmamızdan önceki ve sonraki dönemlere ait dış ticaret hacminin ve aynı yıllardaki Türkiye ekonomik büyüme oranlarının incelenmesi gerekmektedir.

Tablo 2.1 "1993-1997 Yılları Arasındaki Dış Ticaret Verileri"

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
	Değer	Değişim	Değer	Değişim			
1993	15 345 067	4,3	29 428 370	28,7	-14083303	44 773 436	52,1
1994	18 105 872	18	23 270 019	-20,9	-5164147	41 375 891	77,8
1995	21 637 041	19,5	35 709 011	53,5	-14071970	57 346 052	60,6
1996	23 224 465	7,3	43 626 642	22,2	-20402178	66 851 107	53,2
1997	26 261 072	13,1	48 558 721	11,3	-22297649	74 819 792	54,1

Kaynak: Tuik, 10.02.2018 tarihinde erişildi. www.tuik.gov.tr

Tablo 2.2 "1990-2006 Yılları Arasındaki GSMH ve Dış Ticaret Hacmindeki % Değişimleri"

Yıllar	GSMH'nın % Değişimi	Dış Ticaret Hacminin % değişimi	Ihracatın % Değişimi	Ithalatın % Değişimi
1990	40,2	28,6	11,5	41,2
1991	-0,4	-1,8	4,9	-5,6
1992	5,3	8,5	8,2	8,7
1993	13	19,1	4,3	28,7
1994	-26	-7,5	18,0	-20,9
1995	28,6	38,6	19,5	53,5
1996	7,9	16,5	7,3	22,2
1997	4,8	11,9	13,1	11,3
1998	7,4	-2,5	2,7	-5,4
1999	-10,3	-7,7	-1,4	-11,4
2000	8	18,2	4,5	34,0
2001	-27,2	-11,5	12,8	-24,0
2002	24,2	20,4	15,1	24,5
2003	32,3	33,0	31,0	34,5
2004	25,2	37,8	33,7	40,7
2005	20,5	18,3	16,3	19,7
2006	10,8	18,3	16,4	19,5

Kaynak : Tuik ve Dış Ticaret Müsteşarlığı verileri

Tablo 2.1 incelendiğinde, 1995 yılından itibaren ihracat ve ithalat oranlarında muazzam artış gözlenmektedir. Bu artışla beraber, dış ticaret hacmi büyümüş fakat dış ticaret açığı daha da artmıştır.Özellikle 1995 yılındaki ithalattaki %53,5 artış oranı, ihracattaki artış oranından çok fazla olması nedeniyle karşılama oranı dengesini bozmuştur. Fakat bu durum değerlendirilirken, 1994 yılı ekonomik krizinin de var olduğu unutulmamalıdır.

Tablo 2.2 incelendiğinde, 1995 yılından 2001 yılı krizine kadar GSYİH yükselen bir trendde ilerlediği gözlenmektedir. Bu da Türkiye ekonomisinin büyüdüğü anlamına gelmektedir. O halde dış ticaret hacminin artması ile ekonominin büyümesinin Türkiye için beraber ilerlediği bir teorem ortaya çıkmaktadır.

Örneklem olarak aldığımız 1993 – 1997 yılları arasında Türkiye ekonomisinin büyümesi incelendiğinde dış ticaret açığı olmasına rağmen, nasıl büyüme gerçekleştiğinin araştırılması gerekmektedir.

Bu alanda yapılan araştırmada, dış ticareti açığını etkileyen hususlar Granger Nedensellik Testi yapılarak incelenmiştir. Mevcut incelemeye göre, dış ticaret açığının döviz kuru politikasından etkilenmediği, çünkü döviz kuru düşürüldüğünde ihracat ile orantılı olarak hammadde ihtiyacından dolayı ithalatından arttığı , para arzıyla dış ticaret arasında anlamlı bir ilişki gözlemlenemediği ortaya çıkmıştır. Sadece maliye politikasıyla nedensellik bağı oluşturulduğu, o da mevcut ihracat ve ithalatın artmasıyla birlikte işlemi yapan firmalardan toplanan vergilerin dış ticaret açığından doğan bütçe açığını düşürme konusunda %5 anlamlılık düzeyinde etkisi olduğu ortaya konmaktadır. Mevcut üçlemenin olanaksızlığını ortaya koyulmuştur. Araştırmanın sonucu olarak makroekonomik parametreleri doğrudan etkileyen bir yapı sergileyen Türkiye Ekonomisi dış ticarete entegre olmuştur. Türkiye'de GSYİH büyümesi ve dış ticaret arasında kuvvetli ilişki bulunmuştur. [32]

Bu kapsamda Türkiye dış ticaret performansını temel olarak etkileyecek anlaşmalar ile orantılı olarak ekonomik büyümenin de gerçekleştiği mevcut veriler ışığında gözükmektedir. Yapılan anlaşmanın Türkiye ekonomisinde artış sağladığı

32 BAKKALCI, A. C., & ARGIN, N. (2013). Türk Dış Ticareti ve Ekonomi Politikaları Arasındaki Nedensellik İlişkileri. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 49-73.

tespit edilmiş olmasına rağmen dış ticaret hacminin genişlemesinde özellikle ithalat konusunda daha çok artış gözlendiği ve dış ticaret açığının arttığı Tablo 2.1 'den anlaşılmaktadır. Genel yapılan araştırmada dış ticaret açığının giderilmesinde üçlemenin olanaksızlığı olmasına rağmen yanlış ülke politikaları yüzünden giderilmeye çalışması 1994,1999 ve 2001 krizlerine neden olarak hem dış ticaret hacminde hem de ekonomi üzerinde olumsuz etkilere eden olmuştur. Bu da mevcut politik müdahalelerin serbest ticaret alanlarında etkisi olduğunu göstermektedir.

Sonuç olarak, ekonomik büyümenin sağlanması ve refah seviyesini arttırmak için sadece ticari anlaşmalarla değil, ticari anlaşmaları destekleyici ve ithalatın azalarak dış ticaret fazlasını yaratacak mevcut alt yapının oluşmasını sağlayacak politik ve ekonomik desteklerin sağlanması gerektiği gerçeği ortaya çıkmaktadır. Dış ticaret açığının kapatılması için anlık etkiler yerine uzun vadeli geri dönüşümlü yüksek reformlar yapmak gerekmektedir. Bu kapsamda devlet tarafından desteklenecek hizmet,sanayi ve tarım konularının incelenerek yapısal dönüşümün sağlanması fakat işleyen sisteminde bozulmaması gerekmektedir.

Küresel kapsamda yapılan anlaşmaların Türkiye ekonomisi üzerinde olumlu etkiler sağladığı mevcut veriler ışığında ortaya çıkmaktadır. Küresel anlamda olumlu etkiler yaratan anlaşmalar kadar özellikle 1990 yılından itibaren öncülük kazanmış bölgesel anlaşmaların, Türkiye dış ticaret ve ekonomisi açısından olumlu yada olumsuz etkilerini incelemek için 1992 yılında imzalanan KEİ (Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı) 'i önce ve sonrası durumu incelememiz uygun olacaktır. Bu kapsamda KEİ üyesi olan Türkiye-Gürcistan ticari ilişkilerini incelediğimizde;

a. 1991 yılında Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla kurulan Gürcistan'ın ilk kurulduğu yıllarda ekonomik istikrarsızlık nedeniyle alım ve satın gücünün zayıf olduğu,

b. 1992 yılından itibaren Türkiye'nin de üyesi olduğu KEİ teşkilatının kurulmasıyla her geçen yıl artan trendde dış ticaret hacminin genişlediği,

c. KEİ üyesi olan Türkiye – Gürcistan ilişkilerinin zamanla ticari manada ikili anlaşmalar şeklinde devam ettiği,

ç. Özellikle 2005 yılında imzalanan Gümrük Birliği anlaşması ile 2006 – 2007 yıllarında dış ticaret hacminin ortalama % 20 – 21 oranın da büyüdüğü,

d. 2007 yılında imzalanan Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Serbest Ticaret anlaşmasıyla 2008 yılında dış ticaret hacminin %38,5 oranında büyüdüğü Ekonomi Bakanlığının resmi sitesinde bulunan Türkiye-Gürcistan Dış Ticaret verilerinde anlaşılmaktadır.

Mevcut veriler ışığında küresel, bölgesel ve ikili yapılan anlaşmaların Türkiye dış ticaret hacmine ve ekonomisine olumlu etki sağladığı söylenebilir. Fakat H.ÖZKAYA (2011) yılından yapılan istatistiki çalışmasına göre, 1996 – 2006 yılları arasındaki veriler incelendiğinde; imzalanan ikili anlaşmaların etkisinin bulunmadığı, Gümrük Birliği anlaşması dışında çok taraflı,bölgesel ve küresel anlaşmaların pozitif etkisi olduğu sonucuna varılmıştır.[33]

Sonuç olarak, küresel ve bölgesel anlaşmaların dış ticaret hacmi ve Türkiye ekonomisi üzerindeki etkilerinin olumlu olduğu, incelediğimiz KEİ (Gürcistan) ile yapılan anlaşmanın bölgesel olmasına rağmen zamanla ikili anlaşmaların oluşmasına neden olduğu ve hem bölgesel hem de ikili anlaşmaların dış ticaret hacminde olumlu etkiler yarattığı tespit edilmiş olmasına karşın, H.ÖZKAYA(2011) yapmış olduğu istatistiki çalışmanın sonucunda ikili anlaşmaların olumlu yada olumsuz etki yarattığı kanıtlanamamış olup, ikili anlaşmaların ülke bazında değerlendirilmesinin uygun olacağı kanaatine varılmıştır.

2.2 Türkiye Ekonomisine ve Türkiye-Katar Dış Ticaret Hacmine İkili Anlaşmaların Etkileri

Genel çerçevenin yukarıda belirtilen hususlarla çizilmesiyle birlikte asli konumuz olan Türkiye-Katar ticaretini 2000-2016 yılları arasında incelediğimizde,Türkiye'nin 2001 yılı krizi ve 2008 yılında dünya krizinin olmasından dolayı verilerin nedensellik ilişkisi kurabilmemiz için sağlıklı veriler olmadığını ve bu yılların etkilerinin analizimizde olumsuz etki yaratacağını belirtmemiz gerekir.

33 H.ÖZKAYA. (2011). İkili ve Çok Taraflı Anlaşmaların Türkiye'nin İhracatı Üzerine Etkisi. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 279-288.

Tablo 2.3 “2000-2016 Yılları Arasındaki GSMH(Türkiye),Türkiye Katar Dış Ticaret Hacmi ve İki Ülke Arasında Yapılan İkili Anlaşmalar”

YILLAR	GSMH(TÜRKİYE) $	TÜRKİYE KATAR DIŞ TİCARET HACMİ $	BÖLGESEL YADA İKİLİ ANLAŞMA
2000	4 229	21276000	
2001	3 084	14180000	+
2002	3 581	26231000	+
2003	4 698	23998000	+
2004	5 961	52756000	
2005	7 304	132770000	
2006	7 906	408557000	+
2007	9 656	479605000	+
2008	10 931	1233365000	+
2009	8 980	375015000	+
2010	10 560	339595000	
2011	11 205	858463000	
2012	11 588	723989000	+
2013	12 480	597942000	+
2014	12 112	739358000	+
2015	11 019	784546000	+
2016	10 883	710233000	+

Kaynak : Tuik , Dış Ticaret Müsteşarlığı ve Ekonomi Bakanlığı verileri

Verileri yıl bazında yukarıdaki Tablo 2.3 ışığında incelediğimizde;

a. 2002-2003 yıllarında incelendiğinde ikili anlaşma yapıldığı, GSHM ve dış ticaret hacminin arttığı,

b. 2004 – 2005 yıllarında anlaşma yapılmadığı fakat GSHM ve dış ticaret hacminin arttığı,

c. 2006 – 2007 yıllarında anlaşma yapıldığı ve 2005 yılına göre dış ticaret hacminin ortalama 3,5 kat oranla büyüdüğü ve GSMH yükseldiği,

ç. 2008 yılında gerçekleşen Dünya krizinin etkilerinin 2009 yılının son çeyreğine kadar devam ettiği, bundan dolayı 2009 yılında yapılan ikili anlaşma olmasına rağmen dış ticaret hacminin ve GSMH düşüş kaydettiğinin gözlendiği,

d. 2010 yılında anlaşma yapılmadığı, GSMH yükseldiği, dış ticaret hacminin arttığı,

e. 2011 yılında anlaşma yapılmadığı, GSMH ve dış ticaret hacminin arttığı,

f. 2012 yılında anlaşma yapıldığı, GSMH ve dış ticaret hacmini arttığı,

g. 2013 yılında anlaşma yapıldığı, GSMH yükseldiği, dış ticaret hacmini azaldığı,

ğ. 2014 – 2015 yıllarında anlaşma yapıldığı, GSMH ve dış ticaret hacminin arttığı,

h. 2016 yılında ise anlaşma yapılmasına rağmen GSMH ve dış ticaret hacminin azaldığı görülmektedir.

Ayrıca 2017 yılı dış ticaret hacminin 913.615.000 $ [34] ve GSMH 10.597 $ [35] olarak açıklanmıştır. 2017 yılında ise anlaşma yapıldığı dış ticaret hacminin arttığı ve GSMH azaldığı görülmüştür. Mevcut veriler ışığında yapılan analizde, 17 yılın(2001 ve 2008 yılları hariç) 15 yılında,

a. GSMH ile ikili anlaşma kapsamında, 11 yıl yapılan anlaşmanın %55' in de GSMH arttığı,

b. Dış ticaret hacmi ile ikili anlaşma kapsamında, 11 yıl yapılan anlaşmanın %55 'inde dış ticaret hacminin arttığı,

c. Dış ticaret hacmi ile GSMH değerlendirildiğinde, %54 oranında uyumluluk tespit edilmiştir.

Yapılan analiz sonucunda GSMH-İkili Anlaşma-Dış Ticaret Hacmi arasında ortalama %55 oranında uyumluluk tespit edilmiştir. Bu oranların yıllar içinde sürekli olarak değişim göstermesinin başında ekonomik nedenler yanında siyasi ve politik nedenlerde baş göstermektedir. Türkiye olarak siyasi ve politik hedeflerimiz Türkiye – Katar ticaretine doğrudan etki ettiği açıkça ortaya koyulmuştur. Örneğin;

34 "Türkiye-Katar Dış Ticaret Göstergeleri" 20 Mayıs 2018 tarihinde erişildi.https://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disIliskiler/ulkeler/ulke-detay/Katar

35 *Türkiye, 2017'de yüzde 7,4 büyüdü*. (2018, 04 03). www.dunya.com adresinden alınmıştır

“Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan, Türkiye ile Katar arasındaki ilişkilerin her geçen gün güçlendiğini belirterek, "Türkiye ile Katar'ın bu derece yakın iş birliği içinde olması bölgenin geleceği açısından da çok önemli" dedi.[36]”

“Suudi Arabistan'ın başını çektiği Körfez ülkelerinin ekonomik ve siyasi olarak dışladığı Katar, son iki yıldır Türkiye ekonomi gündeminde en çok konuşulan ülkelerin başında geliyor.”[37] ... ifadelerinden de anlaşılacağı üzere 2017 yılı içerisinde karşılıklı siyasi,askeri ve politik dostluk sonucunda 11 anlaşma imzalanmış olup, dış ticaret hacminde 2016 yılına göre %22 büyüme gerçekleştiği TUİK 2017 verilerinden anlaşılmaktadır.

Özellikle TUİK 2017 yılı verilerine göre dış ticaret hacmimiz incelendiğinde; iniş ve çıkışlar gözlemlenmesine rağmen, ihracat 2015 yılında itibaren yükselişe geçmiş olup, 2017 yılında %48 artış göstererek, dış ticaret fazlamız olarak ön planlana çıkmaktadır. Bunun asli sebeplerinin arasında Suudi Arabistan'ın Katar'a yapmış olduğu ekonomik ve siyasi ambargo olduğu ve Katar'ın yüzünü Türkiye'ye çevirdiği açıkça ortadadır. Dar anlamda 2017 Katar krizinin Türkiye ticareti lehine hareket ettiği söylenebilir.

Genel manada Katar ile yapılan anlaşmaların dış ticaret hacmi olarak; olumlu yönde etkilendiği, mevcut Katar kriz nedeniyle Katar ait ihracatın zayıfladığı, Türkiye ihracatının arttığı fakat Türkiye iç ve dış dengelerinin değişik nedenlerden dolayı (Terör, çevre ülkelerin farklı nedenlerle kutuplaşması, savunma ihtiyaçları, vb.) sürekli değişkenlik göstermesi nedeniyle net yargıya varılacak düzeyde GSYİH’A olumlu yada olumsuz yönde yansımadığı kanaatine varılmıştır. Üçlü teoremin olumlu ya da olumsuz yönde olduğu kanıtlamamıştır.

Sonuç olarak, bölgesel anlamda Türkiye ve Katar'ın içinde bulunduğu anlaşmaların Türkiye'ye olumlu etki sağladığının en çarpıcı örneği 2008 yılında KİK(Körfez Ülkeleri İşbirliği Konseyi) ile yapılan anlaşmalardır. Bunun sonucunda 2008 yılı dünya krizi olmasına rağmen ,Türkiye-Katar dış ticaret hacmi 479.605.000 $ dan 1.233.365.000 $'a çıkmıştır. İkili yapılan anlaşmaların genelde yıl bazında politik ve siyasi etkenlere bağlı olarak değişimlere uğradığı, bölgesel anlaşmaların devamlılık arz ettiği açıkça ortaya çıkmaktadır. Fakat Türkiye'nin dış ticaret açığı trendiyle devam

36 *Cumhurbaşkanı Erdoğan: Katar kara gün dostu çıktı*. (tarih yok). 04 20, 2018 tarihinde sputniknews: tr.sputnikenews.com adresinden alındı
37 “*İki sıkı müteffik: Türkiye ve Katar*. (tarih yok). 04 21, 2018 tarihinde dw: www.dw.com adresinden alındı

eden dış ticaret hacmi, Katar gibi ekonomik olarak güçlü fakat üretim olarak zayıf yapıya sahip olan ülke ile ikili anlaşmaların yapılmasıyla, Türkiye ihracatını güçleneceği, Türkiye dış ticaret hacminde açığın azaltılarak, dengelenmesine yardımcı olacağı ve olumlu yönde katkısı bulunacağı da unutulmaması gereken önemli bir husustur.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE – KATAR DIŞ TİCARET ÜRÜNLERİNİN, İSTATİSTİK VERİLERİNİN İNCELENMESİ,ÖRNEKLEMELER ÜZERİNDEN REGRESYON ANALİZİ YAPILARAK, HATA ORANLARININ HESAPLANIP YORUMLANMASI

3.1 Örnekleme Yönteminin Seçilmesi

Türkiye – Katar ticaretinde birçok ürün bulunmaktadır. Bütün ürünleri evren olarak kabul edecek olursak, tamamının analizini yapmak çok zor olacağından, örnekleme seçilerek devam edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir. Bu kapsamda " Tabakalı Rasgele Örnekleme" modeli tercih edilmiştir.

Bu modelin seçilmesinin nedeni; inceleyeceğimiz ürünlere ait verilerin 2014 – 2017 yılları arasında olmasına rağmen, TUİK Trademap' den alınan veriler kapsamında, bazı ürünlerin 2, bazılarının ise 3 yıllık istatistiki değerlerinin bulunması ve her iki birimin içinde kalan ürünlerinde maddi değer olarak çok farklı noktalarda olmasıdır.

3.2 Türkiye'nin Katar'a İhracatında Ve İthalatında Başlıca Ürünlerin Arasından Örnekleme Seçilmesi

Türkiye'nin Katar'a ihracatında ve ithalatında başlıca ürünleri arasından tabakalı rastgele örneklemeler aşağıdaki esaslar altında seçilecektir.

a. Öncelikle her iki dış ticaret verilerine ait ürünlerin sayısı belirlenecektir

b. Belirlenen ürün sayısının %20' si kadar örnekleme alınacaktır.

c. En az 3 yıl istatistiki verileri olan ürünler seçilecek, geriye kalanlar örnekleme tablosundan çıkarılacaktır.

ç. 2 ayrı birimi ayırmak için kendi içersinde, ilgili yıllara göre maddi değerleri toplanacak ve büyükten küçüğe sıralanacaktır.

d. Tablo içersinde kalan ürünlerin maddi değerlerinin aritmetik ortalaması bulunacaktır.

e. Aritmetik ortalamanın alt ve üstü olmak üzere 2 alt birime ayrılacaktır.

f. Seçilen birimlerden birim sayısının yüzdelik oranına göre kalem miktarı seçilecektir.

3.2.1 İhracatın Başıca Ürünleri Arasından Örnekleme Seçilmesi

Ekonomi Bakanlığı verilerine[38] göre, 38 kalem başlıca ihraç ürünü tespit edilmiştir. 19 ürüne ait 3 den az veri bulunduğundan dolayı tablo diğer 19 kalemden oluşacaktır. Örnekleme seçmemiz gereken miktar %20 (4 kalem) üründür.

Mevcut 19 ürünün aritmetik ortalaması 27.146.000 $ olarak tespit edilmiştir. Belirlenen ortalamanın üzerinde 8 ürün birinci birimi, diğer 11 ürün ikinci birimini oluşturacaktır.

Oluşan iki birimin; 8 veya 11' li gruplar olduğu göz önüne alınırsa, her birim içinden 2' şer adet örnekleme seçilmesi uygun olacaktır. Belirlenen birimler içerisinden örnekleme alınarak Tablo 3.1 üzerinden seçilecektir. Bu kapsamda ;

a. Birinci birimden;

(1) Demir veya çelikten inşaat ve inşaat aksamı, inşaatta kullanılmak üzere hazırlanmış demir veya çelikten sac, çubuk, vb.

(2) Gerilimi 1000 voltu geçmeyen elektrik devresi teçhizatı (anahtarlar, röleler, sigortalar, fişler, kutular vb),

b. İkinci birimden;

(1) Oturmaya mahsus mobilyalar ve bunların aksam ve parçaları,

38 *Katar İhracatımızda Önemli Ürünler*. (tarih yok). 05 01, 2018 tarihinde www.ekonomi.gov.tr adresinden alındı

(2) Buzdolapları, dondurucular ve diğer soğutucu ve dondurucu cihazlar ve ısı pompaları örnekleme olarak seçilerek Tablo 3.1 gösterilmiştir.

Tablo 3.1 “Türkiye'nin Katar'a İhracatındaki Başlıca Ürünlere Ait Örnekleme Tablosu”

Sıra No	Ürün Adı	2014	2015	2016	2014+2015 +2016	2017
1	Elektrik transformatörleri, statik konvertörler (örneğin; redresörler) ve endüktörler	24610	25784	5766	56160	4 730
2	Demir veya çelikten inşaat ve inşaat aksamı, inşaatta kullanılmak üzere hazırlanmış demir veya çelikten sac, çubuk, vb.	8564	24248	14952	47764	16 272
3	Diğer mobilyalar ve bunların aksam ve parçaları	12457	12254	18105	42816	23 578
4	İzole edilmiş teller, kablolar ve diğer elektrik iletkenler; tek tek kaplanmış liflerden oluşan fiber optik kablolar	9859	14193	16030	40082	11 808
5	Yontulmaya veya inşaata elverişli işlenmiş taşlar (kayagan taşı hariç), mozik için küp şeklinde taşlar, granüller	9856	13383	9515	32754	10 907
6	Dokunmuş halılar ve dokumaya elverişli maddelerden diğer yer kaplamaları	10599	10784	7964	29347	10 255
7	Prefabrik yapılar	8817	16322	4126	29265	8 042
8	Gerilimi 1000 voltu geçen elektrik devresi teçhizatı (anahtarlar, sigortalar, yıldırım önleyici, fişler, kutular vb)	81	11119	17366	28566	25 713
9	Bakır teller	702	13861	11060	25623	14 813
10	Elektrik kontrol, dağıtım tabloları, panolar, konsollar, kabinler, diğer mesnetler ve sayısal kontrol cihazları	5286	3799	13868	22953	31 382
11	Gerilimi 1000 voltu geçmeyen elektrik devresi teçhizatı (anahtarlar, röleler, sigortalar, fişler, kutular vb)	4377	10047	7438	21862	4 515
12	Oturmaya mahsus mobilyalar ve bunların aksam ve parçaları	4056	8865	7960	20881	11 474
13	Demir veya çelikten diğer eşya:	4631	10105	5035	19771	8 131
14	Kauçuktan yeni dış lastikler	5278	4364	5048	14690	5 933
15	Diğer aydınlatma cihazları, ışıklı panolar, ışıklı tabelaları ve benzer eşya ve bu eşyanın aksam ve parçaları	4040	3128	6893	14061	6 703
16	Çikolata ve kakao içeren diğer gıda müstahzarları	4009	4787	4884	13680	7 822
17	Tütün/tütün yerine geçen maddelerden purolar, sigarillolar ve sigaralar	2697	2394	4756	9847	12 062
18	Mücevherci eşyası ve aksamı (kıymetli metallerden veya kıymetli metallerle kaplama metallerden)	845	1962	6689	9496	11 509
19	Buzdolapları, dondurucular ve diğer soğutucu ve dondurucu cihazlar ve ısı pompaları	1994	1129	4483	7606	4 766
20	Plastikten hortumlar, borular ve bağlantı elemanları (manşon, nipel, dirsek, flanşlar, vb.)		906	24091	24997	17 290
21	Erkekler ve erkek çocuk için takım elbise, takım, ceket, blazer, pantolon, tulum ve şort (yüzme kıyafeti hariç)		4192	4153	8345	4 476
22	Başka yerde tanımlanmamış ürünler		4154	3677	7831	5 077
23	Süt ve krema (konsantre edilmemiş, ilave şeker veya diğer tatlandırıcı madde içermeyen)		2838	4304	7142	4 606
24	Kuş ve kümes hayvanlarının kabuklu yumurtaları		3526	3535	7061	4 857
25	Ayçiçeği, aspir, pamuk tohumu yağları ve bunların fraksiyonları (kimyasal olarak değiştirilmemiş)		3507	3518	7025	9 958
26	Peynir ve pıhtılaşmış ürünler		4313	2214	6527	5 214
27	Plastiklerden eşya taşınmasına veya ambalajlanmasına mahsus malzeme, tıpa, kapak, kapsül ve diğer kapama malzemeleri		3982	2061	6043	4 158
28	Kümes hayvanlarının etleri ve yenilen sakatatı (taze, soğutulmuş veya dondurulmuş)		2583	3454	6037	6 826
29	Yolcu gemileri, gezinti gemileri, feribotlar, yük gemileri, mavnalar ve insan veya yük taşımaya mahsus benzeri gemiler		2668	2753	5421	7 000
30	Ekmek, pasta, kek, bisküvi ve diğer ekmekçi mamüller, hosti, boş ilaç kapsülü mühür güllacı, pirinç kağıdı vb		1481	2637	4118	10 821
31	Metalleri dövme,çekiçleme,kalıpta dövme,kesme, taslak çıkartma, şatafatlama, karbürleri işlemeye mahsus takım tezgahları		1812	2206	4018	8 331
32	Kadınlar ve kız çocuk için takım elbise, takım, ceket, blazer, elbise, etek, pantolon etek, vb.(yüzme kıyafetleri hariç)		1608	2283	3891	10 556
33	Demir veya alaşımsız çelikten profiller		1515	1146	2661	4 964
34	Yayık altı süt, pıhtılaşmış süt ve krema,yoğurt,kefir veya diğer fermente edilmiş veya asitliği arttırılmış süt ve krema		949	1265	1265	8 649
35	Domates (taze/soğutulmuş)		378	414	792	4 734
36	Plastikten monofiller, ince ve kalın çubuklar ve profiller (enine kesitinin en geniş yeri > 1mm)		362	243	605	4 907
37	Sular (mineral ve gazlı sular dahil) ve alkolsüz diğer içecekler (tatlandırıcılı, lezzetlendirilmiş)		45	23	68	4 866
38	Asiklik hidrokarbonlar		19	12	31	14 255

Kaynak : Tuik Trademap ve Ekonomi Bakanlığı Verileri

3.2.2 İthalatın Başıca Ürünleri Arasından Örnekleme Seçilmesi

Ekonomi Bakanlığı verilerine[39] göre, 39 kalem başlıca ithalat ürünü tespit edilmiştir. İhracat örnekleme yönteminden farklı olarak 29 kalem ürünün 2 yıldan daha az verileri olduğundan dolayı istatistiki çalışma yapılamayacağından dolayı, 15 kalem üzerinden işlem yapılacaktır. Örnekleme olarak %20 (3 kalem) ürün seçilecektir.

10 kalem ürünlerin, maddi değer sıralaması yapıldığında çok geniş aralıklar oluştuğundan aritmetik ortalaması alınarak alt birimler oluşturulacaktır. Seçilen ürünlerin aritmetik ortalaması 91.082.000 $ olarak tespit edilmiş olup, üzerinde kalan 2 kalem ürün birinci birimi, diğer kalem ürünler ikinci birimi oluşturmuştur.

Oluşan iki birimin; farklı sayılarda olmasından ve örnekleme olarak 3 kalem ürün seçileceğinden dolayı, birinci birimden 1 kalem, ikinci birimden ise 2 kalem ürün seçilecektir. Bu kapsamda ;

a. Birinci birimden;

(1) İşlenmemiş alüminyum,

b. İkinci birimden;

(1) Sadece azotlu heterosiklik bileşikler,

(2) Hidrojen, asal gazlar ve diğer ametaller örnek olarak seçilmiş olup Tablo 3.2 üzerinde gösterilmiştir.

39 “Katar İhracatımızda Önemli Ürünler” 01 Mayıs 2018 tarihinde erişilmiştir. https://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disIliskiler/ulkeler/ulke-detay/Katar

Tablo 3.2 “Türkiye'nin Katar'a İthalatındaki Başlıca Ürünlere Ait Örnekleme Tablosu”

Sıra No	Ürün Adı	2014	2015	2016	2014+2015 +2016	2017
1	İşlenmemiş aluminyum	237541	190988	138731	567260	150 431
2	Etilen polimerleri (ilk şekillerde)	116823	135362	79918	332103	68583
3	Sadece azotlu heterosiklik bileşikler	20483	9987	8567	39037	11764
4	Petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar	6253	9602	10751	26606	10 059
5	Karışım halinde alkalibenzenler, alkalinaftalenler	5770	935	5028	10798	6 099
6	Koyun ve kuzuların ham derileri	3449	2993	2797	9239	3 274
7	Aluminyum döküntü ve hurdaları	769	2247	1897	4913	2 531
8	Hidrojen, asal gazlar ve diğer ametaller	499	1803	2313	4615	877
9	Hayvan bağırsak, mesane ve midesi (taze, soğutulmuş, dondurulmuş, tuzlanmış, salamura, kurutulmuş veya tütsülenmiş)	418	1197	1229	2844	1 420
10	Arsenik, metalleri veya bunların bileşiklerini içeren cüruf, küller ve kalıntılar	453	655	412	1520	413
11	Sığır (bufalo dahil) ve at cinsi hayvanların ham post ve derileri	42	0	86	128	54
12	Römorklar ve yarı römorklar; hareket ettirici tertibatı bulunmayan diğer taşıtlar; bunların aksam ve parçaları		137	44	181	89
13	Adi metallerden tel, çubuk, ince boru, levha, elektrot vb. eşya		2	3	5	42
14	Kontrplaklar, kaplamalı levhalar ve benzeri lamine edilmiş ağaçlar		4	1	5	298
15	Macunlar, reçineli çimentolar ve boyacılıkta kullanılan dolgu ve sıvama maddeleri		2	1	3	7
16	Elektrik kontrol, dağıtım tabloları, panolar, konsollar, kabinler, diğer mesnetler ve sayısal kontrol cihazları		0	2790	2790	4 955
17	Yayık altı süt, pıhtılaşmış süt ve krema,yoğurt,kefir veya diğer fermente edilmiş veya asitliği arttırılmış süt ve krema		24	0	24	69
18	Demir veya çelikten diğer eşya:		0	22	22	6
19	Sentetik filament ipliklerinden dokunmuş mensucat		0	3	3	543
20	Uzunlamasına kesilmiş, biçilmiş ağaç; kalınlık > 6 mm		0	2	2	8
21	Elektronik entegre devreler		2	0	2	5
22	Esas itibariyle 85.35, 85.36 veya 85.37 pozisyonlarında yer alan cihazlarda kullanılmaya uygun aksam ve parçalar		0	1	1	6
23	Sular (mineral ve gazlı sular dahil) ve alkolsüz diğer içecekler (tatlandırıcılı, lezzetlendirilmiş)		0	1	1	77
24	Plastikten sofra, mutfak, ev, sağlık veya tuvalet eşyası		0	0	0	27
25	Plastikten diğer eşya		0	0	0	27
26	Çimentodan, betondan veya suni taştan eşya (takviye edilmiş olsun olmasın)		0	0	0	27
27	Deri ve köseleden sandık, bavul, valiz, evrak çantası, seyahat eşyası, kılıf vb.		0	0	0	25
28	Demir veya çelikten inşaat ve inşaat aksamı, inşaatta kullanılmak üzere hazırlanmış demir veya çelikten sac, çubuk, vb.		0	0	0	23
29	Tedavide veya korunmada kullanılmak üzere hazırlanan ilaçlar (dozlandırılmış)		0	0	0	18
30	Teşhir edilmek üzere imal edilen ve başka amaçlar için kullanılmaya elverişli olmayan alet, cihaz ve modeller		0	0	0	15
31	Sodyum hidroksit (kostik soda), potasyum hidroksit (kostik potas), sodyum veya potasyumun peroksitleri		0	0	0	15
32	Isı değişikliği yöntemi ile maddeleri işlemek için cihazlar, elektrikli olmayan şofbenler veya depolu su ısıtıcıları		0	0	0	9
33	Reaksiyon başlatıcılar, hızlandırıcılar, katalitik müstahzarlar		0	0	0	8
34	Düğümlü veya sarmalı halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden düğümlü veya sarmalı yer kaplamaları		0	0	0	7
35	Rejenere kauçuk (ilk şekillerde, levha, tabaka veya şerit halinde)		0	0	0	7
36	Her türlü maddeden elektrik izolatörleri		0	0	0	6
37	Başka yerde sınıflanmamış ürünler		0	0	0	2 045
38	Tamamen elle yapılmış yağlı boya, karakalem ve pastel resimler, kolajlar vb dekoratif plakalar		0	0	0	100
39	Diğer aydınlatma cihazları, ışıklı panolar, ışıklı tabelaları ve benzer eşya ve bu eşyanın aksam ve parçaları		0	0	0	86

Kaynak : TUİK Trademap ve Ekonomi Bakanlığı verileri

3.3 Türkiye'nin Katar'a İhracatında ve İthalatında Örnekleme Seçilen Ürünlerin Regresyon Analizi

Regresyon analizi ; geçmiş mevcut veriler ışığında, gelecek dönemlere ait tahminlerde bulunulmasına yardımcı olurken, aynı zamanda şimdiki gerçek değer ile geçmiş dönem değerlerinin hesaplanması sonucu oluşan tahmini değer arasında fark olup olmadığını bulmamıza yarayacak tahmin yöntemidir.

Gerçek ile tahmin arasındaki farklılık artı yada eksi yönde gerçekleşebilir. Belirlenen fark yıllık hata oranlarını oluşturur. Her hata oranı, o yıla veya döneme ait olup , mevcut fark birçok faktöre bağlı olarak değişim gösterir. Örneğin, ikili ve bölgesel anlaşmalar, ekonomik kriz, kuraklık, ambargo vb.

Bu kapsamda, 2014-2017 verilerine göre seçilen örneklemeler regresyon analizi ve dönemsel endeks olarak hesaplanarak yorumlanacaktır. Bu işlemi yapmamızdaki sebep, değişimin artı yada eksi yönlerinin incelenmesi ve mevcut ticari ilişkilere nasıl yön verileceğine dair karar verilmesidir.

3.3.1 İhracatta Örnekleme Seçilen Ürünlerin Regresyon Analizi ve Yıllık Değişimlerinin Yorumlanması

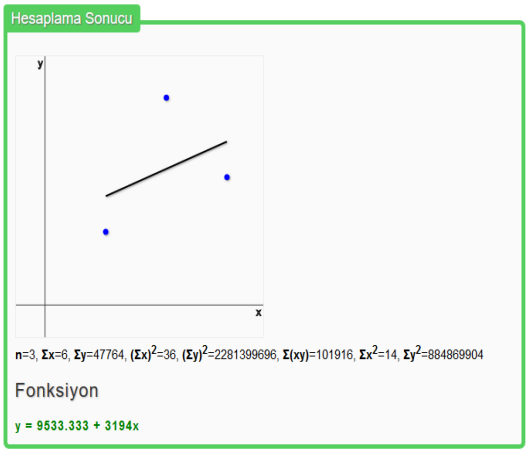
İhracatta dört kalem ürün örnekleme olarak seçilmiştir. Regresyon analizi olarak her bir örneklemeyi ayrı ayrı olarak inceleyecek olursak;

a. Birinci birimden;

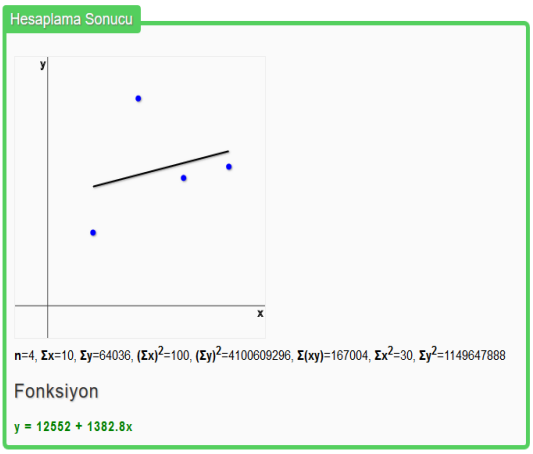
(1) Demir veya çelikten inşaat ve inşaat aksamı, inşaatta kullanılmak üzere hazırlanmış demir veya çelikten sac, çubuk, vb.

X(Yıl)	Y(İhracat Değeri 1000 $)
1	8564
2	24248
3	14952
4	16272

Şekil 3.1 “2014-2016 1.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.2 “2014-2017 1.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.1' e göre, yıl değişimleriyle birlikte yükselen bir doğru oluşturduğu, 2015 yılı verisinin 2014 ve 2016 yıllarına nazaran çok yüksek değerde olmasından dolayı fonksiyon değerini ve eğriyi yükselttiği gözlemlenmektedir. 2017 yılı reel ihracat değerinin 16.272.000 $ olduğu görülmektedir. y fonksiyonun 2014-2015-2016 yıllarına göre 2017 yılı hata oranı -0,27'dir.Bu oran “0” değerine yaklaştıkça reel veriyi tahmin etme olasılığı büyümektedir.

2014-2016 verilerini içeren Şekil 3.1'e göre , 2018 yılı için tahmini 25.303.333 $ olarak hesaplanırken, 2017 yılı “-0,27”, 2018 ise “0” hata oranıyla hesaplanacak olur ise, ortalama -0,13 hata oranı ile 22.013.891 $ olmaktadır.

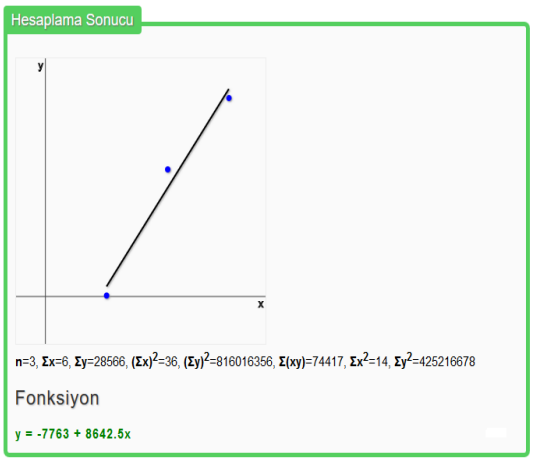
2014-2017 verilerini içeren Şekil 3.2'e göre, 2018 yılı “0” hata oranı ile 19.466.000 $ olarak hesaplanmaktadır.

Her iki istatistiki analiz sonucuna göre, 19.466.000 $ - 22.013.891 $ arasında ürünün ihraç değeri tahmin edilmektedir. Değer aralığının, 2017 yılı ihracat değeri olan 16.272.000 $ fazla olacağını gösterdiğinden, iki ülke arasında yada ülke içinde, hata oranını ciddi anlamda değiştirecek olan politik, askeri ve ekonomik müdahaleler yapılmadığı takdirde, ürün satışında önceki dönemlere göre artış olacağı mevcut veriler ışığında ortaya konmaktadır. Fakat artışların tutarsız olacağı ve üretim planlamada problem yaşanacağı kanaatine varılmıştır.

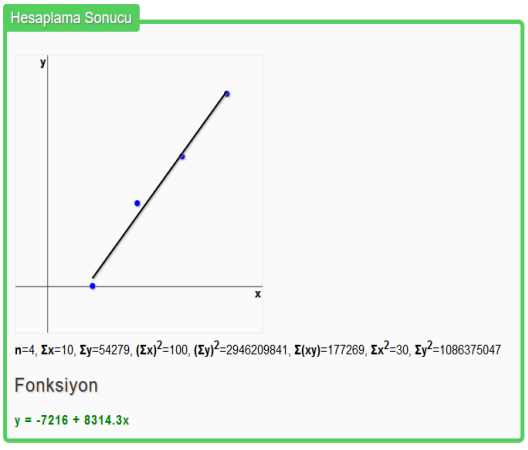
(2) Gerilimi 1000 voltu geçmeyen elektrik devresi teçhizatı (anahtarlar, röleler, sigortalar, fişler, kutular vb),

X(Yıl)	Y(İhracat Değeri 1000 $)
1	81
2	11119
3	17366
4	25713

Şekil 3.3 “2014-2016 1.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.4 “2014-2017 1.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.3 ve Şekil 3.4 verilerine göre, düzgün yükselen bir fonksiyon doğrusu mevcuttur. Yükseliş sırasında doğruyu takip eden noktaların, doğruya çok yakın noktada bulunması ise hata oranın az, tahminlerin büyük çoğunlukla gerçeğe çok yakın olduğunu göstermektedir.

2017 yılı reel ihracat değeri 25.713.000 $'dır. Şekil 3.3 verilerine göre tahmini 2017 yılı rakamı 26.807.000 $ olup, -0,04 hata oranı bulunmaktadır.

2014-2016 yılı verilerini içeren Şekil 3.3 regresyon analizi kapsamında, 2018 yılı tahmini ihracat değeri 2017 yılı "-0,04" ve 2018 yılı "0" hata oranın ortalaması olan "-0,02" değeriyle hesaplanırsa 34.741.490 $ çıkmaktadır.

2014-2017 yılı verilerini içeren Şekil 3.4' e göre, "0" hata oranıyla 2018 yılı tahmini değer 34.355.500 $ olacaktır.

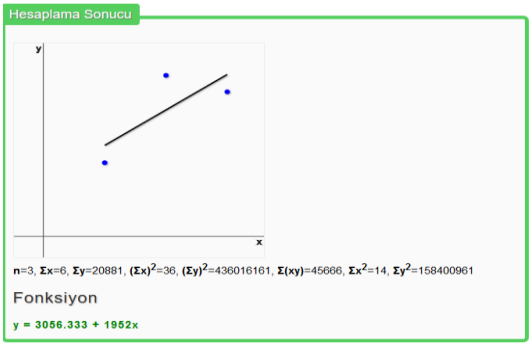
İki analiz sonucunda, 2018 ihracat değerlerinin birbirine çok yakın olması ve hata oranın düşük olması sebebiyle, ürünün arz-talep ilişkisinin oluştuğunu ve dış ve iç etkenlerden (dönemsel hata oranı) etkilenmediğini söyleyebiliriz.

b. İkinci birimden;

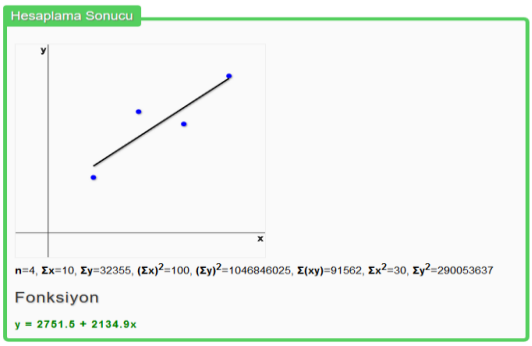
(1) Oturmaya mahsus mobilyalar ve bunların aksam ve parçaları,

X(Yıl)	Y(İhracat Değeri 1000 $)
1	4056
2	8865
3	7960
4	11474

Şekil 3.5 "2014-2016 2.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi"



Şekil 3.6 "2014-2017 2.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi"



Şekil 3.5 ve Şekil 3.6 regresyon analizine göre, yükselen trendde devam eden fonksiyon doğrusu bulunmaktadır. Fakat 2014-2016 yılları arasında hata oranları tespit edilmiş olup, 2017 yılı itibariyle ürünün ihracat değeri doğruya çok yaklaşarak, hata oranını minimize etmiştir.

2017 yılı ürünün reel ihracat değeri 11.474.000 $' dır. Şekil 3.5 verilerine göre tahmini 2017 yılı rakamı 10.864.333 $ olup, hata oranı +0,056 olarak hesaplanmıştır.

2014-2016 verilerine göre, 2018 yılı tahmini ihracat değeri 2017 yılı "+0,056" ve 2018 yılı "0" hata oranının ortalaması olan "+0,028" değeriyle hesaplanırsa 13.175.190 $ çıkmaktadır.

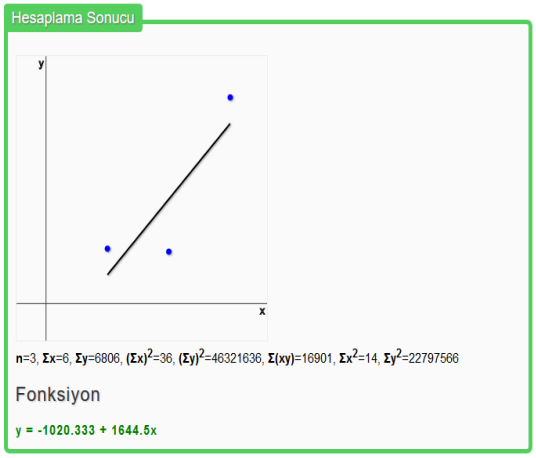
2014 – 2017 verilerini içeren Şekil 3.6 göre, "0" hata oranıyla 2018 yılı tahmini değer 13.426.000 $ olacaktır.

Her iki analizin sonucunda, ihracat değerlerinin birbiriyle uyumluluğu göze çarpmakta olup, 2014-2016 yıllarında hata oranında büyük farklılıklar 2017 yılından itibaren doğruya yaklaşmıştır. Fakat geçmişten gelen tutarsızlıktan dolayı, değişik etkenlerden etkilendiği de göz önünde bulundurulmalıdır.

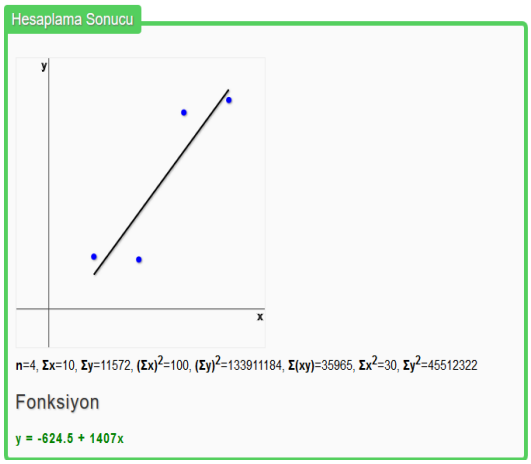
(2) Buzdolapları, dondurucular ve diğer soğutucu ve dondurucu cihazlar ve ısı pompaları,

X(Yıl)	Y(İhracat Değeri 1000 $)
1	1994
2	1129
3	4483
4	4766

Şekil 3.7 “2014-2016 2.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.8 “2014-2017 2.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.7 ve Şekil 3.8 incelendiğinde, yükselen bir trendde fonksiyon doğrusu bulunduğu, 2014-2016 yılları arasında tutarsız hata oranlarıyla ilerleyen ihraç değerleri 2017 yılı ile birlikte doğruya yaklaşarak tahmin edilebilirlik olasılığını yükseltmiştir.

2017 yılı ürünün ihracat değeri 4.766.000 $ dır. Şekil 3.7 verilerine göre, tahmini 2017 yılı ihracat değeri 5.557.667 $ olup, hata oranı “-0,14” olarak hesaplanmıştır.

2014 – 2016 verilerine göre, 2018 yılı tahmini ihracat değeri 2017 yılı “-0,14” ve 2018 yılı “0” hata oranının ortalaması olan “-0,07” değeriyle hesaplanırsa 6.698.016 $ çıkmaktadır.

2014 – 2017 verilerini içeren Şekil 3.8 göre, “0” hata oranıyla 2018 yılı tahmini değer 6.410.500 $ olacaktır.

Analiz sonucunda, her iki döneme ait istatistiki veri tahminlerinin birbirine yakın değerler olduğu ortaya çıkmaktadır. Geçmiş dönemlere ait verilerde, hata oranları farklılık göstermesine rağmen 2017 yılından itibaren fonksiyon doğrusuna tahmin yaklaşmıştır.

İki birim ve dört örnekleme incelendiğinde ihracat değerleri hakkında aşağıdaki tabloya ulaşılmıştır.

Tablo 3.3 “Örnekleme (İhracat) Durum Tablosu”

ÜRÜN		İSTİKRAR DURUMU		TREND		İÇ VE DIŞ ETKENLERDE ETKİLENME DURUMU	
		İstikrarlı	İstikrarsız	Yükselen	Alçalan	Etkilenir	Etkilenmez
BİRİNCİ BİRİM	Birinci Ürün						
	İkinci Ürün						
İKİNCİ BİRİM	Birinci Ürün						
	İkinci Ürün						

Birimler kapsamında ;

a. Birinci birim ürünlerin, ihracat değeri yükselen trenddedir. %50 oranında istikrar mevcut olup, %50 oranındaki ürün iç ve dış etkenlerden etkilenir.

b. İkinci birim ürünlerin, ihracat değeri yükselen trenddedir. İstikrarsız olup, ürünler iç ve dış etkenlerden etkilenir.

Örnekleme çalışmasına göre, ihracat değerlerini genelleyecek olursak;

a. İhracat ürünleri yükselen bir trendde devam etmektedir.

b. Ürünlerin %75'i istikrarsız yükseliş içerisindedir. Özellikle ikinci birimde yer alan (ihraç değerleri toplamına göre,aritmetik ortalamanın altında kalan) ürünlerin ihracat değerlerinin tamamının, birinci birimdeki ürünlerin ihracat değerlerinin (aritmetik ortalamanın üstünde kalan) ise %50'sinde tahmini güçtür. Bunun nedeni ise; ihracat değerlerindeki yükselişlerin bölgesel anlaşmaların yanında, 2017 Katar krizi öncesi ve sonrasında yapılan (dostane ilişkiler çerçevesinde) ikili anlaşmalardır. Fakat önceden de belirtildiği gibi ikili anlaşmaların dönemlik yada yıllık olması sebebiyle istikrarsız profil oluşturmaktadır.

c. Ürünlerin % 75 iç ve dış etkenlerden etkilenerek mevcut tahminlerden sapmışlardır. Özellikle örneklemelerde 2015 yılı için; bir ürün dışında tamamında ihracat değerlerinde yükseliş gözlemlenmiştir. 2015 yılında imzalanan “Askeri İşbirliği Anlaşması” ile birlikte karşılıklı güven ortamı tesis edilmiş olup, birçok ürünün temininde Katar Türkiye'ye yaklaşmıştır.

Ayrıca örnekleme tablosu dışında kalan 19 ürünün, Şekil 3.1’e göre; tamamının, 2015-2017 yıllarında arasında ihracata başlandığı gözlemlenmektedir. Özellikle son yıllarda gelişen olayların etkilerinin, Türkiye-Katar ihracatında yeni ürünler oluşmasına neden olduğu tespit edilmiştir. 2017 Katar krizi ile birlikte Körfez ülkelerinin (başta Suudi Arabistan) Katar'a karşı uyguladığı ambargo sonucunda, Katar'ın gıda sektöründe Türkiye'ye yöneldiği görülmektedir. Örneklemeler dışında kalan 19 ürünün, 9 'u gıda ürünleridir. Bu da 2015 sonrası ihracatına başlanan ürünlerin %47 sini, tüm ürünlerin %26' sını oluşturmaktadır. 2017 yılı gıda sektörü ihracat değeri 61.527.000 $ olup, tüm ürünlerin %10' nu oluşturmaktadır. 2014 yılında 4.009.000 $ olan gıda ürünleri ihracat değeri, 2017 yılı için 57.518.000 $ artış seyretmiştir. Bu artış dönemlik olmaması için, uzun vadeli ilişkilerin sağlanması Türkiye açısından önem arz etmektedir.

3.3.2 İthalatta Örnekleme Seçilen Ürünlerin Regresyon Analizi ve Yıllık Değişimlerinin Yorumlanması

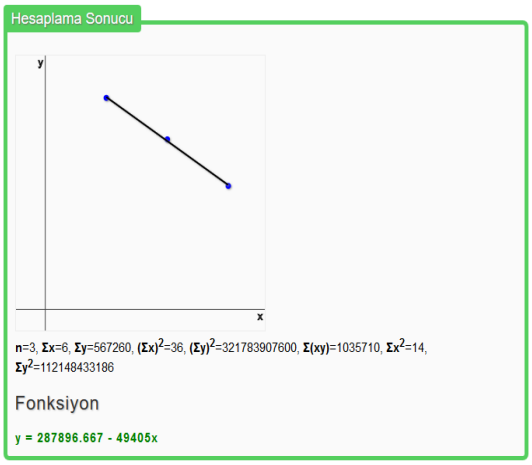
İthalatta üç kalem ürün örnekleme olarak seçilmiştir. Regresyon analizi olarak her bir örneklemeyi ayrı ayrı olarak inceleyecek olursak;

a. Birinci birimden;

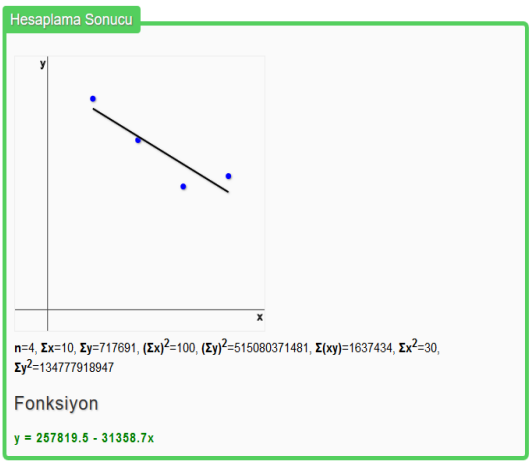
(1) İşlenmemiş alüminyum,

X(Yıl)	Y(İthalat Değeri 1000 $)
1	237541
2	190988
3	138731
4	150431

Şekil 3.9 “2014-2016 1.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.10 “2014-2017 1.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.9 ve Şekil 3.10 incelendiğinde, azalan bir doğru oluştuğu gözlemlenmektedir. Fakat Şekil 3.10’a göre 2017 yılı verisi eklendiğinde, ithalat doğrusu açısında artan yönde hareket olduğu tespit edilmiştir. Özellikle 2016 ve 2017 verilerinin tahmin doğrusunda eksi ve artı yönde ciddi sapmalar yaptığı, bunun da gelecek yıllar için tahmini zorlaştırdığı Şekil 3.10’da açıkça görülmektedir.

2017 yılı ürünün reel ithalat değeri, 150.431.000 $' dır. Şekil 3.9 değerlerine göre 2017 yılı tahmini ithalat değeri , 90.276.667 $ olup, “+0,66” hata oranı tespit edilmiştir.

2014 – 2016 verilerine içeren Şekil 3.9’a göre, 2018 yılı tahmini ithalat değeri 2017 yılı “+0,66” ve 2018 yılı “0” hata oranının ortalaması olan “+0,33” değeriyle hesaplanırsa 54.359.320 $ çıkmaktadır.

2014 – 2017 verilerini içeren Şekil 3.10’a göre, “0” hata oranıyla 2018 yılı tahmini değer 101.026.000 $ olacaktır.

İki analiz sonucunda 2018 yılı tahmini ithalat değeri tutarsız sonuçlar vermektedir. Elde bulunan veriler neticesinde 2018 yılını tahmin etmek mümkün değildir. Çünkü azalan doğruda 2017 yılı Katar krizi ile birlikte yapılan anlaşmalar ve politik yönlendirmeler sonucunda, azalan ithalat değeri, doğruya bağlı kalmadan

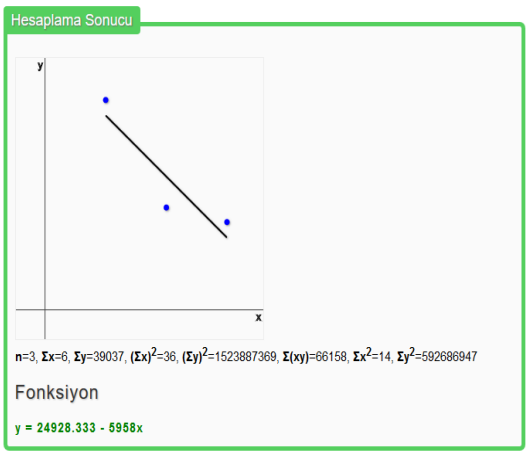
yükselişe geçmiştir. Tahmin edilebilmesi için, 2017 yılından itibaren 2-3 yıl istikrarın sağlanıp sağlanamadığının kontrol edilmesi gerekmektedir.

b. İkinci birimden;

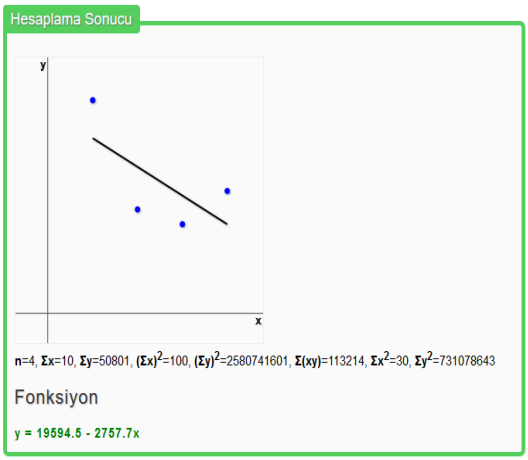
(1) Sadece azotlu heterosiklik bileşikler,

X(Yıl)	Y(İthalat Değeri 1000 $)
1	20483
2	9987
3	8567
4	11764

Şekil 3.11 “2014-2016 2.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.12 “2014-2017 2.Birim 1. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.11 ve Şekil 3.12 incelendiğinde; 2017 verisinin dahil edilmesiyle birlikte, ürünün reel değerlerinin, ithalat tahmin doğrusunda uzaklaştığı, azalan trendde devam eden doğrunun, artan yönde hareketlendiği tespit edilmiştir. Şekil 3.11’de tahmin

çizgisine yakın olan gerçek değer, Şekil 3.12'deki 2017 verisinin eklenmesiyle birlikte tahmin eğrisinde uzaklaşmaya başlamıştır.

2017 yılı ürünün reel ithalat değeri, 11.764.000 $' dır. Şekil 3.11 değerlerine göre, 2017 yılı tahmini ithalat değeri , 1.096.000 $ olup, "+9,73" hata oranı tespit edilmiştir.

2014 – 2016 verilerine içeren Şekil 3.11'e göre, 2018 yılı tahmini ithalat değeri 2017 yılı "+9,73" ve 2018 yılı "0" hata oranının ortalaması olan "+4,86" değeriyle hesaplanırsa, 18.765.750 $ çıkmaktadır.

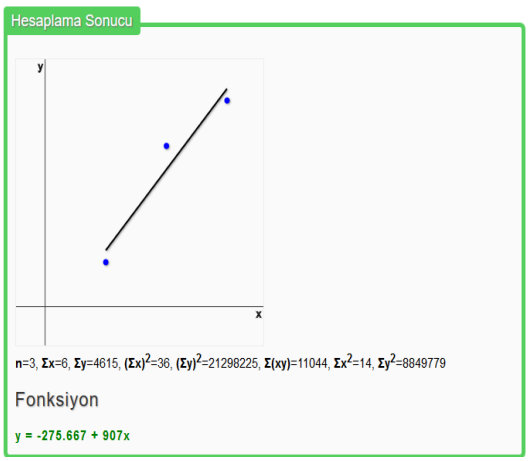
2014 – 2017 verilerini içeren Şekil 3.12'e göre, "0" hata oranıyla 2018 yılı tahmini değer 5.806.000 $ olacaktır.

Her iki analiz sonuçlarının çok farklı olması tahmini imkansızlaştırmaktadır. Şekil 3.11' e göre ürün ithalatının artış olduğu, Şekil 3.12' ye göre, tahmini ithalat değerinin azaldığı görülmektedir. Fakat 2017 gerçek değerinin eklenmesiyle birlikte, ürün bazından ticaretinin artış göstermesi yerine azalan trendde ticaret tahmini oluşmasına neden olmuştur.

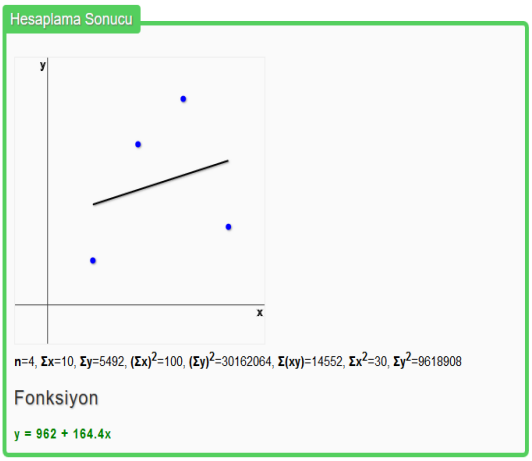
(2) Hidrojen, asal gazlar ve diğer ametaller,

X(Yıl)	Y(İthalat Değeri 1000 $)
1	499
2	1803
3	2313
4	877

Şekil 3.13 “2014-2016 2.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.14 “2014-2017 2.Birim 2. Ürün Regresyon Analizi”



Şekil 3.13 ve Şekil 3.14 incelendiğinde, 2014-2016 verilerinde artan trendde devam eden tahmin doğrusunun, 2017 verisi eklenmesiyle birlikte, azalan yöne doğru hareket ettiği tespit edilmiştir. Fakat 2017 verisinin eklenmesiyle reel değerlerin tahmin noktasından ciddi anlamda sapma gösterdiği gözlemlenmektedir.

2017 yılı ürünün reel ithalat değeri, 877.000 $' dır. Şekil 3.13 değerlerine göre 2017 yılı tahmini ithalat değeri , 3.352.000 $ olup, “-0,74” hata oranı tespit edilmiştir.

2014 – 2016 verilerine içeren Şekil 3.13’e göre, 2018 yılı tahmini ithalat değeri 2017 yılı “-0.74” ve 2018 yılı “0” hata oranının ortalaması olan “-0,37” değeriyle hesaplanırsa, 2.683.379 $ çıkmaktadır.

2014 – 2017 verilerini içeren Şekil 3.14’e göre, “0” hata oranıyla 2018 yılı tahmini değer 1.784.000 $ olacaktır.

Analizlerin sonucunda, tutarsız rakamlar tespit edilmiştir. Analiz sonucuna göre ürüne ait ithalat tahmini zordur.

İthalat ürünlerinden seçilen 2 birim, 3 örnekleme sonucunda aşağıdaki tablo çıkarılmıştır.

Tablo 3.4 “Örnekleme (İthalat) Durum Tablosu”

ÜRÜN		İSTİKRAR DURUMU		TREND		İÇ VE DIŞ ETKENLERDE ETKİLENME DURUMU	
		İstikrarlı	İstikrarsız	Yükselen	Alçalan	Etkilenir	Etkilenmez
BİRİNCİ BİRİM	Birinci Ürün						
İKİNCİ BİRİM	Birinci Ürün						
	İkinci Ürün						

Birimler kapsamında;

a. Birinci birim ürünlerin; alçalan bir doğrusu bulunduğu, genel olarak ithalatının azaldığı tespit edilmiştir. Reel değerlerin, tahmin doğrusundan 2017 verileri ile birlikte uzaklaştığı, iç ve dış etkenlerden etkileneceği tespit edilmiştir. Birinci birim ürünler ortalama ithalat değerinin üzerinde olan ürünler olmasına rağmen halen istikrar sağlanamamıştır.

b. İkinci birim ürünlerin, örnekleme sonucuna göre %50 oranında yükselen, %50 oranında azalan ithalat tahmin doğrusunda hareket ettiği gözlemlenmiştir. 2017 reel değerlerinin eklenmesiyle birlikte, doğruda değişmeler mevcuttur. İç ve dış etkenlerden rahatlıkla etkilenebildiği söylenebilir. İstikrarsızlık devam etmektedir.

Örnekleme alınan tüm birimleri genelleyecek olursak;

a. %67,77 oranındaki ürünlerde Türkiye'nin Katar'dan yapmış olduğu ithalatının azaldığı görülmektedir. Fakat azalan doğruda ilerleyen ürünlerin, 2017 ithalat değerlerinde, önceki yıllara göre yükseliş tespit edilmiştir. Bu da 2017 yılı Katar krizi sonucunda; Türkiye-Katar arasındaki dostluk ve politik ilişkilerin sonucuna bağlanabilir. Dönemlik olduğu değerlendirilmiş olup, tahmin doğrusunu bozduğu tespit edilmiştir.

b. %33,33 oranındaki ürünlerin, artan doğruda olduğu örneklemeler kapsamında görülmektedir. Fakat bu ürünlerinde 2017 verilerinde düşüş olduğu tespit edilmiştir. Bu ürünlerin büyük çoğunluğunun birbirine bağımlı ürünler olduğu (petrol, hidrojen, demir vb.) ve bu ürünleri üreten firmaların Amerika Birleşik Devleti ile irtibatlı olmasından dolayı ithalat problemleri oluşturduğu tahmin edilmektedir. Tüm bu hususların, 2017 Katar krizi ve uygulanan ambargolardan dolayı olduğu, Katar Devleti içersinde çok fazla dış yatırımcı olmasından dolayı üretim ve ticaret aşamasında problemler çıktığı Prof. Dr. Volkan EDİGER'in "Dünyanın en büyük LNG ihracatçısı Katar'ın mevcut durumunun 1996'da İran'a uygulanan ambargoya benzerlik gösterdiğini belirterek, bu süreçte İran'ın 20 yıl boyunca petrol ve doğalgaz kaynaklarından tam istifade edemediği" [40] sözünden anlaşılmaktadır.

Kısıtlı üretim yapılması yada engellemesi sonucunda, ürün bazında fiyatta artış veya diğer LNG satan ülkelere göre daha pahalı olduğu, Türkiye'nin Katar eski

Büyükelçisi Mithat RENDE' nin "Ankara'nın dostane tutumu göz önüne alındığında Katar'ın Türkiye'ye daha ucuz, uzun vadeli LNG satışını değerlendirmesi gerektiği"[41] ifadesinden anlaşılacağı üzere, Türkiye daha ucuz olan Rusya ve Ukrayna doğalgazına yönelmiştir.

Örnekleme dışında bırakılan 28 kalem ürünün 15'i, 2017 yılında ithalat ürünleri sıralamasına girmiştir. Bu ürünler incelendiğinde, 2014-2016 yılları arasında ithalat değerlerinin bulunmadığı Tablo 3.2' de görülmektedir. Dostane ilişkiler sonucunda, Katar'ın Türkiye'ye temel satış yaptığı ürünlerde azalan Katar ihracat açığını kapatmak amacıyla, bu ürünlerin Türkiye piyasasına sürüldüğü tahmin edilmektedir.

c. İç ve dış etkenlerden etkilenen bir üretim ve ticaret süreci geçiren Katar'ın, istikrarsızdır.

Katar'ın Türkiye'ye sattığı ürünlerin büyük çoğunluğunun ara ürün olduğu Tablo 3.2' de tespit edilmiştir. Bu kapsamda değerlendirildiğinde, Türkiye'den bu ürünleri

40 "İşte Katar krizinin gerçek nedeni: Dünyada doğalgaz ile LNG üzerinden ilerleyen bir savaş var." 11 Haziran 2017 tarihinde erişildi. http://www.gunes.com/dunya/iste-katar-krizinin-gercek-nedeni-dunyada-dogalgaz-ile-lng-uzerinden-ilerleyen-bir-savas-var-795827

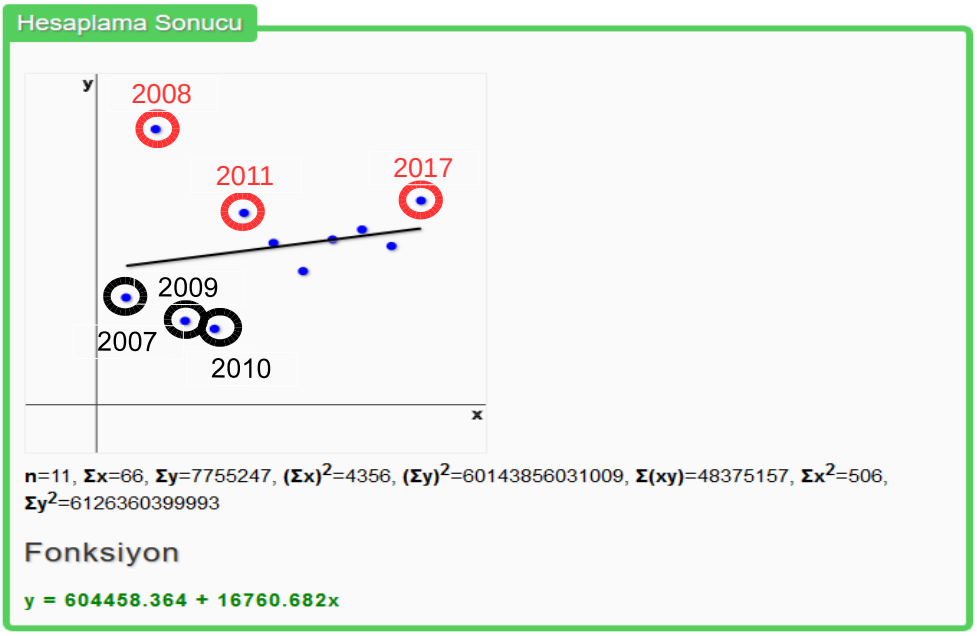
41 "*Katar'ın Türkiye'ye LNG jesti yapmasının vakti geldi*. (tarih yok). 05 20, 2018 tarihinde www.dunya.com adresinden alındı

alacak firmaların dikkatli davranması gerekmektedir. Çünkü tedarikte problem yaşanması, üretim sürecini sıkıntıya sokabilecektir.

3.4 Türkiye-Katar Dış Ticaret Hacminin Yıllara Göre Regresyon Analizi Yapılarak Yorumlanması

Türkiye'nin Katar ile yapmış olduğu ihracat ve ithalat ürünleri örnekleme kapsamında incelenmiştir. Genel olarak ihracat ürünlerinin çoğunluğunun artan tahmin doğrusu oluşturduğu, ithalat ürünlerini ise azalan trendde devam ettiği tespit edilmiştir. Bu kapsamda genel dış ticaret istatistiki verileri alınarak dış ticaret hacminin hangi dönemlerde tahmin doğrusuna aykırı arttığı veya azaldığı tespit edilerek, ihracat ve ithalat konusunda yorumlaması yapılacaktır.

Şekil 3.15 "2007-2017 yılı Türkiye-Katar Dış Ticaret Hacmi Regresyon Analizi"



Şekil 3.15 kapsamında, Türkiye-Katar dış ticaret incelendiğinde; artan trendde devam eden bir tahmin eğrisi olsa da; farklı reel dönemlerden geçmiş bir ticaret hacmi mevcuttur.

2008, 2011 ve 2017 yıllarında tahminin üzerinde, 2009 ve 2010 yılında tahminin çok altında reel değerler ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda bu dönemleri kapsayan yılların, ihracat ve ithalat kapsamında değerlendirildiğinde;

a. 2008 yılında, Dünya krizi Türkiye'ye etkilemeden önce, yapılan anlaşmalar sayesinde 2007 yılında 449.962.00 $'dan 1.074.012 $'a çıkmıştır. İki ülke arasında toplam dış ticaret hacmi 1.233.365 $ olup, ticaretin %87'sini Türkiye ihracatı oluşturmuştur.

b. 2009 – 2010 yıllarında dünya krizi etkileri devam etmiş olup, ihracat ve ithalat düşüş gözlemlenmiştir. 2009 yılında ticaretin %77'sini , 2010 yılında ise %48'ini Türkiye ihracatı oluşturmuştur.

c. 2010 yılında ise, iki ülke ticareti ters yönde harekete başlamıştır. Dış ticaret hacmi tahminin çok üstünde gelmesine rağmen, Türkiye ithalatı artış göstermiştir. Toplam ticaretin %22'sini Türkiye ihracatı oluşturmuştur.

ç. 2015 yılına kadar dış ticaret açığı şeklinde seyreden ticaret hacmi, enerji kaynaklarının doğru tedariki sonucunda, ticaret hacminde yön değişmesine neden olmuştur. Türkiye'nin enerji problemini çözebildiği döneme kadar dış ticaret hacmine Katar'ın Türkiye'ye ihracatı yön vermiştir.

d. 2016 yılında, genel dış ticaret hacminde düşüş olsa da, ihracat yükseliş göstererek, %62'sini Türkiye ihracatı oluşturmuştur.

e. 2017 Katar Krizi nedeniyle, başta Körfez ülkeleri tarafından uygulanan ambargo sonucunda, Katar temel ihtiyaç ürünleri başta olmak üzere (gıda vb.) ihtiyacını bu süreçte yanında olan Türkiye'den karşılama kararı almıştır. Bu da Türkiye ihracatına pozitif yönde etki ederek, toplam ticaretin %71'inin Türkiye ihracatını oluşturmasına yardımcı olmuştur.

Türkiye'nin enerji kaynakları problemi yaşadığı dönemlerde, ithalatın fazla olduğu, problemin çözülmesiyle birlikte dış ticaretin yön değiştirdiği ve Türkiye ihracatı yönünde hareket ettiği, krizin Türkiye lehine işlediği açıkça ortadadır. Artışın en önemli ürünleri, önceki yıllara göre ciddi artış gösteren gıda ürünleridir.

Krizle beraber gelişen ticaret , artan hızla devam ettiği takdirde, regresyon tahmin doğrusunu yukarı taşıyarak, tahmin edilebilirliği arttıracak ve istikrarsızlık şemasını ortadan kaldıracaktır. Sürecin artan yönde devam etmesi istikrarsız olan yılların hata oran paylarını düşürerek, ortalama hata oranın azalmasına ve üretici firma tarafında daha kolay yorumlanabilmesine ve arz talep ilişkisi sağlanmasına yardımcı olacaktır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE-KATAR ARASINDAKİ TAŞIMACILIK

Türkiye-Katar arasındaki taşımacılık yöntemlerini incelemeden önce ulaşımı sağlayan hattın genelinde kara,demir,deniz, ve havayolu hatlarını incelememiz gerekmektedir.

4.1 Türkiye-Katar Ulaşım Hatları

4.1.1 Türkiye-Katar Karayolu Hattı

Şekil 4.1 " Türkiye – Katar Karayolu Hattı"



Kaynak :google maps

Türkiye (İstanbul) – Katar (Doha) arasında direk karayolu hattı olarak iki güzergah görülmektedir.

a. Türkiye(İstanbul) – Suriye(Şam) – Ürdün(Amman) – Suudi Arabistan (Riyad) – Katar(Doha) hattı;

(1) Yol 3698 kilometredir.

(2) 28 ton taşıma kapasitesi olan bir tır, ortalama 80 km hızla, hiç mola vermeden 46 saat 15 dakikada Doha'ya ulaşmaktadır.

(3) Güzergah üzerinde bulunan tüm ülkelerle karayolu taşımacılığı anlaşması yapılmış olup, transit geçiş yapılabilmektedir.

b. Türkiye(İstanbul) – Silopi(Habur Sınır Kapısı) – Irak(Bağdat) – Kuveyt – Suudi Arabistan (Ed Dammam) – Katar (Doha) hattı ;

(1)Yol 3651 kilometredir.

(2) 28 ton taşıma kapasitesi olan bir tır, ortalama 80 km hızla, hiç mola vermeden 45 saat 40 dakikada Doha'ya ulaşmaktadır.

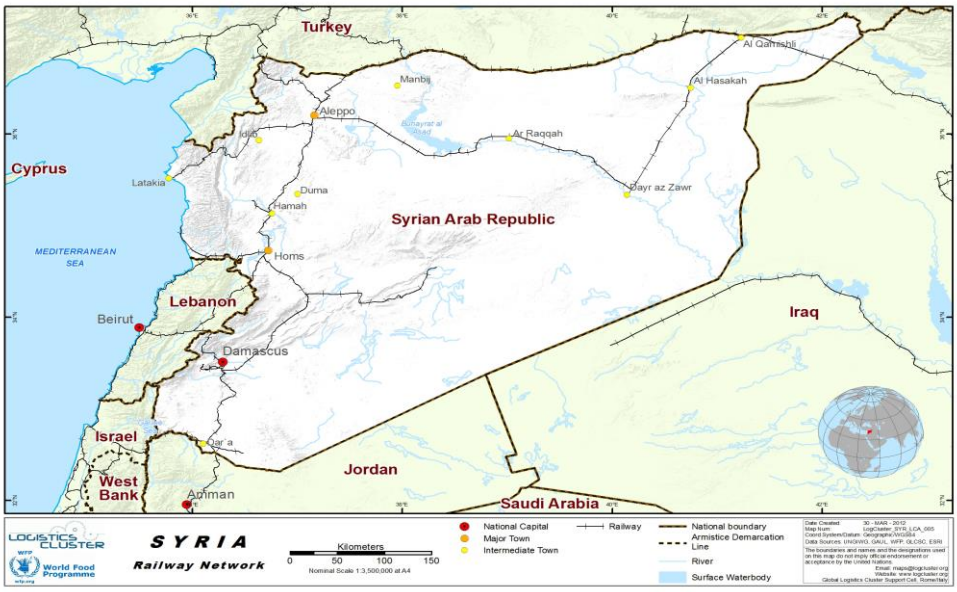
(3) Güzergah üzerinde bulunan tüm ülkelerle karayolu taşımacılığı anlaşması yapılmış olup, transit geçiş yapılabilmektedir.

4.1.2 Türkiye-Katar Demiryolu Hattı

Türkiye-Katar demiryolu ulaşım hattı bulunmamaktadır. Türkiye'nin komşu ülkeleri olan ve Katar'a yakın olan Suriye,Irak ve İran'a demiryolu ağı ile yük taşımacılığı yapılmaktadır.

a. Türkiye – Suriye Demiryolu hattı;

Şekil 4.2 “Türkiye – Suriye Demiryolu Hattı”



Kaynak :http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.4+Syrian+Arab+Republic+Railway+Assessment

Türkiye'den Suriye'ye üç hat bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Islahiye – Meydan-i Ekbez, ikincisi Çobanbey – Al Rai, üçüncüsü ise Nusaybin – Al Qamishli hattıdır..

Şam'a çok yakın bir bölgede olan Dmeır-Adra' ya kadar TCDD hizmet vermekte olup, Çobanbey' den 420 km, Kamışlı' dan 897 km'dir. Islahiye ve Çobanbey hattı Aleppo' da birleşerek Ürdün(Amman)'e kadar devam etmektedir. Bu yol aynı zamanda hicaz demiryolu olarak da anılmaktadır

b. Türkiye – İran Demiryolu hattı ;

Şekil 4.3 “Türkiye – İran Demiryolu Hattı”

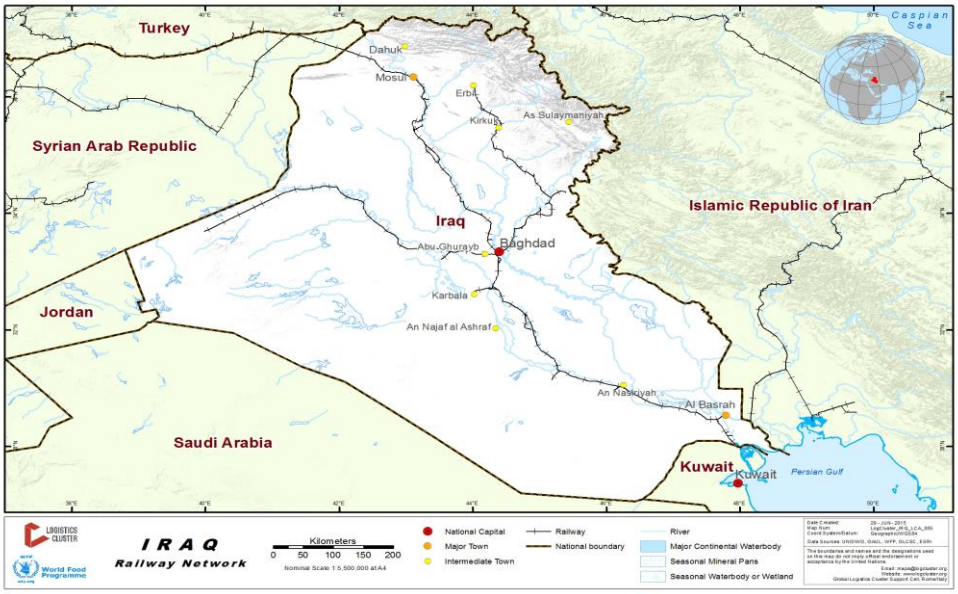


Kaynak :http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.4+Iran+Railway+Assessment

Türkiye'den İran'a tek demiryolu hattı bulunmaktadır. Mevcut hat oaln Razi – Kapıköy 1873 km Bander D'İmam limanına, Bandar Abbess limanına 2331 km uzaklıktadır. Bu noktalara kadar TCDD hizmet vermektedir.

c. Türkiye – Irak Demiryolu hattı ;

Şekil 4.4 “Türkiye – Irak Demiryolu Hattı”



Kaynak :http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.4+Iraq+Railway+Assessmentt

Türkiye – Irak arasında tek demiryolu hattı bulunmaktadır. Bu hat öncelikle Suriye'nin kuzeyindeki Yaroubieh bölgesinden geçerek Irak topraklarına devam etmektedir. Mevcut hattın Kamışlı – Yaroubieh mesafesi 81 km, Yaroubieh – Bağdat mesafesi ise 535 km. dir. Toplam hat 636 km.dir. Yaroubieh hattından Irak'a yük taşımak için Irak demiryollarından izin alınması gerekmektedir. Ayrıca Irak toprakları içersindeki hat Bağdat'tan Basra Körfezine kadar devam etmektedir.

4.1.3 Türkiye-Katar Denizyolu Hattı

Şekil 4.5 “Türkiye – Katar Denizyolu Hattı”



Türkiye – Katar arasında ilk direk denizyolu taşımacılığı 2017 Katar krizi ile başlamıştır. İlk olarak İzmir'den başlayan seferler, bugün farklı lojistik firmalarının da devreye girmesiyle İzmir, İstanbul, Antalya, Gebze, Kocaeli, İskenderun, Bursa, Yalova limanlarından da yapılabilmektedir. Ortalama 15-18 günde denizyolu ile transit taşımacılık yapılmaktadır. Ortalama mesafe 7450 kilometredir.

4.1.4 Türkiye-Katar Havayolu Hattı

Havayolu ile ulaşım aynı gün içersinde yapılmaktadır. Kuşbakışı mesafe 2700 km.dir. Ortalama 4 saat sürmektedir.

4.2 Türkiye-Katar Arasındaki Mevcut Taşımacılık Yöntemleri İle Alternatif Yöntemlerin Karşılaştırılması

4.2.1 Maliyet Çizelgesinin Oluşturulması

Maliyet çizelgesini oluşturulabilmesi için öncelikle taşımacılık yöntemlerinin kıyaslanması gerekmektedir. Bu maksatla aşağıdaki çizelgeden yararlanılacaktır.

Tablo 4.1 " Taşıma Türlerinin Kıyaslanması"

Taşıma Türü	Maliyet	Hız	Hizmet Alanı	Tarifeli Seferlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma Güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Yüksek	Orta
Demiryolu	Orta	Orta	Orta	Düşük	Çok Yüksek
İç suyolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Düşük	Orta

Kaynak : "Taşıma Türlerinin Kıyaslanması" 05.06.2018 tarihinde erişilmiştir. http://dergipark.gov.tr/download/article-file/180231

Tablo 4.1'den yola çıkarak, maliyet çizelgesini oluşturulması amacıyla örnek üzerinden gidilmesinin uygun olacağı kanaatine varılmıştır. Fakat örnek seçilirken, tüm taşıma araçlarının bir defada yada tek araçla taşınabilecek yük olmasına dikkat edilmesi gerekir. Çünkü ilave araç veya birden fazla sefer, taşıma maliyetinin artmasına ve taşıma türünün belirlenmesi ve birim maliyetinin oluşturulmasında problem yaşanmasına neden olacaktır. Sadece ulaşım süreleri ve maliyetleri hesaplanacak olup, diğer gümrük ücretleri, bekleme süreleri hesaplamaya dahil edilmeyecektir. İstanbul-Doha arasındaki taşımacılık hattı hesaplanacaktır.

Tablo 4.2 "Örnek Maliyet Çizelgesi"

	Kilometre Başına Maliyet (a)	Hız (b)
Karayolu	70*	80 km/saat
Denizyolu	10*	25 km/saat
Havayolu	220*	700 km/saat
Demiryolu	35*	70 km/saat
İçsuyolu	10*	25 km/saat

* Zafer GÖKMEN "Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar", 2014, Ankara

a= Kilometre başına maliyet m= Mesafe

b= Hız

c= Gecikme süresi

Toplam Süre = (m)/(b) + (c)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

4.2.2 Türkiye-Katar Arasındaki Mevcut Taşımacılık Yöntemleri ve Rotaları

Katar , konumu gereği üç tarafı denizle çevrili, karaya tek noktadan bağlantısı olan, bir yarım ada ülkesidir. Karaya tek bağlantı noktası olan bölge, Suudi Arabistan sınırıdır.

2017 Katar krizinin yaşanmasıyla birlikte, körfez ülkeleri tarafından ambargo uygulanmış, üyesi olduğu KİK tarafından dışlanarak, ticari yaptırımlara maruz bırakılmıştır. Bundan dolayı da alternatif ticaret yolları aranmaya başlanmıştır. Türkiye-Katar ticaretini şekillendirecek yolların büyük çoğunluğu, KİK'e üye ülke topraklarından geçmektedir.

Türkiye-Suriye-Ürdün-Suudi Arabistan-Katar (1.hat) ve Türkiye-Irak-Kuveyt-Suudi Arabistan-Katar (2.hat) olarak direk iki karayolu hattı bulunmaktadır. Tablo 4.2'deki Örnek Maliyet Çizelgesine göre;

a. Türkiye-Suriye-Ürdün-Suudi Arabistan-Katar (1.hat) ;

m= 3698 km.

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Toplam Süre = (m)/(b)

Toplam maliyet = (70)x(3698) Toplam süre = (3698/80)

= 258.860 birim = 1 gün 22 saat 14 dk.

b. Türkiye-Irak-Kuveyt-Suudi Arabistan-Katar (2.hat) için;

m= 3651 km

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Toplam Süre = (m)/(b)

Toplam maliyet = (70)x(3651) Toplam süre = (3651/80)

= 255.570 birim = 1 gün 21 saat 39 dk.

c. Türkiye – Katar Havayolu için;

m= 2700 km

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Toplam Süre = (m)/(b)

Toplam maliyet = (220)x(2700) Toplam süre = (2700/700)

= 594.000 birim = 3 saat 50 dakika

ç. Türkiye – Katar Denizyolu için;

m= 7450 km

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Toplam Süre = (m)/(b)

Toplam maliyet = (10)x(7450) Toplam süre = (7450/25)

= 74.500 birim = 12 gün 10 saat

Mevcut unimodel taşımacılık yöntemleri incelendiğinde;

(1) Irak ve Suriye üzerinden yapılan direk karayolu taşımacılığı hattı, terör olayları nedeniyle riske girdiği ve 2017 yılı Katar krizi ile birlikte mevcut karayolunun güzergahı üzerinde bulunan KİK ülkelerinin Katar'a uyguladığı ambargo nedeniyle imkansızlaştığı,

(2) Havayolu taşımacılığı, karayolu ile kıyaslandığında ortalama 2 kat daha maliyetli olduğu,

(3) Denizyolu taşımacılığının ise çok düşük maliyetli olmasına rağmen, ulaşım süresini çok uzun olduğu, (2017 yılından sonra Katar yapılan ihracatta temel ürünlerin

arasında gıda maddeleri olduğu) bununda ürünlerin bozulmasına ve temel ihtiyaç malzemelerinin temininde güçlük çekilmesine neden olacağı tespit edilmiştir.

Bu koşullar ışığında, Türkiye'nin girişimi ile Türkiye-İran-Katar arasında ticaret anlaşması yapılarak yeni alternatif yollar oluşturulmuştur. Türkiye-İran-Katar anlaşması hem Irak ve Suriye terör alanını devreden çıkarmış, hem de KİK ülkelerine ait toprakların kullanılmadan Katar'a ticaret yapılması sağlanmıştır. Bu kapsamda; İstanbul – Ağrı(Gürbulak)- Bu Şehr(İran) karayolu, Bu Şehr(İran) – Doha(Katar) arasında RO-RO denizyolu taşımacılığı yapılarak intermodel taşımacılık yapısı sağlanmıştır. Bu hattın maliyet analizini yapacak olursak;

d. Türkiye – İran - Katar intermodel hat için;

Şekil 4.6 "İstanbul – Bu Şehr Karayolu Hattı"



Karayolu için m= 3341 km.

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Karayolu maliyeti = (70)x(3341) Kara süre = (3341/80)

= 233.870 birim = 1 gün 17 saat 45 dakika

Şekil 4.7 “ Bu Şehr – Doha Denizyolu(RORO) hattı”



Denizyolu için m= 3341 km.

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Denizyolu maliyeti = (10)x(480) Deniz süre = (480/25)

= 4.800 birim = 19 saat 12 dakika

Toplam maliyet = Karayolu maliyeti + Denizyolu maliyeti

= 233.870 + 4.800

= 238.670 birim

Toplam süre = Kara süre + Deniz süre

= 2 gün 12 saat 58 dakika

Alternatif hat değerlendirildiğinde;

(1) Direk karayolu hattı olan 1 ve 2. hatlardan teslimat süresini fazla olduğu ve düşük birim maliyet oluşturduğu,

(2) Denizyolu hattına göre, yüksek birim maliyet oluşturmasına rağmen daha kısa sürede ürünün teslim edilebileceği,

(3) Havayolu hattında göre, düşük maliyetli fakat teslimat süresinin uzun olduğu,

(4) Ayrıca mevcut anlaşmanın Türkiye-İran dış ticaretini geliştireceği değerlendirilmiştir.

4.2.3 Türkiye-Katar Arasındaki Yeni Alternatif Yöntem ve Rotaların Bulunması

Türkiye-Katar ticaretler yollarının temel geçiş güzergahları bulunan Irak, Suriye ve İran ülke sınırlarından geçen ve optimize edilen alternatif hatlar Tablo 4.3'te çıkarılmıştır. Bu kapsamda alternatif hatların maliyet ve süre analizi yapılacak olursa;

Tablo 4.3 "Alternatif Hatlar Çizelgesi"

HAT-1	HAT-2	HAT-3	HAT-4	HAT-5
İstanbul Ankara Karayolu	İstanbul B.İmam Karayolu	İstanbul Konya Karayolu	İstanbul Konya Karayolu	İstanbul Konya Karayolu
Ankara Tatvan Demiryolu	B.İmam Doha Denizyolu	Konya Basra Kör.* Demiryolu 1	Konya Basra Kör.** Demiryolu 2	Konya Şam Demiryolu
Tatvan Van İçsu you		Basra Kör. Doha Denizyolu	Basra Kör. Doha Denizyolu	Şam Doha Karayolu
Van B.İmam Demiryolu				
B.İmam Doha Denizyolu				

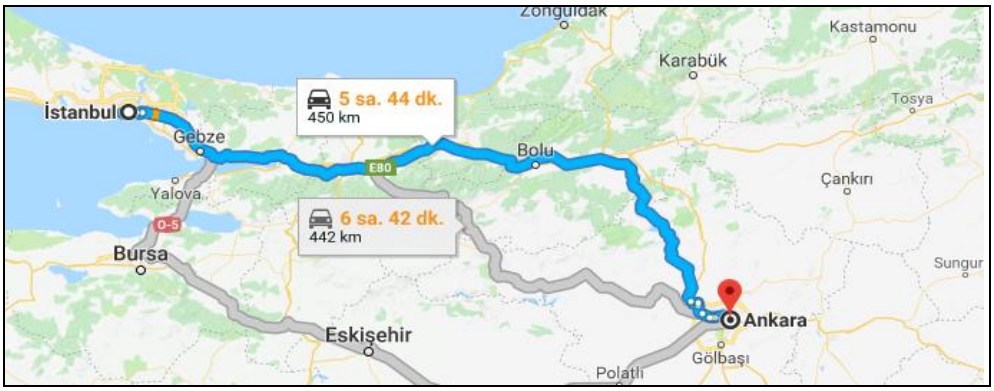
*** Konya-Basra Körfezi Demiryolu 1 :** Konya – Mersin – Adana – Toprakkale- Çobanbey- Nusaybin – Habur – Zaho – Duhok – Musul – Bağdat – Basra Körfez demiryolu hattı (Proje durumunda)[42]

**** Konya-Basra Körfezi Demiryolu 2 :** Konya – Mersin – Adana – Toprakkale - Çobanbey – Nusaybin – Yaroubieh – Musul – Bağdat – Basra Körfezi demiryolu hattı (Mevcut Suriye durumundan dolayı kısıtlanmış)

42 *Türkiye Irak arasına demiryolu*. (2018, 06 02). www.cumhuriyet.com adresinden alınmıştır

a. HAT-1 :

Şekil 4.8 “ İstanbul-Ankara Karayolu Hattı”



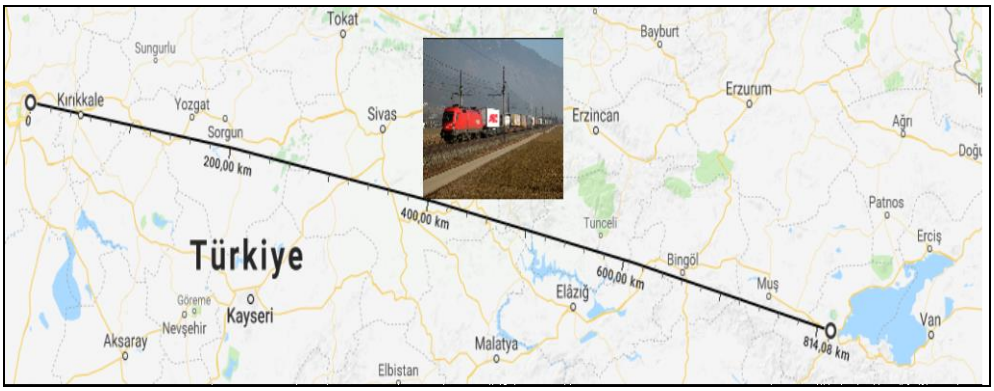
Karayolu için m = 450 km. (İstanbul – Ankara)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Karayolu maliyeti = (70)x(450) Kara süre = (450/80)

= 31.500 birim = 5 saat 38 dakika

Şekil 4.9“ Ankara-Tatvan Demiryolu Hattı”



Demiryolu için m = 1273 km. (Ankara - Tatvan)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Demiryolu maliyeti = (35)x(1273) Demir süre = (1273/70)

= 44.555 birim = 18 saat 12 dakika

Şekil 4.10 “Tatvan-Van İçsuyolu Hattı”



İçsuyolu için m = 90 km. (Tatvan - Van)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

İçsuyolu maliyeti = (10)x(90) İçsu süre = (90/25)

= 900 birim = 3 saat 30 dakika

Şekil 4.11 “Van-Bender İmam Demiryolu Hattı”



Demiryolu için m = 1995 km. (Van – Bender Imam Limanı)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Demiryolu maliyeti = (35)x(1995) Demir süre = (1995/70)

= 69.825 birim = 1gün 4 saat 30 dakika

Şekil 4.12 “Bender İmam - Doha Denizyolu Hattı”



Denizyolu için m = 860 km. (Bender Imam Limanı - Doha)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Denizyolu maliyeti = (10)x(860) Deniz süre = (860/25)

= 8.600 birim = 1gün 10 saat 25 dakika

Toplam maliyet = 31.500 + 44.555 + 900 + 69.825 + 8600

= 155.380 birim

Toplam süre = 3 gün 18 saat 15 dakika

b. HAT-2 :

Şekil 4.13 “İstanbul - Bender İmam Karayolu Hattı”



Karayolu için m = 3072 km. (İstanbul – Bender İmam Limanı)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Karayolu maliyeti = (70)x(3072) Kara süre = (3072/80)

= 215.040 birim = 1 gün 12 saat 25 dakika

Şekil 4.12 “Bender İmam - Doha Denizyolu Hattı”



Denizyolu için m = 860 km. (Bender Imam Limanı - Doha)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Denizyolu maliyeti = (10)x(860) Deniz süre = (860/25)

= 8.600 birim = 1gün 10 saat 25 dakika

Toplam maliyet = 215.040 + 8.600

= 223.640 birim

Toplam süre = 2 gün 22 saat 50 dakika

c. HAT-3 : (Proje halinde)

Şekil 4.14 “İstanbul-Konya Karayolu Hattı”



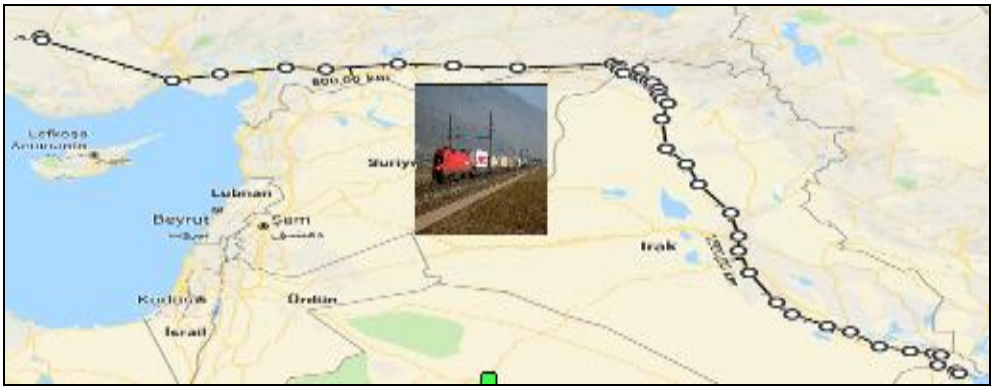
Karayolu için m = 637 km. (İstanbul – Konya Tren Garı)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Karayolu maliyeti = (70)x(637) Kara süre = (637/80)

= 44.590 birim = 7 saat 58 dakika

Şekil 4.15“Konya-Basra Körfezi Demiryolu Hattı-1”



Demiryolu için m = 1995 km. (Konya – Basra*)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Demiryolu maliyeti = (35)x(2300) Demir süre = (2300/70)

= 80.500 birim = 1gün 8 saat 50dakika

Şekil 4.16“Basra Körfezi-Doha Denizyolu Hattı”



Denizyolu için m = 660 km. (Basra - Doha)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Denizyolu maliyeti = (10)x(660) Deniz süre = (660/25)

= 6.600 birim = 1gün 2 saat 20 dakika

Toplam maliyet = 44.590 + 80.500 + 6.600

= 131.600 birim

Toplam süre = 2 gün 19 saat 10 dakika

ç. HAT-4 :

Şekil 4.14 “İstanbul-Konya Karayolu Hattı”



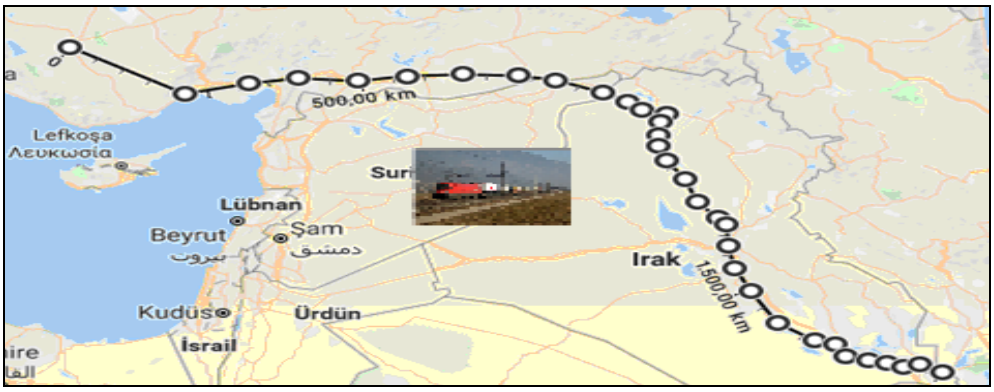
Karayolu için m = 637 km. (İstanbul – Konya Tren Garı)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Karayolu maliyeti = (70)x(637) Kara süre = (637/80)

= 44.590 birim = 7 saat 58 dakika

Şekil 4.17 “Konya-Basra Körfezi Demiryolu Hattı-2”



Demiryolu için m = 1950 km. (Konya – Basra**)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Demiryolu maliyeti = (35)x(2270) Demir süre = (2270/70)

= 79.450 birim = 1 gün 8 saat 25 dakika

Şekil 4.16“Basra Körfezi-Doha Denizyolu Hattı”



Denizyolu için m = 660 km. (Basra - Doha)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Denizyolu maliyeti = (10)x(660) Deniz süre = (660/25)

= 6.600 birim = 1gün 2 saat 20 dakika

Toplam maliyet = 44.590 + 79.450 + 6.600

= 130.640 birim

Toplam süre = 2 gün 20 saat 45 dakika

d. HAT-5 :

Şekil 4.14 “İstanbul-Konya Karayolu Hattı”



Karayolu için m = 637 km. (İstanbul – Konya Tren Garı)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Karayolu maliyeti = (70)x(637) Kara süre = (637/80)

= 44.590 birim = 7 saat 58 dakika

Şekil 4.18 “Konya-Şam Demiryolu Hattı”



Demiryolu için m = 1265 km. (Konya – Şam)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Demiryolu maliyeti = (35)x(1265) Demir süre = (1265/70)

= 44.275 birim = 18 saat 5 dakika

Şekil 4.19 “Şam-Doha Karayolu Hattı”



Karayolu için m = 2089 km. (Şam – Doha)

Toplam Maliyet = (a)x(m)

Karayolu maliyeti = (70)x(2089) Kara süre = (2089/80)

= 146.230 birim = 1gün 2saat 5dakika

Toplam maliyet = 44.590 + 44.275 + 146.230

= 235.095 birim

Toplam süre = 2 gün 4 saat 10 dakika

Tablo 4.4 “Alternatif Hatların Maliyet-Süre Çizelgesi”

	HAT-1	HAT-2	HAT-3	HAT-4	HAT-5
Maliyet	155.380	223.640	131.600	130.640	235.095
Süre	3g18sa15dk	2g22sa50dk	2g19sa10dk	2g20sa45dk	2g04sa10dk

HAT-1 (Türkiye-İran-Katar) incelendiğinde;

a. Mevcut dönemde Türkiye-İran-Katar ticaret anlaşması gereğince uygulanan hat 233.870 birim maliyette ve 1 gün 17 saat 45 dakika süre içersinde Doha'ya teslim edilebilmektedir. HAT-1 ise, 155.380 birim maliyet ve ortalama 3 gün 18 saat 15 dakika süre içersinde ürün alıcıya ulaştırılmaktadır. 78.490 birimi maliyet daha ucuz taşımacılık yapılabilmektedir. Süre olarak, ortalama 2 gün geç teslimat yapılmaktadır.

b. Arz-talep ilişkisinin ve ürün stokunun günlük takip edilmesi durumunda, sürenin önemli olmayacağı, isteklerin zamanında yapılarak ürünün bitmesinden önce yeni kafile ürünün karşı tarafa ulaştırılabileceği değerlendirilmektedir.

c. HAT-1'in ,mevcut hatta göre bazı dezavantajları bulunmaktadır.

(1) Daha karmaşık intermodel yapı sergilemektedir. Mevcut hatta karayolu ve denizyolu taşımacılık yöntemi kullanılırken, HAT-1'de ise Karayolu, demiryolu, içsuyolu ve denizyolu kullanılmaktadır. Bu durum da ,yükleme ve boşaltma sürelerinin artmasına neden olacaktır.

(2) Ayrıca Kapıköy-Razi gümrük noktasında, ülkemizden İran tarafında geçişte, vagon büyüklüklerinin aynı olmaması nedeniyle, vagon değiştirmek zorunda kalınmaktadır.[43] İlave süre almaktadır.

Mevcut durumlar incelendiğinde, iyi yapılmış bir koordinasyon ile dezavantajları olan ilave sürelere çözüm bulunabileceğine kanaat edinilmiş olup, mevcut hat yerine, İran üzerinden yapılacak taşımacılığın HAT-1 güzergahı üzerinden yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

HAT-2 (Türkiye-İran-Katar) incelendiğinde;

a. Mevcut dönemde Türkiye-İran-Katar ticaret anlaşması gereğince uygulanan hat 233.870 birim maliyette ve 1 gün 17 saat 45 dakika süre içersinde Doha'ya teslim edilebilmektedir. HAT-2 ise, 223.640 birim maliyet ve ortalama 2 gün 22 saat 50 dakika süre içersinde ürün alıcıya ulaştırılmaktadır. 10.230 birimi maliyet daha ucuz taşımacılık yapılabilmektedir. Süre olarak, ortalama 1 gün geç ulaştırma süresi ise teslim edilmektedir.

b. HAT-1,HAT-2 ve mevcut kullanılan hat karşılaştırıldığında;

(1) HAT-1, HAT-2 ve mevcut hatta göre daha karmaşık bir yapıya sahip olmasına rağmen çok daha düşük maliyetlidir.

(2) HAT-2 ve mevcut kullanılan hat daha kısa sürede ürünün teslim edilmesini sağlar.

(3) HAT-1 ciddi plan ve koordinasyon gerektirir. Çünkü çok fazla taşımacılık yöntemi kullanıldığından ve ulaştırma araçları ulaşım sıklığı açısından, karayoluna nazaran sıklık süresi az olduğundan dolayı HAT-2 tercih edilme sebebi olabilir.

(4) HAT-1 ve HAT-2 güzergahlarının ikisi de mevcut kullanılan hattan daha az maliyetlidir.

43 *İran üzerinden yapılan taşımalar*. (tarih yok). 06 05, 2018 tarihinde tcddtasimacılık: www.tcddtasimacilik.gov.tr adresinden alındı

İran üzerinden yapılacak taşımacılıkta, ürünün müşteriye ulaşacağı sürenin önemi var ise HAT-2, yoksa HAT-1 güzergahı, mevcut kullanılan hat yerine kullanılmasının uygun olacağı kanaatine varılmıştır.

HAT-3 (Türkiye-Irak-Katar) incelendiğinde;

a. Belirlenen hat halen proje halindedir. Nusaybin – Silopi(Habur sınır kapısı) ve Habur – Zaho – Duhok – Musul hattı mevcut değildir.

b. Projenin tamamlanmasıyla birlikte, Konya'dan kalkan yük treni Basra Körfezine kadar ulaşabilecektir. Ayrıca gümrük noktalarında, İran sınırında olduğu gibi vagon değişimi problemi olmayacak, bu durumda da ulaşım süresi kısalacaktır.

c. Toplam 131.600 birim maliyet ve 2 gün 19 saat 10 dakika ulaşım süresiyle ürün Doha'ya ulaştırılabilecektir. Maliyet olarak en düşük kategori de olan güzergahlarından birisidir.

ç. Bu dönem için, Türkiye-Irak ilişkilerinin de olumlu ilerlediği düşünülürse, en uygun hat olacağı söylenebilir.

HAT-4 (Türkiye-Suriye-Irak-Katar) incelendiğinde;

a. Toplam ulaştırma maliyeti 130.640 birim ve 2 gün 20 saat 45 dakika olan güzergah, belirlenen alternatif hatlar arasında en düşük maliyetli ve ulaşım süresi uygun olan güzergahtır.

b. Mevcut demiryolu hattı Nusaybin'den, Suriye Yaroubieh istasyonuna geçiş yapmakta olup, oradan Musul hattına devam etmektedir. Şu anda Suriye'de istikrarsız ve güvensiz ortam olmasından dolayı hattın kullanımı uygun değildir. Ayrıca TCDD müdürlüğü tarafından Suriye-Irak demiryolu hattı kısıtlanmıştır.[44]

c. En az maliyetli ve uygun sürede taşımacılık yapılan HAT-4, günümüz koşullarında taşımacılık yapılmasının uygun olmayacağı değerlendirilmiştir.

HAT-5 (Türkiye-Suriye-Suudi Arabistan-Katar) incelendiğinde;

44 *7'nci Bölge Kısıtlama Emri.* (2018, 05 06). www.tcddtasimacilik.gov.tr adresinden alınmıştı

a. Ulaştırma maliyeti 235.095 birim maliyet ve 2 gün 4 saat 10 dakika ulaşım süresi ile belirlenmiş bir hattır. Alternatif seçilen hatlar arasında en uygun ulaşım süresine sahip hattır.

b. Maliyeti diğer hatlara nazaran yüksektir.

c. Suriye'deki mevcut durumlar ve Türkiye-Suriye ilişkileri düşünüldüğünde, bulunduğumuz dönem için taşımacılık yapılması risklidir.

ç. Ayrıca Şam'dan sonraki karayolu hattı üzerinde bulunan Suudi Arabistan'ın Katar karşı ambargo uyguladığı bu dönemde taşımacılık yapılabilmesi imkansızdır.

Sonuç olarak ;

En düşük maliyetli taşımacılık olan denizyolu taşımacılığıdır. 74.500 birim maliyetle 12 gün 10 saat ulaşım süresi bulunmaktadır. Teslimatta sürenin uzun ve yükün fazla olması durumunda en uygun hattır.

Unimodel olan ve direk transit ulaşım sağlayan havayolu taşımacılığı, süre olarak en avantajlı taşımacılık aracı olmasına rağmen, çok maliyetlidir. Yükün az olduğu ve teslimat süresinin çok kısa olduğu durumlarda kullanılabilir.

Katar'a karşı uygulanan ambargoların devam etmesi durumunda, Türkiye-İran-Katar veya Türkiye-Irak-Katar hatları değerlendirildiğinde;

a. Mevcut dönemde, İran ve Katar ile yapılan ticari anlaşmalar sonucunda kullanılan hattın maliyeti 238.670 birim, süresi 2 gün 12 saat 58 dakikadır. HAT-1'in 155.380 birim maliyet, 3 gün 18 saat 15 dakika ulaşım süresi ve HAT-2'nin 223.640 birim maliyet, 2 gün 22 saat 50 dakikadır.

İran hatları incelendiğinde, uygun olan HAT-1 gibi gözükse de, çok fazla taşımacılık araçlarının kullanılması,koordinasyonun zor olması ve demiryolu taşımacılığında bazı problemlerin bulunması nedeniyle, HAT-2'nin mevcut dönem için en uygun hat olduğu tespit edilmiştir.

b. Türkiye-Irak-Katar hattı için, mevcut dönemde Basra Körfezi demiryolu hattı-2 (Suriye üzerinden) kullanılmak zorunda kalındığından, taşımacılık riskini arttığı ve HAT-4 kullanılmasının uygun olmadığı tespit edilmiştir.

Proje kapsamında olan Basra Körfezi Demiryolu hattı-1'in tamamlanmasıyla birlikte, HAT-3'ün tüm intermodel hatlara göre, süre ve maliyet açısından en uygun ve optimize olan hat olacağı tespit edilmiştir. Unimodel denizyolundan yüksek maliyette, havayolu ve transit karayolundan ise düşük maliyette olması ve sürenin ise uygun olduğu, ayrıca hava ve karayoluna nazaran daha fazla yükün taşınabileceği, örnek üzerinden değerlendirilmiştir.

Ayrıca İstanbul-Konya demiryolunun yük trenlerine açılması durumunda, 620 kilometrelik demiryolu hattı[45] devreye girecek ve İstanbul – Konya Tren Garı arasındaki 44.590 birim karayolu maliyeti yerine, 21.700 birim demiryolu maliyeti oluşacaktır. Süre olarak, ortalama 1 saat gecikme olmasına rağmen, bu sürenin karayolundan, demiryoluna yükleme ve boşaltmada kullanıldığı düşünülürse, ulaşım süresinde gecikmeye neden olmayacağı ve 22.890 birim maliyet azaltacağı tespit edilmiştir.

Ticaret yapılan Katar ve komşu ülkeleri arasında barış ve istikrarın sağlanabilmesi ve ortak ticaret anlaşmaları yapılması maksadıyla Basra Körfezinin gelen ürünlerin transit Katar'a ulaşması yerine komşu ülkelerinde ticaret yoluna alınması durumunda;

Şekil 4.20 “Basra Körfezi-Kuveyt-Suudi Arabistan-Bahreyn-Katar Denizyolu Hattı”



Şekil 4.20 hattında ilerleyen RO-RO, maliyet açısından transit ulaşıma göre ortalama 200 birim maliyetin artmasına neden olacaktır. Toplam maliyetle orantılandığında önemli olmayacak kadar düşük maliyet getirmektedir. Fakat süre olarak, farklı limanlarda girmesi ve yükleme-boşaltma yapmasından dolayı (c) gecikme süresini arttıracaktır. Fakat tek ülkeye transit ticaret yerine, birçok ülkeyle birlikte

45 *Yeni Konya-İstanbul YHT hattı açıldı*. (2018, 06 06). www.star.com.tr adresinden alınmıştır

yapılacak ortak ticaret anlaşmalarının hem Türkiye hem de Katar için dış ticaret hacminde büyüme ve bölge barışı için ortam sağlayacağı değerlendirilmektedir.

BEŞİNCİ BÖLÜM
SONUÇ

Uzun yıllar Pers İmparatorluğu ve Dilmum Krallığı'na bağlı yaşam süren Katar, Abbasiler döneminde ticaret kolonisi içersinde yer alarak, refah seviyesini yükseltmiştir. Osmanlı hakimiyeti döneminde, çok önem verilmeyen bu topraklar ,sadece ticaret yollarının ellinde bulundurmak amacıyla sahip çıkılmış ve 1913 yılından İngiltere hakimiyeti altına girmiş ,1971 yılına kadar İngiltere'nin sömürgesi altında kalmıştır.

Petrol ve doğalgaz kaynaklarının tespit edilip, çıkarılmasına kadar önemli bir ekonomik kaynağı bulunmayan Katar, günümüzde, dünyada, 6'ncı büyük petrol ve 3'üncü büyük doğalgaz rezervine sahip bir ülkedir. Petrol ve doğalgaz dışından üretim faaliyeti çok gelişmemiştir.

Katar'ın yerli nüfusunun büyük çoğunluğunun, maddi olanaklarının fazla olması nedeniyle, iş gücü çok zayıftır. Bu nedenle, iş gücü farklı ülke kökenlerinden insanlarla sağlanmaktadır. Bu durumunda nüfus üzerinde olumsuz etki yarattığı ve iş gücü olarak özellikle erkeklerin kabul edilmesinden dolayı, erkek nüfusunun, kadın nüfusunun ortalama 3 katı olduğu tespit edilmiştir. Bu durumunda, ilerleyen zaman içersinde nüfusta azalma yani, iş gücü azalmasına neden olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca tarım ve hayvancılık konusunda verimli topraklarının da bulunmadığı için gerekli gıda üretimi yapılamamaktadır. Tüm bu nedenlerden dolayı, Katar dışa muhtaç bir yapı sergilemektedir.

Ülke maddi olanaklarının fazla ve nüfusun az olması, kişi başına düşen gelirin yüksek olmasına neden olmuştur. Bu durumda alım gücünün fazla olmasına ve genel yapı olarak ithalatçı bir yapıya dönüşmesine olanak sağlamıştır.

Türkiye ile Katar arasında ilk olarak 1985 yılında yapılan kültürel anlaşma ile yakınlaşma başlamıştır. Özellikle 2008 yılından itibaren, Katar'ın da üyesi bulunduğu KİK' e üye olan Türkiye'nin ticaret hacminde ilerleme kaydedilmiştir. Bölgesel anlamda yapılan bu anlaşma sürecinden sonra Türkiye ihracatı artan trendde devam etmiştir.

Katar ve Türkiye'nin yer aldığı bölgesel anlaşmaların sonucunda, dış ticaret hacminde genel anlamda büyümü görülürken, ikili yapılan tüm anlaşmaların ticarete artan yönde ivme kazandırdığı fakat sadece dönemsel olduğu tespit edilmiştir. Yapılmış

olan, 2000-2016 yıllarını içeren Tablo 2.3' teki GSMH-İkili Anlaşma-Türkiye Katar Dış Ticaret Hacmi araştırmasına göre; ortalama %55 oranında uyumluluk tespit edilmiştir. Bu durumda, Türkiye-Katar ticaretinin GSMH üzerinde ortalamanın üzerinde etki sağladığını ve her yapılan iki anlaşmanın Türkiye-Katar dış ticaret hacmine sadece dönemlik artılarının olduğunu kanıtlanmış olmaktadır. Bu faktörler değerlendirilirken, dünya ekonomisi,siyasi ve politik ilişkilerinin göz ardı edilmemesi önemlidir. Çünkü olumsuz yönde ilerleyen bir ticareti ancak başka ülke ile yapılacak önemli bir anlaşmanın olumlu yöne çevirebileceği ve ekonominin azalan yönde ilerlemesinin durdurabileceği bilinmektedir. Bu hususlar değerlendirildiğinde son yıllarda genel olarak Türkiye Katar'a yaklaşmaya başlamıştır.

Türkiye-Katar ilişkilerinin temelini, geçmişten günümüze kadar uzanan ortak bir geçmiş ve dostluk bağı oluşturmaktadır. Mevcut bağların güçlendirilmesi amacıyla Türkiye Katar Dostluk Kültür ve İletişim Derneği kurulmuştur. Bu gibi faktörler temel ticaret ilişkilerimizi olumlu yönde etkilemiştir. 2017 yılında KİK 'e üye ülkelerin Katar'a karşı uyguladığı ambargo nedeniyle dışa bağımlı yaşayan Katar zor durumda kalmış ve Türkiye yardım elini hemen uzatmıştır. Bu durumda Türkiye-Katar ticari ilişkilerinde yeni kapıların açılmasına neden olmuştur.

2017 Katar krizinin, Türkiye ticareti ve ekonomisini hangi yönde etkilediğini,Türkiye ihracatı, ithalatı ve dış ticaret hacmi üzerinde regresyon analizleri yapılarak araştırması yapılmıştır. Bu kapsam ihracat ve ithalat ürünleri, tabakalı rasgele örneklemeler kapsamında seçilmiş ve değerlendirilerek genelleme yapılmıştır.

Yapılan çalışmada 2014-2017 verileri incelenmiş olup, Türkiye ihracatı, 2014-2016 verilerinin regresyon analizi sonucunda çıkan tahmin eğrisinin, 2017 verisinin eklenmesiyle eğride artma eğilimi görüldüğü, fakat önceki dönemlere 2017 reel verisinin eklenmesiyle, ürünlerin %75 oranında tahmin eğri değişiminden dolayı tahmin- reel ilişkisinin değiştiği bu durumunda istikrarsız bir artış sağladığı analiz sonucunda ulaşılmıştır. Bu artışı sağlandığı dönem 2017 yılı olması nedeniyle, dönemsel endeks oluşturmuş olup, 2017 Katar Krizinin Türkiye ihracatına olumlu yönde etkilediği ispatlanmıştır. Ayrıca örnekleme dışında bırakılan, 2014 yılında ticaret verileri bulunmayan ve ticaretine 2015 yılında başlanan gıda ürünlerin ihracat verileri 2014 yılında 4.009.000 $ dan 2017 yılında 57.518.000 $ yükselmiştir.Bu durumda, Katar krizinin dönemsel endeks olarak temel ihtiyaç ürünleri kapsamında yüzünü Türkiye'ye çevirdiğini göstermektedir.

Türkiye ithalatı incelendiğinde, 2014-2016 verilerine göre yapılan regresyon analizinde, tahmin eğrisinin toplam Türkiye ithalat ürünlerinin %66,66 oranında azalan

trendde devam ettiği, %33,33 oranında yükselen trendde olduğu tespit edilmiştir. 2017 reel verisinin eklenmesi ile birlikte, azalan tahmin eğrileri bulunan ürünlerin pozitif yönde hareket ederek, azalma eğrisini değiştirdiği, yükselen trendde bulunan ürünün tahmin eğrisinin ise negatif yönde hareket ettiği görülmüştür. Bu durumun sonucu olarak, azalan trendde devam eden ürünlerin önceki dönem hızıyla azalmadığı yani, beklenen ithalat değerlerinin üzerinde veri oluşturduğu, artan trendde devam eden ürünlerin ise, beklenen altında geldiği tespit edilmiştir. Dışa bağımlı profil çizen Katar'ın doğal olarak ihracatının azalmasının normal olacağı fakat, Katar krizinden dolayı daha da azalması beklenirken, beklenen değerin üzerinde gelmesi Türkiye-Katar ticari ilişkisinin dostluk ilişkisiyle beraber ilerlediğini göstermiştir.

Türkiye – Katar dış ticaret hacmi regresyon analizine göre incelendiğinde, artan trendde devam eden bir yapıya sahip olduğu tespit edilmiştir. Tahmin eğrisinin çok altında ve üstünde kalınan dönemlerin tahmin-reel ilişkisini bozduğu ve bu dönemlerde önemli olayların olduğu tespit edilmiştir. Şekil 3.15'e göre ,son dönemde göze batan 2017 verisinin tahmin eğrisinin üzerinde olması dönemsel endeks oluşturduğunu ve Türkiye – Katar ticari ilişkilerini arttığını gösteren en önemli verilerden biridir. 2010 yılında toplam dış ticaret verilerinin %48'sini oluşturan Türkiye ihracatı, 2017 verisi ile birlikte %71'e yükselmiştir. Ortalama ticaretin ¾' ünü Türkiye'den Katar satılan ürünler oluşturmaktadır. Bu durumu Türkiye genel ticaret yapısı üzerinden incelediğimizde, dış ticaret açığı trendinde devam eden profilimizin dengeye ulaşması açısından ihracatın artması dengeye yaklaşmasına yardımcı olacağı düşünüldüğünde, Türkiye-Katar mevcut ticari dengelerinin Türkiye dış ticaretine ve ekonomisine olumlu katkı sağlayacağı net olarak söylenebilmektedir.

Genel ticaret yapısı haricinde, Katar'ın ulusal varlık fonu "Qatar Investment Authority" 2005 yılında kurulmuş ve 256 milyar $ büyüklüğe sahiptir.[46] Katar varlık fonu üzerinden Mayıs-Haziran 2017 aylarında Türkiye gelen yatırım ortalama 600 Milyon $' dır. Bunun karşılığında Türkiye, Rusya'dan sonra Katarı' da Türkiye Varlık Fonu'na ortak yaparak, 2017 yılında Bakanlar kurulu kararıyla TVF devredilen Çay-Kur'un hisselerini güvence olarak Katar'a vermiştir.[47] Katar'dan gelen sıcak paranın, savunma sanayi ve birçok alanda kullanılmasıyla birlikte, üretilen araç, gereç ve ürünlerin üretimleri arttırılacak ve ürünlerin ihraç edilmesi sağlanacaktır. Bu durumda , savunma sanayi ve diğer alanların gelişmesine katkı sağlayacaktır. Örneğin, 2014 yılında Katar Silahlı Kuvvetlerinin BMC firmasına %50 ortak[48] olmasıyla birlikte, 2015

46 KARAGÖL, E. T., & KOÇ, Y. E. (Ekim 2016). Dünya'da ve Türkiye'de Varlık Fonu. *Analiz*, 169.
47 *Katar Varlık Fonuna Ortak*. (tarih yok). 07 01, 2018 tarihinde www.abcgazetesi.com adresinden alındı
48 *Katar BMC ile yerli otoya yatırım yapacak*. (tarih yok). 07 01, 2018 tarihinde www.dunya.com adresinden alındı

yılında cirosunun 300 milyon Türk lirası olduğu bugün ise 2,2 milyar Türk Lirası hedeflendiği şirket yetkileri tarafından beyan edilmektedir. [49] Ayrıca Türkiye'ye yapılan Katar yatırımlarının artmasıyla birlikte Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Katar Riyalini "konvertibl ve non-konvertibl dövizler" listesine eklemiştir. [50] Tüm bu veriler ışığında, 2017 Katar krizinin etkilerinden itibaren hızla gelişen Türkiye-Katar ticari ilişkileri, Türkiye ekonomisi üzerinde ciddi anlamda olumlu etkiler sağladığı net olarak söylenebilmektedir.

Gelişen ticarette, önemli olan unsurlardan birisi taşımacılıktır. Katar'ın Türkiye ile sınırı bulunmadığı için taşımacılık zorlaşmaktadır. Ulaşım yolları üzerinde bulunan Irak ve Suriye'nin bazı bölgelerinde terör olaylarını devam ettiği ve 2017 Katar krizi ile birlikte KİK'e üye olan ülkeler tarafından Katar uygulanan ambargo nedeniyle, neredeyse ulaşım yollarının tamamının kapanmasına neden olmuştur. Transit hat olan denizyolu ve havayolu taşımacılığı yapılabilmekte olup, denizyolunun ulaşım süresinin çok fazla olması, havayolunun ise çok maliyetli olması nedeniyle karşılıklı ticaret zorluğa girmiştir. Türkiye, karayolu taşımacılık hattı olarak İran güzergahını uygun bulmuş ve bu kapsamda Türkiye-İran-Katar 3'lü ticaret anlaşması imzalanmıştır. Mevcut anlaşma gereğince, Gürbulak sınır kapısı - Bu Şehr Limanı karayolu hattı ve Bu Şehr Limanından RO-RO gemileri ile Doha'ya intikal edilebilmektedir. Yapılan çalışmada, İran,Irak ve Suriye üzerinden alternatif hatlar oluşturularak, maliyet ve süre çizelgesi çıkarılmıştır. Bu kapsamda; mevcut durumların değişmediği düşünülürse, İran hattı dışından başka alternatif ülke üzerinde taşımacılık yapılamayacaktır.Bu kapsamda, alternatif hat olarak planlanan HAT-1, Ankara-Tatvan demiryolu, Tatvan-Van içsuyolu, Van-Bender İmam demiryolu, Bender İmam-Doha denizyolu hattı olan güzergahın kullanılmasıdır. Fakat çok fazla taşımacılık aracının değiştirilmesi, Kapıköy - Razi gümrük hattında vagonların değiştirilmek zorunda kalınması ve Tatvan-Van feribot hattından vagon taşıma kapasitesinin yeterli olmaması gibi nedenler düşünüldüğünde, koordinasyonun çok zor olduğu ve bekleme sürelerinin çok fazla olması nedeniyle, mevcut hattan daha az maliyetli olmasına rağmen tercih edilmesi çok zordur. Bu nedenle, koordinasyonu az, taşımacılık üzerinde yüksek kontrol sağlanabilecek ve mevcut kullanılan hattan daha az ulaşım maliyeti olan HAT-2'nin kullanılmasının uygun olacağı kanaatine varılmıştır. Gürbulak sınır kapısı – Bender İmam Limanı karayolu hattı ve Bender İmam – Doha denizyolu hattı ticaret için en

49 *Söyleşi : BMC Yönetim Kurulu üyesi T. Yasin ÖZTÜRK*. (2018, 07 01). www.milscint.com adresinden alınmıştır

50 *Merkez Bankası döviz listesine yeni para birimi ekledi!",* . (tarih yok). 07 07, 2018 tarihinde www.milligazete.com.tr adresinden alındı

uygun hatlardan birisi olacaktır. Fakat gönderilecek malzemenin fazla olması durumunda, karayolu üzerinde taşımacılık yapan tır sayısının artmasına ve ilave maliyet getirmesine neden olacağından dolayı, eğer teslim süresi problemi yok ise transit denizyolu, var ise HAT-1'in kullanılması uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Bulunan dönem açısından değerlendirildiğinde, proje kapsamında olan HAT-3'ün (Konya – Basra Körfezi Demiryolu Hattı-1 ve Basra Körfezi-Doha denizyolu hattı) en uygun ve optimize hat olacağı kesindir. Maliyet olarak diğer hatlardan çok az ulaşım maliyetine ve uygun taşıma süresine sahip olan bu hattın halen çalışmaları devam etmektedir. Bu kapsamda Nusaybin – Silopi demiryolu ve Silopi-Zaho-Duhok-Musul demiryolu hatlarının tamamlanması beklenmektedir. Tamamlandığında, fazla yük taşınabilen, taşımacılık araçlarının fazla değiştirilmediği ve koordinasyonu kolay olan bir hat olacaktır. Ayrıca transit denizyolundan biraz fazla maliyetli olmasına rağmen, ulaşım süresinin çok kısa ve istenilebilen yükün rahatlıkla taşınabileceği ve son dönemlerde Türkiye-Irak dış ilişkileri ve ticaretinin düzenlendiği düşünülürse, gelecek için tavsiye edilecek en uygun optimize hat olacaktır.

Sonuç olarak, Türkiye-Katar ticaret ilişkilerinin geliştirilerek devam etmesi için, ikili anlaşmaların ve görüşmelerin her dönem devam etmesinin uygun olacağı, Dünya barışını destekleyen ve koruyan Türkiye'nin, Körfez'deki anlaşmazlıkların çözüme ulaştırılması amacıyla, sadece görüşmelerin ikili değil, aynı zamandan diğer ülkelerin katılımıyla, bölgesel manada anlaşmaların yapılmasının uygun olacağı kanaatine varılmıştır. Bölgesel yapılan anlaşmaların ticarette uzun süreli artış sağladığı da düşünülürse, Körfez ülkelerinin tamamını kapsayacak şekilde arabuluculuk yapılmasının ve Türkiye'nin de içinde bulunduğu yeni anlaşma ve konseylerin oluşturulmasının uygun olacağı, bu kapsamda, taşımacılık alternatif hatları olan HAT-1,HAT-2 ve HAT-3'ün ,Basra körfezinden itibaren denizyolu hatlarının, tüm körfez ülke limanlarına uğrayarak, geniş kapsamlı ticaretin yapılmasının, Türkiye ticaretine ve bölge barışana ciddi anlamda katkı sağlayacağı ve dış ilişkilerini geliştireceği değerlendirilmiştir.

KAYNAKÇA

7'nci Bölge Kısıtlama Emri. (2018, 05 06). www.tcddtasimacilik.gov.tr adresinden alınmıştır

ANTHONY, J. A. (tarih yok). *QATAR*. 01 12, 2018 tarihinde www.britannica.com: www.britannica.com adresinden alındı

BAKKALCI, A. C., & ARGIN, N. (2013). Türk Dış Ticareti ve Ekonomi Politikaları Arasındaki Nedensellik İlişkileri. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 49-73.

BOZKURT, N. (2010). Türk Ticaret Kanunun Hükümleri Işığında Demuraj ve Demuraj Giderlerinin Kıymete ve Vergilendirme Sürecine Yansıması. *Mali Çözüm*, 225.

Cumhurbaşkanı Erdoğan: Katar kara gün dostu çıktı. (tarih yok). 04 20, 2018 tarihinde sputniknews: tr.sputnikenews.com adresinden alındı

ÇETİNOĞLU, A. (2009). 11 Eylül 2001 Sonrasında Türkiye Körfez İşBirliği Konseyi İlişkileri. *Akademik Ortadoğu*.

Çok Taraflı Ticaret Sistemi ve Dünya Ticaret Örgütü. (tarih yok). 02 10, 2018 tarihinde ortgtr: www.orgtr.org adresinden alındı

H.ÖZKAYA. (2011). İkili ve Çok Taraflı Anlaşmaların Türkiye'nin İhracatı Üzerine Etkisi. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 279-288.

İki sıkı müteffik: Türkiye ve Katar. (tarih yok). 04 21, 2018 tarihinde dw: www.dw.com adresinden alındı

İran üzerinden yapılan taşımalar. (tarih yok). 06 05, 2018 tarihinde tcddtasimacılık: www.tcddtasimacilik.gov.tr adresinden alındı

İşte Katar krizinin gerçek nedeni: Dünyada doğalgaz ile LNG üzerinden ilerleyen bir savaş var. (tarih yok). 06 11, 2018 tarihinde www.gunes.com adresinden alındı

KARA, N., DAŞDEMİR, L., & KÜPELİ, Ö. (2001). *Osmanlı ve Doğu Ticaret Yolları Üzerine (XV-XVII. yy.).* İzmir.

KARAGÖL, E. T., & KOÇ, Y. E. (Ekim 2016). Dünya'da ve Türkiye'de Varlık Fonu. *Analiz*, 169.

Katar BMC ile yerli otoya yatırım yapacak. (tarih yok). 07 01, 2018 tarihinde www.dunya.com adresinden alındı

Katar İhracatımızda Önemli Ürünler. (tarih yok). 05 01, 2018 tarihinde www.ekonomi.gov.tr adresinden alındı

Katar Sektörler. (tarih yok). 01 22, 2018 tarihinde www.ekonomi.gov.tr adresinden alındı

Katar Varlık Fonuna Ortak. (tarih yok). 07 01, 2018 tarihinde www.abcgazetesi.com adresinden alındı

Katar'ın Türkiye'ye LNG jesti yapmasının vakti geldi. (tarih yok). 05 20, 2018 tarihinde www.dunya.com adresinden alındı

Katar'ın Dış Ticareti. (tarih yok). 01 22, 2018 tarihinde www.ekonomi.gov.tr adresinden alındı

KAVAS, A. (Haziran 2017). Osmanlının Kadim Müttefiki Katar'a Yüz Küsür Yıl Önce de Aynısını Yaptılar Ama Başaramadılar! *Uluslararası Güvenlik*.

KAYA, F., & TURGUTTOPBAŞ, N. (2012). *Dış Ticaret İşlemleri.* Eskişehir.

Merkez Bankası döviz listesine yeni para birimi ekledi!", . (tarih yok). 07 07, 2018 tarihinde www.milligazete.com.tr adresinden alındı

Muhasebe ve Finansman. (2011). Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı.

OK, S. T., & KURAY, Ö. (1999). *Katar Ülke Etüdü.* İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.

POLAT, F. (EYLÜL 2017). Katar Krizi ve Türk Devleti ile Katar Arasındaki Tarihi Süreç. *Sahipkıran Akademi* .

Qatar Population (Live). (tarih yok). 01 12, 2018 tarihinde www.worldometers.info adresinden alındı

SEYİDOĞLU, H. (1980). *Uluslararası İktisat,teori,politika ve yöntemler.* 363.

Söyleşi : BMC Yönetim Kurulu üyesi T. Yasin ÖZTÜRK. (2018, 07 01). www.milscint.com adresinden alınmıştır

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ve Katar Devleti Dışişleri Bakanlığı Arasında İstişarelere İlişkin Protokol. (1999, 07 09). *(23750)*. Resmi Gazete.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Askeri Eğitim İş Birliği Anlaşması. (2012, 01 07). *(28640)*. Resmi Gazete.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Diplomatik, Hizmet ve Hususi Pasaport Hamilleri İçin Vizenin Karşılıklı Olarak Kaldırılmasına Dair Mutabakat Muhtırası. (2009, 10 19). *(27381)*. Resmi Gazete.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması. (2008, 02 05). *(26778)*. Resmi gazete.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Güvenlik İşbirliği Anlaşması. (2002, 02 18). *(27381)*. Resmi Gazete.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Kültürel işbirliği Anlaşması. (1991, 06 01). *(20747)*. Resmi Gazete.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Savunma Sanayisi İşbirliği Mutabakat Muhtırası. (2013, 01 26). *(28540)*. Resmi Gazete.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Katar Devleti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşvikiye Korunmasına İlişkin Anlaşma. (2007, 08 02). *(26601)*. Resmi Gazete.

Türkiye Cumhuriyeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Ankara ve Doha Şehirlerinde Diplomatik Temsilcilik Binaları İnşaatı Amacıyla Karşılıklı Arsa Tahsisine Dair Protokol. (1995, 04 07). *(22251)*. Resmi Gazete.

Türkiye Cumhuriyeti ve Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi Üyesi Ülkeler Arasında Ekonomik İşbirliğine İlişkin Çerçeve Anlaşma. (2009, 04 13). *(27199)*. Resmi Gazete.

Türkiye Irak arasına demiryolu. (2018, 06 02). www.cumhuriyet.com adresinden alınmıştır

Türkiye Irak arasına demiryolu. (2018, 05 20). www.ekonomi.gov.tr adresinden alınmıştır

Türkiye, 2017'de yüzde 7,4 büyüdü. (2018, 04 03). www.dunya.com adresinden alınmıştır

Türkiye-Katar Ekonomik ve Teknik İşbirliği Karma Komisyonu Birinci Dönem Toplantı Tutanağı. (1991, 09 21). *(20998)*. Resmi Gazete.

Türkiye-Katar Ekonomik ve Teknik İşbirliği Karma Komisyonu İkinci Dönem Toplantısı Mutabakat Zaptı. (2002, 02 19). *(24676)*. Resmi Gazete.

Ülke Profili : Katar. (tarih yok). 01 22, 2018 tarihinde Al Jazeera: www. aljazeera.com adresinden alındı

VANLI, H. (2015). Uluslararası Ticaret. *Ders Notu*. İstanbul.

Yeni Konya-İstanbul YHT hattı açıldı. (2018, 06 06). www.star.com.tr adresinden alınmıştır

YURDAKUL, H. (2015). 20018 Küresel Ekonomik Krizi ve Türkiye'ye Etkisi. *Sahipkıran Akademi*.