T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET DOKTORA PROGRAMI

ULUSLARARASI TİCARETTE TARİFE DIŞI ENGELLERİN ÖNEMİ VE DIŞ TİCARETE ETKİLERİ: OTOMOTİV ANA VE YAN SANAYİİ SEKTÖRÜ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Doktora Tezi

Osman BOZKURT

100019859

İstanbul, 2020

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET DOKTORA PROGRAMI

ULUSLARARASI TİCARETTE TARİFE DIŞI ENGELLERİN ÖNEMİ VE DIŞ TİCARETE ETKİLERİ: OTOMOTİV ANA VE YAN SANAYİİ SEKTÖRÜ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Doktora Tezi

Osman BOZKURT

100019859

Danışman: Doç. Dr. İsmet Kahraman Arslan

İstanbul, 2020

T.C. İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ

DOKTORA TEZİ ONAY FORMU

Uluslararası Ticaret Doktora programı öğrencisi OSMAN BOZKURT'un, ULUSLARARASI TİCARETTE TARİFE DIŞI ENGELLERİN ÖNEMİ VE DIŞ TİCARETE ETKİLERİ: OTOMOTİV ANA VE YAN SANAYİİ SEKTÖRÜ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA başlıklı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulu'nun 04.09.2020 tarih ve 166-3 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından **oybirliği** ile Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

	UNVANI, ADI SOYADI	ÜNİVERSİTE
TEZ DANIŞMANI	: Doç. Dr. İ. Kahraman ARSLAN	İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
JÜRİ ÜYESİ	: Prof. Dr. Figen YILDIRIM	İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
JÜRİ ÜYESİ	: Prof. Dr. Elçin Aykaç ALP	İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
JÜRİ ÜYESİ	: Prof. Dr. Mehmet MELEMEN	MARMARA ÜNİVERSİTESİ
JÜRİ ÜYESİ	: Prof. Dr. Serdar PİRTİNİ	MARMARA ÜNİVERSİTESİ

TEŞEKKÜR

Bu çalışmada bana gerek bilgi ve tecrübesiyle gerekse yapmış olduğu yönlendirmeleriyle yardımcı olan ve birlikte çalışmaktan büyük keyif aldığım, başta tez danışmanım Doç. Dr. İ. Kahraman Arslan'a, ayrıca bu zorlu süreçte desteklerini esirgemeyen çok kıymetli hocalarım Prof. Dr. Elçin AYKAÇ ALP ile Prof. Dr. Figen YILDIRIM'a, ayrıca bu çalışmanın çeşitli aşamalarında bana özellikle teknik açıdan kıymetli zamanını ayırıp yardımcı olan Viyana Enstitüsü ekonomisti ve Viyana Üniversitesi'nde görevli Prof. Dr. Mahdi Ghodsi'ye, ayrıca çalışmalarım sırasında fikirleriyle bana yardımcı olan, umutsuzluğa düştüğüm en karanlık anlarda beni motive eden eşim Esme BOZKURT'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İstanbul,2020

ÖZET

Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ/GATT) nezdinde gerçekleştirilen müzakerelerin ardından, geleneksel ticaret engeli olarak kabul edilen gümrük tarifesi oranlarında ciddi indirimler sağlanmış ve bu kapsamda tarife dışı önlemler daha da önem kazanmıştır. Tarife Dışı Önlemlerin (TDÖ) ticaret politikası aracı olarak kullanımının artmasına yönelik oluşan bu yeni eğilimle birlikte 2009 küresel ekonomik ve mali krizinden bu yana dünya ticaretindeki durgun büyüme, yatırım faaliyetleri ile ticareti azaltan yeni korumacı programların artacağına dair endişeleri arttırmıştır. Söz konusu bu endişeler, TDÖ'lerin ticaret politikası aracı olarak kullanılmasına yönelik tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Ticaret politikası aracı olarak TDÖ'lerin kullanımının yayılma hızı, bu alandaki literatüre TDÖ'lerin ekonomik etkilerine yönelik yapılan araştırmalar şeklinde yansımıştır. Bu noktadan hareketle, bu çalışmada Türkiye'nin otomotiv sektörü ithalatına uygulamış olduğu TDÖ'lerin etkileri yapısal çekim modeli kullanılarak analiz edilmiştir. Söz konusu analizde, çekim modeli literatüründe yer alan en güncel bilgiler de dikkate alınarak, Türkiye'nin seçilmiş 149 ülkeden 1995-2018 yılları arasında gerçekleştirmiş olduğu otomotiv ana ve yan sanayii ithalat verileri kullanılarak, TDÖ'lerin otomotiv sektörüne olan etkileri araştırılmıştır. Sektörü oluşturan eşyalar özelinde ve sektörel düzeyde yapılan analizler sonucunda her bir TDÖ için AVE hesaplamaları gerçekleştirilerek örtük koruma oranları hesaplanmıştır. Gerçekleştirilen analizler sonucunda, uygulanan TDÖ'lerin genel olarak otomotiv sektörü üzerinde olumsuz etki yarattığı görülmüştür. Bu itibarla eşyalar özelinde mikro ölçekte yürütülen analizlerde sektör ithalatına en çok engel teşkil eden önlem türlerinin sırasıyla, Ticarette Teknik Engeller, anti damping ve telafi edici vergileri de kapsayan Korunma Önlemleri ile Fiyat Kontrol Önlemleri olduğu sonucuna varılmıştır. Bunun yanında sektörel düzeyde yürütülen makro ölçekli analizde ise yalnızca Korunma Önlemlerinin sektör ithalatına dair genel bir koruma sağladığı sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ticaret, Otomotiv Sektörü, Çekim Modeli, Tarife Dışı Önlemler, Sayısallaştırma

ABSTRACT

Following the negotiations held with the World Trade Organization (WTO / GATT), significant reductions were achieved in tariff rates, which are considered traditional trade barriers, and in this context, Non-Tariff Measures (NTMs) gained more importance. The sluggish growth in world trade since the 2009 global economic and financial crisis together with this new trend towards the increase in the use of NTMs as a trade policy tool, has raised concerns that investment activities and new protectionist programs will reduce trade. These concerns brought about discussions on the use of NTMs as a trade policy tool. The rate of the spread of the use of NTMs as a trade policy tool has been reflected in the literature in this field in research on the economic effects of NTMs. From this point on, in this study the effects of NTMs that Turkey has applied to automotive sector imports were analyzed using the structural gravity model. In this analysis, the effects of NTMs on the automotive industry were investigated taking into account the latest information contained in the gravity model literature and using the automotive and supply industry import data that was gathered about 149 selected countries including Turkey for 1995-2018. As a result of the analyses made at a sectoral level and specific to the items that make up the sector, the implicit protection rates were calculated by performing AVE calculations for each NTM. As a result of the analyses carried out, it has been seen that the applied NTMs generally have a negative effect on the automotive sector. In this respect, in the micro-scale analyses conducted for the goods, it has been concluded that the biggest obstacles to the imports of the sector are Technical Barriers to Trade, Contingent Trade-Protective Measures including antidumping, countervailing, and safeguard measures and Price Control Measures, respectively. In addition, in the macro-scale analysis carried out at sectoral level, it was concluded that only the Contingent Trade-Protective Measures provided a general protection for the imports of this sector.

Keywords: International Trade, Automotive Industry, Gravity Model, Non-Tariff Measures, Quantification

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

ÖZET ..... **iv**

ABSTRACT ..... **v**

TABLOLAR LİSTESİ ..... **xiv**

ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **xvi**

KISALTMALAR ..... **xviii**

GİRİŞ **1**

1. DIŞ TİCARET POLİTİKALARI **5**

1.1. Dış Ticaret Politikasının Amaçları 7

1.1.1. Ödemeler Bilançosundaki Açıkların Giderilmesi 8

1.1.2. Yerli Sanayiyi Dış Rekabetten Koruma 8

1.1.3. Sanayileşme Stratejisine Göre Müdahale 8

1.1.4. Piyasa Aksaklıklarının Giderilmesi 9

1.1.5. Kendi Kendine Yeterlilik (Otarşi) 10

1.1.6. Ekonominin Liberalleştirilmesi 10

1.1.7. İç Ekonomik İstikrarın Sağlanması 10

1.1.8. Dış Piyasada Monopol Gücünden Faydalanmak 11

1.1.9. Kamu Gelirlerini Artırmak 12

1.1.10. Belirli Bir Sosyal Sınıfı Korumak 12

1.2. Dış Ticaret Politikasında Kullanılan Araçlar 12

1.2.1. Gümrük Tarifeleri 13

1.2.2. Tarife Dışı Araçlar 13

1.2.2.1. Miktar Kısıtlamaları 14

1.2.2.2. Tarife Benzeri Faktörler 14

1.2.2.3. Görünmez Engeller 14
1.2.3. İhracatın Teşvik Edilmesi 15
1.2.4. Karşılıklı (Bağlı) Ticaret 15
1.3. Uluslararası Ticaret ve Korumacılık Olgusu 16
1.3.1. Korumacılığın Dayandığı Gerekçeler (Argümanlar) 18
1.3.1.1. Milli Güvenlik Argümanı 18
1.3.1.2. Genç Endüstri Argümanı 19
1.3.1.3. Stratejik Ticaret Politikası Argümanı 21
1.3.1.4. İşsizliğin Önlenmesi Argümanı 24
1.3.1.5. Ödemeler Bilançosu Açıklarının Azaltılması Argümanı 26
1.3.1.6. Koşulların Eşitsizliği (Adil Ticaret) Argümanı 27
1.3.1.7. Çevrenin Korunması Argümanı 28
1.3.1.8. Gelirin Yeniden Dağıtılması Argümanı 29
2. DEVLETİN DIŞ TİCARETE MÜDAHALESİ 31
2.1. Bir Müdahale Aracı Olarak Gümrük Tarifeleri 32
2.1.1. Gümrük Tarifelerinin Tanımı ve Kapsamı 34
2.1.2. Gümrük Tarifelerinin Türleri 35
2.1.3. Gümrük Tarife Sistemleri 38
2.1.3.1. Tek Kolonlu Tarife Sistemi 39
2.1.3.2. Çift Kolonlu Tarife Sistemi 40
2.1.3.3. Üç Kolonlu Tarife Sistemi 40
2.1.4. Gümrük Tarifelerinin Fonksiyonları 42
2.1.4.1. Tarifelerin Gelir Yaratma ve Koruma Fonksiyonu 42
2.1.4.2. Tarifelerin Ödemeler Dengesi Açıklarını Azaltma Fonksiyonu 45
2.1.5. Gümrük Vergilerinin Etkileri 45
2.1.5.1. Gümrük Vergilerinin Kısmi Denge Etkileri 46
2.1.5.1.1. Üretim (Koruma) Etkisi 47

2.1.5.1.2. Tüketim Etkisi 48
2.1.5.1.3. Gelir Etkisi 49
2.1.5.1.4. Gelirin Yeniden Dağıtım Etkisi 49
2.1.5.1.5. Rekabet Etkisi 50
2.1.5.1.6. Gümrük Tarifelerinin Fayda ve Maliyetleri 50
2.1.5.2. Gümrük Vergilerinin Genel Denge (Geniş Kapsamlı) Etkileri 53
2.1.5.2.1. Üretim (Koruma) Etkisi 55
2.1.5.2.2. Tüketim Etkisi 55
2.1.5.2.3. Ticaret Hacmi Etkisi 55
2.1.5.2.4. Mali Gelir Etkisi 55
2.1.6. Gümrük Tarifeleri ve Dış Ticaret Hadleri 56
2.1.7. Optimum Gümrük Tarifesi 58
2.1.8. Gümrük Tarifelerinin Yansıması 60
2.1.9. Ara Malları ve Efektif (Etken) Koruma Oranı 63
2.2. Bir Müdahale Aracı Olarak Tarife Dışı Önlemler 64
2.2.1. Miktar Kısıtlamaları 66
2.2.1.1. İthalat Kotaları 66
2.2.1.1.1. Kotaların Kısmi Denge Etkileri 67
2.2.1.2. İthalat Yasakları 69
2.2.1.3. Kambiyo Denetimi (Döviz Kontrolü) 71
2.2.2. Yeni Korumacılık 72
2.2.2.1. Sübvansiyonlar 74
2.2.2.1.1. İhracat Sübvansiyonları 75
2.2.2.1.2. Üretici Sübvansiyonları 77
2.2.2.2. Gönüllü İhracat Kısıtlamaları 78
2.2.2.3. Sağlık, Güvenlik ve Çevre Standartları ile İdari Düzenlemeler 80
2.2.2.4. Yönetimli ve Şarta Bağlı Koruma ile Adil Ticaret 81

2.2.2.4.1. Damping ve Anti-Damping (AD) Uygulaması 83

2.2.2.4.2. Telafi Edici (Fark Giderici) Vergi Uygulaması..... 85

2.2.2.4.3. Korunma Önlemleri Uygulaması 86

3. TARİFE DIŞI ÖNLEMLER VE TARİFE DIŞI ÖNLEMLERE DAİR TÜRKİYE'NİN TİCARET POLİTİKASI 89

3.1. Tarife Dışı Önlemlerin Kapsamı 90

3.1.1. Tarife Dışı Önlemlerin Tanımlanması 90

3.1.2. Tarife Dışı Önlemlerin Sınıflandırılması 92

3.1.2.1. Tarife Dışı Önlemlerin Çeşitleri 95

3.1.2.1.1. İthalata Yönelik Teknik Önlemler 95

3.1.2.1.1.1. Sağlık ve Bitki Sağlığı (SBS) Önlemleri (A Kategorisi) 96

3.1.2.1.1.2. Ticarette Teknik Engeller (TTE) (B Kategorisi)..... 97

3.1.2.1.1.3. Sevk Öncesi İnceleme ve Diğer Formaliteler (C Kategorisi) .. 99

3.1.2.1.2. İthalata Yönelik Teknik Olmayan Önlemler 99

3.1.2.1.2.1. Ticarette Korunma Önlemleri (D Kategorisi) 100

3.1.2.1.2.2. Otomatik Olmayan Lisans, Kota, Miktar Kısıtlamaları ve Yasaklar (E Kategorisi) 100

3.1.2.1.2.3. İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri (F Kategorisi)…. 101

3.1.2.1.2.4. Mali Nitelikli Önlemler (G Kategorisi)..... 102

3.1.2.1.2.5. Rekabeti Etkileyen Önlemler (H Kategorisi) 102

3.1.2.1.2.6. Ticaretle İlgili Yatırım Önlemleri (I Kategorisi) 103

3.1.2.1.2.7. Dağıtım Kısıtlamaları (J Kategorisi)..... 103

3.1.2.1.2.8. Satış-Sonrası Servislere İlişkin Kısıtlamalar (K Kategorisi) . 104

3.1.2.1.2.9. Sübvansiyonlar ile Diğer Şekillerdeki Destekler (L Kategorisi) ……. 104

3.1.2.1.2.10. Kamu Alımlarına Dair Kısıtlamalar (M Kategorisi)..... 104

3.1.2.1.2.11. Fikri Mülkiyet Hakları (N Kategorisi) 105

3.1.2.1.2.12. Menşe Kuralları (O Kategorisi)..... 105
3.1.2.1.2.13. İhracatla ilgili önlemler (P Kategorisi)..... 106
3.1.3. Tarife Dışı Önlemlere İlişkin Bilgi Kaynakları 107
3.1.3.1. Resmi Bilgi Kaynakları 107
3.1.3.2. DTÖ Nezdinde Gerçekleştirilen Gözden Geçirme İncelemeleri..... 108
3.1.3.3. DTÖ'ye Yapılan Bildirimler 109
3.1.3.4. İş Dünyasına Dönük Araştırmalar ve Özel Sektör Geribildirimleri.110
3.2. Tarife Dışı Önlemlere İlişkin Türkiye'nin Politikası 111
3.2.1. Türkiye'nin Ekonomik Görünümü 111
3.2.1.1. Türkiye'de İhracatın Seyri..... 111
3.2.1.2. Türkiye'de İthalatın Seyri..... 113
3.2.1.3. Türkiye'nin Dış Ticaret Dengesi 115
3.2.2. TDÖ'lere İlişkin Türkiye'nin Politikası 116
3.2.2.1. TDÖ'lerin Türkiye'nin Dış Ticaret Mevzuatındaki Yeri 117
3.2.2.1.1. İthalat Mevzuatı..... 119
3.2.2.1.2. Teknik Düzenlemeler Mevzuatı 120
3.2.2.2. Türkiye'nin Uygulamış Olduğu Tarife Dışı Önlemler..... 120
3.2.2.2.1. Uygulanan Önlem Kategorileri Bakımından TDÖ'ler 121
3.2.2.2.2. Uygulandıkları Sektörler Bakımından TDÖ'ler..... 122
4. TÜRKİYE'NİN UYGULAMIŞ OLDUĞU TARİFE DIŞI ÖNLEMLERİN OTOMOTİV ANA VE YAN SANAYİİNE ETKİLERİNİN ÇEKİM MODELİYLE ÖLÇÜLMESİ..... 126
4.1. Türkiye'de Otomotiv Sektörünün Durumu..... 126
4.1.1. Sektörü Oluşturan Eşyalar 128
4.1.2. Sektörün İhracat ve İthalat Yapısı 130
4.1.2.1. Sektörün İhracat Yapısı 130
4.1.2.2. Sektörün İthalat Yapısı..... 132

4.1.2.3. Sektörün Dış Ticaret Dengesi 133
4.1.3. Otomotiv Sektörü İthalatında Türkiye'nin Uygulamış olduğu TDÖ'ler. 135
4.2. Tarife Dışı Önlemlerin Etkilerinin Ölçülmesinde Kullanılan Yöntemler 142
4.2.1. Tanımlayıcı Göstergelere Dayalı Analiz Metodları 143
4.2.1.1. Kapsama Oranı (Coverage Ratio) 143
4.2.1.2. Frekans Endeksi (Frequency Index) 144
4.2.1.3. Yaygınlık Puanı (Prevalence Score) 145
4.2.1.4. Regülasyon Yoğunluk Göstergesi (Regulatory Intensity) 145
4.2.1.5. Regülasyon Mesafesi (Regulatory Distance) 146
4.2.2. Sayısal (Nicel) Değerlendirmeye Dayalı Analiz Metotları 147
4.2.2.1. Fiyat Karşılaştırması Metodu (Handicraft Price Comparison) 147
4.2.2.2. Ekonometrik Analiz Metotları (Econometric Methods) 148
4.2.2.2.1. Fiyat Temelli Ekonometrik Yöntemler (Price Based Econometric Methods) 148
4.2.2.2.2. Miktar Temelli Ekonometrik Yöntemler (Quantity Based Econometric Methods) 149
4.2.2.2.2.1. Çekim Modeli (Gravity Model) 150
4.2.2.2.3. Vektör-Otoregresif Yöntemler (Vector-Autoregressive Methods)…. 153
4.2.2.3. Simülasyon Yöntemleri (Simulation Methods) 154
4.3. Tarife Dışı Önlemlerin Ticarete Olan Etkilerinin Çekim Modeli Kullanılarak Ölçülmesi ve Konuya İlişkin Literatür İncelemesi 155
4.3.1. Genel Olarak Çekim Modeli, Modelin Teorik Temelleri ve Tarihsel Gelişimi. 155
4.3.2. Yapısal Çekim Modeli 169
4.3.2.1. Yapısal Çekim Modelinin Tahmin Edilmesi 174
4.3.2.1.1. Yapısal Çekim Modelinin Toplam Ticaret Düzeyi İçin Tahmin Edilmesi…. 174
4.3.2.1.1.1. Çok Taraflı Ticaret Dirençlerinin Modele Dâhil Edilmesi 179

4.3.2.1.2. Yapısal Çekim Modelinin Sektörel Seviyede Tahmin Edilmesi .. 184

4.3.2.2. Yapısal Çekim Modelinin Tahmininde Karşılaşılan Başlıca Sorunlar ve Çözüm Önerileri 186

4.3.2.2.1. Ticaret Akışlarındaki "Sıfır Ticaret" Sorunu 186

4.3.2.2.2. Ticaret Verilerindeki "Değişen Varyans-Heteroskedastisite" Sorunu…… 188

4.3.2.2.3. Ticaret Politikalarında Karşılaşılan Endojenite (İçsellik) Sorunu. 189

4.3.2.2.4. Ülke Ayrımı Gözetmeyen Ticaret Politikası Sorunu 190

4.3.2.2.5. Ticaret Politikası Değişikliklerine Uyum Sorunu 191

4.3.3. Tarife Dışı Önlemlerin Ticarete Olan Etkilerinin Çekim Modeli Kullanılarak Ölçülmesine İlişkin Literatür İncelemesi 192

4.4. Tarife Dışı Önlemlerin 1995 – 2018 Dönemi İçin Türkiye'nin Otomotiv Sektörü Ana ve Yan Sanayii İthalatına Olan Etkilerinin Çekim Modeli Kullanılarak Ölçülmesi 205

4.4.1. Araç ve Yöntemler 205

4.4.1.1. Araştırmanın yöntemi 205

4.4.1.1.1. Kuramsal Çerçeve 205

4.4.1.1.2. Ekonometrik Tahmin Yöntemi 206

4.4.1.1.3. Model Tahmininde Dikkate Alınan Önemli Hususlar 211

4.4.1.1.4. TDÖ'lerin Etkilerinin Sayısallaştırılması 213

4.4.1.2. Modelde Kullanılan Değişkenler 215

4.4.1.3. Araştırmada Kullanılan Veri Seti 220

5. ARAŞTIRMA SONUCUNDA ELDE EDİLEN BULGULAR 224

5.1. Türkiye'nin Uygulamış Olduğu TDÖ'lerin Sektör Eşyası Özelinde Değerlendirilmesi 225

5.1.1. İstatistiksel Anlamlılık Bakımından TDÖ'lere İlişkin Bulgular 225

5.1.2. Modelde Kullanılan Diğer Önemli Değişkenlere İlişkin Bulgular 228

5.1.3. Modelden Elde Edilen AVE'lere İlişkin Bulgular 230

5.1.3.1. TTE Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri 232

5.1.3.2. Korunma Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri 233

5.1.3.3. Gözetim Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri 234

5.1.3.4. Fiyat Kontrolleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri 234

5.1.3.5. İhracatla İlgili Önlemler İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri ... 235

5.2. Türkiye'nin Uygulamış Olduğu TDÖ'lerin Sektörel Seviyede Değerlendirilmesi 236

5.2.1. Modellerde Kullanılan TDÖ Değişkenlerine İlişkin Bulgular 236

5.2.2. Modellerde Kullanılan Diğer Önemli Değişkenlere İlişkin Bulgular..... 237

5.2.3. Sektörel Düzeyde Oluşturulan Modellerden Elde Edilen AVE'lere İlişkin Bulgular. 240

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME 243

EKLER 251

KAYNAKÇA 394

TABLOLAR LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 1: Seçilmiş Ülkeler İtibariyle Sanayi Mallarına Uygulanan Tarife Oranları (%, 2017 Yılı)……..……..33

Tablo 2: Üç Kolonlu Gümrük Tarife Cetveli……...……...41

Tablo 3: UNCTAD Tarafından Gerçekleştirilen TDÖ Sınıflandırması……...93

Tablo 4: Tarife Dışı Önlem Sınıflandırmasının Kod Ağacı Yapısı……...……...94

Tablo 5: Türkiye'nin Uygulamış Olduğu Ana TDÖ Kategorileri……..121

Tablo 6: Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Sektörü Eşya Listesi……..128

Tablo 7: Türkiye'nin Otomotiv Ana ve Yan Sanayiine Uyguladığı Tarife Dışı Önlemler (1995-2018)..……...252

Tablo 8: Türkiye'nin Otomotiv Sektöründe Uygulamış Olduğu TDÖ Çeşitleri……..136

Tablo 9: İthalat Talep Esneklik Değerleri……285

Tablo 10: Tahmin Edilecek Çekim Denklemlerinde Yer Alan Kontrol Değişkenlerinin Katsayılarına İlişkin Beklentiler……220

Tablo 11: Analize Dahil Edilen İhracatçı Ülkeler……287

Tablo 12: Türkiye'nin İmzalamış Olduğu Bölgesel Ticaret Anlaşmaları……289

Tablo 13: Türkiye'nin Otomotiv Sektörüne Uygulanmış Olan TDÖ'lere İlişkin Tahmin Sonuçları ile Anlamlılık Dağılımları (Sayı ve %)……..225

Tablo 14: Türkiye'nin Otomotiv Sektörüne Her Bir Eşya Özelinde Uygulamış Olduğu TDÖ'lere İlişkin Çekim Modeli Sonuçları…….291

Tablo 15: Gerçekleştirilen Tüm Model Tahminlerinde İstatistiksel Olarak Anlamsız olan TDÖ'lere İlişkin Eşya Listesi…….373

Tablo 16: Türkiye'nin Otomotiv Sektörü İthalatına Uyguladığı TDÖ'lere Dair Hesaplanmış Olan AVE'ler……..……..376

Tablo 17: TTE Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri……382

Tablo 18: Korunma Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri…….384

Tablo 19: Gözetim Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri……..386

Tablo 20: Fiyat Kontrolleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri……..387

Tablo 21: İhracatla İlgili Önlemler İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri……..390

Tablo 22: Otomotiv Sektörüne İlişkin Analiz sonuçları……391

Tablo 23: Otomotiv Sektörüne İlişkin Hesaplanan AVE Değerleri (%) ……..241

Tablo 24. Otomotiv Sektörüne İlişkin Hesaplanan Ayrıntılı AVE Değer ve Ortalamaları (%).……393

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1 Türk Gümrük Tarife Cetvelinin Yapısı 39

Şekil 2.2 Gümrük Tarifelerinin Ekonomik Etkileri 47

Şekil 2.3 Tüketici ve Üretici Rantları 51

Şekil 2.4 Gümrük Vergilerinin Refah Etkileri 52

Şekil 2.5 Gümrük Tarifelerinin Genel Denge Etkileri 54

Şekil 2.6 Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Hadleri 57

Şekil 2.7 Optimum Gümrük Tarifesi 59

Şekil 2.8 Gümrük Tarifelerinin Yansıması 61

Şekil 2.9 Kotaların Kısmı Denge Analizi 67

Şekil 2.10 İhracat Sübvansiyonları ile Üretici Sübvansiyonlarının Etkileri 75

Şekil 3.1 Türkiye'de İhracatın Seyri 111

Şekil 3.2 İthalatın Sektörlere Göre Dağılımı (%) 112

Şekil 3.3 Türkiye'de İthalatın Seyri (Miktar ve Değişim %) 113

Şekil 3.4 Türkiye'de İthalatın Sektörlere Göre Dağılımı (%) 114

Şekil 3.5 Türkiye'de İthalat ve İhracatın Seyri ile Dış Ticaret Dengesi 115

Şekil 3.6 Türkiye'nin Uygulamış olduğu TDÖ'lerin Dağılımı (%) 122

Şekil 3.7 Türkiye'nin İmalat Sektörüne Uygulamış olduğu TDÖ'lerin Dağılımı (%). 123

Şekil 3.8 Türkiye'nin Tarım ve Gıda Sektörüne Uygulamış olduğu TDÖ'lerin Dağılımı (%) 124

Şekil 4.1 Türkiye'de Otomotiv Sektörünün Gelişimi 127

Şekil 4.2 Otomotiv Sektörü İhracatı ile Türkiye'nin Genel İhracatı Arasındaki İlişki .130

Şekil 4.3 Türkiye'nin Otomotiv Sektörü İhracatının Bir Önceki Yıla Göre Değişimi (%) 131

Şekil 4.4 Otomotiv Sektörü İthalatı ile Türkiye'nin Genel İthalatı Arasındaki İlişki .. 132

Şekil 4.5 Türkiye'nin Genel İthalatı ile Otomotiv Sektörü İthalatının Bir Önceki Yıla Göre Değişimleri (%)..... 133

Şekil 4.6 Otomotiv Sektörü İhracatının İthalatı Karşılama Oranı (%) 134

Şekil 4.7 Otomotiv Sektörünün İhracatı, İthalatı ve Dış Ticaret Dengesi 135

Şekil 4.8 Otomotiv Sektörüne Uygulanan Tarife Dışı Önlemlerin Dağılımı (%) 137

Şekil 4.9 Otomotiv Sektörüne Uygulanan Tarife Dışı Önlemlerin Çeşit ve Sayıları... 138

Şekil 4.10 Türkiye'nin Otomotiv Sektörüne Uyguladığı Ülke Ayrımı Gözeten ve Gözetmeyen TDÖ'ler (%) 139

Şekil 4.11 Türkiye'nin Uyguladığı Ülke Ayrımı Gözeten TDÖ'lerin Dağılımı (%) ... 140

Şekil 4.12 Türkiye'nin Uygulamış Olduğu TDÖ'lerin Sektörlere Göre Sıklık Göstergeleri (%)..... 141

Şekil 4.13 Çekim Modelinin Güçlü Teorik Temelleri..... 169

KISALTMALAR

AB : Avrupa Birliği

AD : Anti-Damping

AS : Armonize Sistem Nomanklatürü

AVE : Advalorem Tariff Equivalent-Advalorem Tarife Eşdeğeri

BTA : Bölgesel Ticaret Anlaşmaları

ÇKDE : Çoklu-Kuruluş Destek Ekibi

DB : Dünya Bankası

DGÖ : Dünya Gümrük Örgütü

DİR : Dâhilde İşleme Rejimi

DYY : Doğrudan Yabancı Yatırımlar

DTÖ : Dünya Ticaret Örgütü

EAGÜ : En Az Gelişmiş Ülkeler

EKK : En Küçük Kareler Yöntemi

GATT : Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması

GB : Gümrük Birliği

GTİP : Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu

GTS : Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi

GYÜ : Gelişme Yolundaki Ülkeler

KÖ : Korunma Önlemi

MAST : Multi-Agency Support Team

MFA : Multi-Fiber Agreement-Çok Elyaflılar Anlaşması

MFN : Most Favoured Nation-En Çok Kayrılan Ülke

OECD : Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü

ÖTDÜ : Özel Teşvik Düzenlemelerinden Yararlanacak Ülkeler

PPML : Poisson Pseudo Maksimum Likelihood

SBS : Sağlık ve Bitki Sağlığı

STA : Serbest Ticaret Anlaşması

STÖ : Sübvansiyonlar ve Telafi Edici Önlemler Anlaşması

TDE : Tarife Dışı Engel

TDÖ : Tarife Dışı Önlem

TEV : Telafi Edici Vergi

TPRM : Ticaret Politikası Gözden Geçirme Mekanizması

TPSA : Ticaret Politikası Savunma Araçları

TSE : Türk Standartları Enstitüsü

TTE : Ticarete Teknik Engeller

UNCTAD : Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı

GİRİŞ

Günümüze kadar uluslararası ticaret teorisi kapsamında gerçekleştirilmiş olan analizlerden çıkarılabilecek genel sonuç, dünyadaki üretimin uluslararası uzmanlaşma ve serbest ticaret koşulları altında maksimum noktaya ulaşacağı şeklindedir. Bu bağlamda ticaret teorileri, ticarete katılan her ülkenin aslında belirli koşullarda bu ticaretten kazanç sağlayacağını öne sürmüştür. Çünkü dış ticaret teorisine göre karşılaştırmaları üstünlükler ve serbest ticaret dünya kaynaklarının optimum şekilde kullanımını mümkün kılmaktadır.

Teoride dış ticaret görüşü ticaretin serbestleştirilmesine yönelik son derece güçlü kuramsal temellere dayanmış olsa da bu kuramsal boyut gerçek hayatla çok da örtüşmemektedir. Bunun nedeni; son yıllarda uluslararası ticaretin önünde oluşturulan engellerdir. Dünyada bütün ülkeler bir şekilde ulaşmak istedikleri ekonomik, siyasi veya başka amaçları doğrultusunda dış ticarete müdahalede bulunmaktadırlar. Öyle ki günümüzde "engellemeye" maruz kalmayan mal ya da hizmet ticareti yok denecek kadar azdır.

Geleneksel ticaret teorisi, genel olarak Birinci Dünya Savaşı'na kadar iki temel ilkeden hareket etmek suretiyle gümrük tarifelerine odaklanmıştır. Bunlardan ilki; korumacı amaçlar için uluslararası ticaretin önündeki engellerin tarifelerle sınırlı tutulması, diğeri ise ihracatçı ülkeler arasında ticarette ayrım gözetmeme ilkesidir. İki dünya savaşının vuku bulduğu savaşlar arası dönemde sözü edilen iki ilke sistematik bir şekilde ihlal edilmiş olsa da uluslararası ticaretin işleyişinde önemli bir role sahip olan bu iki önemli ilke tekrar ele alınmış ve İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra uluslararası ticarete yön verecek olan Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT)'nın temelini oluşturmuştur. GATT çatısı altında çok taraflı tarife indirimlerini konu alan çok sayıda müzakere gerçekleştirilmiş ve söz konusu müzakereler Aralık 1993'te Uruguay Turu ile sona ermiştir. Sonrasında GATT, Dünya Ticaret Örgütüne (DTÖ) dönüşmüş ve uluslararası ticaretin işleyişine yönelik kendisine atfedilen bu görevi de DTÖ devralmıştır.

GATT nezdinde yürütülen müzakerelerde çok taraflı tarife indirimlerine yönelik ciddi yol kat edilmiş ve bu kapsamda önemli tarife indirimleri sağlanmıştır. Elde edilen bu tarife indirimlerinin de etkisiyle, günümüzde gümrük tarifeleri devletin dış ticarete müdahalesinde daha az kullanılan bir araç haline gelirken, ticarete yönelik gümrük tarifesi dışındaki her türlü devlet müdahalesi olarak tanımlanan Tarife Dışı Önlemler (TDÖ) ise hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkeler açısından daha fazla önem kazanmaya başlamıştır. Bu suretle günümüz modern dünyasında hükümetlerin uluslararası ticarete müdahalesi, başta ithalat kotaları, ihracat sübvansiyonları ve gönüllü ihracat kısıtlamaları olmak üzere çeşitli biçimlere evrilmiştir.

TDÖ'lerin ticaret politikası aracı olarak kullanımının artmasına yönelik oluşan bu yeni eğilimin yanı sıra 2009 küresel ekonomik ve mali krizinden bu yana dünya ticaretindeki durgun büyüme, yatırım faaliyetleri ile ticareti azaltan yeni korumacı programların artacağına dair endişeleri arttırmıştır. Söz konusu bu endişeler, TDÖ'lerin ticaret politikası aracı olarak kullanılmasına yönelik tartışmaları da beraberinde getirmiş, ticaret politikası aracı olarak TDÖ'lerin kullanımının yayılma hızı TDÖ'lerin ekonomik etkilerine yönelik yapılan araştırmaları da arttırmıştır.

Otomotiv ana ve yan sanayi, günümüzde Türkiye imalat sanayinin lokomotif sektörlerinden birisi konumundadır. Otomotiv ana ve yan sanayi aynı zamanda savunma sanayi ve gemi inşa sanayinin de altyapısını oluşturmaktadır. Günümüzde Türkiye, Avrupa'daki en büyük hafif ticari araç ve otobüs üreticisi konumundadır. Bunun yanında otomotiv sektörü endüstri kolu olarak, motorlu karayolu taşıma araçları ile bu araçlar için yedek parça, aksam ve sistem gibi gerekli donanımların üretiminin yapıldığı sanayi kollarından oluşmaktadır. Bu yönüyle otomotiv sektörü ekonomide ciddi bir katma değer yaratmaktadır. Bu itibarla otomotiv sektöründe yaşanan gelişmeler, ilgili tüm sektörleri de olumlu ya da olumsuz yönde etkilemektedir. Bu yönüyle otomotiv sektörü Türkiye'nin en önemli sektörleri arasındadır. Belirtilen nedenlerle bu çalışmanın temel amacı Türkiye'deki otomotiv ana ve yan sanayii sektörüne Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'lerin ne yönde etkide bulunduğunun araştırılması ve bu etkilerin ölçülerek sayısallaştırılmasıdır.

Geçmişten günümüze birçok araştırmacı, TDÖ'lerin uluslararası ticaret üzerindeki etkisini analiz etmiştir. 1990'ların ortalarından itibaren dünya genelinde

uygulanan ortalama gümrük tarifesi oranları yaklaşık yarı yarıya azalmış olsa da TDÖ'lerin ticaret politikası aracı olarak kullanımının artmasına yönelik oluşan yeni eğilim, TDÖ'lerin gümrük tarifelerinin yerine geçip geçmeyeceğine yönelik araştırmaların sayısını da arttırmıştır. Bahse konu araştırmalarla ilgili olarak karşılaşılan en büyük zorluk, ekonometrik temelli araştırma modellerinin tahminine yöneliktir. Bu bağlamda ticaret maliyetlerinin ticaret akışları üzerindeki etkilerinin tahmin edilmesinde kullanılan en etkili araçlardan birisi *"Çekim modelidir"* ve bu nedenle TDÖ'lerin etkilerinin tahmin edilmesinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Belirtilen nedenden dolayı bu çalışmada da Çekim modeli kullanılmaktadır.

Çalışmada 1995-2018 yıllarını kapsayan 24 yıllık bir analiz dönemi için seçilmiş 149 ülkeden otomotiv ana ve yan sanayii kapsamında bulunan ve TDÖ uygulanan HS6 düzeyindeki 74 farklı eşyanın Türkiye'ye olan ithalatına ilişkin veriler kullanılmak suretiyle, TDÖ'lerin otomotiv sektörü ithalatına olan etkileri analiz edilmiştir. Çalışmada öncelikle HS6 düzeyindeki her bir eşya genel ticaret düzeyi gibi ele alınıp çekim modeliyle mikro açıdan incelenmiş, bu yönüyle her bir eşyaya denk gelen toplamda 74 farklı panel veri seti kullanılmıştır. Çalışmada ele alınan otomotiv sektörü eşyasının temel özelliği, HS2, HS4 veya HS6 GTİP düzeyinde en az bir çeşit veya sayıda TDÖ'ye tabi tutulmuş olmasıdır. Sonrasında ise söz konusu model bahse konu 74 farklı HS6 düzeyindeki eşyaların yıllara göre havuzlanması suretiyle oluşturulan tek bir panel veri seti üzerinden, tek bir ürünmüş gibi analize tabi tutulmuştur. Böylelikle sektöre uygulanan TDÖ'lerin etkilerinin gerek eşya gerekse sektör özelinde değerlendirilmesi sağlanmıştır.

Bu çalışma temel olarak beş bölümden oluşmaktadır. *Birinci bölümde*; öncelikle dış ticaret politikaları gerek bu politikaların ekonomik veya siyasi temelli amaçları gerekse bu politikaların hayata geçirilmesinde kullanılan araçlar bakımından geleneksel çerçevede ele alınmıştır. Devamında ise özellikle dayandırıldığı çeşitli argümanlar bakımından korumacılık olgusu tartışılmıştır. *İkinci bölümde*, devletin dış ticarete müdahalesi, birisi devletin dış ticarete müdahalesinde en eski politika aracı olarak kullanılan gümrük tarifeleri diğeri ise TDÖ'ler olmak üzere iki temel üzerinden ele alınmıştır. Öncelikle gümrük tarifelerinin tanımı ve kapsamı, türleri ve işlevleri (fonksiyonları) ile gümrük tarife sistemleri üzerinde durulmuş, devamında ise gümrük vergilerinin etkileri, iktisat kuramı çerçevesinde hem kısmi hem de genel denge analizi

gerçekleştirilmek suretiyle açıklanmaya çalışılmıştır. Bölümün devamında öncelikle ithalat kotaları, ithalat yasakları ve kambiyo denetimi (döviz kontrolü) bağlamında TDÖ'lerin önemli bir bölümünü temsil eden miktar kısıtlamaları yine iktisat teorisi çerçevesinde ele alınmıştır. Akabinde geleneksel korumacılık araçlarına göre daha az şeffaf olan *"Yeni Korumacılık",* özellikle sübvansiyonlar, gönüllü ihracat kısıtlamaları sağlık, güvenlik ve çevre standartları çerçevesinde tartışılmıştır. Bu bölümde son olarak özellikle dış ticarette haksız rekabetin önlenmesi bağlamında şarta bağlı korumacılık başlığı altında damping ve anti-damping, telafi edici (fark giderici) vergi ile korunma önlemleri uygulamaları detaylı bir şekilde incelenmiştir. *Üçüncü bölümde,* TDÖ'lerin tanımı, kapsamı ve sınıflandırılması ele alındıktan sonra TDÖ'lere ilişkin bilgi kaynakları üzerinde durulmuştur. Devamında ise TDÖ'lerin Türkiye'nin ulusal mevzuatındaki yeri ortaya konularak Türkiye'nin bugüne kadar uygulamış olduğu TDÖ'lerin kapsam ve sayıları gerek uygulanan önlemler gerekse uygulandıkları sektörler bakımından ele alınarak değerlendirildikten sonra çeşitli çıkarımlarda bulunulmuştur. *Dördüncü Bölümde,* öncelikle Otomotiv sektörünün Türkiye ekonomisi bağlamında ekonomik görünümü ortaya konulmuş, devamında TDÖ'lerin etkilerinin ölçülmesinde kullanılan nicel değerlendirmeye dayalı analiz metotları ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Devamında modelin teorik temelleri ve tarihsel gelişimi incelenmek suretiyle modele sunulan teorik katkılar incelenmiştir. Bunun yanında yapısal çekim modeli, modelinin tahmin edilmesi ile model tahmininde karşılaşılan sorunlar ile bu sorunların çözümüne ilişkin yöntemler üzerinde de durulmuştur. Bölümde son olarak çekim modeli kullanılmak suretiyle TDÖ'lerin 1995 – 2018 dönemi için Türkiye'nin otomotiv sektörü ana ve yan sanayii ithalatına olan etkileri çekim modeli kullanılarak analiz edilmiştir. Söz konusu analiz iki aşamada gerçekleştirilmiş olup, ilk aşamada otomotiv sektörünü oluşturan eşyaların her biri için ayrı ayrı olmak üzere gerçekleştirilen mikro ölçekli model tahmin sonuçları sonrasında örtük tarife veya örtük koruma oranı olarak da tanımlanan TDÖ'lerin advalorem tarife eşdeğerleri [Advalorem Tariff Equivalent (AVE)] hesaplanmıştır. İkinci aşamada; otomotiv sektörünün geneline dair yapılmış olan makro ölçekli model tahmin sonuçları ile bu sonuçlar kullanılarak hesaplanmış olan AVE'lere yer verilmiştir. *Beşinci bölümde,* sözü edilen iki aşamalı model tahmin sonuçları ile bu sonuçlara bağlı olarak hesaplanmış olan TDÖ'lerin AVE karşılıklarına dair bulgular, literatürde mevcut olan verilerle de mukayese edilmek suretiyle tartışılmıştır.

1. BÖLÜM

DIŞ TİCARET POLİTİKALARI

Günümüze kadar gerçekleştirilmiş olan uluslararası ticaret teorisi analizlerinden çıkarılabilecek genel sonuç dünyadaki üretimin uluslararası uzmanlaşma ve serbest ticaret koşulları altında maksimuma ulaşacağı şeklindedir. Diğer bir ifadeyle söz konusu ticaret teorileri, ticarete katılan her ülkenin aslında belirli koşullarda bu ticaretten kazanç sağlayacağını öne sürmüştür. Çünkü dış ticaret teorisine göre karşılaştırmaları üstünlükler ve serbest ticaret dünya kaynaklarının optimum şekilde kullanılmasını sağlamaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 142).

Ancak ticaretin serbestleştirilmesine yönelik gayet güçlü kuramsal temellere dayanan dış ticaret görüşü ile gerçek hayat çok da örtüşmemektedir. Bu bağlamda uygulamada uluslararası ticarette engellemeye maruz kalmayan mal ya da hizmet ticareti yok denecek kadar azdır. Dünyada bütün ülkeler öyle ya da böyle ulaşmak istedikleri genel ekonomik amaçları doğrultusunda dış ticarete müdahalede bulunmaktadırlar. Ülkelerin güttükleri bu amaçlar ekonomik oldukları kadar siyasi veya başkaca nedenlerle de ilgili olabilmektedir.

Serbest piyasa ekonomisini benimsemiş olan gelişmiş ülkelerce aslında serbest rekabet ile serbest ticaret esasen ekonominin olmazsa olmaz koşulu olarak kabul edilmektedir. Ancak günümüzde uluslararası ticaretteki rekabet ortamı son derece yüksek boyutlara ulaşmış durumdadır. Bu bağlamda ekonomik olarak son derece gelişmiş olan bu ülkelerin yerli üreticileri zaman zaman ithal mallarıyla rekabet edememektedirler. İşte böyle durumlarda piyasa ekonomisine dayalı bu tür gelişmiş ülkeler bile yerli sanayilerine korumak adına zaman zaman ithalatı kısıtlamak ya da yasaklamak suretiyle korumacı ticaret politikaları yürütebilmektedirler.

Bu çerçevede dış ticaret politikaları, hükümetlerin ülkenin ticaretini sınırlandırmak veya özendirmek amacıyla yaptıkları düzenlemeleri konu almaktadır. Bu

bakımdan dış ticaret politikası ülkelerin, dış ticaretini belirlenen hedefler doğrultusunda düzenlemek amacıyla alınan önlemler bütünü olarak tanımlanabilir (Dinler, 2016, s. 575).

Bu çerçevede dış ticaret politikası *serbest dış ticaret politikası ile korumacı dış ticaret politikası olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.* Serbest dış ticaret politikası, ticarete hiçbir hükümet müdahalesinin olmaması şeklinde tanımlanan klasik dış ticaret teorisine dayanmaktadır. Korumacı dış ticaret politikası en genel bir tanımla ülkeler arasındaki ticareti kısıtlamaya yönelik ticaret politikası olarak tarif edilebilir. Uygulanan bu korumacı ticaret politikasıyla ticaret, ithal veya ihraç edilen mallar üzerindeki yüksek tarifeler, miktar kısıtlayıcı kotalar, ithalatı caydırmak için tasarlanmış çeşitli kısıtlayıcı hükümet düzenlemeleri veya yerli sanayiyi rekabetten korumak için tasarlanmış anti-damping düzenlemeleri ile kısıtlanabilmektedir (Fouda, 2012, s. 351).

Serbest ticaret politikası sanayi devrimini ilk gerçekleştiren İngiltere'de ve birçok batı Avrupa ülkesinde 20. yüzyılın başına kadar uygulanmıştır. Bununla birlikte korumacı ticaret politikası ise sanayi devriminin daha geç gerçekleştiği Almanya'da uygulanmıştır. Almanya'nın bu yönlü bir dış ticaret politikası uygulamaya başlamasıyla tüm gelişmekte olan ülkeler de korumacı dış ticaret politikası izlemeye yönelmişlerdir. Bu nedenle günümüzde dış ticaret politikası denilince korumacı dış ticaret politikası kastedilmektedir (Dinler, 2016, s. 575).

Bunun yanında hükümetlerin dış ticarete müdahaleleri, gümrük tarifeleri, kotalar, ithalat yasaklamaları gibi araçları da kullanmak suretiyle doğrudan olabildiği gibi enflasyonu indirmek, işsizliği düşürmek veya ekonomik büyümeyi artırmak gibi yurtiçi amaçlara yönelik para ve maliye politikası ile ülkenin ithalat ve ihracatında dolaylı olarak müdahalede bulunmak şeklinde de gerçekleşebilmektedir.

Bu durumda yukarıda belirtilen tanımı biraz daha genişletmek gerekirse, dış ticaret politikaları, hükümetlerin dış dünya ile yapılan ticaret işlemlerini sınırlandırmak, özendirmek veya bu işlemlerin yapılış biçimlerini düzenlemek amacıyla düzenli bir biçimde uygulamış oldukları doğrudan veya dolaylı önlemlerle bu önlemlerin etkileri olarak ifade edilmektedir. Hükümetlerin uluslararası ekonomik ilişkilere müdahaleleri her zaman mal ve hizmet üzerinde gerçekleşmemektedir. Bunlara ek olarak emek, sermaye veya teknoloji gibi üretim faktörleri üzerinden de devletler ticarete müdahalede bulunabilmektedirler. Ancak tüm bu faktörlere yapılan müdahalelerin ortak yanı,

hepsinin de ülkenin sınır ötesi ticaretine yönelik olmasıdır. Bu nedenle bahse konu bu kısıtlama ve düzenlemeler dış ticaret politikası kavramının kullanılmasına neden olmuştur. Ancak gerçek hayatta bu tür kısıtlama veya düzenlemeler bir ülkenin tüm ekonomik ilişkilerini kapsayabilme potansiyelini barındırdığından diş ticaret politikaları kavramı yerine *uluslararası iktisat politikası kavramının kullanılması daha doğru bir yaklaşım olacaktır.* Uygulamada bu iki kavram da birbirinin yerine kullanılmakta olup, aslında dış ticaret politikaları ülkelerin genel ekonomi politikalarının önemli araçları arasında yer almaktadır. Genel ekonomi politikası ise ulusal düzeyde ekonomi politikalarının düzenlenmesi veya yönetilmesine yönelik önlemlerin tümünü kapsamaktadır. Bu bakımdan dış ticaret politikalarıyla ülkenin genel ekonomi politikasının birbiriyle uyumlu olması gerekmektedir (Seyidoğlu, 2015, s. 143).

Dünya ekonomisinde ekonomik büyüklük olarak önemli yere sahip olan ülkelerin dış ticaret politikaları özellikle korumacılık yönünden diğer tüm ülkelerin ticaret politikalarını da etkileyebilmektedir. Bu kapsamda yakın tarihte ABD ilk etapta, Çin'den gerçekleştirmiş olduğu başta demir çelik ürünleri olmak üzere yıllık 70 milyar ABD doları tutarında ithalatını gerçekleştirdiği bazı ürünlere uygulamış olduğu gümrük vergilerinde artırıma gitmiştir. Buna misilleme olarak Çin de aynı oranda gümrük tarifelerinde artırma yoluna gitmiş ve böylece ABD ile Çin arasında ticaret savaşları başlamıştır. Bu nokta söz konusu ticaret savaşı, belirtilen ürünlerin dünya piyasalarındaki fiyatlarının artmasına neden olmuş ve uluslararası ticarette belirli oranda daralmaya sebebiyet vermiştir. Belirtmek gerekir ki söz konusu ticaret savaşı hala son bulmuş değildir. Bu bakımdan bir ülkenin korumacılık duvarlarını yükseltmesi durumunda, diğer ülkelerce o ülkeye bu yönlü bir karşılık verilebileceği unutulmamalıdır.

1.1. Dış Ticaret Politikasının Amaçları

Hükümetler gerek dış ticarete kısıtlama getirmek gerekse bunun tersi olarak ticareti teşvik etmek suretiyle dış ticarete çok çeşitli nedenlerle müdahalede bulunmaktadırlar. Bu çerçevede aşağıda hükümetlerin dış ticarete müdahale etme nedenleri başlıklar halinde belirtilmiştir.

1.1.1. Ödemeler Bilançosundaki Açıkların Giderilmesi

Ülkelerin gerçekleştirdiği ihracatın, yaptığı ithalatı karşılayamaması ödemeler bilançosunda dış açıklara neden olmaktadır. Bu açıklar da ülkenin döviz rezervlerinin eksilmesi sonucu doğurmaktadır. Döviz rezervlerinde meydana gelen bu düşüş geçici bir çözüm olarak dış borç alınmak suretiyle kapatılabilir. Uzun vadeli bir çözüm yolu olarak ancak ülkeye döviz girişini artırıcı ve ülkeden döviz çıkışını azaltıcı bir ticaret politikasını uygulamakla ödemeler dengesinde meydana gelen açıkların kapatılması mümkün olabilmektedir (Dinler, 2016, s. 576).

1.1.2. Yerli Sanayiyi Dış Rekabetten Koruma

Ülkeler rekabetçi olmayan, diğer bir ifadeyle dış piyasanın rekabetine dayanamayacak yapıdaki yerli endüstrileri korumak için ithalatta sınırlandırma yoluna gidebilmektedirler. Bu kapsamda özellikle az gelişmiş ülkeler, yeni kurulan veya ilerde kurulacak olan endüstriler, belirli bir olgunluk aşamasına ulaşıncaya kadar böyle bir korunmaya ihtiyaç duyabilmektedir. Diğer taraftan sanayileşmiş ülke hükümetleri de özellikle az gelişmiş ülkelerden ithal edilen tekstil gibi emek yoğun sanayi mallarıyla rekabet edemeyen bazı yurtiçi endüstri dallarını korumak adına zaman zaman korumacı dış ticaret politikaları izlemektedir. (Seyidoğlu, 2015, s. 144). Bu konu bir sonraki alt bölümde "Genç endüstri Tezi" başlığı altında ayrıca ele alınacaktır.

1.1.3. Sanayileşme Stratejisine Göre Müdahale

Gelişmekte olan ülkeler dış ticaret politikalarını tarımsal üretimin yanında sanayileşme yolunda stratejik bir araç olarak kullanmaya çalışırlar. Bu nedenle söz konusu bu ülkeler ithal ettikleri malları mümkün olduğunca yurtiçinde üretme çabasına girip ithal ettikleri bazı malların da ülkeye girişini kısıtlamaktadırlar. Bu yönlü içe dönük bir sanayileşme stratejisi ithal ikamesine dayalı sanayileşme stratejisi olarak adlandırılmaktadır (Dinler, 2016, s. 576).

Bu yönlü bir sanayileşme stratejisi korumacılığı ön plana alıp rekabeti geri plana atması nedeniyle sıkça eleştirilmiştir. Çünkü korumacılığın uygulandığı ve rekabetin olmadığı bir sektör dünyadaki üretim standartlarından uzaklaşmasının yanında bu alanda ortaya çıkan bilgi ve teknolojiden de hızla uzaklaşmış olmaktadır.

Ekonomik yapıya yönelik çeşitlendirme gayreti kapsamında, zaten yetersiz olan döviz kaynaklarının optimum şekilde kullanılmak istenmesi bu kapsamda, özellikle lüks tüketim mallarının ithalatının kısıtlanması ve ithalatta ağırlığın yatırım ve ara mallarına verilmesi az gelişmiş ülkelerin uygulamış olduğu dış ticaret politikasının karakteristik özelliğini yansıtmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 145).

Bu kapsamda ithal ikamesine dayalı sanayileşme stratejine ciddi bir alternatif olarak ihracata dönük sanayileşme stratejisi ortaya atılmıştır. İhracata dönük sanayileşme stratejisinin özünde karşılaştırmalı üstünlükler teorisinin "uzmanlaşma" görüşü yatmaktadır. 1970'li yıllarda ithal ikamesine dayalı sanayileşme stratejisi uygulayan ve çeşitli sorunlarla karşılaşan ülkelere ihracata dönük sanayileşme stratejisine geçmeleri önerilmiştir. Türkiye de 1980 yılından itibaren ihracata dönük sanayileşme stratejisini uygulamaya başlamıştır (Dinler, 2016, s. 576).

Bu çerçevede ihracata dönük sanayileşme stratejisi dış piyasalara açılmayı öngören ve ticarette rekabeti ön plana almasıyla önemli bir kalkınma modeli olarak kabul edilmektedir.

1.1.4. Piyasa Aksaklıklarının Giderilmesi

İç piyasada firmalar çeşitli nedenlerle zamanla monopol haline gelebilmektedir. Monopolleşen firmaların yaygınlaşması, *üretimde kaynak etkinliğini bozmakta* ve bu nedenle tüketicileri kalitesiz yerli mallara yüksek bedeller ödemek zorunda bırakabilmektedir. Bu durumda firmaların monopol gücünü kırmanın en temel yolu, hükümetlerin söz konusu monopol firmanın arzını kontrol ettiği mallara ilişkin yürürlükte bulunan gümrük tarifelerini veya öteki kısıtlamaları kaldırarak iç piyasada rekabeti geliştirme yoluna gitmektir. Böylelikle monopoller kırılarak piyasa aksaklıkları ortadan kalkmakta, dolayısıyla da ekonomide kaynak dağılımındaki etkinlik yeniden sağlanmış olmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 145).

1.1.5. Kendi Kendine Yeterlilik (Otarşi)

Ticaret teorisi, ticarete katılan bütün tarafların ticaretten kazançlı çıkacağını, ticaretin ülkelerin refah düzeylerini arttırdığını savunmasına karşın, bazı ülkeler geçmişteki ekonomik ve siyasi rejimlerinin bir gereği olarak zaman zaman otarşik eğilim göstermektedir. Otarşi, ekonomik bakımdan kendi kendine yeterli olabilmek anlamına gelmektedir. Bu bakımdan söz konusu ülkeler ticaret politikası olarak dış dünya ile bağını mümkün olduğunca asgari seviyede tutmaktadırlar. Bu ticaret politikasının temel dayanağı, dışa açık ekonomilerin savaş ve kriz dönemlerinde ihtiyaç duyabilecekleri mallara ulaşamama kaygısıdır. Ancak aşırı uluslararası uzmanlaşmanın savaş ve kriz dönemlerinde bu yönüyle riskler taşıdığı da inkâr edilemez bir gerçektir. Bu kapsamda günümüzde özellikle tarım ürünlerinin üretilmesinde otarşik ticaret politikası uygulamalarına sıklıkla rastlanılmaktadır (Dinler, 2016, s. 576).

Geçmişte Sovyetler Birliği ve Doğu Bloku ülkeleri batılı ülkelere karşı bu tür otarşik ticaret politikaları izlemişlerdir. Diğer taraftan günümüzde Kuzey Kore genel olarak otarşik ticaret politikası uygulayan ülkelere örnek verilebilir.

1.1.6. Ekonominin Liberalleştirilmesi

Günümüzde gerek yürütülen özelleştirme faaliyetleri gerekse yabancı sermayenin önündeki engellerin tümden kaldırılmasıyla, ulusal ekonominin dünya ekonomisi ile bütünleşmesini sağlayarak serbest piyasa ekonomisini bütün kurum kurul ve kurallarıyla işletebilmek, ülkelerin temel ekonomik politikaları haline gelmiştir (Seyidoğlu, 2015, s. 145).

İşte bu amaçla ticaretin önündeki tüm engellerin kaldırılmasına yönelik uygulanan ticaret politikalarıyla uluslararası kurallara uygun bir şekilde ticaret serbestisinin sağlanması amaçlanmaktadır.

1.1.7. İç Ekonomik İstikrarın Sağlanması

İşsizlik sorunu nedeniyle eksik istihdam sorunu yaşayan ülkelerin işsizliği azaltmaya yönelik yapması gereken ilk şey ülke içindeki toplam talebi artırmaktır. İşsizlikle mücadele kapsamında gümrük tarifelerini artırmak, miktar kısıtlamaları

uygulamak gibi dış ticaret politikalarını uygulamak ve söz konusu malların ülke içindeki üretimini artırmaya dönük üretim politikası izlemek suretiyle toplam talep yabancı mallardan yerli mallara yöneltilip ülke içindeki istihdam seviyesi artırılabilir. Ancak böyle bir durumda ihracatçı ülkenin ihracat düzeyini düşürecek ve söz konusu ülkedeki üretimi olumsuz etkileyip istihdamı da azaltacaktır. Böylelikle bir ülke istihdam sorununa çözüm getirirken diğer ülkelerde işsizlik sorununun doğmasına neden olabilmektedir ki bu durum *"işsizliğin ihracı"* politikası olarak tanımlanmaktadır. İşsizlikle mücadeleye yönelik ithalatı kısmaya dönük ticaret politikası, söz konusu ülkede ihracatın özendirilerek teşvik edilmesi şeklinde de uygulanabilmektedir. Bu bağlamda ülkede gerçekleştirilen ihracat düzeyinin arttırılması ülke için üretim düzeyini artıracağından eksik istihdamdan kurtulma yolunda ciddi bir adım olacaktır (Dinler, 2016, s. 577).

Ülke içinde bazı malların arzında meydana gelen daralma iç piyasadaki fiyatların artırması nedeniyle enflasyona sebebiyet verebilmektedir. Böyle bir durumda ise hükümetler söz konusu malların ülkeye girişini artırmak için ithalatın önündeki engelleri sözü edilen malların piyasadaki arz tıkanıklıklarını gidererek fiyat istikrarını sağlamaya yönelik ciddi bir çözüm oluşturulabilmektedir (Seyidoğlu, 2015, s. 145).

Görüldüğü üzere işsizlik olarak tanımayabileceğimiz eksik istihdam sorunu veya fiyat istikrarının sağlanamamasından kaynaklı enflasyon artışı gibi makroekonomik sorunlar içinde bulunan ülkelerde, doğru ve etkin bir şekilde uygulanacak ticaret politikaları, ülkelerin genel ekonomi politikalarına yönelik yaşadığı sorunların çözümüne hizmet edebilmektedir.

1.1.8. Dış Piyasada Monopol Gücünden Faydalanmak

Ülkeler zaman zaman ihraç ettikleri mallarla ilgili olarak uluslararası piyasalarda tekelci bir konuma geçmek yönünde ticaret politikası uygulayabilmektedirler. Bu amaçla yürütülen ticaret politikasında bir ülke, tek üreticisi olduğu ürünlerin ihracatına sınırlamalar getirmekte ya da benzer malı üreten az sayıdaki diğer ülkelerle anlaşma yoluna giderek bir kartel kurabilmektedir. Burada güdülen amaç aslında ticaret hadlerini kendi lehine iyileştirmektir. Böylece oluşturulan kartel yoluyla aşırı yüksek fiyatlar uygulanmak suretiyle ticaret hadlerinin lehte değiştirilmesi sağlanmış olmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 146).

1.1.9. Kamu Gelirlerini Artırmak

Devletler, toplumun çeşitli ihtiyaçlarını karşılayabilmek için ciddi anlamda kamu harcamaları gerçekleştirirler. Kamu harcamalarının en önemli finansman kaynağını ise, tahsil edilen vergiler oluşturmaktadır. Bu bağlamda tahsil edilen vergiler içinde gümrük vergileri önemli bir paya sahiptir. İthalat ve ihracat üzerine getirilen gümrük vergileri özellikle az gelişmiş ülkelerde devlet hazinesi için önemli bir gelir kaynağını teşkil etmektedir. Diğer taraftan ithal ve ihraç mallarına getirilen *ek vergiler,* gelişmekte olan ülkeler kadar gelişmiş ülkeler için de hala ciddi bir kamu geliri oluşturmaktadır.

1.1.10. Belirli Bir Sosyal Sınıfı Korumak

Hükümetler bazen sosyal veya siyasal düşüncelerle, ya da ülke için stratejik olduğunu düşündüğü bir üretici grubunu kayırıp kollamak istediklerinde o sektörle ilgili malların ithalatında alınan gümrük vergilerini artırarak o zümrenin ürettiği malların satışının arttırılmasını sağlayabilmektedir. Ya da tam tersi bir şekilde şayet ülkedeki gelir dağılımının belir bir sınıf veya zümrenin aleyhine değişmesi isteniyorsa, bu durumda söz konusu sektör veya endüstrilere dönük ithalat kısıtlamaları kaldırılarak rekabete açmak suretiyle korumaktan vazgeçilebilmektedir. Bu bağlamda, ülkenin güvenliği, halk sağlığı, çevrenin kirlenmesini önleme, ülkenin doğal kaynak rezervlerinin korunması gibi nedenlerle bazı malların ithalatına sınırlama getirilmekte veya söz konusu malların ithalatı tümden yasaklanabilmektedir (Seyidoğlu, 2015, s. 146).

1.2. Dış Ticaret Politikasında Kullanılan Araçlar

Daha önce de belirtildiği üzere devletler yukarıda sayılan pek çok gerekçelerle ticarete müdahale etmektedir. Söz konusu müdahaleden kasıt esasen ticarete konu edilen malın fiyatında artış ya da azalış biçiminde bir sonuç elde etmektedir. Bu ise aslında nihai olarak yerli malların ithal mallarla olan rekabet düzeyini belirlemekle ilgili bir durumdur. Bunu sağlamanın iki temel yolu bulunmakta olup, bunlardan ilki yerli mallarına sağlanan çeşitli teşvik olanaklarıyla ithal mallara göre fiyatının daha düşük tutulmasının sağlanmasıdır. Diğer bir yol ise çeşitli ticaret politikası araçları kullanarak ithal ürünlerin iç piyasadaki fiyatının yerli olanlara göre daha yüksek düzeyde oluşmasını sağlayarak iç piyasadaki satışını bir şekilde sınırlamaktır.

Bu kapsamda geçmişten günümüze uluslararası ticarette devletlerin müdahale amaçlı kullandığı en temel araç gümrük tarifeleri olsa da gümrük tarifeleri çeşitli nedenlerle etkisini yitirmiş ve yerine çok sayıda yeni araç ve düzenlemeler çıkarılmıştır. Ancak en genel manada ticaret politikası araçları; gümrük tarifeleri, tarife dışı araçlar, ihracatın teşvik edilmesi ve bağlı ticaret olarak adlandırılmaktadır.

1.2.1. Gümrük Tarifeleri

Gümrük tarifesi, geniş anlamda dış ekonomi politikasının, dar anlamda ise yukarıda da belirtildiği üzere dış ticaret politikasının en temel ve en sık kullanılan aracıdır. Gümrük vergileri, gümrük yükümlülüğünün doğduğu tarihte yürürlükte bulunan 474 sayılı Gümrük Giriş Tarife Cetveli Hakkında Kanun'a ekli bulunan Gümrük Giriş Tarife Cetveline göre hesaplanmaktadır. Cumhurbaşkanı, söz konusu Gümrük Giriş Tarife Cetvelinde yer alan eşyaların gümrük vergisi sınır ve oranlarını 50'ye kadar yükseltme, sıfıra kadar indirebilme veya bu Cetveldeki sınır ve oranları %50'ye kadar artırabilme yetkisine sahiptir. Gümrük tarifeleri bir sonraki bölümde ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

1.2.2. Tarife Dışı Araçlar

Tarife dışı ticaret politikası araçları genel olarak, ticareti yapılan malların miktarları, fiyatları veya her ikisini birden değiştirerek ülkenin sınırındaki uluslararası mal ticaretini etkileyen gümrük tarifeleri dışındaki tüm ticaret politikası araçları olarak kabul edilmektedir. Bu tür önlemler *ülkeden döviz çıkışının önlenmesine yönelik tüm hükümet müdahalelerini kapsamakta* olup, pek çok farklı şekilde uygulanabilmektedir. Tarife dışı bu araçlar Kotalar, Lisanslar, Ticarette Teknik Engeller (TTE) veya Sağlık ve Bitki Sağlığı (SBS) önlemleri, İhracat Kısıtlamaları, İlave Gümrük Vergileri, Çoklu Kur Uygulamaları gibi finansal önlemler ile dampinge karşı alınan önlemler gibi çok çeşitli araçları içermektedir (Bacchetta, Beverelli, Cadot, Fugazza, Grether, Helble, Nicita ve Piermartini, 2012, s.72). Söz konusu bu araçları ana bölümler halinde özetleyecek olursak, Miktar Kısıtlamaları, Tarife Benzeri Faktörler ve Görünmez Engeller olarak gruplandırabilir.

1.2.2.1. Miktar Kısıtlamaları

Devletin ithalatı gerçekleştirilen malların ithalatını doğrudan doğruya belirli miktarla sınırlandırması veya yasaklamasına dayanan uygulamaları kapsamakta olup, tıpkı gümrük vergilerinde olduğu gibi ithalat düzeyi üzerinde doğrudan ciddi sonuçlar doğurmaktadır. Miktar kısıtlamaları, ithalat kotaları, ithalat yasaklamaları ve döviz kontrolü gibi önlemlerden oluşmaktadır. Bu tür uygulamalar gerek kotaların ithalatçılara dağıtılmasındaki usul ve esaslar, gerekse fiyat mekanizmasının devre dışı bırakılarak bunun yerine hükümet yetkililerinin aldığı kararların uygulanması noktasında pek çok sakıncalar barındırmaktadır.

1.2.2.2. Tarife Benzeri Faktörler

Bu tür önlemler de gümrük tarifelerinde olduğu gibi ithal malının fiyatını artırıp pahalılaştıran ve yerli üreticinin karlılığını artıran, yani *fiyat mekanizması yoluyla serbest ticarete müdahale niteliği taşıyan* önlemler olarak tanımlanmaktadır. İthalatta çoklu kur uygulamaları, yerli katkı oranları, yerli endüstrilere verilen sübvansiyonlar bu grupta değerlendirilmektedir.

1.2.2.3. Görünmez Engeller

Ülkeler GATT ve DTÖ nezdinde yürütülen görüşmeler ile bu kuruluşlar nezdinde verdikleri birtakım taahhütler neticesinde gümrük vergilerinde indirime giderek bir noktaya kadar ticaretin serbestleştirilmesini sağlamışlardır. Ancak bu durum hiç de göründüğü gibi değildir, çünkü ülkeler bir taraftan DTÖ nezdindeki taahhütleri doğrultusunda gümrük vergilerini azaltırken, diğer taraftan uyguladıkları görünmez engellerin sayısını artırmışlardır.

Bu çalışmanın da ana konusunu teşkil eden bu tür önlemler ülkelerin halk sağlığı, çevrenin korunması veya kamu güvenliği gibi çeşitli gerekçelerle uygulamaya koyduğu; idari ve teknik düzenlemeler ile bir takım ürün standartlarından oluşmaktadır. *Görünürde her ne kadar farklı amaçlarla konulmuş olsalar da dış ticarette bir sınırlandırma işlevi gördükleri ölçüde bu tür düzenlemeler bir tür dış ticaret engeli niteliği taşımaktadır.* Günümüzde bu tür engellerin sayısında hızlı bir artış gözlenmektedir.

Bu kapsamda bu çalışmanın ana konusunu teşkil eden tarife dışı önlemler konusu, bütün yönleriyle bir sonraki bölümde ele alınacağından burada kısaca özetlenmiştir.

1.2.3. İhracatın Teşvik Edilmesi

Yukarıda kısaca değinildiği üzere ülkelerin kullanmakta oldukları dış ticaret politikası araçları her zaman ithalatın yasaklanması, sınırlandırılması veya zorlaştırılması yönünde olmamakta, bazen ihracatın, ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı mal ve hizmetlerin teşvik edilmesi şeklinde de olabilmektedir.

Örneğin Türkiye'de Ticaret Bakanlığı tarafından yürütülmekte olan ihracata yönelik devlet yardımlarıyla, yurtdışına açılma sürecinde ihracatçı firmalara destek sağlanması amaçlamaktadır. Söz konusu desteklerde *ihracata hazırlık, pazarlama ve markalaşma* olmak üzere üç aşamalı bir teşvik politikası izlenmektedir[1].

Diğer taraftan Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesine yürütülen Dâhilde İşleme Rejimi (DİR) kapsamında uygulanan ihracatta vergi iadesi uygulaması, yine Türkiye'de uygulanan ihracatın özendirilmesine ilişkin bir diğer örneği teşkil etmektedir.

1.2.4. Karşılıklı (Bağlı) Ticaret

Uluslararası ticarette ödeme işlemleri her zaman dövizle yapılmayabilir ya da finansman zorluğu çeken ülkeler mümkün olduğunca sahip olduğu dövizleri ellerinde tutmak ve rezervlerini korumak için ithal ettikleri malların bedellerini kısmen ya da tamamen ihraç malı cinsinden ödemek isteyebilirler. Bu durumda gerçekleştirilen işlem esasında uluslararası ticarette kullanılan bir tür takas işlemi niteliğindedir.

Burada temel hedef döviz tasarrufu sağlamak olup, serbest dövizle satılamayan düşük kaliteli yerli malların ihracını gerçekleştirebilmek ve yabancı sermaye yoluyla büyük sanayi tesisleri kurmak gibi nedenlerle bağlı ticaret yapılabilmektedir. Bu yönde gerçekleştirilen ticari işlemler, ülkelerarası anlaşmalara dayanmakta olup, bu tür bir işlemde taraflardan en az birisi devlet kuruluşu niteliğini taşımaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 148).

[1] https://ticaret.gov.tr/destekler/ihracat-destekleri

1.3. Uluslararası Ticaret ve Korumacılık Olgusu

Uluslararası ticaret politikasına yönelik modern ekonomilerin karşılaştığı en zor seçimlerden biri, *serbest ticaretin mi yoksa korumacı politikaların mı tercih edileceği noktasındadır.* Ticaret politikasına yönelik bu seçim zorluğu modern çağın yaşadığı bir ikilem gibi görünse de serbest ticaret ve korumacılığın savunucuları arasındaki tartışmalar aslında çok eski dönemlere kadar uzanmaktadır. Öyle ki bu konuda yaşanan tartışmalar, aslında 15. yüzyılda ortaya çıkan ve bugün korumacılık olarak adlandırılan olguya öncülük eden merkantilizmle başlamıştır.

Aslında Merkantilizm genel itibariyle her iktisat teorisinde olduğu gibi, ülkenin kendi zenginliği ve refahını arttırmasını amaçlamıştır. Esas itibariyle merkantilistler, ülkelerin zenginliklerini artırmak için mümkün olduğunca ticari faaliyetlerini kendi ülke sınırları içerisinde yürüterek ithalata olan bağımlılıklarını asgari düzeye indirilmesi gerektiğini savunmuşlardır.

Ülkelerin altın ve kıymetli maden stoklarını arttırılmasına yönelik düşüncülerin bir sonucu olarak merkantilizm, yoğun devlet *müdahalesini gerekli görmekte, devletin ülke sınırları içindeki veya dışındaki uluslararası ticari faaliyetleri üzerinde sıkı bir denetim kurarak* zenginlik ve refahı artırma yolunda çeşitli ticaret politikaları uygulanmasını öngörmekteydi. Bu yönüyle günümüzde uygulanan *gümrük vergileri, ithalat ve ihracat kısıtlamaları ile ihracat teşvikleri gibi önlemler merkantilist anlayışın birer tezahürü* olarak karşımıza çıkmaktadır (Aydemir ve Güneş, 2006, s. 156). Bu bağlamda Merkantilist görüşün savunduğu argümanlar günümüzde devletlerin rolünü gıdadan tekstile, makineden tarıma kadar her sektördeki ithal mallarına yüksek gümrük tarifeleri uygulayarak, yabancı üreticilerin ülke sınırlarını aşarak yerel üreticilerle rekabet etmesini engelleyip yerli endüstriyi dış rekabetten korumak olarak karşımıza çıkmaktadır[2].

Geçmişten günümüze uluslararası ticaret serbestisini savunanlar Adam Smith'ten başlamak üzere ekseriyetle uluslararası uzmanlaşmanın faydaları üzerine yoğunlaşmışlardır. Bu kapsamda gelişen serbest ticaret teorisine göre ekonomideki görünmez el diye tanımlanan fiyat mekanizmasının normal bir şekilde işleyişi,

[2] https://www.theschooloflife.com/thebookoflife/free-trade-or-protectionism/

ekonomide kaynak dağılımında etkinliği sağlamakta ve dünyadaki toplam üretimi en üst seviyeye çıkarmak suretiyle ticarete katılan ülkelerin refah seviyelerini yükselterek kalkınmalarını sağlamış olmaktadır.

Bu bağlamda kökleri merkantilizme kadar uzanan korumacılık görüşüne pek çok eleştiri yöneltilmiştir. Bu konuda en önde gelen eleştirilerden biri piyasadaki rekabet gücünü ortadan kaldırmasına yöneliktir. Gerçekten de korumacılık rekabet fikrini ortadan kaldırarak ekonomideki kaynak dağılımını bozmaktadır. Ayrıca korumacılık üreticilere yönelik sağlanan ayrıcalıklar nedeniyle firmaların teknoloji ve inovasyon gibi faaliyetleri sürdürmelerine engel olmaktadır. Koruma duvarları altında büyük firmalar küçük olanları kovarak ya da onları satın alıp kendi bünyelerine katarak ekonomide tekel haline gelebilmekte, böylece korumacılık ekonomide yeni monopoller yaratabilmektedir (Seyidoğlu, 2015, s. 151).

Korumacılıkla ilgili diğer bir ciddi eleştiri noktası belirli kesimlere rant sağlaması, bazı çıkar gruplarının kollanması ve rüşvet ve yolsuzluk gibi toplumsal maliyeti yüksek olan sorunları teşvik etmesidir. Korumacılıkla gelen yasaklar çeşitli rant kapıları oluşturmakta, oluşan bu rantları paylaşmak üzere rüşvet, yolsuzluk ve usulsüzlükler devreye girerek ekonomik ve siyasal yapının yozlaşmasına neden olmaktadır. Diğer taraftan üretim, inovasyon ve teknolojiye yönlendirilmesi gereken finansal kaynaklar, dış ticaret üzerindeki çeşitli yasak ve kısıtlamalar ile diğer koruma mekanizmalarının devamını sağlamaya yönelmekte, bu da bürokrasi, siyaset ve iş dünyası arasında usulsüz, etik olmayan ilişkilere mahal vererek kaynak israfına neden olmaktadır (Acar, 2010, s. 6).

Bu çerçevede korumacılıkta, sözü edilen bu özel çıkar grupları siyasal ağırlıklarını kullanıp hükümetlerin aldıkları siyasi kararlarda etkili olduklarından, korunacak sektörün seçimi de ekonomik gerekçelere dayanmayabilir. Böyle bir durumda bir sektörün koruma altına alınması diğer sektörler üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır. Bu durumda korumacılıktan zarar gören sektör de korunmayı talep edeceğinden, *korumacılık daha fazla korumacılığı doğuracaktır* (Seyidoğlu, 2015, s. 151).

1.3.1. Korumacılığın Dayandığı Gerekçeler (Argümanlar)

Uluslararası ticarette korumacılığı savunanların da bu savlarını destekleyen ciddi gerekçeleri bulunmaktadır. Literatürde korumacılığı savunan kesimin gerekçeleri, Milli Güvenlik, Genç Endüstri, Stratejik Ticaret Politikası, İşsizliğin Önlenmesi, Ödemler Bilançosu Açıklarının Azaltılması, Koşulların Eşitsizliği (Adil Ticaret), Çevre ile Gelirin Yeniden Dağıtılması başlıkları altına toplanmaktadır.

1.3.1.1. Milli Güvenlik Argümanı

Milli Güvenlik argümanı, bazı acil durumlarda bir ülke için önemli olan mallara yönelik yurtiçinde üretim kapasitesi sağlamak için korumacılığın gerekli olduğunu savunur (Chrystal, Coughlin ve Wood, 1988, s. 10). Bu görüşe göre, serbest ticaret ithalat yoluyla dışa bağımlılığı artırmakta, savaş gibi çeşitli olağanüstü durumlarda ülkelerin milli güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Bu nedenle söz konusu argüman, bir ülkenin ticaret ortağının söz konusu ülkeye çeşitli nedenlerle mal satmayı reddetmesi ya da bir ticari ambargo uygulaması durumunda ülkenin ekonomik olarak zor duruma düşeceği gerekçesiyle, bu alandaki dışa bağımlılığın ortadan kaldırılması gerektiğini savunmaktadır (Acar, 2010, s. 5).

Bu görüşe yönelik temel eleştirilerden biri, acil durumlarda ihtiyaç duyulan malların dost ve müttefik ülkelerden satın alma olasılığını göz ardı etmesidir. Ayrıca söz konusu kritik malların olağanüstü dönemler öncesinde stoklanabilme olasılığı, bu argümanın uygulanabilirliği hakkında ek şüpheler doğurmuştur (Chrystal ve diğer., 1988, s. 10).

Diğer taraftan, aslında liberal ekonominin kurucusu kabul edilen *Adam Smith'in bile "savunma zenginlikten daha önemlidir" şeklindeki görüşleri Milli Güvenlik gerekçesinin genel kabulüne ilişkin aslında pek de şüpheye yer bırakmamaktadır.* Bu kapsamda, konunun önemine binaen Türkiye'de de son dönemde "Yerli ve Milli" üretim yönünde yürütülen kampanyalarla bu konuda ciddi farkındalık yaratılmaya çalışılmaktadır. Bunun nedeni Türkiye'nin, gerek terörle mücadele gerekse yürüttüğü sınır ötesi operasyonlar kapsamında, diğer ülkelerce özellikle askeri silah sanayiine

yönelik maruz kaldığı ambargolar, bu konuda daha dikkatli politikalar üretmesi sonucunu doğurmuştur.

Ne var ki günümüzde askerî açıdan hiçbir ülke tam anlamıyla kendi kendine yeterli değildir. Özellikle günümüzde kurulan küresel ölçekteki değer zincirleriyle, bir savaş uçağının imal edilmesi onlarca farklı ülkede üretilen parçaların bir araya getirilerek özel tedarik zinciri süreçlerinin çalıştırıldığı bir dönemde, bir ülkenin askeri açıdan tam bağımsız olabilmesi pek de mümkün değildir.

1.3.1.2. Genç Endüstri Argümanı

Ekonominin bir bölümünün veya yeni kurulan endüstri dallarının gümrük tarifeleri kullanılarak korunması fikri ilk defa *ABD'nin ilk Hazine Bakanı Alexander Hamilton tarafından 1790 yılında hazırlanan "İmalat Konusunda Rapor (Report on Manufacturers)" adlı çalışmayla ortaya atılmıştır.* Hamilton, ABD mallarının dünya piyasalarında kabul görmemesi nedeniyle iç piyasada oluşan arz fazlalığının giderilebilmesi için, iç talebin canlandırılması, bunun yolunun da yerli üreticilerin korunarak teşvik edilmesinden geçtiği düşüncesiyle söz konusu raporu hazırlamıştır. Daha sonraları bu yöndeki korumacılık fikri ABD'de kabul görüp savunulması üzerine Hamilton'ı Kuzey Amerika'da Daniel Raymond (1786-1846) ile Henry C. Carey (1793-1879), Almanya'da Friedrich List 1789-1846) takip etmiştir (Karluk, 2013, s.407).

List'in *"eğitici gümrüklere"* yönelik fikirleri, başka hiçbir iktisatçıda aynı yoğunlukta olmamış, List'in bu düşüncelerinin etkileri, o günkü politikacılar ile sınırlı kalmamış, yirminci yüzyılın gelişmekte olan ülkeleri tarafından özellikle ithal ikamesi bağlamında List'in bu görüşlerinden yararlanılmıştır (Kibritçioğlu, 1996, s. 50).

List, *serbest ticaretin olmadığı bir sistemden korumacı bir ticaret sistemine geçişin, aşamalı gümrük tarifeleriyle sağlanması gerektiğini savunmuş*, ayrıca yüksek gümrük tarifeleri ile ithalat yasaklarının aynı değerde olduğunu belirtmiştir. List'in vurguladığı bir diğer nokta ise korumanın sürekli değil geçici olduğudur. Bu kapsamda List, uluslararası rekabette ülkelerin belli bir seviyeye gelinceye kadar sanayilerini korumaları gerektiğini, bu alanda rekabet gücüne ulaştıktan sonra ise korumaya son verilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Bu bağlamda List'in öngördüğü koruma, *gümrük*

tarifelerinin belirli bir süre için kullanılması bakımından terbiye edici niteliktedir. Ayrıca List sadece sanayii kesiminin korunması gerektiğini savunmuştur (Karluk, 2013, s.407).

Literatürde daha sonraları, *yeni kurulan endüstrilerin bir süre korunmasının gerekip gerekmediğine dair tartışmalar* büyük ölçüde Hamilton, Raymond, Carey ve List'in öncü nitelikli yayınlarına dayalı olarak J. S. Mill (1806-1873), C. F. Bastable (1855-1945), G. Haberler (doğ. 1900), M. C. Kemp (doğ. 1926), W. M. Corden (doğ. 1927) ve diğer pek çok iktisatçı tarafından sürdürülmüştür (Kibritçioğlu, 1996, s. 50).

List'in genç endüstrilerin korunmasına yönelik bu fikirleri, yukarıda belirtildiği üzere serbest ticaretin önemli savunucularından *J. S. Mill'i de etkilemiş* ve Mill; yeni kurulan genç endüstri kollarının serbest ticaretten zarar görme ihtimalini fark ederek, belirli bir süre için serbest ticaretten ayrılarak, sanayi kollarının uluslararası ticarette dış rekabete karşı korunmasını önermiştir (Karluk, 2013, s. 407).

Genç endüstri tezi, başta List olmak üzere erken dönem iktisatçılar dışında sonradan yapılan ciddi katkılar da eklendiğinde temelde, gelecekte büyüyüp gelişip karşılaştırmalı üstünlük elde edeceği düşünülen endüstrilerin, optimum üretim hacmine ulaşıncaya kadar gümrük tarifesi veya diğer önlemlerle dış rekabetten korunması gerektiği şeklinde özetlenebilir. Bu bağlamda, başka ülkelerde tarihsel veya doğal nedenlerle daha erken kurulmuş olan bir sanayi kolu, o alanda yeni kurulacak olanlara karşı bir üstünlük elde etmektedir. Aslında bu üstünlük o sanayi kolunun bu alanda elde etmiş olduğu teknik bilgi veya ölçek ekonomileri gibi gelişmelerin bir sonucudur. Diğer bir ifadeyle yeni kurulan endüstriler ancak optimum üretim hacmine ulaştıklarında elde edecekleri içsel ve dışsal ölçek ekonomileri sayesinde yabancı üreticilerle rekabet edebilir hale gelebilecektir. Dolayısıyla deneyimsiz genç endüstrilerin olgunluk çağına gelinceye dek dış rekabetten korunması gerekmektedir, aksi halde yabancı firmalarla girilen rekabette bu endüstriler gelişme fırsatı bulamadan yok olacaklardır (Seyidoğlu, 2015, s.154).

Jacobsson (1993)'in belirttiğine göre bir ülkede genç bir endüstrinin korunması için *üç ila sekiz yıl* arasında değişen süreler gerekmekte olup, uygulamada korunan sanayi dallarının koruma süreci ülkeden ülkeye, sektörden sektöre ve dönemden döneme değişiklik göstermektedir. Japonya'da tekstil sanayiinin olgunlaşması otuz yıl

sürmüşken, Güney Kore'de tekstil sanayi 40 yılda, gemi inşa sanayi ise üç-dört yılda olgunlaşabilmiştir (akt: Kibritçioğlu, 1996, s. 78).

Genç endüstrilerin korunmasının birinci en iyi politika aracı olduğu gerekçesiyle bu endüstrilerin gümrük duvarlarıyla korunması nedeniyle *kaynak dağılımı etkinliğinde meydana gelen bozulmalara Baldwin (1969) tarafından dikkat çekilmiştir.* Baldwin'e göre belirli sektörlerin korunması, ekonomideki verimli kaynakların toplumsal açıdan yeterli bir şekilde dağılmasına engel olmakta ve toplumun refah düzeyinde azalmaya yol açmaktadır. Bu nedenle Baldwin belirli bir zaman dilimi için azalan oranda gümrük vergisi kullanmak yerine ikinci en iyi politika aracının seçilerek üretim aşamasında bir defaya mahsus olmak üzere sübvansiyon verilmesinin daha doğru olacağını öne sürmüştür (Baldwin, 1969, s. 304).

Bunların yanında, genç endüstri argümanının etkin bir dış ticaret politikası olarak kullanılabilmesinde hükümetlerin koruma talep eden endüstrileri çok iyi değerlendirmesi gerekmektedir (Seyidoğlu, 2015, s.155). Diğer taraftan üreticilerin koruma duvarlarının arkasında rehavete kapılarak sektördeki verimliliği artıracak yöntemleri uygulamada isteksiz davranmalarını önlemek için, maliyetlerdeki düşüşle birlikte gümrük tarifelerinde kademeli olarak indirime gidilmek suretiyle hem verimlilik hem de etkinlik bağlamında sektörün daha rekabetçi hale getirilmesi de mümkün bulunmaktadır.

1.3.1.3. Stratejik Ticaret Politikası Argümanı

Stratejik ticaret politikası kavramı 1980'lerde ilk defa formüle edildiğinde, eksik rekabete dayalı (oligopolistik) modellerin yeni uygulamalarının artan hükümet müdahalelerini haklı göstermesi nedeniyle, serbest ticaretin arzu edilebilirliğine ilişkin derinden yerleşmiş kavramları zayıflatmıştır (DeCarlo, 2007, s. 3).

Nitekim Krugman (1987) bu durumu "…Öyleyse hem karşılaştırmalı üstünlükler dış ticaret modelinin eksik bir model olduğunu hem de her şeye rağmen serbest ticaretin doğru bir politika olduğuna inanmak mümkündür. Böylece serbest ticaretin modası geçmemiştir ancak serbest ticaret bir zamanlar olduğu konumda da değildir. Bir daha asla ekonomi teorisinin bize her zaman serbest ticaretin doğru olduğunu söylediği iddia edilmeyecektir." şeklinde dile getirmiştir.

Hükümetlerin yerli firmaların çıkarlarını teşvik etmeye yönelik iki farklı ancak ilişkili teorik gerekçe bulunmaktadır. Bunlardan ilki *Brander ve Spencer* tarafından oluşturulmuş olup, hükümetin piyasadaki kârları yerli firmaya kaydırmak için oligopolistik rekabetteki stratejik etkileşimi değiştirebileceğini savunmaktadır. İkinci teorik gerekçe ise II. Dünya Savaşı sonrası dönemin ekonomik kalkınma modeli literatüründen gelmekte olup, hükümetlerin olumlu dışsallıklarından fayda sağlayabilmek için kilit endüstrilerin teşvik edebileceğini ileri sürmektedir. Esasen her iki teori de meydana gelen piyasa aksaklıklarına yönelik devletin ulusal refahı artırmaya dönük stratejik bir seçim yapması için rasyonel gerekçeler sağlamıştır (DeCarlo, 2007, s. 2).

Eksik rekabetin bulunduğu oligopolistik piyasa koşullarında, dış ticaret politikasının rekabeti ne yönde etkilediği James Brander ve Barbara spencer tarafından yapılan 1985 tarihli çalışmayla ortaya konulmuştur. Bu çalışmaya göre devletin dış ticarete müdahalesi stratejik dış ticaret politikası olarak tanımlanmıştır.

Model, *üçüncü bir piyasada* yerli firma ile yabancı rakip firma arasında ikili bir rekabet söz konusu olduğunda, uygulanacak olan ihracat sübvansiyonlarıyla yerli firmayı üretimi artırmaya teşvik etmek, yabancı firmayı ise bu rekabetten caydırmak için kullanılabileceğini göstermektedir. Modelde firmaların aynı anda üretim miktarı açısından da rekabet içinde oldukları varsayıldığı için, yabancı rakip uygulanan sübvansiyonu ciddi bir tehdit olarak algılar ve kendi üretimini azaltarak artan üretime cevap vermek zorunda kalarak yerli firmanın kendi pazar payını yakalamasına izin vermektedir. Yerli firmanın iç piyasadaki pazar payının artması, yurtiçi firmanın karının artırması anlamına gelmektedir. Elde edilen kar miktarı ihracata uygulanan toplam sübvansiyon miktarını aşması durumunda ise bu fazlalık ülke refahının artması anlamına gelmektedir. Böylelikle devletin müdahaleci politikaları sayesinde oligopol rantları yabancı firmalardan yerli firmalara kaydırılarak refah arttırılabilmektedir. Analiz, her bir firmanın birbirinin iç piyasasında rekabet ettiği karşılıklı rekabet için biraz daha karmaşık olsa da mekanizmanın işleyişi ve teorik bakış aynı kalmaktadır. Bu durumda hükümetler oligopolistik firmalar arasındaki stratejik etkileşimi değiştirmek için üçüncü bir oyuncu olarak müdahale edebilmektedirler (DeCarlo, 2007, s. 3).

Stratejik ticaret politikalarının dışsal ekonomiler açısından getirdiği yenilik, sosyal sermayenin yoğun bilgiye dayalı sektörlerde potansiyel olarak öneme sahip

olmasıdır. Bu bağlamda, bilgi teknolojileri, iletişim araçları yarı iletkenler, bioteknik gibi sektörler kritik öneme sahiptir. Yurtiçi firmaların devlet desteği almadan yabancı firmaların devlet desteğine sahip olması, yabancı firmalara ülke içi ve ülke dışı işlemlerinde stratejik avantaj sağlamakta olup, böylece yurtiçi firmaların gelişmesi ve rekabet gücü kazanması, hükümet desteğine bağlı bulunmaktadır. Kar transferine yönelik Brander ve Spencer modelinde üçüncü bir piyasada rekabet eden iki firmadan birisine verilen bir ihracat teşviki oyunun sonucunu pazar payı açısından teşvik veren ülke lehine çevirmekte ve bu durumda diğer ülke oyundan zararlı çıkarken dünya refahı da artmaktadır. *Diğer taraftan bir ülke gümrük vergileri ve ihracat teşvikleri gibi müdahaleci dış ticaret politikalarıyla da dış ticaretten kazançlı çıkabilmektedir.* Bu durumda azalan ortalama maliyetler ve piyasaya giriş serbest olmalıdır. Tekel konumunda olan yabancı bir firmanın faaliyet gösterdiği ve piyasaya giriş yapabilecek potansiyel bir yerli firmanın mevcut olduğu bir iç piyasada devlet söz konusu mala bir gümrük vergisi koymak suretiyle monopol gücüne sahip yabancı firmanın sağladığı rantı kendi ülkesine aktarabilmektedir. Bu çerçevede ticarete yönelik devlet müdahalelerinin ulusal refahı arttırabileceği farklı model varsayımları altında mümkün bulunmaktadır (Karluk, 2013, s.376).

Teorik olarak gayet başarılı görünen şeyleri pratikte hayata geçirebilmek her zaman mümkün olamamaktadır. Bu bağlamda stratejik dış ticaret politikasına çeşitli eleştiriler yöneltilmiştir.

Bu eleştirilerden ilki, gelecekte büyük dışsal ekonomi doğuracak olan endüstrilerin seçimine ilişkindir. Söz konusu endüstrinin seçimin ardından bu endüstrileri destekleyecek uygun politikalara karar verilmesi ise sorunun diğer parçasını oluşturmaktadır. *Diğer taraftan stratejik ticaret politikası uygulayıp bunda da başarılı olan bir ülke, bu politikaların uygulanmasında diğer ülkelerin zararı pahasına başarı sağlamış olduğundan, diğer ülkeler tarafından bu tür politikalara misilleme yapılması çok olasıdır.* Bu itibarla çok sayıdaki ülkenin aynı zaman diliminde bu tür politikaları uygulaması durumunda ise, bu çabalar birbirini etkisiz kılacağından, her bir ülkenin sağlayacağı yararlar da sınırlı olacaktır (Seyidoğlu, 2015, s.156).

Bu kapsamda Brander-Spencer analizinin önerdiği stratejik ticaret politikasının türü için asıl zorluk, belirli politika araçlarının kullanımını kısıtlayan uluslararası

düzenlemelerin uygulanması olmuştur. Örneğin ithalatta uygulanacak olan gümrük tarifelerinin seviyesi, her bir ülkenin GATT Anlaşması için Marakeş Protokolü'ne ekli ülkelerin taahhütlerine tabidir[3].

Ayrıca kotalar ve gönüllü ihracat kısıtlamaları gibi tarife dışı engeller, İthalat Lisanslama Prosedürleri Anlaşması ile kısıtlanmış bulunmaktadır. Diğer taraftan sübvansiyonlarla ilgili olarak, Sübvansiyonlar ve Telafi Edici Önlemler Anlaşması, ihracat performansına bağlı olarak uygulanan sübvansiyonları açıkça yasaklamaktadır. Bununla birlikte neredeyse firma veya sektöre özgü tüm sübvansiyonlar, şikâyette bulunan ülke sübvansiyonun ülkenin yerel endüstrisinde "zarara" neden olduğunu kanıtlayabiliyorsa veya sübvanse edilen ülke veya üçüncü bir ülke pazarındaki ihracatı üzerinde "ciddi etki" yaratabiliyorsa misillemeye tabi bulunmaktadır[4].

Bu itibarla, misilleme tehdidi hükümetlerin rekabette bulunan firmalar arasındaki stratejik etkileşime ilişkin oyunu değiştirme gücü olan mevcut politika çeşitliliğini azaltmaktadır. *Öte yandan, endüstriyel araştırmaların yüzde 75'ine ve rekabet öncesi kalkınma faaliyetinin yüzde 50'sine kadar olan sübvansiyonlara DTÖ düzenlemeleri açıkça izin vermektedir*. Başka bir ifadeyle Ar-Ge ve sermayeye yönelik sübvansiyonlar hala meşru politika araçları olup, bu durum ise hükümetlerin uluslararası rekabette stratejik ticaret politikasını bir noktaya kadar denemeye devam etmeleri için izin vermektedir. (DeCarlo, 2007, s. 6).

1.3.1.4. İşsizliğin Önlenmesi Argümanı

Artan uluslararası serbest ticaretle birlikte, ülkede ithalat hızlı bir şekilde artış gösterir, artan ithalatla birlikte daha çok dış rekabetle karşılaşan yerli sanayi, üretimi azaltma ve maliyetleri düşürme baskısı altına girer. Verimli kaynaklar bu sektörden diğer yerli endüstrilere geçmek zorunda kalır (Chrystal ve diğer, 1988, s. 11).

Bu kapsamda küresel veya yerli rekabete hazırlanamayan bir sektör hızla pazar payını kaybeder ve sonuçta işsizlik artar. Devamında ise işçiler, işçi sendikaları ve işverenler ilgili sektöre koruma sağlanması için hükümet nezdinde yürüttükleri lobi

[3] https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact4_e.htm
[4] https://www.wto.org/english/tratop_e/scm_e/subs_e.htm

çalışmalarıyla söz konusu sektöre ilişkin koruma talebinde bulunurlar (Abboushi, 2010, s. 388).

Söz konusu argüman, işsizliği azaltmak isteyen hükümetlerin serbest ticarete yönelik değil, korumacı bir dış ticarete yönelik ticaret politikası uygulaması gerektiğini savunmaktadır. Bu kapsamda söz konusu teori korumacılık yoluyla ithalatın çeşitli araçlar kullanılarak kısıtlanması veya tamamen yasaklanmasının yerli mala olan iç talebi artıracağını, söz konusu talebin karşılanması noktasında fabrikaların da işgücü talebinin artacak olması nedeniyle işsizliğin azalacağını ileri sürmektedir (Acar, 2010, s. 5).

Bu itibarla teoride belirtildiği gibi ithalatın kısıtlanmasına yönelik uygulanan korumacı ticaret politikalarıyla işsizliğin düşürülmesi mümkün olmakla birlikte, dünya ekonomisinde önemli bir yere sahip olan ülkelerin, gümrük tarifeleri ile işsizlik sorunlarına çözüm getirebilme olanakları çok sınırlı bulunmaktadır. Bunun sebebi ise bu tür büyük ülkelerin ithalatlarını kısmaları, diğer ülkelerin ihracatının azalmasına neden olacak, dolayısıyla onlar da karşı önlemlere başvuracak, bu durumda hiçbir ülke amacına ulaşamamış olacaktır (Seyidoğlu, 2015, s.154).

Bu itibarla, uygulanan korumayla birlikte kısa vadede işsizliğe çözüm getirilmiş olsa da uzun vadede korumacılığa başvuran ülkenin ihracat sanayiinde işsizliğin artmasına neden olmaktadır.

Söz konusu durumu inceleyen Luttrell (1978), korumacılığı uygulayan bir ülkede, azalan ithalattan elde edilen istihdam kazançları ile azalan ihracattan kaynaklanan istihdam kayıplarının sıfıra yakın net istihdam etkisi ile birbirini dengelediğini göstermiştir (Abboushi, 2010, s. 388).

Yine Abboushi (2010)'ye göre söz konusu teoriye ilişkin bir başka önemli nokta, koruma sağlanmış olan endüstride istihdam düzeyi korunmuş olmakla birlikte, bahse konu ithal malların endüstriyel kullanıcıları, perakendecileri, bu malların kullanıldığı hizmet endüstrileri gibi ithalata bağımlı endüstrilerde işsizliğin artmasına neden olmasıdır. Ayrıca, korunan endüstrideki mal fiyatlarındaki artış, bu endüstrilerde iş yapma maliyetini arttırmakta ve söz konusu endüstriyi daha az rekabetçi hale getirmektedir.

1.3.1.5. Ödemeler Bilançosu Açıklarının Azaltılması Argümanı

Günümüzde birçok devlet, ödemeler bilançosuna yönelik dış dengeyi sağlayabilmek adına cari açığın azaltılması noktasında korumacı ticaret politikaları uygulayabilmektedir. A*slında ödemeler bilançosuna yönelik cari fazlaya ulaşma arzusu merkantilizme dayanmaktadır* (Chrystal ve diğer., 1988, s. 10).

Bu görüşe göre ödemeler bilançosunda oluşan açıkların temel nedeni, ithalatın ihracattan yüksek olması, diğer bir ifadeyle ihracat gelirlerinin ithalat giderlerini finanse etmeye yetmemesidir. Bu bağlamda dış ticarete yönelik uygulanacak olan kısıtlayıcı bir ticaret politikası, ithalat harcamalarını kısılmasına ve bu yolla döviz tasarrufu sağlanarak dış açıkların azaltılmasına katkı sunacaktır. O halde ithalatın sınırlandırılması dışa bağımlılığın bir başka ayağı olan dış açıkların giderilmesine yönelik çözüm yollarından biridir (Acar, 2010, s. 5).

Söz konusu argüman günümüzde çok popüler olsa da aşağıda belirtilen önemli konuları göz ardı etmesi bakımından sıkça eleştirilmektedir (Abboushi, 2010, s. 388).

- Ticaret ekonomisine yönelik yapılan araştırmalar, esasında ticaret açığının ekonomi için zararlı olmadığını göstermektedir.

- Bu konuda yalnızca cari dengeye odaklanmak, bir ülkenin ödemeler dengesi hakkında kısmi ve sınırlı bir görüşü yansıtmaktadır. Çünkü sermaye giriş ve çıkışlarını ölçen sermaye hesabı gibi başka bir hesapta oluşan pozitif bakiye, ticaret dengesindeki açığa karşılık gelebilir. Örneğin ABD'nin ödemeler dengesine yönelik durum böyledir ve korumacılık argümanlarında nadiren söz edilen bir gerçektir.

- Konuya dair bir diğer eleştiri noktası ise, korumacı ticaret politikası uygulayarak ithalatın sınırlandırılması her zaman ihracatın azalmasına neden olduğundan cari açık açısından durumu değiştirmemektedir. Bu kapsamda Kaempfer ve Willett (1987) ticaret açığını azaltmak için ithalata yönelik ek vergi getirilmesi konusunu incelemiş ve bu yönlü bit ticaret politikasının ekonomideki kaynak tahsisini bozduğunu ve cari açığı azaltmakta fayda sağlamadığı sonucuna varmışlardır.

- Uluslararası Ekonomi Enstitüsü tarafından yapılan çalışmalar da aynı sonuca işaret etmekte olup, GSYH'ye zarar vermesi nedeniyle ithalatın sınırlandırılması önerilmemektedir.

1.3.1.6. Koşulların Eşitsizliği (Adil Ticaret) Argümanı

Bu argümana göre ülkelerin sahip oldukları gerek *doğal koşullar ile beşerî kaynakların eşit olmaması gerekse hükümetlerin uyguladığı teşvik politikalarının da bir sonucu olarak,* ülkelerin içinde bulunduğu şartlar eşit olmaktan çok uzaktır. Bu itibarla, önemli olan serbest ticaret değil, *"âdil ticarettir"* ve adil ticaret ise ülkelerin içinde bulunduğu şartların eşit olmasını gerektirmektedir. O halde yapılması gereken şey, serbest ticarete değil, âdil ticarete imkân sağlamak adına içinde bulunulan şartların eşitlenmesini sağlayacak önlemleri almaktır (Acar, 2010, s. 5). Bunu sağlamanın yolu ise uluslararası ticarette *"karşılıklılık"* ilkesini kullanmaktır.

GATT anlaşması kapsamında ticarette uygulanan engellerin azaltılmasına yönelik yürütülen müzakereler, uygulanan bu engellere karşılık gelen tavizlere odaklanmıştır. "İlk fark" karşılıklılığı olarak bilinen bu karşılıklılık biçimi, bir ülkenin diğer ülke tarafından sağlanan gümrük tarifesi indirimine göre bir başka ülkeden tarife indirimi sağlamasını talep ederek ticaret engellerinin azaltılmasını amaçlamaktadır (Chrystal ve diğer., 1988, s. 13).

Bu argümanın savunucuları, temelde bir ülkenin kendi yerel endüstrilerine yönelik korumacı bir ticaret politikası uygulaması durumunda buna muhatap olan ülkenin de bu yabancı işletmelere karşı koruma önlemleri alması gerektiğini önermektedir. Burada amaç, yabancı ülkelerin uygulamaya koyduğu koruma önlemlerinin etkisini azaltmak veya bu önlemlerin uygulamadan kaldırılmasına yönelik ilgili ülkeye baskı yapmak için *"karşılıklılık"* mekanizmasını kullanmaktır. Söz konusu argüman *"Adil ticaret"* politikası olarak da bilinmekte olup, uluslararası ticarette uygulanan bir önlem çoğu zaman dünya çapındaki birçok endüstriyi etkileyebilmekte ve bu da çoğu zaman söz konusu önleme *"karşılık vermeyi"* gerekli kılan güçlü mevzuat düzenlemeleriyle sonuçlanmaktadır (Abboushi, 2010, s. 389).

Ayrıca, bu konuda yapılan çalışmalar, *bu tür ticaret kısıtlamalarının topluma olan maliyetlerinin, korunan endüstriye sağlamış olduğu faydadan daha fazla olduğunu* göstermiştir (Chrystal ve diğer., 1988, s. 13).

Bunun yanında, uygulamaya koyulan bu tür korumacılık politikaları sadece korunan endüstriye fayda sağlamakta ve her iki ekonomiye de zarar veren ve ülkeler arasındaki ikili ticaretin temel amaçlarından biri olan dostluğun yerine düşmanlık ilişkisinin gelişmesine olanak tanıyan karşılıklı ticaret kısıtlamalarının artmasına neden olmaktadır.

1.3.1.7. Çevrenin Korunması Argümanı

Ticarette çevre sorunu, Uruguay Turu (1986–1994) ve Rio'daki Dünya Zirvesi'nden (1992) bu yana hem uluslararası ticaret hem de çevre politikası alanlarında yoğun ilgi görmüştür. Yoğunlaşan *uluslararası ekonomik değişimin çevresel sonuçları aslında ticaret politikası kararlarında, özellikle de sanayileşmiş ülkelerde önemli bir unsur haline gelmiştir*. Bu kapsamda, yabancı malların üretimi ile ilgili çevresel sorunlara ilişkin duyulan endişeler ülkeleri pazara erişim kısıtlamalarına başvurmaya yöneltmiştir. Söz konusu bu kısıtlamalar da uluslararası ticari anlaşmazlıkları tetiklemiştir. Bu alandaki en önemli örneklerden biri, 1990'ların başında ABD ve Meksika arasındaki balık ticaretine yönelik anlaşmazlık olup, ABD, ton balığı için kullanılan ağların yunuslar için zararlı olduğunu gerekçe göstererek Meksika'dan konserve ton balığı ithalatını kısıtlamıştır. Meksika ise daha sonra anlaşmazlığı DTÖ'ye taşımış ve DTÖ konuyla ilgili olarak, ülkelerin çevresel hedeflere ulaşabilmek için ticaret kısıtlamalarının kullanılamayacağı yönünde karar vermiştir (Bechtel, Bernauer ve Meyer, 2012, s. 2).

Yukarıda yer alan örnekte de görüldüğü üzere, daha çok gelişmiş ülkelerce dile getirilen korumacılığa ilişkin bir başka argüman da "çevrenin korunmasıyla" ilgilidir. Söz konusu argümana göre *çevreye zarar veren "kirli teknolojileri" kullanmak bu teknolojileri kullanan gelişmekte olan ülkeler lehine haksız rekabet doğurmaktadır.* Buna ek olarak, azgelişmiş ülkelerin kirlettiği hava atmosferdeki hava hareketleri yoluyla gelişmiş ülkeleri de olumsuz yönde etkilemektedir. Bu durumda kirli teknolojiler kullanan gelişmekte olan ülkelere karşı korumacı politikalar yoluyla yaptırım uygulanması gerekmektedir (akt: Acar, 2001, s. 6).

Bu kapsamda günümüzde uluslararası ticaret politikası kararlarında ekonomik değişimin çevresel boyutları önemini korumaya devam etmektedir. Günümüzde pek çok uluslararası ticaret anlaşması, ticaret ortaklarının çevresel standartlarını geliştirmelerini gerektiren çevresel konularla ilgili hükümler içermektedir. Benzer şekilde, Avrupa Birliği (AB), hem iç ekonomik entegrasyon sürecinde hem de diğer ülkelerle olan ticari düzenlemelerin müzakere edilmesinde çevre sorunlarını sistematik olarak ele almaktadır. Bununla birlikte, günümüzde çevresel kaygılar gerekçe gösterilerek oluşturulan başta ürün standartları gibi pek çok düzenlemenin, aslında ülkelerin ithalatı sınırlandırmakta kullandığı birer görünmez engel işlevi gördüğü de bir gerçektir.

1.3.1.8. Gelirin Yeniden Dağıtılması Argümanı

Serbest ticarete getirilen önemli eleştirilerden birisi de gelirin dağıtılması konusuna yöneliktir. Çoğu ticaret modeli, *toplam ekonomik verimliliğin serbest ticaretle artırıldığını öne sürse de aynı modeller ekonomideki her bireyin faydaları eşit şekilde paylaşacağını göstermemektedir.* Bunun anlamı ise bazı bireyler serbest ticaretten kazanırken, bazıları ise kaybedecek olmasıdır. Gelir dağılımı konusunda ekonomistler tarafından iki genel yaklaşım benimsenmiştir. Bunların bir kısmı ekonomi disiplininin amacının sadece *en etkili ekonomi politikası seçimini belirlemek* olduğunu savunurken, diğer grup ise *kıt kaynakların üretim ve tüketime nasıl tahsis edileceğini belirlemek* olarak tanımlamaktadır. "Gelir Tahsisi" ise maksimum toplam ekonomik verimlilik seviyesine ulaştığında "optimal" olarak tanımlanmaktadır. Bu anlamda, ekonomik analiz doğada *"pozitif"tir,* yani ekonomide işlerin nasıl işlediğine ve sonraki etkilere ilişkin soruları cevaplamaya çalışır. Bu yönüyle pozitif ekonomik analiz ne yapılması gerektiğini açıklamaya yönelik değildir. *Gelir dağılımı ile ilgili konular ise doğada yaygın olarak "normatif" olarak düşünülmektedir, çünkü bu konudaki endişe genellikle dağıtımın "olması gerekenle" ilgili boyutuna ilişkindir.* Bu mantık uluslararası ticarete uygulandığında, uygun gelir dağılımı gibi konular ekonomi disiplinin sınırlarının ötesindedir ve bu konuda karar verilebilmesi için politikacılar veya hükümetlere ihtiyaç vardır. Bu bağlamda bugüne kadar serbest ticaretin ekonomik verimlilikte neden olduğu artıştan dolayı elde edilen gelirlerin, kazananlardan kaybedenlere aktarılmak suretiyle ticaretten her bir bireyin kazançlı çıkabileceğini gösteren pek çok sayıda çalışma gerçekleştirilmiştir. Bunun mümkün olmasının temel nedeni ise, verimlilikteki toplam

iyileşme nedeniyle, ticaretten kazançlı çıkanların elde ettikleri kazanç toplamının, ticaretten zararlı çıkanların toplam kayıplarını aşmasıdır. Bunun anlamı ise serbest ticaretin potansiyel kazananlarının serbest ticaret sonucunda kaybedenlere *"belirli bir tazminat ödemesi"* yapması karşılığında, bütün tarafların ticaretten kazançlı çıkabileceğinin teorik olarak mümkün olduğunu göstermesidir. Bu durum ise serbest ticaretin uygun bir *"tazminat paketi"* ile birleştirilmesi durumunda bir ölçüde korumacılığın tercih edilebileceğini göstermektedir (Suranovic, 2012, s. 621-622).

Bu bağlamda, yukarıda belirtilen işleyiş doğrultusunda korumacı ticaret politikalarının gelir dağılımını etkilemesi dolayısıyla, ticaretten kaybedenler diye tanımlayabileceğimiz bazı dezavantajlı gruplara sağladığı katkılar da göz önüne alındığında ticaretin kısıtlanması savunulmaktadır. Bununla birlikte bu amaçla korumacılığın kullanımına ilişkin, ticaretin kazananlarından, kaybedenlerine yapılacak gelir aktarımıyla ilgili olarak yanıtlanması gereken ciddi sorular bulunmaktadır. Bu çerçevede ticaretin olası kazananları ile kaybedenlerinin kimler olduğu, kazanç ve kayıp tutarlarının ne kadar olduğu ile bu tutarlarının tahakkuk zamanları gibi ciddi anlamda tanımlama sorunları bulunmaktadır. Bir başka ifadeyle, ticaret politikasının *"körlüğü"* ve kaynak tahsisi üzerindeki olumsuz etkileri nedeniyle, gelir eşitsizliğiyle başa çıkmanın en iyi aracı olması pek de mümkün değildir. Bu itibarla gelirlerin dağılımını doğrudan vergi uygulamak veya transfer ödemeleriyle eşitlemeye çalışmak, ticaret politikası uygulamaktan daha az maliyetlidir. Bununla birlikte Hickok'un 1985 tarihli çalışmasının da ortaya koyduğu gibi, ticaret kısıtlamalarına yönelik uygulamaların gelir dağılımına ilişkin eşitsizliği azaltmaktan ziyade daha da artırdığı görülmektedir (Chrystal ve diğer., 1988, s. 13).

2. BÖLÜM

DEVLETİN DIŞ TİCARETE MÜDAHALESİ

Geleneksel ticaret teorisi, genel olarak birinci dünya savaşına kadar kabul edilen iki temel ilkeden başlayarak tarifelere odaklanmış olup bunlardan ilki korumacı amaçlar için uluslararası ticaretin önündeki engellerin tarifelerle sınırlı tutulmasıdır. Diğer bir ilke ise ihracatçı ülkeler arasında ticarette ayrım gözetmeme ilkesi olup, söz konusu ilke uyarınca ithal edilen bir mala belirli bir oranda gümrük tarifesi uygulanması durumunda, söz konusu malın ithal edildiği ülkeden bağımsız olarak bu malın tüm ithalatlarına aynı oranda gümrük tarifesi uygulanması gerektiğini ifade etmektedir.

İki dünya savaşının vuku bulduğu savaşlar arası dönemde ve özellikle Büyük Ekonomik Buhran döneminde söz konusu bu iki ilke sistematik bir şekilde ihlal edilmiş olmasına rağmen, uluslararası ticaretin işleyişine ilişkin bu iki önemli ilke tekrar ele alınmış ve bu durum ikinci dünya savaşından sonra uluslararası ticareti yönetmesi umulan GATT Anlaşmasının temelini oluşturmuştur.

Bu çerçevede GATT çatısı altında çok taraflı tarife indirimlerinin müzakere edilmesi amacıyla çeşitli uluslararası toplantılar yapılmış olup, söz konusu müzakereler Aralık 1993'de Uruguay Turu ile sona ermiştir. Sonrasında GATT, DTÖ'ye dönüşmüş ve uluslararası ticaretin işleyişine yönelik kendisine atfedilen bu görevi de DTÖ devralmıştır.

GATT nezdinde yürütülen müzakerelerde çok taraflı tarife indirimlerine yönelik ciddi yol kat edilmiş ve önemli tarife indirimleri sağlanmıştır. Bu kapsamda 2000'li yılların sonlarına gelindiğinde ABD, Kanada, AB ve Japonya ithalata yönelik uygulamış oldukları gümrük tarifelerini %4-%5 düzeyine kadar indirmişlerdir. Ancak belirtmek gerekir ki normal mallarda durum bu iken ülkelerce kritik görülen bazı hassas ürünlerde ise bu oranların ABD'de %99'a, Kanada'da %49'a, AB'de %198'e, Japonya'da %126'ya kadar çıktığı görülmüştür. Ayrıca kimi gelişmekte olan ülkelerde bu oranların %200'e kadar çıktığı gözlemlenmektedir (Karluk, 2013, s. 385).

Diğer taraftan GATT nezdinde yürütülen söz konusu müzakerelerde çok taraflı tarife indirimlerine yönelik ciddi bir yol kat edilmiş ise de yukarıda yer verilen *"gümrük tarifelerinin korumacılık amacıyla kullanılamayacağı"* ile *"ticarette ayrım gözetmeme"* olarak ifade edilen iki önemli ilkenin ihlaline karşı izin verici bir tutum sergilemek zorunda kalınmıştır (Gandolfo, 2014, s. 215). Son yıllarda hem gümrük tarifeleri dışında tarife dışı engellerin, hem de ayrım gözeten ticaret politikalarına yönelik uygulamaların hızla arttığı görülmektedir.

Bu kapsamda GATT nezdinde gerçekleştirilen müzakereler neticesinde elde edilen çok taraflı tarife indirimlerinin de etkisiyle, günümüzde gümrük tarifeleri devletin dış ticarete müdahalesinde daha az kullanılan bir araç haline gelmiş, buna karşılık TDÖ'ler ise hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkeler açısından daha fazla önem kazanmaya başlamıştır (Arslan, 2014, s. 51). Bu durumu ortaya koyabilmek adına, aşağıda yer alan 1 No.lu Tablo'da seçilmiş ülkeler itibariyle sanayi mallarına (makine ve elektrikli ekipmanlar) uygulanan gümrük tarifelerinin genel ortalamaları gösterilmiştir.

Bu itibarla, bu bölümde devletin dış ticarete müdahalesi Gümrük Tarifeleri ile bu çalışmanın da ana konusunu teşkil eden Tarife Dışı Engeller olmak üzere iki ana başlık altında ele alınacaktır.

2.1. Bir Müdahale Aracı Olarak Gümrük Tarifeleri

Bir önceki bölümde detaylı bir şekilde ele alındığı üzere hükümetler, ödemeler bilançosundaki açıkların giderilmesi, kamu gelirlerinin arttırılması veya ekonomideki istikrarın sağlanması gibi ekonomik amaçlarla ya da yerli sanayiyi dış rekabetten koruma veya belirlemiş olduğu sanayileşme stratejisi gibi çeşitli amaçlar doğrultusunda dış ticarete müdahale etmektedirler.

Günümüzde GATT nezdinde yürütülen müzakereler çerçevesinde verilen taahhütler doğrultusunda ülkelerin uygulamış oldukları gümrük tarifesi oranları kademeli bir şekilde indirime tabi tutulmuştur. Bu kapsamda aşağıda yer alan tabloda seçilmiş ülkeler itibariyle sanayi mallarına (makine ve elektrikli ekipmanlar) uygulanan gümrük tarifelerinin genel ortalamaları gösterilmiştir.

Tablo 1. Seçilmiş Ülkeler İtibariyle Sanayi Mallarına Uygulanan Tarife Oranları (%), 2017

Gelişmiş Ülkeler	Tarife Oranı	Gelişmekte Olan Ülkeler	Tarife Oranı
Avustralya	2.2	Türkiye	0.7
Kanada	0.2	Arjantin	12.2
Avrupa Birliği	0.8	Brezilya	12.2
Hong Kong	0.0	Şili	0.9
İzlanda	0.0	Çin	6.6
Japonya	0.0	Hindistan	6.0
Yeni Zelanda	1.9	Endonezya	3.5
Norveç	0.0	G. Kore	1.8
İsviçre	0.1	Meksika	0.9
ABD	0.8	Rusya	2.6

Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution) portalından elde edilen verilerle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Tablo 1'de seçilmiş gelişmiş ve gelişmekte olan bazı ülkelerin sanayi mallarına 2017 yılında uygulamış oldukları gümrük vergisi oranlarına yer verilmiştir. Tablodan da görüleceği üzere, gelişmiş ülkelerin sanayi mallarına uygulamış oldukları gümrük tarifeleri, gelişmekte olan ülkelerin uyguladıklarına kıyasla çok daha düşük olup, bazı istisnalar dışında hemen hemen sıfırdır. Diğer taraftan gelişmekte olan ülkelerin uygulamış oldukları gümrük tarifelerine bakıldığında ise Brezilya'da %12,2, Çin'de %6,6, Hindistan'da %6 ve Endonezya'da ise %3,5'dir. Türkiye'nin uygulamış olduğu gümrük tarifesi ortalaması ise %0,7 düzeyindedir.

Söz konusu tablodan da anlaşıldığı üzere gelişmekte olan ülkelerde uygulanan gümrük tarifeleri, gelişmiş ülkelerden daha yüksektir. Bu bilgilerden yola çıkarak gümrük tarifelerinin özelliklerine ilişkin iki önemli çıkarım yapılabilir. Bunlardan ilki gümrük vergilerinin *gelir sağlama* etkisi olup, daha önce de belirtildiği üzere, gümrük tarifeleri özellikle gelişmekte olan ülkelerce kamu gelirlerinin arttırılmasında sıkça başvurulan bir ticaret politikası aracıdır. Elde edilen diğer bir çıkarım ise gümrük tarifelerinin *koruma etkisi* ile ilgilidir. Bu kapsamda gümrük tarifeleri sanayi sektörünün dış rekabete karşı korunmasında ciddi bir araçtır. Gümrük vergilerinin başta öne çıkan bu iki özelliği olmak üzere diğer özellikleri aşağıda detaylı bir şekilde ele alınmıştır.

Bu çerçevede, bu bölümde gümrük tarifelerinin tanımı ve kapsamı, gümrük tarifelerinin türleri, işlevleri (fonksiyonları) ile etkileri ele alınacaktır.

2.1.1. Gümrük Tarifelerinin Tanımı ve Kapsamı

Gümrük tarifesi, geniş anlamda dış ekonomi politikasının, dar anlamda ise dış ticaret politikasının en eski aracıdır. "Gümrük tarifesi" ifadesinde iki temel kavram bulunmakta olup, bunlar gümrük ve tarife kavramlarıdır. Gümrük kavramı, belli bir malın gümrük sınırını geçişi esnasında ödenen vergi ve harçlar olarak tanımlanmaktadır. Tarife kelimesi ise, uluslararası ticarete konu olan bütün mallara uygulanan vergileri belirleyen listeleri de kapsayan geniş kapsamlı bir kavramdır (Karluk, 2013, s. 385).

Gümrük tarifeleri, ithalattan veya daha nadiren de olsa ihracattan da alınan bir vergi türü olup, gümrük vergisinin etkisiyle ithal edilen ürünün iç piyasadaki fiyatı dünya fiyatının üzerine çıkarılmaktadır. Aksi durumda ise yani şayet gümrük vergisi ihraç edilen ürüne uygulanırsa bu durumda ürünün ihraç fiyatı iç piyasadaki fiyatının üzerine çıkmaktadır (Bacchetta ve diğer., s. 65).

Gümrük vergileri, gümrük yükümlülüğünün doğduğu tarihte yürürlükte bulunan gümrük tarife cetveline göre hesaplanmaktadır. Vergiler kanunla koyulup kanunla kaldırıldığından, gümrük vergileri de tıpkı diğer vergilerde olduğu gibi TBMM'nin yasama faaliyetlerini gereli kılmaktadır. Ülkemizde gümrük verileri 25.05.1964 tarih 11711 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 474 sayılı Gümrük Giriş Tarife Cetveli Hakkında Kanun'a ekli bulunan ve her yıl güncellenen Gümrük Giriş Tarife Cetveline göre hesaplanmaktadır. Söz konusu Kanun'un 2. maddesine göre, Hükümete (Cumhurbaşkanı) söz konusu Gümrük Giriş Tarife Cetvelinde yer alan eşyaların gümrük vergisi sınır ve oranlarını 50'ye kadar yükseltme, sıfıra kadar indirebilme veya bu Cetveldeki sınır ve oranları %50'ye kadar artırabilme yetkisine sahiptir. Hükûmete verilen bu yetki nedeniyle Türkiye'de uygulanmakta olan gümrük vergisi oranlarında, Meclisin yasama faaliyetlerine bağlı kalmaksızın belirli oranlarda değişikliğe gidilebilmektedir.

Uygulanmakta olan gümrük tarifeleri eğer kanunla konulmuş ise bu tür gümrük tarifeleri, kanuni veya otonom (tek taraflı) tarife, eğer uluslararası sözleşmelere dayanılarak konulmuş ise bu durumda akdi (sözleşmeli) gümrük tarifesi olarak adlandırılmaktadır (Öztürk, 2012, s. 73). Şayet uygulanmakta olan tarifeler uluslararası anlaşmalara dayanılarak belirlenmiş ise yani bir akdi gümrük tarifesi ise bu durumda ilgili ülke doğal olarak söz konusu anlaşmaya taraf olan diğer ülkelere karşı uygulamış olduğu

tarifeleri tek taraflı olarak değiştirme yetkisinden mahrum olmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 161).

Diğer taraftan ülkeler zaman zaman aralarında yapmış oldukları Bölgesel/Serbest Ticaret Anlaşmalarıyla (BTA/STA) birbirlerinden ithal etmiş oldukları mallara karşı daha düşük tarifeler uygulayabilmektedirler. Bu şekilde üçüncü ülkelere kıyasla ortaya çıkan düşük oranlı tarifeler ise tercihli ya da tavizli tarife olarak ifade edilmektedir.

2.1.2. Gümrük Tarifelerinin Türleri

Gümrük tarifeleri advalorem veya spesifik olmak üzere iki türlü uygulanmaktadır. Bunların ikisinin de birlikte kullanılması durumu ise karma vergiler olarak adlandırılmaktadır. Bir *advalorem* (değer esaslı) gümrük tarifesi, ithal edilen malın CIF değerinin bir yüzdesi olarak uygulanmaktadır. Şayet gümrük tarifesi, malın fiziki birim başına sabit bir para miktarı üzerinden uygulanırsa bu tür vergiler *spesifik* vergiler olarak adlandırılmaktadır. Advalorem gümrük tarifeleri, spesifik gümrük tarifelerine oranla çok daha yaygın olarak kullanılmaktadır. Bunun nedeni ise, bu tür vergilerin toplanmalarının daha kolay olmaları ve vergilerin karşılaştırılabilir olmasıdır. Çünkü bu iki önemli özellik advalorem vergilerin daha şeffaf olmalarını sağlamaktadır. Spesifik gümrük vergilerinin uygulandıkları ürünler arasında karşılaştırma yapılması daha zordur, çünkü bu tür vergiler ürünlerin ölçüldüğü birimlere bağlı bulunmaktadır (Bacchetta ve diğer., s. 65).

Diğer taraftan advalorem vergiler genel olarak pahalı imalat sanayii ürünleri, spesifik vergiler ise, standart mallar için daha uygun gümrük vergi türleri olarak kabul edilmektedir. Bunların yanında advalorem vergiler yüksek fiyatlı imalat sanayi ürünlerine, spesifik vergilere oranla daha etkili bir şekilde uygulanabilmektedir. Bunun nedeni ise tek bir advalorem vergi oranının yurtiçi sanayine özellikle de artan fiyatlar karşısında uygun bir koruma sağlayabilmesidir. Fiyatların hızla yükseliş eğilimi gösterdiği bir ortamda spesifik vergiler enflasyona karşı koruma sağlayamadığı gibi devletin vergi gelirlerinde de hiçbir artış olmayacaktır. Çünkü alınan vergiler miktarlara bağlı kaldığından, fiyat hareketlerini izleyemeyecektir. Hatta fiyat artışları dolayısıyla ithalatın azalış gösterdiği durumlarda devletin gümrük vergisi gelirinde bir düşüş yaşanacaktır (Karluk, 2013, s. 387).

Diğer taraftan spesifik vergiler bir malın düşük kalitelilerini yüksek kalitelerine oranla daha fazla vergileme sonucunu yarattığından bu tür vergiler vergide adalet ilkesiyle de bağdaşmamaktadır. Çünkü fiziki birim başına alınan vergi, o malın kalitesi düşük olduğu için daha ucuza satılan türleri üzerinde daha fazla vergi yükü getirecektir. Bunun sonucunda ithalat ise ucuz kaliteli mallardan pahalı olan kaliteli mallara kayacaktır (Seyidoğlu, 2015, s. 164).

Bu durumu iyi açıklaması bakımından en yaygın kullanılan örnek otomobil ithalatına uygulanan spesifik vergi örneğidir. Şöyle ki, şayet otomobil ithalatında belirli bir kıstas belirlemeden otomobil başına doğrudan bir spesifik vergi belirlenirse, tüketiciler hem pahalı ithal otomobile hem de ucuz olan ithal otomobile aynı vergiyi ödediği düşüncesiyle, tercihlerini pahalı olan ithal araçlara kaydıracaktır. Bu durumda önceden ucuz ve kaliteli olan mallardan pahalı ve kaliteli olan mallara yönelmiş olacaktır. Şüphesiz ki bu durum vergilendirmede adalet ilkesiyle örtüşmeyecektir. Bu sakıncayı önlemek için spesifik vergi tarifesini malın kalitesine göre farklılaştırmak mümkün olmakla birlikte çeşitli zorluklar içermektedir.

Spesifik vergilerin bu sakıncalarına karşılık lehinde söylenecek başlıca noktalar, uygulanmasının kolay olması, malın fiziki birimi gibi objektif kriterlere dayanması ve anlaşmazlıklara fazla yol açmaması şeklinde özetlenebilir. Bunların yanında advalorem gümrük tarifelerinin aksine spesifik gümrük vergilerinin uygulandıkları ürünler arasında karşılaştırma yapılması daha zordur, çünkü bu tür vergiler ürünlerin ölçüldüğü birimlere bağlı bulunmaktadır. Bununla birlikte, spesifik vergilerin uygulandığı ürünler arasında karşılaştırma yapabilmenin yolu ise bu tür vergilerin advalorem eşdeğerlerini hesaplamaktır (Bacchetta ve diğer., s. 65).

Spesifik tarifelerin advalorem eşdeğerleri (AVE'leri), hesaplanabilmekte olup, bahse konu hesaplama işlemi aşağıda yer alan formül ile yapılabilmektedir.

$$\tau_{AVE} = 100\frac{\tau_{spesifik}}{p}$$

Söz konusu formül ile spesifik gümrük tarifesinin advalorem eşdeğeri yani AVE'si, birim başına uygulanan spesifik verginin, yine o birim başına denk gelen dünya fiyatına (p) bölünüp yüz ile çarpılması ile elde edilebilmektedir.

Ancak bununla birlikte söz konusu hesaplamanın yapılmasında çeşitli zorluklar bulunmaktadır. Öncelikle ürünün dünya fiyatının hesaplanması gerekmektedir. Ürünün uluslararası fiyatı (p), ürünün ticarete konu olan ithalat değerlerinin, söz konusu ürünün ticaret hacimlerine bölünerek hesaplanabilse de sonuç sadece fiyatların çeşitlilik göstermesi nedeniyle değil, ürün bileşimlerinin yani birim başına farklı değere sahip ürünlerin toplanarak bir araya getirilmesi nedeniyle zamana ve ülkelere göre değişmekte ve hesaplamalarda sistematik yanlılıklara neden olmaktadır (Bacchetta ve diğer., s. 65).

Gümrük vergileri hesaplanırken üç temel ölçüt dikkate alınmakta olup bunlar, Eşyanın tanımı yani gümrük tarife pozisyonu, eşyanın menşei ve eşyanın gümrük kıymetidir. Bu kapsamda *eşyanın tanımı* uygulanacak olan gümrük vergisi oranının, söz konusu eşyanın cins ve niteliğine göre farklılık göstereceğinden vergiye tabi tutulacak eşyanın tanımlanmasını gerekli kılar. *Eşyanın menşei* ise uygulanacak olan vergi oranının ithal eşyasının menşe ülkesine göre farklılık gösterecek olması nedeniyle dikkate alınmalıdır. Çünkü gümrük vergileri ithalata konu eşyanın geldiği ülkelere göre farklı olarak uygulanmaktadır. Son olarak eşyanın *Gümrük Kıymeti* ise ithal eşyasına uygulanacak olan gümrük vergisi oranının matrahının tespiti açısından çok büyük önem taşımaktadır.

Bu kapsamda advalorem gümrük vergilerinin uygulanmasında temel unsur bu verginin matrahının oluşturulmasıyla ilgilidir. Türk gümrük mevzuatında bu durum eşyanın gümrük kıymeti olarak ele alınmıştır. 4458 Saylı Gümrük Kanunu'nun 3.maddesinin 26.fıkrasına göre; *gümrüklenmiş değer* ithal eşyası için eşyanın CIF kıymeti ile gümrük vergileri toplamını, ihraç eşyası için FOB kıymeti ile gümrük vergileri toplamını ifade etmektedir. Bu bakımdan ithal eşyasına ilişkin gümrük vergileri, söz konusu eşyanın satış bedeli, sigorta bedeli ile nakliye masraflarının toplamını ifade eden CIF bedeli üzerinden alınmaktadır. Bununla birlikte ithalata konu edilen mal CIF teslim şekli haricinde örneğin FOB olarak teslim alınmış bile olsa, sigorta ile navlun faturası da eklenmek suretiyle CIF bedeline dönüştürülmektedir. Şayet söz konusu belgeler ilgililerce ibraz edilemezse yürürlükte bulunan Gümrük Yönetmeliği'nin 51. maddesi uyarınca sigorta bedeli için eşyanın FOB bedelinin %3'ü, nakliye masrafları için ise FOB bedelinin %10'u şeklinde eşyanın gümrük kıymetine eklenmek suretiyle gümrük vergilerinin hesaplanması sağlanmaktadır.

Bu bağlamda eşyanın ithalinde eğer advalorem gümrük vergisi benimsenmiş ise, söz konusu verginin alınabilmesi için ithal malının bedelinin bilinmesi zorunluluk arz etmektedir. İlke olarak ABD ve Kanada spesifik gümrük vergisi uygulamasını benimsemişken AB ile Türkiye ise advalorem gümrük vergilerini kullanmaktadır. Karma gümrük vergileri ise genel olarak hammaddesi gümrük vergisine tabi bulunan mallara uygulanmaktadır. Bu durumda spesifik kısmı hammadde üzerine koyulan gümrük vergisine eşitken, buna ek olarak alınan advalorem vergi ise iç ekonomide o sanayi dalına sağlanmak istenen koruma oranını yansıtmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 165).

2.1.3. Gümrük Tarife Sistemleri

Son yıllarda uluslararası ticarette kaydedilen gelişmeler doğrultusunda uluslararası ticarete konu edilen malların sayısında da hızlı bir artış meydana gelmiştir. Mal çeşitliliğinde meydana gelen bu artış uluslararası ticaretin işleyişinde malların belirli kurallar çerçevesinde sınıflandırılmaları gereğini doğurmuştur. Malları sınıflandırılmalarına yönelik duyulan bu ihtiyaç ülkeleri harekete geçirmiş ve Dünya Gümrük Örgütü (DGÖ) öncülüğünde ticarete konu edilen malların sınıflandırılmasına yönelik çalışmaları da beraberinde getirmiştir.

Bu çerçevede ortaya çıkmış olan "Armonize Sistem" veya basitçe "AS" olarak adlandırılan Armonize Mal Tanımlama ve Kodlama Sistemi, DGÖ öncülüğünde geliştirilmiş olan çok amaçlı bir uluslararası mal tanımlama sistemidir. Armonize mal tanılama sistemi yaklaşık beş bin civarı mal grubunu içermekte olup, her biri altı haneli bir kodla tanımlanan mantıksal bir yapıda düzenlenmiş olup, düzgün bir sınıflandırma elde etmek için iyi tanımlanmış kurallarla desteklenmiştir. Armonize Sistem, dünya genelinde iki yüzden fazla ülke tarafından gümrük tarifeleri ve uluslararası ticaret istatistiklerinin toplanmasında temel olarak kullanılmaktadır. Uluslararası ticaretteki malların %98'inden fazlası AS cinsinde sınıflandırılmıştır[5].

Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi Sözleşmesi Türkiye tarafından 3501 Sayılı Kanun ile 01.01.1989 tarihinden geçerli olmak üzere 10.11.1988 tarihinde kabul edilmiştir. Bu sözleşmeye göre, 30.12.2019 tarih 30994 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "İstatistik Pozisyonlarına Bölünmüş Türk Gümrük Tarife Cetveli hakkındaki

[5] http://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/overview/what-is-the-harmonized-system.aspx

Bakanlar Kurulu Kararı"nda da belirtildiği üzere, İstatistik pozisyonlarına bölünmüş Türk Gümrük Tarife Cetvelinin ilk sütununda 12 rakamlı kod kullanılmış olup söz konusu kod, Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon Numarası (GTİP) olarak adlandırılmaktadır. Armonize Sistem yani Tarife Cetveli 21 bölüm ve 96 fasıldan oluşmakta olup, aşağıda şekil 2.1'de görüleceği üzere fasıllar 2'li kodlara, her bir fasıl 4'lü pozisyonlara ve her bir pozisyon ise 6'lı kod olan alt pozisyonlara ayrılmış bulunmaktadır.



Şekil 2.1 Türk Gümrük Tarife Cetvelinin Yapısı

GTİP kodunun ilk altı rakamı Armonize Sistem Nomanklatürü kodu olup sisteme üye olan tüm ülkeler tarafından ortak olarak kullanılmaktadır. Başka bir deyişle bu kodlar tüm dünyada aynı ürünü ifade etmektedir. Kodda yer alan 7-8 inci rakamlar AB'nin Kombine Nomanklatür kodunu, 9-10 uncu rakamlar farklı vergi uygulamaları nedeniyle açılan pozisyonları gösteren kodlarını, 11-12'nci rakamlar ise istatistik kodlarını göstermek için kullanılmıştır.

Gümrük tarife sistemleri, Tek Kolonlu (Single Column), Çift Kolonlu (Double Column) ve Üç Kolonlu (Triple Column) tarife sistemi olmak üzere üç farklı şekilde uygulanmaktadır. Bu tarife sistemleri aşağıda sırasıyla ele alınmıştır (Cherunilam, 2008, s. 250-251).

2.1.3.1. Tek Kolonlu Tarife Sistemi

Tek Kolonlu Tarife Sistemi, otonom olarak uygulanmakta olup, ülkeler arasında ayrım gözetme özelliği bulunmamaktadır. Yani bir eşya için tüm ülkelere tek tip gümrük vergisi uygulandığı gümrük sistemidir.

2.1.3.2. Çift Kolonlu Tarife Sistemi

Çift Kolonlu Tarife Sistemlerinde ise her bir eşya için iki farklı gümrük tarifesi uygulanmaktadır. Bu bağlamda söz konusu tarife sistemi ülkeler arasında ayrım gözetme niteliği taşımaktadır. Bu itibarla bu tarife sistemi "Genel-Akdi" ile "Maksimum-Minimum" olmak üzere iki şekilde uygulanmaktadır. *Genel-Akdi* tarife sisteminde, bir ülkenin uygulamış olduğu yüksek oranlı vergiler otonom karakterlidir, yani yasa ile tek taraflı olarak belirlenmektedir. Buna karşılık düşük olan vergi oranı ise uluslararası anlaşmalarla taviz olarak verilmekte, diğer bir ifadeyle düşük oranlı vergiler tercihli ticaret anlaşması imzalanmış olan ülkelere uygulanan vergi oranlarını temsil etmektedir. Diğer taraftan *"Maksimum-Minimum"* tarife sisteminde ise yasa ile belirlenmiş iki farklı otonom tarife uygulanması söz konusu olmaktadır. Bunlardan düşük olanı belirli bir anlaşmaya göre tek taraflı taviz elde etmiş ülkelere veya MFN[6] (Most Favoured Nation Clause) (En Çok Kayrılan Ülke Kuralı) ülkeleri için verilmiş olan taahhütler nedeniyle uygulanırken, yüksek oranlı vergiler ise diğer ülke statüsünde bulunan ülkelere uygulanmaktadır.

2.1.3.3. Üç Kolonlu Tarife Sistemi

Üç Kolonlu Tarife sisteminde ise, bir eşya için üç farklı otonom karakterli vergi oranı bulunmaktadır. Bu tarife sistemi, Çift Kolonlu Tarife sistemine daha düşük oranlı bir tarifenin eklenmesiyle oluşmaktadır. Burada tarife sisteminde, yukarıda Maksimum-Minimum olarak belirtilen tarifeler ile tercihli (Preferantial) tarife olmak üzere üç farklı tarife uygulanmaktadır. Sistemde genel olarak tercihli tarifeler ana ülke ile bu ülkenin kolonileri arasında uygulanmaktadır.

Üç Kolonlu Tarife Sistemi, tercihli sistem (Preferantial System) olarak da anılmakta olup bahse konu sistem, üyesi olan birçok ülke arasındaki ticareti teşvik etmek

[6] *En Çok Kayrılan Ülke Kuralı (Most Favoured Nation Clause-MFN)*; DTÖ Anlaşmaları ile kurulan çok taraflı uluslararası ticaret sisteminin ana ilkelerden biri de "Ayrımcılık Yapmama İlkesi"dir. Ayrımcılık Yapmama İlkesi'nin ilk bileşeni ise *En Çok Kayrılan Ülke kuralıdır*. Bu kurala göre DTÖ üyesi ülkeler kaynaklı benzer ürün ve hizmetlerin ithalat ve ihracatı ile ilgili her türlü ayrımcılığı yasaklamaktadır. Bir başka ifadeyle, En Çok Kayrılan Ülke Kuralı, DTÖ üyelerinden kaynaklanan söz konusu ürün ve hizmetlerin ihracat ve ithalatlarının eşit rekabet koşulları altında gerçekleşmesini amaçlamaktadır. Buna göre DTÖ üyesi bir ülke, DTÖ üyesi olsun ya da olmasın başka bir ülkeye sağladığı her türlü avantaj, iltimas, ayrıcalık ya da muafiyeti diğer DTÖ üyelerine de derhal ve şartsız olarak sunmak durumundadır. (Talat, 2017, s. 174-175).

için de kullanılmaktadır. İngiliz Milletler Topluğu (Common Wealth) bu sistemi uygulamaktadır. Diğer taraftan DTÖ üyesi olan Türkiye de AB ile imzalamış olduğu GB Anlaşmasına tabi olan mallara ilişkin üç kolonlu tarife sistemi uygulamaktadır (Karluk, 2013, s. 386). Bu kapsamda aşağıda bulunan Tablo 2, üç kolonlu tarife sistemine örnek olarak verilmiştir.

Tablo 2. Üç Kolonlu Gümrük Tarife Cetveli

G.T.İ.P./MADDE İSMİ	**Ölçü**	**KDV (%)**	**ÖTV**	**GÜMRÜK VERGİSİ ORANI (%)**					
				AB,EFTA,İSR,MAK, B-HER, FAS, Filistin TUN, MIS, GÜR, ARN, KOS, SIR, KAR, Şİ, MOR, MLDV, F.ADA., G.KORE, MALEZYA	**SİNG.**	**GTS ÜLKELERİ****			**DÜ***
						EAGÜ	**ÖTDÜ**	**GYÜ**	
8703.22.10.10.00 Binek Otomobilleri	Adet	18	VAR	0	5	0	0	6,5	10

Kaynak: 2020 Yılı İthalat Rejim Kararı, II Sayılı Liste
*Diğer Ülkeler
**Genelleştirilmiş Tercihler Sisteminden Yararlanacak Olan Ülkeler

Tablo 2'de 2020 Yılı İthalat Rejimi Kararı'na ekli II Sayılı Liste kapsamında bulunan 8703.22.10.10.00 GTİP No.lu "Binek Otomobillere" ilişkin gümrük tarife cetvelinde bulunan vergi oranları verilmiştir. Söz konusu tabloda AB ile imzalanmış olan Gümrük Birliği (GB) Anlaşması kapsamında bulunan sanayi malları için gümrük vergileri "0" olarak uygulanmaktadır. Yine aynı kolonda belirtilen ve Serbest Ticaret Anlaşması (STA) imzalanmış olan ülkelere tercihli ticaret kapsamında gümrük vergisi yine "0" olarak, Singapur'la imzalanmış olan STA kapsamında bu ülkeye %5 oranında indirimli gümrük tarifesi uygulanmaktadır. Diğer taraftan bahse konu tabloda Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi (GTS) kapsamında yer alan Gelişme Yolundaki Ülkelere (GYÜ) otonom olarak uygulanan düşük gümrük tarifesi ise %6,5'dir. Bunların dışında Türkiye diğer ülkelere otonom olmak üzere %10 oranında gümrük vergisi uygulamaktadır.

Yukarıda verilen Tablo 2'de gösterildiği üzere Türkiye maksimum ve minimum olmak üzere iki farklı otonom gümrük tarifesi, bunun yanında tercihli rejime konu olan

bir farklı tercihli gümrük tarifesi olmak üzere toplamda üç farklı gümrük tarifesi uygulamaktadır.

2.1.4. Gümrük Tarifelerinin Fonksiyonları

Gümrük tarifelerinin temelde üç önemli fonksiyonu bulunmaktadır. Bunlar devletin gelirlerini artırmak, yerli sanayileri dış rekabetten korumak ve ödemler dengesi açıklarının azaltılmasında katkı sağlamak olarak ifade edilebilir.

2.1.4.1. Tarifelerin Gelir Yaratma ve Koruma Fonksiyonu

Bir önceki bölümde de değinildiği üzere birçok ülke ekonomideki çeşitli sektörleri ekonomik ve siyasi nedenlerle koruma altına alabilmektedir. Uygulanan koruma oranı ile birlikte, kullanılan koruma aracı ise ülkeden ülkeye değişmektedir. Ancak ülkelerin kullandığı en eski koruma enstrümanı olan gümrük tarifelerini diğer koruma enstrümanlarından ayıran temel özelliği, belirli bir sektöre sağlamış olduğu korumanın yanında, başta az gelişmiş ülkeler olmak üzere ülkeler için "gelir yaratma" fonksiyonudur. Esasen gümrük tarifelerinin sahip olduğu bu özellik, aslında ülkeler için korumacılığı teşvik eden bir mekanizma işlevi de görmektedir (Shalizi ve Squire 1988, s. 9). Bu bağlamda gümrük vergilerinin kullanılan en eski koruma aracı olması da bu nedene dayanmaktadır.

Konu gelir yaratma fonksiyonu kapsamda değerlendirildiğinde, küçük ülkeler için, gümrük tarifeleri zorunlu olarak yerli üretim kalıplarını değiştirmekte ve bu durumun sonucu ise toplumsal refah kaybı olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak bununla birlikte yine de birçok gelişmekte olan ülke için gümrük tarifeleri, hükümet gelirinin temel kaynağını oluşturmaktadır. Bu ve diğer nedenlerden dolayı, ekonomistler serbest ticaretin faydalarını ne kadar iyi göstermeye çalışırlarsa çalışsınlar, gelişmekte olan ülkelerin gümrük tarifelerini kaldırmaları çok da imkân dahilinde değildir (Chambers, 1994, s. 246).

Öte yandan ekonomik olarak küçük ülkelerin gümrük vergilerine olan bu bağımlılığı, gümrük vergilerinin önemini vurgulamak için yeterli değildir. Konu gümrük vergilerinin gelir yaratma fonksiyonunun yanında koruma sağlama fonksiyonu

bağlamında değerlendirildiğinde daha da karmaşık bir hal almaktadır. Çünkü gümrük vergilerinin ülkelerin söz konusu vergiyi uygulamaktaki amacı dışında etki yaratma gücü bulunmaktadır.

Uzun uygulama tarihi boyunca gümrük tarifeleri genel olarak gelir yaratma fonksiyonu bakımından kullanılmışsa da, 19. yüzyıl sonrasında uygulamaların niteliği değişmiş ve gümrük tarifeleri koruma sağlama fonksiyonu içinde de kullanılmaya bağlanmıştır (Seyidoğlu, 2015, s. 163).

Bir ülkenin devlete gelir sağlamak amacıyla uygulamaya koyduğu gümrük vergisi, sahip olduğu bu *ikili* nitelik sayesinde esasen o malın ithalatında da ciddi bir koruma gücü sağlamaktadır. Oysa burada söz konusu ülkenin asıl amacı o malın ithalatında korumacılığa gitmek değil aksine gelirlerini arttırmaktır. Bununla birlikte benzer şekilde bir sektörü korumaya yönelik olarak uygulamaya koyulan bir gümrük tarifesi de devlet bütçesine gelir getirici etki yaratabilmektedir. Alman Ekonomist Haberler (1937), Uluslararası Ticaret Teorisi başlıklı çalışmasıyla konuyu ele almış ve gümrük tarifelerinin gelir yaratma fonksiyonu ile koruyuculuk fonksiyonu arasında ayrım yapmanın en iyi yolunun yerli ve yabancı üreticiler üzerindeki etkilerini karşılaştırmak olduğunu ileri sürmüştür[7].

Gümrük tarifelerinin gelir yaratma ve koruma fonksiyonları arasındaki ayrım, büyük ölçüde sanayileşmiş ülkeler ile az gelişmiş tarım ülkeleri arasındaki coğrafi uzmanlaşmaya dayanan ve uluslararası ticareti genişleten bir dünyanın gerçeklerine dayanmaktadır. Hem yurtiçi hem de yurtdışında hızla genişleyen ticaret yapısına sahip olan bir ülke için geniş alternatifler olduğunda, gelir elde etmenin en iyi yolu, büyük ölçüde başka ülkelerde üretilen mallar üzerine düşük tarife oranları, belirli bir oranda rekabetçi olan mal grubuna yönelik ise koruyucu nitelikte gümrük tarifesi uygulanmasıyla sınırlandırılmalıdır. Alternatiflerin dar veya mevcut olmadığı durumlarda ise hem gelir hem de koruma fonksiyonunun bir arada olduğu gümrük tarifesi uygulanması zorunlu hale gelecektir (Fox, 1936, s.118).

Bu bağlamda ülkeler kendi ekonomik yapılarına ilişkin gerçeklikler doğrultusunda, uygulamış oldukları ticaret politikalarıyla, belirli ölçütler dahilinde bütçe

[7] https://www.britannica.com/topic/tariff

amaçları doğrultusunda gümrük vergilerinden faydalanabilmektedirler. Bu itibarla, bir ülkenin uygulamış olduğu gümrük tarifelerinden en etkili geliri sağlayabilmesi için bu vergilerin geniş tüketim alanı olan mallara uygulaması ve ticareti kısmayacak düzeyde ve gelirleri maksimum seviyede tutacak şekilde uygulanması gerekmektedir. Bunun yanında gümrük tarifelerinin uygulanmasıyla elde edilecek vergi gelirlerindeki temel belirleyici, tarifenin uygulandığı malın ithalat talep esnekliğidir. İthalata konu olan malların talep esnekliğinin yüksek olması durumunda söz konusu mallara uygulanan tarife malların talebini kısıcı etki yaratacak ve devletin elde ettiği vergi miktarının azalmasına neden olacaktır. Bunların yanında, ülke içinde üretimi bulunmayan mallardan alınan gümrük vergileri, esasen gelir yaratma amacı taşımaktadır. Çünkü ülke içinde üretimin bulunmaması, korunacak bir sektörün de bulunmadığı anlamına gelmektedir. Türkiye'de kahve ve kakaodan alınan vergiler gelir yaratma amacı güden gümrük vergileri olarak nitelendirilebilir (Karluk, 2013, s. 387).

Daha önce de değinildiği üzere, korumacılık penceresinden bakıldığında, bir ticaret politikası müdahale aracı olarak gümrük tarifelerinin uygulanmasındaki temel mantık; ithalata konu olan mala uygulanan tarifenin yükseltilerek söz konusu malın dünya fiyatının o malın iç piyasa fiyatının üzerine çıkarılması şeklinde işlemektedir. Böylelikle fiyatı yükselen malın ithalatı azalacak, bu suretle de söz konusu ithal malının ikamelerini üretmekte olan yerli sanayinin korunması sağlanmış olacaktır.

Bu çerçevede, korumacılık fonksiyonu bakımından uygulanacak olan gümrük tarifeleri için temel belirleyici, ithal malının dünya fiyatı ile o malın yurtiçi fiyatı arasındaki fiyat farkını eşitlenmesi veya yerli malı lehine azaltılmasına yönelik güdülen amaçtır. Bu noktadan hareketle, sözü edilen fiyat farkına yönelik uygulanan gümrük tarifesi oranıyla o malın ithalatı belirli ölçülerde sınırlandırılacak ya da tamamen sonlandırılmış olacaktır. Şayet ithal malına uygulanan tarife oranı çok yüksek tutulursa, o malın ithalatı tümden engellenmiş ve o mala *tam koruma* sağlanmış olacaktır. Bu tür yüksek oranlı gümrük vergileri yasaklayıcı (prohibitive) gümrük vergileri olarak da adlandırılmaktadır. Ancak ithal malına uygulanan tarife düşük düzeyde tutulursa, bu defa malın ithalatı belirli ölçülerde kısılmış ve o mala ilişkin *kısmi koruma* sağlanmış olacaktır (Seyidoğlu, 2015, s. 163). Bu bakımdan ithal malına sağlanmak istenen koruma oranı, esasen o mala uygulanacak olan gümrük tarifesini de belirlemiş olmaktadır.

2.1.4.2. Tarifelerin Ödemeler Dengesi Açıklarını Azaltma Fonksiyonu

Gümrük tarifelerinin gelir yaratma ve koruma fonksiyonu dışında bir üçüncü fonksiyonu da ödemeler dengesine olan etkileridir. Bu kapsamda hükümetlerin sahip olduğu diğer kısıtlamaları yanında bütçe ve ödemeler dengesine yönelik önemli kısıtlılıkları da bulunmaktadır.

Gümrük tarifeleri ithalatı kıstığı oranda ödemeler dengesi açıklarının giderilmesine yönelik etkileri nedeniyle, ülkeler gümrük tarifeleri koyma yoluna gidebilmektedirler (Seyidoğlu, 2015, s. 163). Bu kapsamda uygulanan bir gümrük tarifesi, yaratmış olduğu ithalat kısıcı etki ile birlikte, ithalata bağlı olan döviz çıkışına engel olduğundan ödemeler dengesinde iyileşme de sağlamaktadır.

Bu bağlamda içinde bulunduğu siyasal kaygılara bağlı olarak hükümetler zaman zaman ödemeler dengesi açıklarının azaltılmasına yönelik politikalar uygulayabilmektedir. Bu siyasal kaygılar nedeniyle, hükümetlerin gümrük tarifelerine yönelmeleri korumacı önlemlerin artmasına da neden olabilmektedir (Gandolfo, 2014, s. 284). Bunun nedeni ise tıpkı gelir yaratma fonksiyonunda olduğu gibi ödemeler dengesi açıklarının giderilmesine yönelik fonksiyonunun, gümrük tarifelerinin kullanılmasında teşvik edici bir rol oynamasıdır.

Diğer taraftan gümrük tarifelerinin ödemeler bilançosuna yönelik açıkların giderilmesinden başka gerek ihraç gerekse ithal ülkelerindeki istihdam düzeyi, reel ulusal gelir ile dış ticaret hadleri üzerinde çeşitli etkiler doğurmakta olup, bu etkiler aşağıda ele alınmaktadır.

2.1.5. Gümrük Vergilerinin Etkileri

Gümrük tarifelerinin etkileri kısmi veya genel denge analizi bağlamında incelenebilmekte olup, kısmi denge analizi dar kapsamlı olup bu analizde sadece tarifenin uygulandığı mal piyasası dikkate alınmakta ve ekonomideki diğer mal piyasaları analiz dışı bırakılarak tarifelerin söz konusu mal piyasası üzerindeki birincil etkileri analiz edilmektedir (Gandolfo, 2014, s. 218).

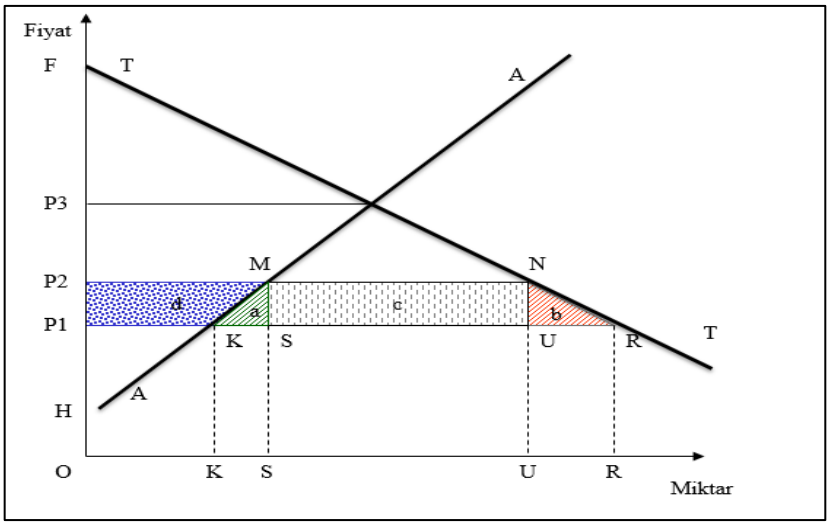
Diğer taraftan gümrük tarifelerinin etkileri kısmi denge analizinde incelenen piyasanın hatta o ülkenin bile ötesine geçebilmektedir. Diğer bir ifadeyle ithalatçı ülke tarafından uygulanan tarifeler, bazen ithalatçı ülkenin değil ihracatçı olan ülkenin ekonomisini de etkileyebilmektedir. Gümrük tarifelerinin etkileri, yerel sektörler ve ülkeler arasındaki ticaret genel bir dengeye oturuncaya kadar dengelenmeye devam etmektedir. Bu itibarla genel denge analizi çok daha geniş kapsamlı olup, gümrük vergilerinin birincil etkilerinin yanında ikincil ya da dolaylı etkilerini de analize dahil edilmesini sağlamaktadır (Dwivedi, 2013, s. 168).

Bu kapsamda bu bölümde gümrük tarifelerinin ekonomik etkileri öncelikle kısmi denge analizi (dar anlamda) doğrultusunda, devamında ise söz konusu bu etkiler genel denge (geniş anlamda) analizi bağlamında ele alınmaya çalışılacaktır.

2.1.5.1. Gümrük Vergilerinin Kısmi Denge Etkileri

Gümrük tarifelerinin birçok ekonomik etkisi bulunmakta olup, bu etkiler genel olarak; Üretim (Koruma) Etkisi, Tüketim Etkisi, Gelir Etkisi, Gelirin Yeniden Dağıtım Etkisi başlıkları altında toplanmaktadır.

Gümrük tarifelerinin ekonomik etkilerinin analiz edilebilmesi için öncelikle analitik çerçeveyi oluşturan model varsayımlarının belirlenmesi gerekmektedir. Bu itibarla söz konusu ekonomik etkilerin analizinde kullanılan modelde; bir ülke bulunmakta olup, biri emek yoğun ihraç malı (X), diğeri ise sermaye yoğun ithal malı (Y) olmak üzere iki tip mal bulunmaktadır. Uygulanan gümrük tarifesinin etkileri, tarifeyi uygulayan ülke ile sınırlı tutulmuştur. Şayet varsa, gümrük tarifelerinin diğer ülkeler üzerindeki etkileri önemsizdir. Diğer taraftan modelde bulunan ülkenin ekonomik büyüklüğünün uluslararası mal fiyatları ile ticaretin genel şartlarını etkileyemeyecek düzeyde küçük olduğu varsayılmıştır (Dwivedi, 2013, s. 166). Gümrük vergilerinin ekonomik etkileri aşağıda yer alan Şekil 2.2'de gösterilmiştir.



Şekil 2.2 Gümrük Tarifelerinin Ekonomik Etkileri

Şekilde bulunan A ve T doğruları analize tabi tutulan malın arz ve talep eğrilerini göstermektedir. Başlangıçta malın serbest dünya fiyatı OP1'dir. Söz konusu ülkenin ürettiği malın bu uluslararası dünya fiyatına göre OK kadar X malı üretmekte, OR kadar malı ise tüketmekte olup bu durumda geriye kalan KU kadar malı ise ithal etmektedir. Ülke bahse konu malın fiyatını P2'ye yükseltecek oranda bir gümrük tarifesi uyguladığında, malın yeni fiyatı OP2'ye çıkmaktadır. Malın fiyatındaki bu artış, arz fiyatını da SM (=OP2) noktasına çıkarır. Böylelikle söz konusu malın üretimi fiyattaki artışa paralel olarak OS'ye yükselir. Diğer taraftan fiyattaki söz konusu artış nedeniyle, malın talep edilen miktarı ise OU'ya düşmektedir. Bu durumda malın talep edilen miktarı ise KR'den SU'ya düşmektedir (Dwivedi, 2013, s. 166).

Bu bilgiler doğrultusunda, gümrük tarifelerinin ortaya çıkarmış olduğu yukarıda belirtilen etkileri aşağıda sırasıyla açıklanacaktır.

2.1.5.1.1. Üretim (Koruma) Etkisi

Daha önce de belirtildiği üzere, gümrük tarifelerinin ithal malının yurtiçi fiyatın yükseltmesi, ithalata rakip üreticiler dış rekabetten koruyarak söz konusu malın ülke içi üretiminin artmasına neden olmaktadır. Bu duruma gümrük vergilerinin koruma etkisi de denilmektedir. Bu itibarla koruma etkisi yerli endüstrinin dış rekabetten ne kadar korunduğunu göstermektedir (Kennedy, 2014, s. 100). Bu durum Şekil 2.2'de gösterilmiştir. Gümrük tarifesi uygulamadan önce OK kadar üretilen X malı, gümrük

tarifesi uygulanmasının ardından, fiyattaki artışa paralel olarak malın üretimi de OS'ye yükselmiştir. Bu itibarla söz konusu malın ithalatında gümrük vergisi uygulanması, iki önemli sonuç doğurmuştur. Bunlar, malın fiyatı ile üretim seviyesinde meydana gelen artıştır. Ayrıca gümrük vergisi uygulaması nedeniyle KS kadar koruma etkisi elde edilmiştir.

Gümrük vergilerinin neden olduğu koruma etkisi ilgili sektör veya ekonomi açısından olumlu sonuçlar yaratabilmekte ise de bazı durumlarda ekonomi açısından zararlı sonuçlar da doğurabilmektedir. Bu itibarla, tarifelerin koruyuculuğu altında yerli üretimdeki her birim artışı daha yüksek bir maliyeti gerektirdiğinden malın yurtiçi üretimini artırmak kaynak israfına neden olmaktadır. Bu durumda üretimde kullanılan her yeni birim kaynağın verimliliği bir öncekine göre düşmekte veya her yeni üretim bir öncekinden daha fazla kaynak kullanılmasını gerektirmektedir. Bu halde ülke söz konusu ithal malını doğrudan kendisi üretmek yerine, bu malın üretiminde kullanacağı kaynakları ihracata kanalize edip, söz konusu malı da yurt dışından ithal etmiş olsaydı, KS kadar malı daha ucuza mal etmiş olacaktı. Bu durumda KS kadar malın yurt içinde üretilmesinin neden olduğu kayıp Şekil 2.2'de (a) ile gösterilmiştir. Koruma etkisinin elde edilmesinde temel belirleyici arz esnekliği olup, malın arz esnekliği ne kadar yüksek olursa, yani arz eğrisi ne kadar eğik olursa, malın fiyat artışına karşılık gelen üretim genişlemesi de o denli yüksek olmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 166-167).

Bu itibarla, sektörü dış rekabetten korumayı amaçlayan bir gümrük vergisinin tesisinde, oluşan koruma duvarları nedeniyle gerek aşırı korumadan kaynaklı olarak sektörde meydana gelebilecek tembellik, gerekse AR-GE faaliyetlerinin sekteye uğraması gibi sektörün gelişimine engel olabilecek türden etmenlerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

2.1.5.1.2. Tüketim Etkisi

Gümrük vergilerinin tüketim üzerine olan direkt etkisi, ilgili malın yurtiçi fiyatının artması, bu suretle de malın tüketilen miktarının azalması şeklinde gerçekleşmektedir. Dolayısıyla bu etki negatif karakterli bir etkidir. Şekil 2.2'de görüldüğü üzere, uygulamaya koyulan gümrük vergisi, ithal malının fiyatını P1'den P2'ye yükselterek, malın talep edilen miktarını is OR'den OU'ya geriletmiştir. Daha önce

de değinildiği üzere, belirtmek gerekir ki gümrük vergilerinin malın tüketimi üzerinde olan etkilerindeki temel belirleyici malın talep esnekliği olup, esneklik ne kadar yüksekse fiyat değişimine karşılık gelen tüketimdeki azalma da o denli yüksek olmaktadır.

Diğer taraftan gümrük vergilerinin, malın tüketilen miktarının yanında, tüketim üzerinde neden olduğu diğer bir ciddi negatif etki de sosyal refah üzerinde gerçekleşmektedir. Yine Şekil 2.2'de görüldüğü gibi, gümrük vergisi tüketici rantını azaltarak, üretici rantını artırmaktadır. Bu durumda gümrük vergilerinin tüketici refahında neden olduğu azalış, şekilde belirtilen (b) üçgeninin alanına eşittir (Dwivedi, 2013, s. 167).

2.1.5.1.3. Gelir Etkisi

Gümrük tarifeleri, tarifeyi toplayan ülkeler açısından ciddi bir gelir kalemini oluşturmaktadır. Yukarıda da değinildiği üzere, gümrük tarifeleri, ithalatı yasaklayıcı düzeyde olmadığı sürece gelir getirici özelliğe sahiptir. Tarife geliri, hükümetin bir malın ithalatında uyguladığı gümrük vergilerinden elde etmiş olduğu vergi gelirini ifade etmektedir. Bu kapsamda toplam tarife geliri, ithal malına birim başına uygulanan tarife değeri ile söz konusu malın ithal edilen miktarının çarpılmasıyla elde edilmektedir. Bu durumda, elde edilen toplam gümrük vergisi geliri; P1P2×SU ile elde edilen (c) dikdörtgeninin alanına eşit olmaktadır (Dwivedi, 2013, s. 167).

2.1.5.1.4. Gelirin Yeniden Dağıtım Etkisi

Gümrük tarifesi nedeniyle ithal edilen malın fiyatı arttığından, gelirlerin tüketicilerden üreticilere yeniden dağıtılmasına neden olmakta olup, buna gelirin yeniden dağıtım etkisi de denilmektedir (Gandolfo, 2014, s. 219). Tarifelerin yeniden dağıtım etkileri, tarife uygulaması sonucunda işlem gören malların üreticileri nezdinde meydana gelen üretici rantı olarak ölçülmektedir. Üretici rantı ise üretim maliyetlerindeki artışı aşan miktar olarak tanımlanmaktadır. Şekil 2.2'de, tarife uygulanmadan önce OP1 fiyatından, OK kadar üretilen ithal malıyla, OP1×OK kadar vergi geliri elde edilmektedir. Söz konusu mala uygulanan gümrük vergisinin ardından malın fiyatında P1P2 kadar artış gerçekleşmiş, bu fiyat artışı, söz konusu malın üretiminde KS kadar artışa neden olmuş ve ülkenin toplam vergi gelirini de OP2×SU'ya yükseltmiştir. Aslında bu şartlarda söz

konusu malın üretiminde meydana gelen her birim artışta firmalar (a) üçgeninin alanına eşit ek maliyetle karşılaşırken, (d+a) kadar toplam gelir elde ederler. Böylelikle (d+a-a) yani (d) dörtgeninin alanı firmaların elde ettikleri üretici rantını oluşturmaktadır. Bu durumda tüketici gelirlerinin bir bölümü üreticilere aktarılmış olmaktadır (Dwivedi, 2013, s. 167).

2.1.5.1.5. Rekabet Etkisi

Tarifenin rekabet etkisi, yerli üretim eşyayı ithal mallar karşısında ne ölçüde rekabetçi hale getirdiğini ifade etmektedir. Önceden de ifade edildiği üzere, ithal malı üzerine tarife uygulanması, o malın iç pazarlardaki rekabet gücünü arttırmaktadır. Bunun temel nedeni ise tarife uygulamasının ithal edilen malları yerli rakipleri karşısında daha pahalı hale getirmesidir. Ancak bu konu tartışmalıdır. Genç endüstrilerin korunması konusunda daha önce de belirtildiği üzere, tarifenin sağladığı koruma ile yerli sanayileri hantallaşmakta ve daha durağan hale gelmektedir. Gümrük tarifesinin rekabetçi etkisi rekabet karşıtı bir etkidir ve rekabet ise söz konusu tarifenin kaldırılmasıyla teşvik edilebilmektedir (Dwivedi, 2013, s. 168).

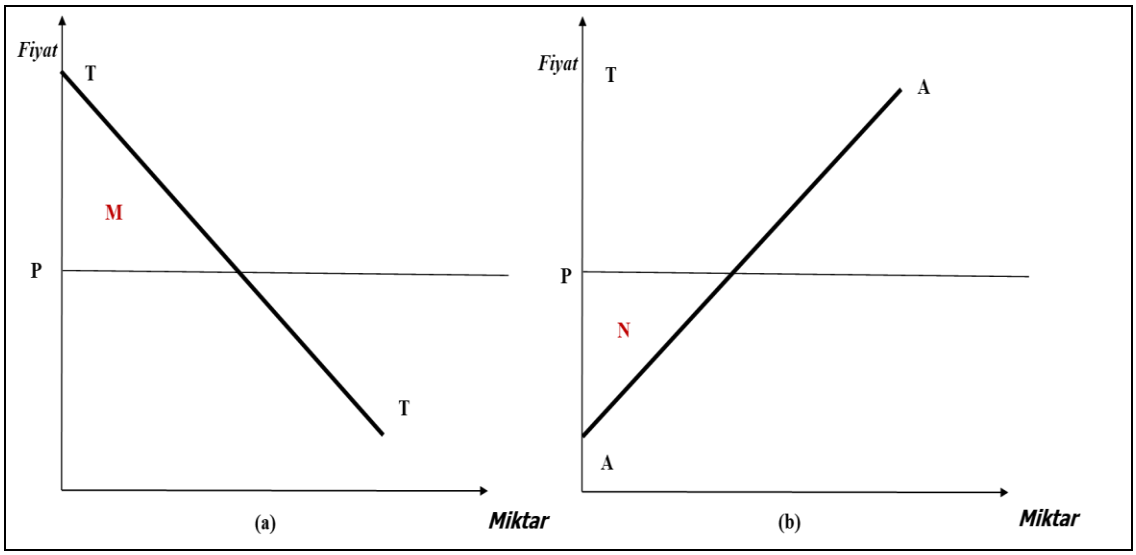
2.1.5.1.6. Gümrük Tarifelerinin Fayda ve Maliyetleri

Gümrük tarifeleri toplumun farklı kesimlerinde farklı etkiler yaratmaktadır. Bu çerçevede, tarifelerin tüketim, üretim ve gelir etkileri birlikte incelendiğinde ithalatçı ülke üzerindeki net etkileri objektif olarak değerlendirmek oldukça güçtür. Çünkü tarifeler üreticiler ve tüketiciler açısından farklı etkilere neden olmaktadır (Karluk, 2013, s. 392).

Bu kapsamda, bir gümrük tarifesi, ithalatçı ülkede bir malın fiyatını yükseltirken, ihracatçı ülkede ise düşürmektedir. Bu fiyat değişimlerinin bir sonucu olarak, ithalatçı ülkede bulunan tüketiciler ekonomik olarak kaybederken, ihracatçı ülkedekiler ise kazanmaktadırlar. Diğer taraftan konu üretici boyutuyla ele alındığında, ithalatçı ülkede bulunan tüketiciler bu uygulamadan kazançlı çıkarken, ihracatçı ülkede bulunan üreticiler ise zararlı çıkmaktadırlar. Ayrıca, daha önce de birkaç kez değinildiği üzere, gümrük tarifeleri, tarifeyi uygulayan ülkelere ciddi gelir de sağlamaktadır. Bu itibarla Gümrük tarifelerinin neden olduğu bu fayda ve maliyetleri karşılaştırabilmek için kantitatif bir ölçüm yapılması gerekmektedir. Bu doğrultuda, bir gümrük tarifesinin fayda ve

maliyetinin ölçümü ise mikroekonomik analizin de en temel konularından birisini oluşturan tüketici ve üretici rantı konusuna bağlı bulunmaktadır. Tüketici ve Üretici rantı kavramı ilk defa Alfred Marshall tarafından ortaya atılmış olup, *tüketici rantı,* tüketicilerin satın alma işleminde bir mal için ödemeye razı olduğu en yüksek fiyat ile gerçekte o mala ödediği fiyat arasındaki fark olarak tanımlanmakta olup, sözü edilen bu fark aslında tüketicinin elde ettiği kazanımı ifade etmektedir. *Üretici rantı* ise, benzer şekilde üreticilerin belli bir miktar malın satışından elde ettiği gelir ile, aynı malın yine aynı miktardaki üretimi için zorunlu olan üretim maliyeti arasındaki pozitif farkı ifade etmektedir. Tüketici rantı, talep eğrisinin altında, fiyat doğrusunun üzerinde, üretici rantı arz eğrisinin üzerinde fiyat doğrusunun altında kalan alan ile ölçülmektedir (Krugman ve Obstfeld, 2003, s. 192-193).

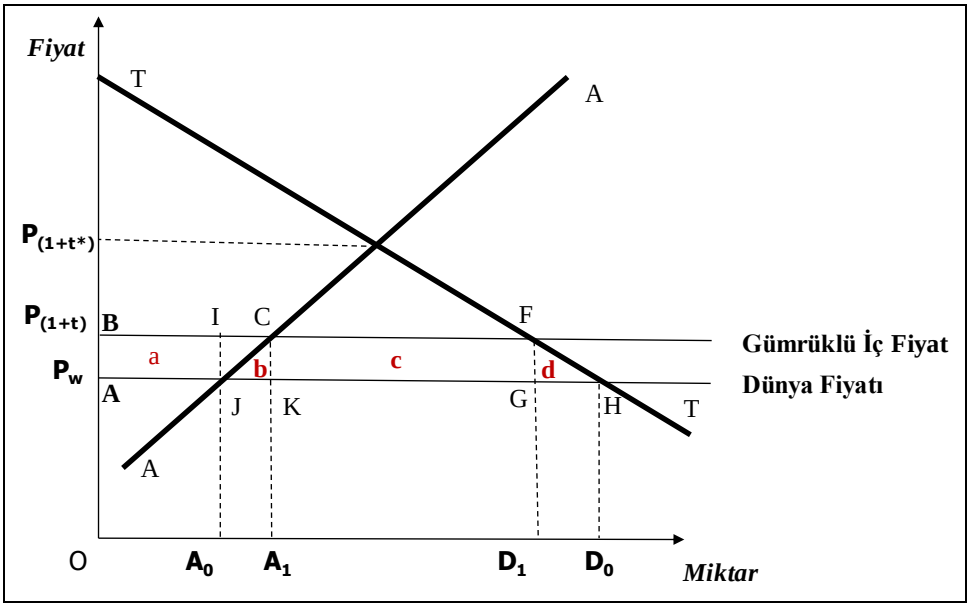
Hem üretici rantı hem de tüketici rantı refahın bir göstergesi olup, Şekil 2.3'de gösterilmiştir. Şeklin (a) bölümünde bulunan (M) alanı, tüketici rantını göstermekte olup, piyasa talep eğrisinin altında, fiyat doğrusunun üzerinde yer almaktadır. Şeklin (b) bölümünde bulunan, fiyat doğrusu ile arz eğrisi arasında yer alan (N) bölgesi ise üretici rantını göstermektedir (Seyidoğlu, 2015, s. 170).



Şekil 2.3 Tüketici ve Üretici Rantları

Fiyatta gerçekleşen değişimler tüketici ve üretici rantı üzerinde birbirinin tersi yönde etki yaratmaktadır. Fiyattaki artış üretici rantını artırıp tüketici rantını azaltmakta, fiyatta düşüş olması durumunda ise bunun tersi gerçekleşmektedir.

Tarifelerin artırılması kazançlı çıkan iki kesim; üreticiler ile hükümettir. Bunun nedeni tüketicilerin aynı mala daha yüksek bedel ödemek zorunda kalmasıdır. Bu bağlamda gümrük tarifelerinin refaha olan etkileri Şekil 2.4'de gösterilmiştir.



Şekil 2.4 Gümrük Vergilerinin Refah Etkileri

Şekilde A arz, T talep eğrisi olup, malın serbest dünya fiyat ile piyasa iç fiyatı P_w iken ülke A_0 kadar o malı üretip, D_0 kadar aynı malı tüketmekte, arz ile talep arsındaki fark (A_0 - D_0) kadar malı ise ithal etmektedir. Söz konusu ülke, bahse konu mala (t) oranında advalorem bir gümrük vergisi uyguladığında malın gümrüklü iç fiyatı P(1+t)'ye yükselmekte, tüketilen miktarı ise D_1'e düşerken, ülke içi üretimi ise A_1'e yükselmektedir. Bunun yanında malın talep edilen miktarı gümrük vergisi öncesinden farklı olarak A_1 - D_1'e düşmektedir. Söz konu malın fiyatının yükselmesiyle üretici rantı ABJC dörtgeninin alanı (a) kadar artmıştır. Bununla birlikte uygulanan tarife nedeniyle tüketici rantı ABFG dörtgeninin alanı (a+b+c+d) kadar azalmaktadır. Bu durumda hükümetin sağladığı gelir ise KCGF dörtgeninin alanına (c) eşit olmaktadır. Bu itibarla, tüketicilerden üreticilere (a alanı) ve tüketicilerden vergi mükelleflerine (c alanı) refah transferi gerçekleşmektedir. Aynı zamanda (b) ve (d) alanlarındaki bir başka net kayıp da yine tüketiciler tarafından karşılanmaktadır. Bu sebeple gümrük tarifesi uygulanması nedeniyle kayba uğrayan kesim tüketicilerdir (Södersten ve Reed, 1994, s. 218).

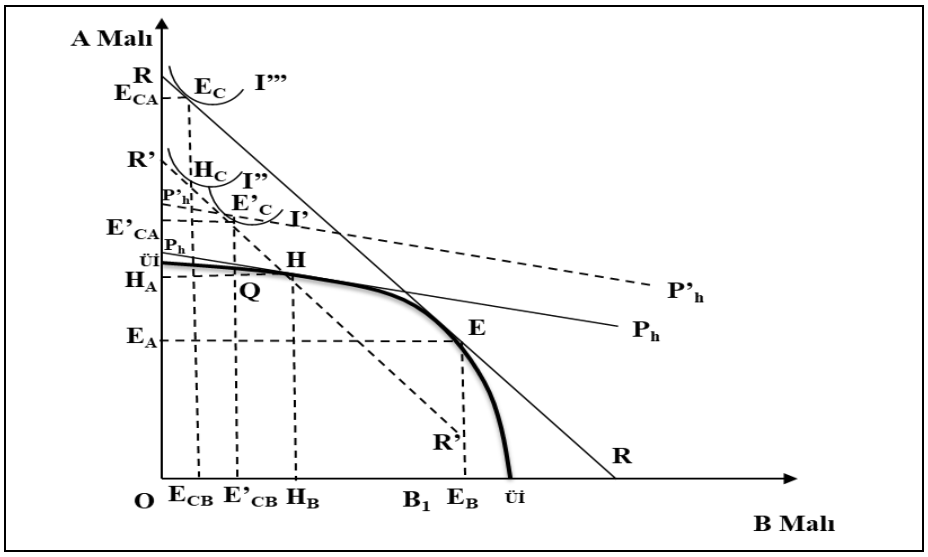
Bu durumda tarifelerin net etkisi ise şu şekilde özetlenebilir. Tarife sonrasında tüketici rantının bir bölümü hükümete vergi geliri olarak, bir bölümü ise üreticilere üretici

rantı olarak aktarılmış olmaktadır. Bunların dışında kalıp hiçbir yere aktarılmayan CJK ile GFH üçgenin alanlarının toplamı ise devletin serbest ticarete müdahalesi sonrasında toplumun karşı karşıya kaldığı refah kaybı olarak tanımlanmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 170-171). Ayrıca ticaret haddi etkisi olmadığından, ülke bir bütün olarak ekonomik açıdan net bir şekilde zarar etmektedir. Bu nedenle de küçük ülke için optimum (refahı en üst düzeye çıkaran) tarife oranı ise sıfırdır (Södersten ve Reed, 1994, s. 218).

2.1.5.2. Gümrük Vergilerinin Genel Denge (Geniş Kapsamlı) Etkileri

Ticaret politikasının analizi için kısmi bir denge analizi yaklaşımı kullanmak genellikle yeterli olmaktadır (Krugman ve Obstfeld, 2003, s. 206). Ancak bunun yanında yukarıda da belirtildiği üzere, gümrük tarifelerinin etkileri kısmi denge analizinde incelenen piyasanın hatta o ülkenin bile ötesine geçerek diğer ülkelerin ekonomilerini etkileyebilmektedir. Bu itibarla genel denge analizi kısmi denge analizine göre çok daha geniş kapsamlı olup, gümrük vergilerinin birincil etkilerinin yanında ikincil ya da dolaylı etkileri de analize dahil edilmesini sağlamaktadır. Bu itibarla ekonominin tümü üzerinde ortaya çıkan bu makroekonomik etkiler genel olarak üretim imkanlarının sınırı bağlamında Üretim (Koruma), Tüketim, Ticaret Hacmi ile Mali Gelir Etkisi olmak üzere dört başlık altında ele alınmaktadır.

Gümrük tarifelerinin genel denge etkileri “küçük” ülke varsayımı altında incelenecek olup, “Küçük” ülke varsayımı, bir ülkenin ithalat talebi ile ihracat arzındaki değişikliklerin dünya piyasaları üzerindeki etkilerinin ihmal edilebilir olduğunu, dolayısıyla ticaret hadlerinde değişiklik yaratmadığını göstermektedir. Gümrük tarifelerinin makroekonomik etkileri aşağıda yer alan Şekil 2.5 üzerinde dönüşüm eğrisi ve sosyal kayıtsızlık eğrileri yardımıyla ele alınmıştır.



Şekil 2.5 Gümrük Tarifelerinin Genel Denge Etkileri

Şekilde tarife öncesi durumda, ticaret haddi RR olan dünya fiyatını gösteren çizginin eğiminin mutlak değerine eşit olup, B malının A malı cinsinden değerini (B/A) ifade etmektedir. Söz konusu ülkenin üretim ve tüketim noktaları ise Üİ üretim imkânları eğrisi üzerinde sırasıyla E ve E_C'dir. Ülkenin A malına ilişkin ithalatı $E_{CA}E_A$ ve buna karşılık B malına ilişkin ihracatı da $E_{CB}E_B$'dir. Bu durumda iken söz konusu ülke A malına bir tarife uyguladığında, A malının fiyatı artacağından ülke içi nispi fiyatı (B/A) değişeceğinden ticaret haddine eşit olmayacak ve daha düşük olacaktır. A malının, uygulanan tarife dolayısıyla fiyatının artması nedeniyle ülke içindeki üreticiler yurtiçi nispi fiyat değişimine cevap olarak A malı üretimini artırdığından üretim noktası E'den H'ye kaymıştır. Şekilde H noktasında üretim imkânları eğrisine teğet olan R'R' doğrusu yeni ülke içi fiyat doğrusu olup tarifeli fiyatı da kapsamaktadır. Doğrunun RR'ye paralel olmasının nedeni tarife sonrası dünya fiyatının değişmemesidir. Yeni durumda üreticiler fiyatın marjinal dönüşüm oranına, tüketiciler ise fiyat değişimlerine yanıt verdiklerinden fiyatın marjinal ikame oranına eşit olduğu noktada dengeye gelmiş olurlar ki bu nokta da E'_C noktasıdır. Ph'nin sağa kayarak Ph' haline gelmesinin nedeni ise uygulanan gümrük tarifesi nedeniyledir (Gandolfo, 2014, s. 223-224).

Bu halde, küçük ülke varsayımı altında gümrük tarifelerinin genel denge etkileri; Üretim İmkânlarının Sınırı bakımından Üretim (Koruma), Tüketim, Ticaret Hacmi ile Mali Gelir Etkisi başlıkları altında ele alınmaktadır (Gandolfo, 2014, s. 224).

2.1.5.2.1. Üretim (Koruma) Etkisi

A malına uygulanan gümrük tarifesi nedeniyle, söz konusu malın fiyatı artmıştır. Söz konusu fiyat artışına karşısında ülke içindeki üreticiler yurtiçi nispi fiyat değişimine cevap olarak A malına ilişkin üretim miktarını artırdığından üretim noktası da E'den H'ye kaymıştır. Üretim etkisi aynı zamanda koruma etkisi olup, gümrük tarifesi, korunan A malının ülke içi üretimini E_AH_A kadar artırmıştır. Buna karşılık yurtiçinde üretilen B malının üretimi ise E_BH_B kadar azalmıştır.

2.1.5.2.2. Tüketim Etkisi

Gümrük tarifesinin tüketim etkisi tüketimin EC noktasından E'C noktasına geçişinden oluşmaktadır. Gümrük tarifesiyle korunan A malının iç tüketimi tarife sonrasında $E_{CA}E'_{CA}$ kadar azalırken, B malının tüketimi $E_{CB}E'_{CB}$ kadar azalmıştır. Bu durumda doğal olarak gümrük tarifesi uygulanan malın tüketim miktarındaki azalış, tarife uygulanmayan B malının tüketim miktarına kıyasla oldukça fazla gerçekleşmiştir.

2.1.5.2.3. Ticaret Hacmi Etkisi

Tarifelerin ticaret hacmine olan etkisi, ithalat ve ihracat etkilerinden oluşmaktadır. Tarife sonrasında ithalat, $E_{CA}E_A - E'_{CA}H_A$ arasındaki fark kadar azalmış olup, bu miktar da $E_{CA}E'_{CA}$ ile E_AH_A'nın toplamına eşittir. Başka bir ifadeyle tarifenin ithalat etkisi, üretim ve tüketim etkilerinin toplamına eşittir. Diğer taraftan tarife uygulanması sonrasında ihracat da düşüş göstermiştir. İhracattaki bu düşüş $E_{CB}E_B - E'_{CB}H_A = E_{CB}E'_{CB} + E_BH_B$ miktarı olarak gerçekleşmiştir. Bu da esasen üretim ve tüketim etkisinin toplamına eşittir. Bu durumda tarife nedeniyle hem ithalat hem de ihracat azaldığından gümrük tarifesinin nihai etkisi ticaret hacminde azalma olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.1.5.2.4. Mali Gelir Etkisi

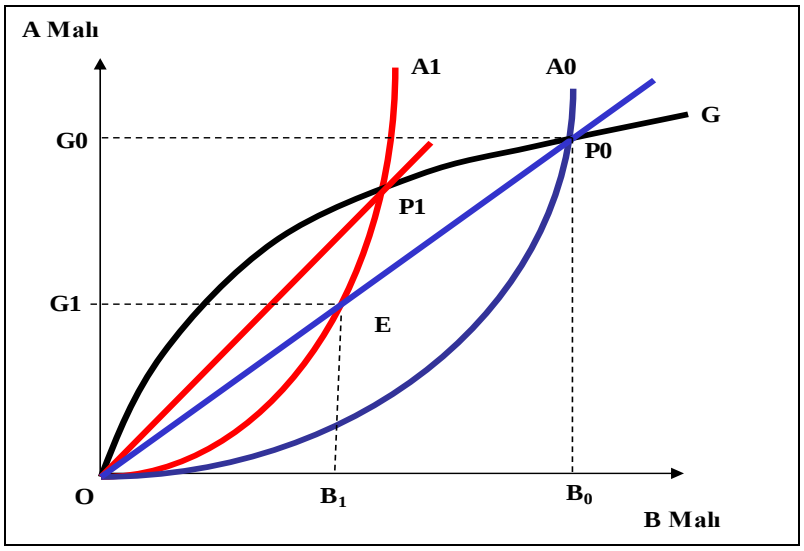
Mali gelir etkisi, faktör fiyatı cinsinden milli hâsıla değeriyle toplam tüketim harcamalarının değerinin, tarife sonrası yeni yerel fiyatlar üzerinden karşılaştırılması suretiyle belirlenebilmektedir. Ülke H noktası üzerinde üretim yaptığı için, milli hâsıla değeri P_hP_h fiyat doğrusunun konumu ile temsil edilmektedir. Bu durumda A malı

cinsinden ölçülen reel milli hâsıla, P_h doğrusunun dikey eksende kesişmesiyle elde edilir, bu da $0P_h$'dir. P_h fiyat doğrusu, doğru üzerinde A ve B mallarına ilişkin tüm ticaret bileşimlerinin değerini temsil etmekte olup, bu değer aynı zamanda H noktası üzerindeki toplam milli hasılaya da eşittir. Bu durumda fiyat doğrusunun A ekseni üzerindeki kesişimi A malı cinsinden milli hâsıla değeri olup $0P_h$'ye eşittir. Milli hasılanın elde ediliş yöntemi uygulanmak suretiyle aynı hesaplama toplam tüketim harcamasının elde edilmesi için de uygulanabilir. Bu durumda toplam tüketim harcamasının değeri $P'_hP'_h$ doğrusunun konumu ile temsil edilmekte olup, bu durumda A malı cinsinden ölçülen toplam tüketim harcaması $0P'_h$ kesişim noktasıdır. Bu itibarla *toplam tüketim harcamalarının değeri ile milli hasıla değeri arasındaki fark tam olarak tarifeden elde edilen gelire eşittir.* Bunun nedeni, tarifenin uygulanması durumunda, toplam tüketim harcamasının üretilen milli hasılayı aşması olup, arada oluşan bu fark tarife gelirine denk gelmektedir. Gümrük tarifesiyle elde dilen mali gelir etkisi şekilde $0P_h$-0_P'h aralığıdır.

2.1.6. Gümrük Tarifeleri ve Dış Ticaret Hadleri

Gümrük tarifelerinin önemli etkilerinden birisi de dış ticareti iyileştirme etkisidir. Gümrük tarifeleri, tarifeyi uygulayan ülkenin ticaret hadlerinin iyileşmesine yol açmak suretiyle ülkenin refahı üzerinde olumlu etkiler yaratmaktadır. Gümrük tarifelerin ülkenin ticaret haddini iyileştirmesi, söz konusu ülkenin dış ticaretten sağlamış olduğu kazancın artmasına sebep olmaktadır. Burada belirtilmesi gerek önemli nokta, bir ülkenin ticaret haddinin düzelmesinin, mutlaka diğer ülkenin ticaret haddinin kötüleşmesi ile mümkün olmasıdır (Karluk, 2013, s. 401).

Uluslararası ekonomi kuramında, ticaret hadlerindeki değişim, teklif eğrileri yardımıyla analiz edilmekte olup, bu durum aşağıda yer alan Şekil 2.6 yardımıyla gösterilmiştir.



Şekil 2.6 Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Hadleri

Şekil 2.6'da normal bir şekle sahip olduğu varsayılan ve iki ülkeye ait A ve G olarak tanımlanmış teklif eğrilerini bulunmaktadır. Başlangıçta serbest ticaret dengesi P0 noktasında gerçekleşmekte olup, X ülkesi OB0 miktar B malını ihraç ederek, karşılığında OG0 miktar A malı ithal etmektedir. OP0 doğrusunun eğimi B malının A malı cinsinden fiyatını ve aynı zamanda X ülkesinin ticaret haddini oluşturmaktadır. B malının ithalatçısı olan X ülkesinin söz konusu mala bir gümrük tarifesi uygulaması durumunda B malının ticaret hacmi daraldığından, ithalatçı ülkenin teklif eğrisi A0 iken sola kayarak A1 halini almaktadır (Burada tarife gelirinin hükümet tarafından elden çıkarılmasının yaratacağı etkiler ihmal edilmiştir). Böylelikle X ülkesi uygulamış olduğu gümrük vergisiyle, büyük ülke avantajını kullanarak dünya tekel konumundan yararlanmış ve ticaret haddini iyileştirmiştir (Seyidoğlu, 2015, s. 174). Yeni durumda serbest ticaret dengesi P1 noktasında gerçekleşir ve bu nokta optimum gümrük tarifesinin uygulandığı noktayı da ifade etmektedir.

Gümrük tarifelerinin ticaret hadlerine olan etkilerine ilişkin genel bir değerlendirme yapıldığında aşağıda yer alan hususlar öne çıkmaktadır (Gandolfo, 2014, s. 228).

- İthal malına gümrük tarifesi uygulanması, ithal edilen malın uluslararası nispi fiyatında bir azalmaya, yani onu uygulayan ülkenin ticaret haddinde bir iyileşmeye neden olmaktadır.

- İthalatın yurt içi nispi fiyatı, tarife sonrası dünya nispi fiyatına göre artmaktadır.
- Ticaret hadlerindeki iyileşme tarifeyi telafi edecek nitelikte değildir, bu nedenle ithalatın yurt içi nispi fiyatı, tarife oranından daha düşük bir oranda olsa da tarife öncesi dünya nispi fiyatıyla orantılı olarak artmaktadır.
- Korunan sektör, ihraç edilebilir ürünler üreten sektör açısından daha kârlı hale gelmektedir.
- Gümrük tarifesi aynı zamanda üretim faktörlerine ilişkin gelir dağılımını da etkilemektedir. İthalata yönelik gümrük tarifesinin uygulanması, ithal edilen malın üretiminde yoğun olarak kullanılan faktörün lehine gerçekleşmektedir. İthalatta uygulanan gümrük tarifesi ithal malının yurt içi fiyatını yükselttiğinden bu durumda Stolper-Samuelson teoremini de gerçekleşmiş olmaktadır[8]

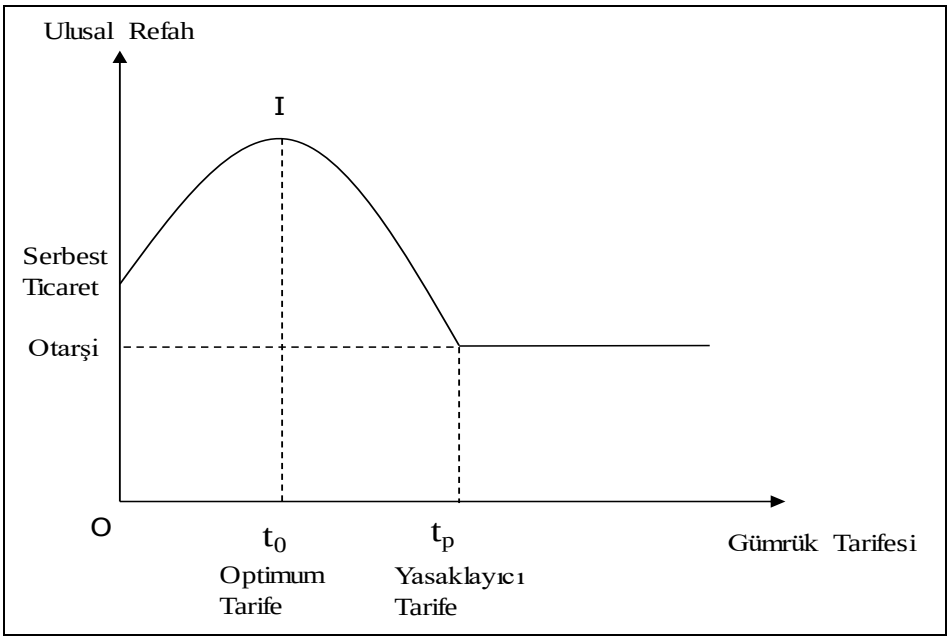
2.1.7. Optimum Gümrük Tarifesi

Gümrük tarifelerinin ticaret hadlerini iyileştirmesi ve bu suretle ülke refahını artırıcı etki yaratmasını açıklayan bir başka araç da *"Optimum gümrük tarifesi"* olup, serbest ticaretten sapmaya yönelik önemli bir gerekçeyi teşkil etmektedir. İhracatçı ülkelerin fiyatlarını etkileyebilecek düzeyde büyük bir ülke, yukarıda belirtildiği üzere ithal malına yönelik uygulamaya koyduğu bir gümrük tarifesiyle söz konusu malının fiyatını düşürüp (ticaret haddini iyileştirip) ülke refahını artırabilmektedir. Refaha yönelik elde edilen bu fayda, tarifenin ekonomideki üretim ve tüketim teşviklerini bozucu etkileri nedeniyle ortaya çıkabilecek tarife maliyetlerine karşı bir ayarlamayı da gerekli kılmaktadır. Başka bir ifadeyle sözü edilen bu tarife, ithalatı tamamen kısmayacak ancak aynı zamanda ülke refahına da olabildiğince katkı sağlayacak bir oranda uygulanmalıdır. Bu durumda uygulanan gümrük tarifesi *"optimum gümrük tarifesi"* olarak nitelendirilmektedir.

[8] Stolper – Samuelson Teorisi: Serbest dış ticaret, ülkede bol olarak bulunan üretim faktörünün gelirini artırırken, kıt faktörün gelirini ise düşürmektedir. Bu durumda serbest ticaret gelir dağılımını ülkede bol olarak bulunan faktörün lehine, kıt olan faktörün ise aleyhine değiştirmektedir. Dış ticaret sonrası ulusal gelirde artış meydana gelir, artan gelir, gelir dağılımından zarar gören kesimlerin kayıplarını karşılar, böylelikle refah ülke genelinde artacağı için toplumdaki tüm kesimler bundan yararlanmış olur (Karluk, 2013, s. 75).

Bununla birlikte büyük bir ülkenin ithal malına gümrük tarifesi uygulaması ülke refahı açısından birbirine ters iki etki doğurmakta olup, bunlar; ticaret hadlerinde iyileşme ve ticaret hacminde daralma olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan ilki refahı olumlu etkilerken diğeri ise olumsuz etkilemektedir. Bu durumda optimum tarife, ticaret hacmindeki daralmanın olumsuz etkilerine karşılık ticaret hadlerindeki iyileşmeden doğan net refah artışlarını maksimum yapan bir gümrük tarifesidir (Seyidoğlu, 2015, s. 175). Bu durumda optimum tarife, ticaret kazancı ile refah kaybı arasındaki farkı en üst düzeye çıkaran bir tarife oranıdır.

Şekil 2.6'da gösterilen ticaret haddine yönelik yeni oluşan ticaret dengesindeki refah durumu ile optimum tarifenin ilişkisi aşağıda yer alan Şekil 2.7'de gösterilmiştir (Krugman ve Obstfeld, 2003, s. 224-225).



Şekil 2.7 Optimum Gümrük Tarifesi

Yukarıda değinildiği üzere Şekil 2.6'da belirtilen büyük ülkenin, ticaret haddini iyileştirmek suretiyle elde ettiği marjinal geliri, üretim ve tüketim bozulmasından kaynaklanan marjinal verimlilik kaybına eşit olduğu P1 denge düzeyinde optimum bir gümrük tarifesi (t_0) vardır. Şekil 2.7'da (I) noktasındaki tarife oranında (t_0) ulusal refah düzeyi maksimize edilmiş olup, ulusal refahı en üst düzeye çıkaran bu tarife oranı optimum tarifedir. Optimum tarife oranı her zaman pozitiftir, ancak tüm ithalatı ortadan kaldıran yasaklayıcı tarife oranından (t_p) daha düşüktür. Şekilde (t_p) noktası ithalatı

tümden yasaklayan bir tarife oranı olup, bu durumda ülke otarşiye dönmektedir. Bununla birlikte, gümrük tarifelerinin ticaret hadlerini iyileştirmesine yönelik bazı önemli sınırlamaları bulunmaktadır. Öncelikle çoğu küçük ülkelerin gerçekleştirmiş oldukları ithalat veya ihracatı, dünya fiyatlarını etkileme konusunda yetersizdir. Bu nedenle gümrük tarifelerinin ticaret hadlerini iyileştirme etkisini pratikte çok da mümkün değildir. Diğer taraftan büyük ülkeler için sorun, ticaret hadlerini iyileştirmeye yönelik gerekçenin, diğer ülkelerin kaybı pahasına kazanç elde etmek için ulusal tekel gücünü kullanmak anlamına gelmesidir. Büyük ülkeler bunu bir dereceye kadar yapabilse de böyle bir politika muhtemelen diğer büyük ülkelerin misilleme yapmasına neden olacak ve bu durum ticaret savaşlarıyla sonuçlanacaktır (Krugman ve Obstfeld, 2003, s. 224-225).

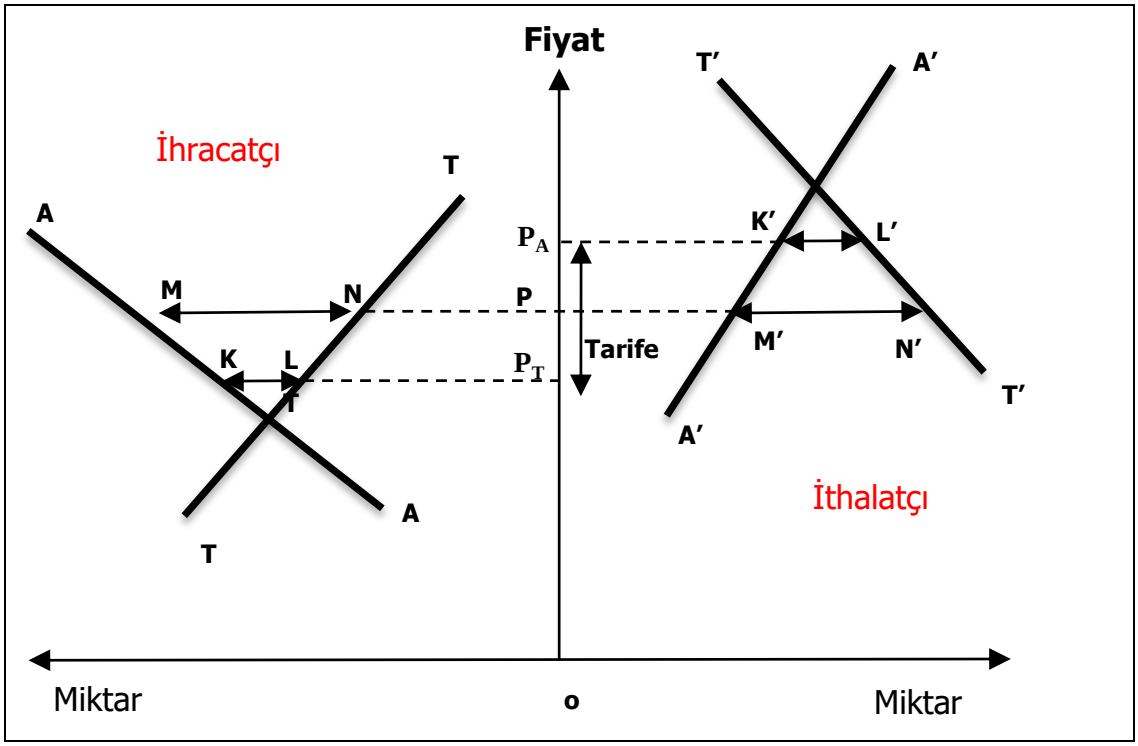
2.1.8. Gümrük Tarifelerinin Yansıması

İthalat işleminin işleyiş mekanizmasında, ithalatçı ülke ithal ettiği malın sınırdan geçerek ülkeye girişi esnasında gümrük vergisini ödemektedir. Sonrasında, söz konusu firma ithal ettiği malın ülke içi satış fiyatına ödemiş olduğu gümrük vergisini kısmen veya tamamen ekleyerek ülke içindeki nihai tüketicilere yansıtmaktadır. Bu durumda nihai aşamada ithal malına ilişkin gümrük vergisinin yükünü ithalatçı ülkedeki nihai tüketiciler üstlenmiş olmaktadır.

Söz konusu mekanizmanın işleyişi genellikle geçerli olsa da bazı istisnai durumlar da mevcuttur. Bu itibarla bazı durumlarda ithalatçı ülkenin ithal malına gümrük vergisi uygulaması ihracatçı ülkeyi söz konusu malın fiyatında indirime gitmesine zorlayarak vergi yükünü ihracatçı ülkenin üstlenmesi sonucunu doğurabilmektedir. İthalatçı ülkenin x malı ithalatı üzerine tarife koyması, bu ülkede o malın tüketimini azaltır ve söz konusu malın dış talebinde meydana gelen bu düşüş ise ihracatçı ülkeyi doğrudan etkileyebilmektedir. Bu durumda ihracatçı ülke elindeki malı satacak başka piyasalar bulabiliyorsa ithalatçı ülkenin ithalatını kısması önemli bir sorun doğurmayacaktır. Ancak söz konusu ülke o mal için önemli bir alıcı konumunda ise ihracatçı ülke söz konusu malın ihraç fiyatlarını düşürme yoluna gidecektir. Bunun nedeni ancak o suretle kaybedilmiş satışlarını yeniden elde etme şansına sahip olabilmesidir. Böylece ithalatçının uygulamaya koyduğu gümrük vergisi ticaret hadlerini ithalatçı ülkenin lehine ihracatçının ise aleyhine bir şekilde değiştirmiş olmaktadır. Vergi yükünün dağılışı bakımından ise durum biraz daha karışıktır. Uygulamaya koyulan gümrük vergisi

sonrasında ihracatçı ülke ihraç fiyatını gümrük vergisi oranında indirirse, ithalatçının gümrük vergisi dahil ithal fiyatlarında hiçbir değişme olmayacak, yani gümrük vergisinin tüm yükünü ihracatçı ülke üstlenmiş olacaktır. Tersi durumda ise yani ihraç fiyatları bundan daha düşük oranlarda indirilirse, ihracatçı ülke vergi yükünün daha düşük bir payını üstlenmiş olacaktır (Seyidoğlu, 2015, s. 176).

Uygulamaya koyulan gümrük vergisine ilişkin durum iki ülkede oluşan kısmi denge analizi yardımıyla aşağıda yer alan 2.8 No.lu şekil yardımıyla gösterilmiştir.



Şekil 2.8 Gümrük Tarifelerinin Yansıması

Şekilde de görüldüğü üzere, şeklin sağ bölümünde ithalatçı ülkenin, sol bölümünde ise ihracatçı ülkenin x malına ilişkin arz ve talep eğrileri bulunmaktadır. Gümrük tarifesi öncesinde iki ülkenin de x malı fiyatı OP düzeyindedir. Bu fiyat düzeyinden ihracatçı ülkenin x malına ilişkin arz fazlası MN, ithalatçı ülkenin söz konu mala ilişkin M'N' düzeyindeki talep fazlasıyla dengededir. İthalatçı ülke P_AP_T oranında bir gümrük vergisi uygulaması durumunda, x malının ithalatçı ülkedeki fiyatı P_A'ya yükselmektedir. Uygulanan tarife nedeniyle aynı malın ihracatçı ülkedeki fiyatı ise P_T'ye düşmektedir. Böylelikle uygulamaya koyulan P_AP_T kadar gümrük vergisinin PP_T kadarını ihracatçı, PP_A kadarını ise ithalatçı ülke üstlenmiş olmaktadır.

Burada önemli olan sorun, oluşan vergi yükünün iki ülke arasında ne oranda paylaşılacağına ilişkindir. Vergi yükünün ihracatçı ülke tarafından paylaşılmasında temel koşul alıcının "büyük" bir ülke olmasıdır. Bu kategorideki ülkeler bir malının başlıca tüketicisi olup dünya ticaretindeki büyüklüklerinden ötürü bir anlamda monopson (tek alıcı/alıcı tekeli) gücüne sahip bulunmaktadırlar. Bu tür ülkelerin talep miktarında meydana gelen bir değişme dünya fiyatlarını önemli ölçüde etkilemektedir. Alıcı ülkenin monopsoncu gücüne sahip olduğu varsayıldığında, gümrük vergisi yükünün paylaşılması konusu, ihracatçı ve ithalatçı ülkelerdeki arz ve talep esnekliklerinin yapısına bağlı bir sorun haline dönüşmektedir. Öyle ki *ihracatçı ülkenin* arz ve talep esnekliği ne derece düşükse, bu ülke verginin o kadar büyük bir kısmını üstlenmektedir. Şayet ihracatçının sattığı malın arz esnekliği düşükse, ihracatçı ülke dış talepteki bir azalma karşısında bu malın üretimini kolay bir şeklide azaltamayacaktır. İhraç malının satıcı ülkedeki talep esnekliğinin düşük olması durumunda da fiyatı ucuzlayan ihraç malının yurt içi talebi arttırılamadığından mal stokları büyüyecek ve böylelikle hem arz hem de talep yönlü etkiler nedeniyle ihraç malının arz miktarı artacağından, ihracatçı ülkedeki fiyatların azalmasına neden olacaktır. Bununla birlikte ithalatçı ülkenin büyüklüğünden kaynaklanan etkilerin yanında, bu ülkedeki arz ve talep esnekliklerinin yüksek olması da ithalat talebinin önemli derecede azalmasına neden olmaktadır. Bu durumda bir yandan yerli üretim hızla artarken, öte yandan yüksek talep esnekliği sonucu tüketim daralacak ve böylece gümrük vergisinin ithalatı kısıcı etkileri şiddetlenmiş olacaktır. Bu durum ise arzını kısamayan ihracatçıyı fiyatları indirmek yolunda daha da zorlayıcı etki yaratacaktır (Seyidoğlu, 2015, s. 177).

Bu şartlar altında taşıma masraflarının sıfır olduğu ve büyük ülke varsayımı altında gerçekleştirilen kısmi denge analizinde gümrük tarifelerinin meydana getirdiği vergi yükünün ihracatçı ve ithalatçı iki ülke arasında gerçekleştirilen paylaşımındaki temel belirleyiciler ihracatçı ve ithalatçı ülkenin söz konusu mala ilişkin arz ve talep esneklikleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmanın ana konusunu oluşturan TDÖ'lerin ithalata olan etkilerinin hesaplamasında kullanılan temel yöntemde, analize konu edilen ithal mallarının talep esneklik katsayıları kullanılmış olup, bu durum 4 No.lu Bölümde ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

2.1.9. Ara Malları ve Efektif (Etken) Koruma Oranı

Şimdiye kadar kullanılan modellerde, yalnızca nihai mallar üzerine uygulanan tarifeler dikkate alınmıştır. Buna karşılık, gerçekte bir ürünün üretilebilmesi, normal şartlarda ticareti yapılabilen ve uluslararası ticarete tabi tutulabilen hammadde ve yarı mamul gibi ara mallarının kullanımını gerekli kılmaktadır. Bu gereklilik, belirli bir ekonomik faaliyette birim başına katma değerdeki yüzde artış olarak tanımlanan, tarifesiz duruma göre tarife yapısının mümkün kıldığı efektif koruma oranı (veya örtülü tarife) kavramının geliştirilmesine yol açmıştır (Gandolfo, 2014, s. 243).

Bir nihai mal üzerine uygulanan gümrük vergi oranı nominal tarife oranı olarak nitelendirilmekte olup, nihai mala uygulanan gerçek (efektif) korumanın hesaplanmasında nominal tarifeler yeterli olmamaktadır. Bunun için hem nihai mal hem de o malın üretiminde kullanılan girdilere uygulanan tarife oranlarının göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bu iki tür tarife uygulamasına dayanarak hesaplanan gerçek koruma oranı *"efektif koruma oranı"* olarak tanımlanmaktadır. Efektif koruma nihai mal ve girdiler üzerine uygulanan gümrük tarifeleri dolayısıyla, malın üretimiyle ilgili yaratılan yurtiçi katma değere ne ölçüde koruma sağlandığını göstermektedir. Bir başka ifadeyle, efektif koruma, nihai mal ve girdiler üzerine uygulanan tarifelerin yurtiçi katma değeri uluslararası fiyatlarla hesaplanan katma değere göre ne ölçüde arttırdığını ortaya koymaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 178). Ham ve yarı mamul maddeye uygulanan nominal tarifenin nihai mala uygulanan tarifeden büyük olması durumunda, efektif koruma oranı nominal tarifeden küçüktür. Nihai mal üzerindeki efektif koruma oranı, girdilerin üretiminde kullanılan diğer girdilerin nominal gümrük tarifelerinden etkilenmektedir (Karluk, 2013, s. 414).

Efektif koruma oranı $\left(\frac{V'-V}{V}\right)$ formülüyle hesaplanmakta olup, formülde V'; iç fiyatarla katma değeri, V ise dünya fiyatlarıyla katma değeri göstermekte olup, efektif koruma oranı nominal gümrük tarifesi oranından daha küçük olması halinde, efektif koruma oran negatif olmaktadır. Efektif koruma oranlarının hesaplanmasına ilişkin çeşitli ampirik çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda Deardoff ve Stern (1984) tarafından Amerika Birleşik Devletleri ile Japonya için ve Yoo (1993) tarafından da Kore Cumhuriyeti için yapılan çeşitli çalışmalar mevuttur. Söz konusu ampirik çalışmalardan elde edilen bulgular, efektif tarife oranının çoğu sektörde nominal tarifelerden daha

yüksek olduğu, bununla birlikte, bazı durumlarda ise daha küçük veya negatif olduğu yönündedir (Gandolfo, 2014, s. 243).

Yukarıda yer alan bilgiler doğrultusunda, girdilerin nihai mal içindeki payı sabit kalırken, bir mal üzerindeki tarifeler ne kadar yükseltilir ve girdilere uygulanan tarifeler ne kadar azaltılırsa, söz konusu mal o derece yüksek bir korumadan yararlandırılmış olmaktadır. Bunun tersi durumda, nihai mal üzerindeki tarife oranı sabitken, girdilerin tarife oranları ne ölçüde yükseltilirse, söz konusu malın yurt içi katma değeri o ölçüde düşmektedir. Diğer bir ifadeyle söz konusu malın üretimi korunmak yerine gerçekte cezalandırılmış olmaktadır ve bu durum negatif dış koruma olarak ifade edilmektedir (Seyidoğlu, 2015, s. 180).

2.2. Bir Müdahale Aracı Olarak Tarife Dışı Önlemler

Yukarıda detaylı olarak ele alınan gümrük tarifeleri en basit ve en eski ticaret politikası aracı olmakla birlikte, günümüz modern dünyasında hükümetlerin uluslararası ticarete müdahalesi, başta ithalat kotaları, ihracat sübvansiyonları ve gönüllü ihracat kısıtlamaları olmak üzere çeşitli biçimler alarak gerçekleşmektedir (Krugman ve Obstfeld, 2003, s. 197). Bu bağlamda gümrük tarifesi dışında hükümetin ticarete olan müdahalesinde kullanılan araçlar genel olarak Tarife Dışı Önlemler (TDÖ) olarak adlandırılmaktadır.

Bu bağlamda TDÖ'ler genel olarak; uluslararası ticarette, ticarete konu edilen malların miktarını, fiyatını veya her ikisini birden ekonomik olarak etkileyebilecek olağan gümrük tarifeleri dışındaki tüm politika önlemleri olarak tanımlanmaktadır (UNCTAD, 2009, s. 99). Bu bağlamda tanımdan yola çıkıldığında, TDÖ olgusu aslında ihracatın teşvik edilmesi veya engellenmesine yönelik kullanılan araçları da bünyesinde barındırmaktadır.

TDÖ'lere ilişkin yapılan bu tanım bir hayli geniş kapsamlı olduğundan, bahse konu önlemlerin çeşit ve biçimlerinin daha iyi tanımlanmak suretiyle birbirinden ayrıştırılması maksadıyla Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından ayrıntılı bir sınıflandırma yapılmıştır. Söz konusu TDÖ sınıflandırılmasına ilişkin tüm bilgiler bir sonraki bölümde ele alınmıştır.

TDÖ'ler genellikle piyasa aksaklıklarının düzeltilmesinde kullanılan en iyi politika aracı olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte, bir hükümet politikası doğrultusunda kullanılan aynı TDÖ, uluslararası ticareti saptırmak için de kullanılabileceğinden, *"meşru"* olan ile *"korumacı"* mahiyette olan TDÖ'leri birbirinden ayırabilmek çok da mümkün değildir (WTO, 2012, s. 49).

Uluslararası ticaret literatürü, tipik olarak ulusal refahı artırmaya yönelik hükümet müdahaleleri ile ekonomi politikası hedefleri doğrultusunda gerçekleştirilen hükümet müdahaleleri arasında ayrım yapmaktadır. Bunlardan ilki, piyasa aksaklıklarını gidermeye ve bir ülkenin ticaret hadlerini değiştirerek piyasa gücünün kullanılmasına yönelik müdahaleleri içermektedir. Burada önemli olan nokta, piyasa gücünün kullanılmasına yönelik hükümet müdahaleleri ticaret ortaklarının zararı pahasına (Komşuyu Fakirleştirme Politikası) gerçekleşirken, piyasa aksaklıklarının düzeltmeye odaklanan hükümet müdahalelerinin ise söz konusu ticaret politikasının serbest ticarete dönük istenmeyen sonuçlarını da bünyesinde barındırmasıdır. Buna karşılık ekonomi politikası güdüsüyle uygulamaya koyulan TDÖ'ler ise, hükümetin veya siyasilerin genellikle özel çıkar grupları olarak da nitelendirebilecek örgütlü üretici gruplarının talebine verdiği karşılığı yansıtmaktadır (DTÖ, 2012, s. 50). Diğer bir ifadeyle hükümetlerin TDÖ'ler bağlamında uygulamaya koyduğu ticaret politikasında başat faktör örgütlü üretici gruplarıdır.

Yukarıda vurgulandığı üzere, GATT nezdinde gerçekleştirilen müzakereler neticesinde elde edilen çok taraflı tarife indirimlerinin de etkisiyle, günümüzde gümrük tarifeleri devletin dış ticarete müdahalesinde daha az kullanılan bir araç haline gelmiş, ancak buna karşılık uluslararası ticareti kısıtlamaya dönük TDÖ'lerin kullanımında ise hızlı bir artış gerçekleşmiştir. TDÖ'lerin kullanımında ortaya çıkan bu artış ise uluslararası ticarette "şeffaflık" sorununu gündeme getirmiştir. Zira gümrük tarifelerinin gerek kamuoyu gerekse üçüncü ülkelerle açık bir şekilde paylaşılması ve ayrıca tarifelere ilişkin oluşturulan listeler özelinde açık bir şekilde uygulandığından ithal malı fiyatları üzerinde neden olduğu etkilerin izlenmesi de oldukça kolaydır. Buna karşın günümüzde sıkça başvurulan TDÖ'ler hem fiyat hem de miktar açısından belirsizlikler taşımaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 195). Burada üzerinde durulması gereken diğer nokta da gümrük tarifelerinin normal şartlarda tüm ülkelere genel olarak uygulanırken, TDÖ'lerin ise genel

olarak uygulandığı gibi ülkelere özel olmak üzere ayrım gözetecek şekilde ayrı ayrı olarak da uygulamaya koyulabilmesidir.

Bu bölümde, geleneksel anlamda devletin dış ticarete müdahalesinde TDÖ'leri temsil eden, miktar kısıtlamaları ile Yeni Korumacılık başlığı altında Sübvansiyonlar, Gönüllü İhracat Kısıtlamaları, Sağlık, Güvenlik ve Çevre standartları ile İdari Düzenlemeler ve Şartlı Koruma ile Adil Ticaret (Haksız Rekabet) üzerinde durulacak ve bu bağlamda TDÖ'lerin neden olduğu etkilere ilişkin kullanılan teorik yaklaşım ortaya koyulacaktır.

2.2.1. Miktar Kısıtlamaları

Geleneksel olarak TDÖ'lerin önemli bir bölümünü miktar kısıtlamaları, diğer bir ifadeyle ithalat kotaları oluşturmaktadır. Miktar kısıtlamaları ile gümrük tarifelerini birbirinden ayıran en önemli özellik, miktar kısıtlamalarının ithalat miktarı üzerinde doğrudan etki yaratmasıdır (Seyidoğlu, 2015, s. 196). Bu itibarla ithalata yönelik miktar kısıtlamaları, ithal edilen malların miktarına doğrudan bir kısıtlama getirmekte olup, genellikle İthalat Kotaları ile İthalat Yasakları şeklinde uygulanmaktadır. Söz konusu kısıtlama genellikle bazı kişi veya firmalara lisans verilmesi şeklinde uygulanmaktadır.

2.2.1.1. İthalat Kotaları

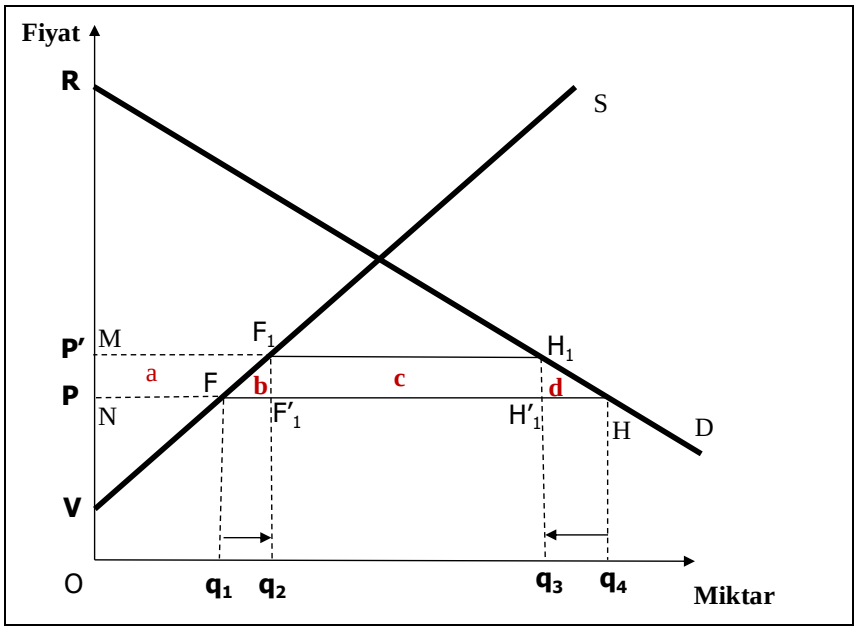
İthalat kotası, ülkeye giren malı sınırlandırdığı için her zaman ithal edilen malın yurt içi fiyatını yükseltmektedir. Kota uygulanmak suretiyle ithalat sınırlandırıldığında, ortaya çıkan ilk sonuç, başlangıç fiyatından mal talebinin, o malın yurt içi arzı ile söz konusu malın ithalat miktarını aşması şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bu durum ise piyasa dengeye gelene kadar fiyatın artmasına neden olmaktadır. Sonuçta, uygulamaya koyulan ithalat kotası, yurtiçi fiyatları ithalatı aynı seviye ile sınırlandıran bir tarife ile aynı miktarda artıracaktır. Kotalar ile gümrük tarifesi arasındaki temel fark, kota ile devletin gelir elde etmemesidir. İthalatın sınırlandırılmasında gümrük tarifesi yerine ithalat kotası kullanılması durumunda, aslında tarifeler ile elde edilen kamu geliri, üstü kapalı olarak ithalat lisanslarını alanlara transfer edilmiş olmaktadır. Bunun nedeni ithalat lisansı sahiplerinin, sahip oldukları lisans sayesinde, ithal ettikleri malları iç pazarda çok daha yüksek bir fiyattan satabilme gücüne sahip olmalarıdır. İthalat lisansı sahiplerinin elde

ettiği kazanç *"kota rantı"* olarak adlandırılmakta olup, ithalat kotasının maliyet ve faydaları değerlendirilirken, kota rantlarını kimin alacağını belirlemek son derece önem taşımaktadır (Krugman ve Obstfeld, 2003, s. 200).

Pratikte, ithalat kotaları çeşitli şekillerde uygulanabilmektedir. Bunlar genel olarak; ithalat hacminin miktar veya değer olarak belirlendiği, ancak ithalatın kimin tarafından veya hangi ülkelerden yapılacağına ilişkin herhangi bir sınırlama getirilmeyen *global kotalar*, kota başvurusunda bulunan firmalar arasında üretim kapasitesi, ihracat, istihdam gibi bazı ölçütlere göre kota dağıtımının yapıldığı *tahsisli sistem* ve belirli bir dönem için uygulamaya koyulan kotaların, söz konusu dönem bitiminde bir hayli yüksek gümrük tarifesi uygulanmak suretiyle o malın ithalatına izin verilen *tarife kotaları* şeklinde temelde üç farklı şekilde uygulanmaktadır.

2.2.1.1.1. Kotaların Kısmi Denge Etkileri

İthalat kotaları, tıpkı gümrük tarifelerinde olduğu gibi, ithal malının fiyatını yükseltmek suretiyle gümrük tarifelerinin etkilerine benzer sonuçlar doğurmaktadır. Bu nedenle ithalat kotaları, her kotaya denk gelecek bir gümrük tarifesi oranı olarak kabul edilebilir ya da kotaları tarife oranlarının birer eşdeğeri olarak varsaymak mümkündür (Seyidoğlu, 2015, s. 196). İthalat kotalarının kısmi denge etkileri arz ve talep eğrileri kullanılarak aşağıda yer alan 2.9 No.lu şekilde ele alınmıştır.



Şekil 2.9 Kotaların Kısmı Denge Analizi

Şekilde analize konu malın arz eğrisi S, talep eğrisi D, fiyatı P, arz ve talep edilen miktarı ise q ile temsil edilmektedir. Başlangıçta, yani serbest ticaret ortamında, p dünya fiyat düzeyindeyken, x malının arz miktarı $0q_1$, tüketilen miktarı ise $0q_4$'e eşittir. Bu durumda, malın ithalat miktarı q_1q_4 kadardır. Bu şartlar altında, hükümetin x malı ithalatını kısmak için q_2q_3 miktarında kota uygulaması durumunda, tüketicilerin tatmin edilmemiş aşırı talebi söz konusu malın fiyatını P'den P''ne yükseltmektedir. Bu durumda uygulamaya koyulan söz konusu kota ile x malının fiyatını p'den P'ne çıkaracak oranda bir gümrük tarifesinin karşılığına denk gelmektedir. Kimi yazarlar bu oranı *örtük tarife* olarak adlandırmıştır (Gandolfo, 2014, s. 215).

Bu bağlamda uygulamaya koyulan kotanın yol açtığı üretim, tüketim ve gelir dağılımı etkileri P-P' kadar bir gümrük vergisinin neden olacağı etkilere benzer etkiler doğurmaktadır. Bu çerçevede uygulanan kota sonucunda söz konusu malın fiyatının yükselmesi yurtiçi üretimin 0q1'den 0q2'ye yükselmesine neden olmaktadır. Bu duruma *üretim etkisi* denilmekte ve şekilde (b) üçgeninin alanı ile temsil edilmektedir. Kota sonrasından piyasaya girişi azalan malın fiyatının yükselmesi nedeniyle toplam tüketimi $0q_4$'den $0q_3$'e geriletmiş olup buna *tüketim etkisi* denilmekte ve şekilde (d) üçgeninin alanı ile temsil edilmektedir. Esasen (b) ile (d) üçgenlerinin alanı sırasıyla üretim ve tüketim maliyetleri olarak da adlandırılmaktadır. Ayrıca piyasada oluşan P fiyatından mal satışına razı olan üreticiler yeni oluşan P' fiyatından mal satarak ülkedeki gelirin tüketicilerden üreticilere aktarılmasına yani gelirin yeniden dağıtım etkisine neden olmuş ve bu durum ise şekilde (a) yamuğunun alanı ile temsil edilmiştir (Karluk, 2013, s. 425-426).

Burada üzerinde durulması gereken önemli bir nokta da *(c) dörtgenin alanı* ile ilgilidir. Gümrük tarifesi uygulanması durumunda bu alan devletin kamu gelirlerini oluşturmaktadır. Ancak kota uygulanması durumunda yine bu dörtgenin alanına denk gelecek miktarda gelirin ortaya çıkmasına neden olur, ancak bu defa söz konusu gelir kamuya ait olmayıp bu defa kota sahiplerine aittir. Bu durumda akla gelen önemli bir soru da gümrük tarifesi ile kota uygulamasının neden olduğu sonuçlar birbirine eşitken, hükümetin kota uygulamak suretiyle söz konusu bu kamu gelirinden kendini neden mahrum bıraktığına ilişkindir. Buna verilebilecek ilk yanıt, hükümetin ithalat lisanslarını açık artırma yolu ile satabileceğidir. Tam rekabet piyasasında gerçekleştirilecek olan açık artırma ile hükümetin tarifelerden kazanacağı gelire denk açık artırma geliri elde edeceği

varsayılmaktadır. Bunun nedeni ise ithal lisansı sahibi ithalatçılar arasındaki rekabetin, c dörtgeninin alanına eşit olan ekstra kârlar ortadan kalkana kadar hükümet lehine daha yüksek teklifler vermelerini sağlayacağının varsayılmasıdır. Ancak bu varsayım teorik olarak mümkün görülse de söz konusu varsayımın pratikte gerçekleştirilmesi çok da imkân dahilinde değildir. (Gandolfo, 2014, s. 215). Bu kapsamda gerek uygulamayla ilgili yaşanan sorunlar gerekse ithalatçıların hükümete yaptığı politik baskılar, hükümetlerin bu yöntemi uygulamasına engel olmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 198). Belirtilen (c) alanına ilişkin gelirlerin ithalatçı ülkeye gitmesinin bir yolu da söz konusu kotayı gümrük tarifesine dönüştürmektir. Bu anlamda söz konusu kotanın gümrük tarifesine dönüştürülmesinin pek çok çeşitli avantajları bulunmaktadır. Bunlardan ilki DTÖ'nün çeşitli istisnaları dışında kota uygulamalarını yasaklamış olmasıdır. Ayrıca ithalatçılar söz konusu kota uygulamasından zarar gördükleri iddiasıyla hükümetlerinden kota uygulamasına son vermelerini talep edebilmektedirler. Öte yandan kota uygulamak yerine bahse konu malın ithalatında gümrük vergisi uygulamak çok daha kolaydır.

Buraya kadar yapılan açıklamalardan yola çıkarak kısmi denge analiziyle kotaların,

- İthal malının iç fiyatını yükseltici,
- İthalatı sınırlandırıcı,
- İthal malının yurtiçi talebini azaltıcı,
- İthal malının üretimini arttırıcı
- Ülke içi reel gelirin yeniden bölüşülmesi

başlıkları altında özetlenebilecek çeşitli etkilere neden olduğu görülmektedir.

2.2.1.2. İthalat Yasakları

Miktar kısıtlamalarının bir başka kullanım şekli ithalat yasaklarıdır. Ticaretten vazgeçirmenin en basit yolu, basitçe onu kotalarla kısıtlamak veya doğrudan yasaklamaktır. Bu uygulamada yasaklanan malın ülkeye girişi tamamen engellenmektedir. Söz konusu ithalat yasakları, ekonomi için önemsiz veya lüks kabul edilen malların ithalatına izin verilmeyerek kıt döviz kaynaklarının tasarruf edilmesi, yerli sanayiyi dış rekabetten korumak ve ödemeler dengesi açıklarının kapatılması gibi çeşitli ekonomik gerekçelere dayanmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 201).

Ancak görünürde söz konusu yasaklamalar ekonomik sebeplere dayanmakta ise de ekonomik olmayan nedenlerle; özellikle çevre, insan sağlığı ve güvenliği için uygulanan yasaklar hemen hemen her ülkede bulunmaktadır. Bununla birlikte bu tür önlemlerin özellikle çevrecilik bakımından son dere katı sosyal gruplara sahip olan gelişmiş ülkelerde kullanımlarının giderek arttığı gözlemlenmektedir. Buna karşılık, gelişmekte olan ülkelerde, ödemeler dengesi sorunları ve sanayinin koruması gibi ekonomik nedenlerle uygulanan yasakların kullanımı ise giderek azalmaktadır. İthalat yasakları yaygın olarak otomobil, otomobil parçaları, giysi ve makine gibi bazı kullanılmış ürünlerin ticaretinde uygulanmaktadır. Bazı ülkeler otomatik olmayan ithalat lisansı uygulamaktadır. Ancak hükümetin ithal lisansı alımını zorlaştırması durumunda bu tür bir önlem pratikte bir ithalat yasağına dönüşmektedir (OECD, 2009, s. 63-65).

Kotalarda olduğu gibi, ithalatın yasaklamasının doğurduğu etki de yine azalan mal miktarı nedeniyle söz konusu malın fiyatının artması şeklinde ortaya çıkmaktadır. Kota uygulamasında belirli bir miktar malın ithalatına izin verilirken, malın ithalatının yasaklanması durumunda ise söz konusu malın ülkeye girmesi bütünüyle önlendiğinden, bu politikanın sektörel etkileri daha belirgin olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda kota uygulaması veya diğer önlemler yerine ithalatın yasaklanması söz konusu malın fiyatında önemli oranda bir artışa neden olacaktır. Böylece ortaya çıkacak korumanın, tüketimin kısılması ve gelir bölüşümünün girişimciler lehine değişmesi şeklindeki etkileri daha şiddetle olacaktır. Dolayısıyla, ithalatın yasaklanmasının bölüşüm üzerindeki etkilerinin diğer dış ticaret politikası önlemlerine oranla daha güçlü olacağı ifade edilebilir (akt: Arslan, 2014, s. 86).

İthal ikamesine dayalı sanayileşme politikasının da bir ürünü olan kotalar ile ithalat yasakları, geçmişte yerli sanayiyi korumak ve dış açıkların kapatılması maksadıyla Türkiye'de sıkça kullanılmış olsa da ekonominin liberalleştirilmesine yönelik alınan 24 Ocak 1980 tarihli kararlar kapsamında bu uygulamaya 1981 yılında son verilmiştir. Bu tür önlemler, oluşturduğu koruma duvarlarıyla ulusal ekonomiyi dış dünyadan soyutladığından iç piyasa fiyatlarıyla dünya fiyatları arasındaki bağlantı kopmaktadır. Böylece kaynak dağılımındaki etkinlik bozulmakta ve bu doğrultuda ihracat da azalmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 201).

Kotalar ile ithalat yasaklarının kullanılmasında uluslararası ticaret mevzuatı bakımından çeşitli sınırlılıklar bulunmaktadır. Bu kapsamda, GATT/DTÖ sisteminde ancak bazı şartlarda kota uygulamasına gidilebilmektedir. GATT Anlaşmasına göre geçici ödemler dengesi zorluğu çeken ülkeler, belirli bir süre için ithalatlarını kısıtlayabilmektedirler. Bu çerçevede GATT Anlaşması'nın Gelişmiş Ülkeler için 12., Gelişme Yolundaki Ülkeler için ise 18/B maddesi çeşitli hükümler içermektedir. Ödemeler dengesi sorunu yaşayan ülkelerle ilgili olarak DTÖ içinde özel bir komite bulunmakta olup, söz konusu komite başvuru sahibi ülkelerin başvurularını inceleyerek, sonuçlandırmakla görevlidir. GATT döneminde Gelişme Yolundaki Ülkeler 18/B maddesine sürekli başvurmuşlar ve bu ülkelerin yapmış oldukları başvurularının %80'i kabul edilmiştir. Sözü edilen anlaşma maddesine göre uygulamaya koyulan kota ile bir üründen ithal edilebilecek miktar, doğrudan sınırlandırılabilmektedir. Dolayısıyla kota bağlayıcı olduğu sürece ekonomideki ayarlama yurtiçi fiyatın yükselmesiyle sağlanmaktadır. GATT/DTÖ kapsamında kotalar, ithal yasaklarının yanında ithalatı izne tabi tutmayı veya şartlı ithal izinlerini de kapsamaktadır. GATT/DTÖ'ye göre ancak kamu güvenliği veya sağlığı gibi durumlarda ithal yasakları tam olarak uygulanabilmektedir (Karluk, 2013, s. 435).

2.2.1.3. Kambiyo Denetimi (Döviz Kontrolü)

TDÖ'lerden bir diğeri de döviz kontrolü olarak da bilinen kambiyo denetimi olup, genellikle ithalat kotaları ve çoklu kur sistemiyle bir arada uygulanmaktadır. Kotalar uluslararası mal akışlarını kontrol ederken, kambiyo denetimi ise döviz ya da sermaye çıkışlarını kontrol altında tutmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 202).

Kambiyo denetimi, yurt dışı yerleşiklerle yapılan döviz işlemlerini etkilemekte ve döviz alımı, bulundurma/kullanma veya uluslararası ödemelerde yerli veya yabancı para biriminin kullanımıyla ilgili düzenlemelerin tümünü kapsamaktadır. Kambiyo denetimi bir diğer ifadeyle döviz piyasasına yapılan her tür hükümet müdahalesini kapsamaktadır. Bu kapsamda; ithalat avansları, döviz iadesi ve teslim şartları, ödemeler ve transferler üzerindeki tüm sınırlamalar ve yasaklar ile çoklu kur uygulamaları da dahil olmak üzere her türlü döviz kontrolü kambiyo denetimi kapsamında yer almaktadır (Johnston ve Swinburne, 1999, s. 49).

Döviz kontrolü uygulanan ülkelerde, döviz geliri elde eden bütün kişi veya kurumlar bu dövizleri devletin belirleyeceği bir bankaya veya Merkez Bankası'na belirli bir süre içinde satmak zorundadır. Bu şekilde ülkede biriken dövizler devlet tarafından ülkenin ihtiyacına göre tahsis edilmektedir. Bu halde ülkede dövize ihtiyaç duyan kişiler, ilgili otoritelerden izin almak durumundadır. Böylelikle dövize dayanan harcamalar döviz gelirleriyle sınırlı olacağından, döviz gelir ve gideri arasındaki açık ise asgari düzeyde tutulmuş olmaktadır. Kambiyo denetimi genellikle parası konvertibl olmayan ve az gelişmiş ülkeler tarafından uygulanan bir sistem olarak öne çıkmaktadır (Karluk, 2013, s. 575).

Döviz kontrolü bağımsız bir politika aracı olarak hizmet vermesinin yanı sıra, TDÖ'ler ile birbirini tamamlayabilmekte veya birbirinin yerine ikame edilebilmektedirler. Hükümetler zaman zaman ticaret politikası araçlarını desteklemek için döviz kontrolüne başvurabilmektedir. Bu kapsamda ticarette uygulanan TDÖ'ler, örneğin çoklu kur uygulamaları ile döviz kullanımına uygulanan vergiler gibi döviz kontrolüne yönelik uygulamalardan etkilenmektedir. Buna karşılık, döviz kontrolünün yönetimi ve döviz kullanımının idari tahsisini kolaylaştırmak için ise ticaret kısıtlamaları ve ithalat lisansları kullanılabilmektedir. Günümüzde döviz kontrolü bir ekonomi politikası seçeneği olarak çeşitli amaçlarla kullanılmaktadır. Bunlar ülkenin döviz rezerv seviyesini korumak gibi *makroekonomik*, ülkenin yerli endüstrilerinin korunması bakımından *korumacılık* gerek devletin gelirini arttırması gerekse doğrudan bir vergilendirme aracı olarak kullanılması açısından da *mali* amaçlar doğrultusunda kullanılabilmektedir (Johnston ve Swinburne, 1999, s. 50).

2.2.2. Yeni Korumacılık

"Eski" korumacılığın tipik araçları tarifeler ile ayrım gözetmeyen ithalat kotalarıdır. Ancak son birkaç on yılda bu geleneksel ticaret engellerinde kademeli bir azalma görülmüştür. Bunun temel nedeni GATT ve DTÖ'nün bu tür geleneksel korumacılık araçlarının kullanımının azaltılmasına yönelik müzakere ortamı sağlaması, ithalat kotalarının genel kullanımını yasaklaması ve *En Çok Kayrılan Ülke Kuralına* yönelik uygulamayı tüm üye ülkeler nezdine genişletmiş olmasıdır. Ancak bununla birlikte, ortalama dünya tarifelerindeki dikkate değer düşüşe rağmen, günümüzde

korumacılık hala yeni formlar altında kullanılmaya devam etmektedir (Gandolfo, 2014, s. 277-278).

Özellikle 1973 dünya enerji krizinden sonra baş gösteren stagflasyon (Enflasyon ve İşsizlik) uygulamaları karşısında, sanayileşmiş ülkelerde korumacılık akımları yeniden yaygınlık kazanmıştır. Gündeme gelen bu yeni korumacılık, özellikle tekstil, ayakkabı, giyim, çelik vb. olmak üzere az gelişmiş ülkelerce ihraç edilmeye başlanan emek yoğun özelliklere sahip sanayi malları özelinde uygulanmaya başlanmıştır (Seyidoğlu, 2015, s. 206). Günümüzde sıkça kullanılan bu engellerin başlıcaları; Sübvansiyonlar, Gönüllü İhracat ve İthalat Kısıtlamaları, Sağlık, Güvenlik ve Çevre standartları ve İdari Düzenlemeler ile İthalatta Fark Giderici Vergiler olarak örnek verilebilir. Söz edilen bu ticaret engellerinin ortak özelliği, geleneksel korumacılığın araçlarına göre daha az şeffaf olmalarıdır. Söz konusu bu engellerin *şeffaf olmamasının* birkaç nedeni bulunmakta olup, bu nedenler şu üç başlık altında özetlenebilir. (Gandolfo, 2014, s. 277-278).

(1) Yukarıda da belirtildiği üzere GATT Anlaşmasına üye ülkeler, GATT Maddeleri tarafından öngörülen özel durumlar dışında ayrım gözetici tarifeler ve ithalata yönelik miktar kısıtlamaları kullanmama konusunda anlaşmışlardır. Bu itibarla da yeni korumacılığın araçlarını kullanarak, GATT anlaşmasına üye ülkeler ve GATT'ın ilgili kurallarıyla çatışmaktan kaçınma gereği duymaktadırlar.

(2) Öte yandan söz konusu engellerin uygulanması politik olarak çok daha kolaydır. Aslında, tarifeler ile kotalar gibi geleneksel önlemler yasal olarak çok daha şeffaf kanallar aracılığıyla uygulanmaktadır. Buna karşılık yeni korumacılığın getirdiği önlemler genellikle "görünmez" olarak uygulanmaktadır, zira bu tür önlemler için yasal düzenlemeye gerek bulunmamaktadır. Buna verilebilecek tipik örnek, gönüllü ihracat kısıtlamalarıdır.

(3) Belirtilen politik kolaylıktan dolayı, koruma amacıyla hükümet nezdinde lobi yapan baskı grupları, "eski" korumacılıktan ziyade "yeni" ye ilişkin önlemler talep etmeyi daha uygun bulmaktadırlar.

Esasen bu üç maddede altı çizilen durum, geleneksel korumacılık teorisinde ihmal edilmiş olan *"korumacı önlemlerin gerçekte nasıl lanse edildiği"* sorusunu gündeme getirmektedir. Bu itibarla, geleneksel korumacılık ile yeni korumacılık arasındaki fark,

ilkinde korumacı bir önlemin hayata geçirilmesi siyasi iktidarın takdir yetkisinde iken, ikincisinde ise ticari faaliyetten zarar görüldüğüne yönelik bir iddiayı temel alan ve söz konusu zararın giderilmesini amaçlayan idari bir düzenleme niteliğindedir (Gandolfo, 2014, s. 278).

Bu çerçevede *"yeni korumacılığın"* temel politika araçları; Sübvansiyonlar, Gönüllü İhracat Kısıtlamaları, Sağlık, Güvenlik ve Çevre Standartları ile İdari Düzenlemeler ve Şartlı Koruma başlıkları altında ele alınmaktadır.

2.2.2.1. Sübvansiyonlar

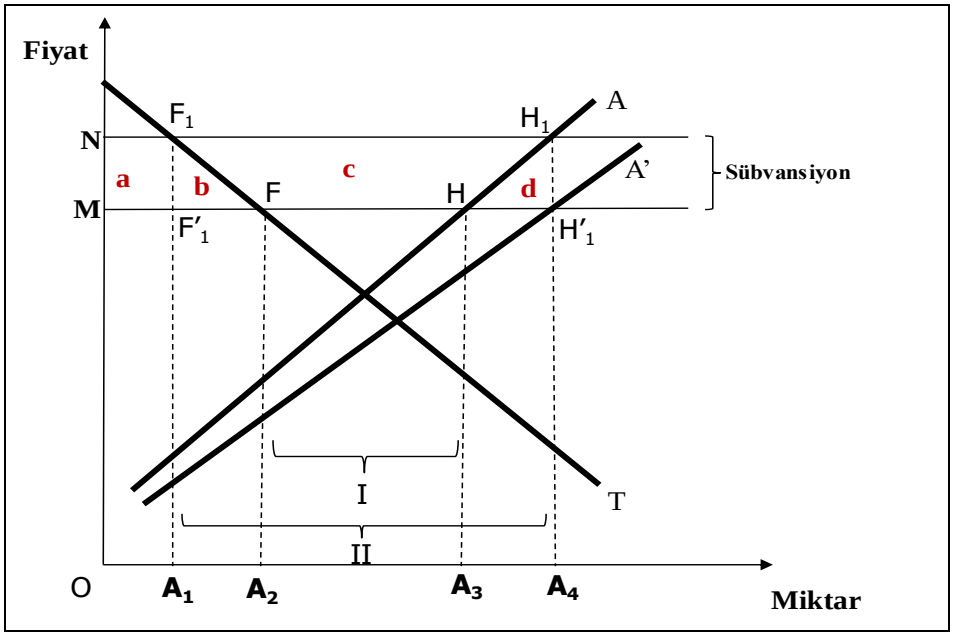
Dünya ekonomisinde 1970'li yıllarda yaşanan iki farklı petrol şoku, bunun yanında 1980'lerde sanayi sektöründe meydana gelen teknolojik gelişmeler ülkeler arasındaki karşılaştırmalı üstünlükleri hızlı bir şekilde değiştirmiş, iç pazardaki bütünleşme hareketleri özellikle sanayi sektöründe yapısal sorunlara neden olmuştur. Özellikle, gemi inşaatı, çelik, tekstil ve dokuma gibi sanayi dallarında sözü edilen bu sorunlar bir hayli hissedilmiştir. Belirtilen dönemde ülkeler bahse konu sorunlara yapısal çözümler getirmek suretiyle çözecekleri yerde, dış ticarete getirdikleri yeni kısıtlamaların yanında uyguladıkları sübvansiyonlarla birlikte, belirtilen sektörleri ayakta tutma çabasına girmişlerdir. Ancak bu çabalar, ilgili sektörlerin rekabet gücünü artırmamış, özellikle de uygulanan sübvansiyonlar dengeli bir rekabet ortamının oluşmasına engel olarak kaynak dağılımını olumsuz yönde etkilemiştir (Karluk, 2013, s. 537).

Bu bağlamda dış ticaret politikası yalnızca ithalatın kısıtlanmasına yönelik uygulanmamakta, bazen dış ticaret hacmini genişletmek ve ihracatın özendirilmesine yönelik sübvansiyonlar vermek suretiyle de uygulanabilmektedir. Genel manada sübvansiyonlar, devletin kişi veya kurumlara, para mal ve hizmet şeklinde yaptığı karşılıksız yardımları ifade etmektedir (Öztürk, 2012, s. 81). Sübvansiyon uygulamaları hem ihracat hem de ithalat sektöründe uygulanabilmektedir. İhracat sektörü ile ilgili olarak sübvansiyon, yerli üreticilere sadece üretimin ihraç edilen kısmı üzerinden verilen bir ihracat sübvansiyonu ya da yerli üreticilerin gerçekleştirmiş oldukları üretim üzerinden verilen bir üretim sübvansiyonu şeklinde uygulanmaktadır (Gandolfo, 2014, s. 277-278).

Bu itibarla aşağıda devletin dış ticarete müdahalesinde kullanmış olduğu sübvansiyon uygulamalarının çeşitleri ile bu uygulamaların neden olduğu ekonomik etkiler üzerinde durulacaktır.

2.2.2.1.1. İhracat Sübvansiyonları

İhracat sübvansiyonu, yurtdışına mal ihraç eden firma veya kişilere devlet tarafından yapılan bir ödeme şeklinde uygulanmaktadır. Gümrük tarifelerinde olduğu gibi ihracat sübvansiyonu birim başına sabit bir toplam veya advalorem (ihraç edilen değerin bir oranı) şeklinde olabilmektedir. Yukarıda da belirtildiği üzere, ihracat sektörü için uygulanan ihracat sübvansiyonları yerli üreticilere sadece üretiminin ihraç edilen kısmı üzerinden verilmektedir. Hükümet bir ihracat sübvansiyonu uyguladığında, nakliyeciler söz konusu malı, sübvansiyon miktarına göre yurt içi fiyatın dünya fiyatını aştığı noktaya kadar ihraç etmektedir (Krugman ve Obstfeld, 2003, s. 197). Bu bağlamda ihracat sübvansiyonlarının neden olduğu ekonomik etkiler Şekil 2.10 ile ele alınmıştır.



Şekil 2.10 İhracat Sübvansiyonları ile Üretici Sübvansiyonlarının Etkileri

Şekilde T ve A eğrileri yerel kısmi dengedeki talep ve arz eğrilerini temsil etmektedir. Serbest ticarette, uluslararası fiyat iç piyasa fiyatı birbirine eşit olup M düzeyindedir. Bu fiyat düzeyi göz önüne alındığında, *I. durumda* $FH=A_2A_3$ kadar ihracat gerçekleştirilmektedir. İhracatçı firmalara, ihraç edilen birim başına MN kadar bir ihracat

sübvansiyonu verilmesi durumunda, sübvansiyonun etkisi ihracata uygulanan vergi ile tam bir simetri oluşturmaktadır. Bu durumda yurtiçi fiyat M'den N'ye yükselir, aslında yerli üreticiler ihraç edilen her bir malın birim başına N fiyat düzeyinden gelir elde etmekte olup, ihracatçı firmalar aynı fiyatı almadıkça iç pazara mal satışında istekli olmayacaklardır. Söz konusu malın iç piyasaya dünya fiyatı olan M'den yeniden ithal etme olasılığı göz ardı edilirse, malın iç fiyatı da N'ye yükselecektir. Böylece yerli üreticiler NF_1 kadar malı iç piyasada N fiyatından satacak ve A_1A_3 kadar malı ise geçerli dünya fiyatı olan M üzerinden ihraç edecektir. Böylelikle *II. durumda* sübvansiyonla birlikte ihracat miktarı A_2A_3'den A_1A_3'e yükselmiş olmaktadır. Bu durumda elde edilen toplam sübvansiyon miktarı $F_1F'_1H_1H'_1$ dörtgeninin alanına eşittir. Sübvansiyon sonrasında oluşan üretici rantı MNH_1H yamuğunun alanı kadar (a+b+c) artarken, tüketici rantı ise MNF_1F yamuğunun alanı kadar (a+b) azalmaktadır. Söz konusu sübvansiyon uygulamasının halkın vergileriyle finanse edildiği göz önüne alındığında, halk nezdinde bir maliyet yaratmaktadır. Hal böyle olunca hükümetin ödemesi gereken sübvansiyon miktarı $MNH_1H'_1$ dikdörtgeninin alanına (a+b+c+d) eşittir. Bu bağlamda ihracat sübvansiyonunun refaha olan net maliyeti yukarıda yer alan şekilde (b) üçgeni ile gösterilen tüketim maliyeti ile (d) üçgeni ile gösterilen üretim maliyetinin toplamına (b+d) eşittir. Bu itibarla sübvansiyonun refah bakımından neden olduğu sonuçlar gümrük tarifesinin refah üzerinde neden olduğu sonuçlarla benzerdir (Gandolfo, 2014, s. 281).

Şekil 2.10'da gösterildiği üzere sübvansiyonlar ülkelerin ihracatlarında artış meydana getirmektedir. Ancak DTÖ kurallarına aykırı yapılan sübvansiyon uygulamaları uluslararası ticaretin yönü ve yapısını olumsuz etkilemektedir. *Bu bakımdan dış ticaretin yapısında haksız rekabete neden olan sübvansiyonlar DTÖ tarafından yasaklanmıştır.* Bununla birlikte sübvansiyonlar günümüzde en çok ticari ihtilafın yaşandığı konuların başında gelmektedir (Karluk, 2013, s. 441). Bu itibarla ülkelerin DTÖ kuralları dışına taşan sübvansiyon uygulamalarına muhatap kalması durumunda, söz konusu sübvansiyonun etkisini gidermek maksadıyla telafi edici vergi (TEV) uygulama haklarını kullanabilecekleri de unutulmamalıdır. Bu kapsamda sübvansiyonlar genel olarak Üretici ve İhracatçı sübvansiyonları olmak üzere iki türde uygulanmaktadır.

2.2.2.1.2. Üretici Sübvansiyonları

Hükümetlerin amacı yerli sanayiyi koruyarak yerli üretimi ve üretici rantını arttırmak olduğunda, yukarıda da ele alındığı üzere bunu tarifeler veya miktar kısıtlamaları gibi çeşitli ticaret politikaları kullanmak suretiyle yapabilmektedir. Bu bağlamda uygulanan ticaret politikaları devletin belirli bir yerli üretim hedefine ulaşmakta kullandığı tek yol değildir. Bu durumda bir alternatif, yerli üretimi sübvanse etmek, tüketicileri de dünya fiyatından mal satın almakta özgür bırakmaktır (Södersten ve Reed, 1994, s. 210).

Yurtiçi endüstriler iç piyasaya dönük üretim yapan ve ithalatla rekabet durumunda olan sanayi dalları olup, bu tip ithalata rakip endüstrileri dış rekabetten korumak için baş vurulan yollardan birisi de hükümetlerin bu endüstrilere sübvansiyon ödemesi yapmasıdır. Diğer bir ifadeyle hükümet yerli endüstrilerin belir bir üretim hacmine ulaşabilmesi için bir tarife veya kota uygulamak yerine o endüstride üretime sübvansiyon vermek yoluna gidebilmektedir (Seyidoğlu, 2015, s. 211).

İthalata rakip yerli endüstrilere verilen üretici sübvansiyonunun ekonomik etkileri *yine yukarıda yer verilen Şekil 2.10 yardımıyla açıklanabilmektedir.* Üretici sübvansiyonu yerli üreticilere yaptıkları üretimin tamamı dikkate alınarak verildiğinden, verilen advalorem sübvansiyona eşit ve orantılı olacak bir şekilde arz eğrisinin (A)'dan (A')ne kaymasına neden olmaktadır. Burada üreticilere dağıtılan sübvansiyonun, yukarıda belirtilen ihracat sübvansiyonuna eşit oranda uygulandığı varsayılmaktadır. Bu durum ise 0A4 çıkış seviyesinde, A ve A' arz eğrileri arasındaki dikey mesafenin H_1H_1'=MN eşitliğiyle gösterilmiştir. Söz konusu sübvansiyon tüm yurtiçi üretim için verildiğinden sübvansiyonun hükümete olan maliyeti artık daha yüksektir ve bu maliyet şekilde MNH_1 H_1' alanı ile gösterilmiştir. Oluşan bu son durumda fiyat 0M düzeyinde kaldığından tüketicilerin rantında bir düşüşe neden olmamıştır. Üretici rantı ise önceki gibi MNH_1H kadar artar, dolayısıyla net üretim maliyeti artık sadece H_1H_1'H üçgeninin alanı olan (d) üçgenin alanına eşit olur. Böylelikle, devletin ticarete müdahalesinde, bir malın iç piyasa fiyatı ile dünya fiyatı arasında herhangi bir fiyat farkı yaratmayan üretici sübvansiyonu, bu yönde bir fark yaratan ihracat sübvansiyonuna tercih edilmiş olmaktadır.

Gümrük tarifeleri, kotalar ve fark giderici vergilerden farklı olarak sübvansiyon ile koruma altına alınan bir mal yurtiçinde serbest dünya fiyatlarından satılmaktadır. Doğrudan sübvansiyon verilmesi durumunda hükümet, yerli üreticiye serbest dünya fiyatı ile bunun üzerindeki yurtiçi maliyet arasında bulunan fark ölçüsünde hazineden bir ödeme yapmaktadır. İç piyasada mal düşük dünya fiyatları düzeyinden satıldığından, sübvansiyonlar, tüketici refahını azaltıcı etki yaratmaktadır. Böylelikle daha önce gümrük tarifeleri ve kota uygulaması durumunda açıklanan, korumacılığın tüketim maliyetinin ortaya çıkmaması nedeniyle, sübvansiyonlar bu yönüyle gümrük tarifeleri ve kotlardan üstün tutulmaktadır (Seyidoğlu, 2015, s. 211).

Genel bir değerlendirme yapıldığında, sübvansiyonların sosyal refaha olan maliyeti şu üç başlık altında özetlenebilir (Karluk, 2013, s. 538).

I. Ekonomide sübvanse edilen sektördeki üretim gereksiz bir artış göstererek tüketicilerin ihtiyaç duyduğundan fazla malın üretilerek stoklanmasına neden olmakta ve bu durum ise ekonomideki kıt kaynakların israf edilmesine sebebiyet vermektedir.

II. Sübvansiyon için gerekli olan kamu gelirleri ya vergiler yükseltilerek ya da harcamalar azaltılmak suretiyle sağlanmaktadır. Birinci durumda sosyal maliyet sorunu gündeme gelirken, ikinci durumda ise ekonomik açıdan daha yararlı olabilecek alanlara yapılacak harcamalar, bu harcamalardan mahrum kalmaktadır.

III. Sübvansiyonlar ekonomik bakımdan verimli olmayan ve rantı teşvik eden faaliyetleri harekete geçirmesi nedeniyle toplumda refah kaybına neden olmaktadır.

2.2.2.2. Gönüllü İhracat Kısıtlamaları

İthalat kotasının bir başka türü olan *Gönüllü Kısıtlama Anlaşmaları* [(Voluntary Restraint Agreement (VRA)] olarak da bilinen *Gönüllü İhracat Kısıtlamalarıdır* [(Voluntary Export Restraints (VER)]. Krugman ve Obstfeld (2003) uluslararası ticarette gelinen bu noktayı "Her şeyin üç harfli bir sembolden oluştuğu bürokratik ticaret politikası dünyasına hoş geldiniz" ifadesiyle tanımlamıştır. Bu bakımdan gönüllü ihracat

kısıtlamaları ithalatçı yerine ihracatçı ülke tarafından uygulanan bir ticaret kotası olarak kabul edilmektedir (Krugman ve Obstfeld, 2003, s. 201).

VER'ler, ihracatçı ve ithalatçı ülke arasında müzakere edilen ve ihracatçı ülkenin ithalatçı ülkeye *"gönüllü olarak"* ihracatı sınırlandırdığı bir anlaşma olarak tanımlanmaktadır. GATT anlaşmasının ilgili maddeleriyle doğabilecek bir çelişkiden kaçınmak maksadıyla bu tür anlaşmalar dünyaya *Pazar Payı Düzenleme Anlaşmaları* [(Orderly Market Agreements (OMA)] başlığı altında lanse edilmektedir. Gerçekten de ihracatçı ülke tarafından uygulamaya konulacak olan bir VER, ithalatçı ülke açısından tarife veya kota koymaya ciddi bir alternatif oluşturmaktadır. Uygulamaya koyulan bir gönüllü ihracat kısıtlaması, ithalatçı ülkenin ihracatçı ülkeden aldığı mal miktarında niceliksel bir azalmaya neden olmaktadır. *Oluşan bu durumu küçük ülke varsayımı altında gerçekleştirilen kotaların kısmı denge analizi bağlamında şekil 2.9'da verilen aynı diyagramla analiz etmek mümkündür* (Gandolfo, 2014, s. 278).

VER'lerin en tipik örneği, 1981 yılından sonra Japonya'nın ABD'ye yaptığı otomobil ihracatında uygulamış olduğu gönüllü ihracat kotalarıdır. Bu tür ihracat kısıtlamaları, yukarıda da ifade edildiği üzere, genellikle ithalatçının talebi üzerine uygulanmakta ve ihracatçı tarafından diğer ticaret kısıtlamalarına maruz kalmamak adına kabul edilmektedir. Sunmuş olduğu bazı siyasi ve yasal avantajlar VER'leri tercih edilen ticaret politikası araçları haline getirmiştir. Ancak ekonomik açıdan VER'ler, lisanslarının yabancı hükümetlere tahsis edildiği ithalat kotalarına benzemekte ve bu nedenle de ithalatçı ülkeye olan maliyeti yüksek olmaktadır. Bir VER, ithalatçı ülke için ithalatı aynı miktarda sınırlayan bir tarifeden daha pahalı bir ticaret politikası aracıdır. İki ticaret politikası aradaki fark ise gümrük tarifesi altında elde edilen kamu gelirinin, VER altında yabancı ülkelerce kazanılan rantlara dönüşmesidir. Bu nedenle VER'ler ithalatçı ülke açısından açık bir maliyet üretirler. Nitekim ABD açısından uygulamaya koyulan üç büyük gönüllü ihracat kısıtlamasının (tekstil-hazır giyim, çelik ve otomobil) etkileri üzerine Tarr (1989) tarafından yapılan araştırma, bu kısıtlamaların tüketicilerine yönelik maliyetin yaklaşık üçte ikisinin yabancılar tarafından kazanılan ranta dönüştüğünü ortaya koymuştur. Diğer bir ifadeyle, maliyetin büyük kısmı verimlilik kaybından ziyade gelir aktarımını temsil etmektedir. Bu hesaplama aynı zamanda ulusal bir bakış açısıyla VER'lerin tarifelerden çok daha maliyetli olduğunu vurgulamaktadır. Bazı gönüllü ihracat kısıtlamalarına yönelik anlaşmalar birden fazla ülkeyi kapsayabilmektedir. Bu

kapsamda en bilinen çok taraflı VER anlaşması, 22 ülkeden tekstil ihracatını sınırlayan Çok Elyaflılar Anlaşmasıdır [(Multi-Fiber Agreement (MFA)] (Krugman ve Obstfeld, 2003, s. 202).

VER konusunda genel bir değerlendirme yapılacak olursa, uygulama açısından VER'lerin ithalat kotalarından daha az etkili olduğu söylenebilir. Bunun başlıca nedeni ise ihracatçı firmaların, hedef alınan dış piyasalara girme konusunda deneyebilecekleri farklı yollar bulunmasıdır. Öte yandan 1994 yılında tamamlanan GATT'ın Uruguay görüşmelerinde MFA ile diğer ihracat kotalarının aşamalı olarak kaldırılması ve yerlerine yenilerinin koyulmaması kararlaştırılmış ve böylece 1999 yılında VER uygulamasına son verilmiştir (Seyidoğlu, 2015, s. 207).

2.2.2.3. Sağlık, Güvenlik ve Çevre Standartları ile İdari Düzenlemeler

Yukarıda ele alındığı üzere TDÖ'ler, ülkelerin ithalat ve ihracatta uyguladığı gümrük tarifeleri dışında çok çeşitli gereklilik ve düzenlemeleri ifade etmektedir. TDÖ'ler teknik düzenlemeler [(Ticarette Teknik Engeller (TTE)] ile söz konusu bu düzenlemelerin uygunluk değerlendirmeleri ile gümrük prosedürlerini de içermektedir. Uluslararası ticarette kullanılan TDÖ'ler, ürün ve ülkelere göre değişmekte olup, bu düzenlemelerin bir kısmının korumacı hedefleri bulunmayıp insan sağlığı veya çevrenin korunmasını amaçlasa da bir kısmı da bu amaçla kullanılabilmektedir.

Geleneksel olarak kullanılagelmiş olan ticaret engellerinin sayısı azaldıkça, ülkelerin yerli üreticileri korumak maksadıyla TTE'lere başvurduklarına dair endişeleri artırmaktadır. Ürün güvenliği, test, etiketleme, paketleme, sertifikasyon, işgücü ve çevre standartlarıyla ilgili ulusal düzenleme ve standartlardan kaynaklanan ve "görünmez engeller" olarak da nitelendirilen bu tür teknik engeller son yıllarda yaygın olarak kullanılmaktadır. Daha önce de değinildiği üzere bu tür düzenlemelerin sıklıkla uygulanması, korumacı amaçları da içinde barındırdığından, bu önlemlerin yaygınlaşması ürün standartları yoluyla uygulanan korumacılığa dair şikayetleri de arttırmıştır.

TTE'ler, belirli bir pazarda mal satışını kontrol eden standart veya normlardan kaynaklanmaktadır. Bu kontrolün iki ayrı yönü bulunmakta olup, bunlar belirlenen

normun içeriği ile bir ürünün söz konusu bu norm ile uyumlu olup olmadığını gösteren gerekli test prosedürleri yani uygunluk değerlendirmeleridir. Norm içeriği veya genel olarak ülkeler arasındaki yasal farklılıklar, geniş ölçüde yatay veya dikey olarak sınıflandırılmaktadır. Yatay standartlar, örneğin bazı cihazlar için, bu cihazların çeşitli üretim teknolojilerini barındırmasını dayatabilir. Dikey standartlarda ise ithalatçı ülke, uyguladığı ürün standardıyla ithal edilen malların en azından güvenlik veya performans bakımından belirli bir standarda sahip olmasını talep edebilmektedir. Bu itibarla sözü edilen bu ürün standartları ile test prosedürleri, yabancı firmaların maliyetlerini yerli firmaların maliyetlerine göre artırdıklarında ticareti engelleyici etki yaratabilirler. *TTE'lerin ekonomik değerlendirmesi ile ilgili temel sorun, uygulamaya koyulan ürün standardının toplumun çıkarına mı yoksa korumacılığa mı hizmet edip etmediğinin belirlenmesinin zorluğuna ilişkindir*. Her ülkenin kendine özgü çeşitli ürün standardını belirleme olasılığı nedeniyle uluslararası ticaretin durma noktasına getirebilme ihtimali, GATT nezdinde yürütülen Uruguay Görüşmelerinde belirlenen TTE ile SBS Standartları hakkındaki anlaşma maddelerinin de temelini oluşturmuştur. *Bu bağlamda Ticarette Teknik Engeller Anlaşması, yönetmelik standartları ile test ve belgelendirme prosedürlerinin ticarete gereksiz engel yaratmamasını amaçlamaktadır.* Söz konusu Anlaşma ülkelerin insan, hayvan ve bitki yaşamı veya sağlığı ile çevrenin korunmasını amaçlayan uygun gördüğü standartlardan yararlanma hakkını kabul etmektedir (Gandolfo, 2014, s. 241).

Uluslararası ticarette uygulanan görünmez engeller, ticarette saydamlığı bozmakta ve ticaretin işleyişinde önemli güçlüklere neden olmaktadır. Günümüzde dünya ticaretini kısıtlayan temel faktör görünmez engellerdir. Konu ilk defa Tokyo Görüşmeleri esnasında GATT'ın gündemine gelmiş ve daha sonra Uruguay görüşmelerinde önemli bir tartışma konusunu oluşturmuştur. Uruguay görüşmelerinde bu türden görünmez engellerin önce tarife oranına dönüştürülmeleri sonrasında ise söz konusu tarifelerin kaldırılması yönünde ilke kararı alınmıştır (Seyidoğlu, 2015, s. 209).

2.2.2.4. Yönetimli ve Şarta Bağlı Koruma ile Adil Ticaret

Sanayileşmiş demokrasilerdeki endüstrilerin sektöre yönelik "koruma" arayışında iki seçeneği bulunmaktadır. Bu endüstriler ya hükümet nezdinde doğrudan lobi yapabilir veya çeşitli kurallara dayalı olan "Yönetimli koruma" [(Administered Protection (AP)]

prosedürleri yoluyla ithalatın engellenmesine yönelik başvuruda bulunabilirler. Yönetimli koruma prosedürleri ülkelerin hem ulusal mevzuatında hem de GATT anlaşmalarında kodlanmıştır. Bu koruma türünün en belirgin özelliği, siyasi tercihin ötesinde objektif ölçütlere dayanması ve iddia edildiği şekilde, ithalattan kaynaklı bir zarar meydana gelmesi durumunda koruma sağlamasıdır. *Anti-damping, Telafi Edici Vergiler ile Korunma Önlemleri* bu tür koruma uygulamalarının en önemli örnekleridir (Moore ve Suranovic, 1992, s. 289).

Bununla birlikte *"Yönetimli Koruma", "haksız"* olduğu iddia edilen dış ticaret uygulamalarından veya dönemsel olarak meydana gelen bir ithalat artışından kaynaklanan yerli sanayinin gördüğü zararları dengelemek için getirilen korumadan biraz daha geniş bir kavramdır. Bu koruma türü, asıl amacı uluslararası ticareti *doğrudan veya dolaylı olarak etkilemek olmayan* idari düzenlemelerden kaynaklanan her türlü korumayı içermektedir. Yönetimli koruma kavramı daha geniş bir konseptte düşünüldüğünde, *"adil ticaret"* ve *"uyum sorununu"* gündeme getirmektedir. Bu bağlamda uyum sorunu farklı çevre ve çalışma standartları ile farklı rekabet kurallarına sahip olan ülkeler arasındaki ticarette bir dizi yeni soruna neden olmaktadır. Serbest ticareti ya da en azından *"adil ticareti"* teşvik etmek için uygulanan politikalarla birlikte kurumların çeşitliliğini azaltmaya yönelik uyum talepleri, serbest ticarete karşı korumacılık konusundaki yeni tartışmanın odak noktasını oluşturmaktadır. Daha geniş bir *"yönetimli koruma"* kavramı altında, *dış ticarette haksız rekabet doğuran uygulamalara karşı uygulanan koruma ile ithalatta meydana gelen artışı dengelemeyi içeren bir alt kümede gerçekleşen koruma "Şarta Bağlı Koruma" (Contingent Protection)* olarak nitelendirilmektedir (Gandolfo, 2014, s. 285-287).

"Şarta Bağlı Koruma" esasen Türkiye'nin cari dış ticaret mevzuatında, "Ticaret Politikası Savunma Araçları" (TPSA) başlığı altında, "Dış Ticarette Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Mevzuat" çerçevesinde ele alınmıştır. Yukarıda da belirtildiği üzere bu kapsamda yürütülen başlıca savunma araçları; Damping ve Anti-Damping, Telafi Edici Vergiler ile Korunma Önlemleri uygulamalarından oluşmaktadır.

2.2.2.4.1. Damping ve Anti-Damping (AD) Uygulaması

Damping konusunu literatürde ilk inceleyen kişi Jacop Viner olmuştur. Viner (1990) dampingi uluslararası piyasalar arasında yapılan bir fiyat farklılaştırması olarak tanımlamıştır. Fiyat farklılaştırması ise talep esnekliğinin daha az olduğu dış piyasalarda, iç piyasaya göre daha düşük fiyat uygulaması durumudur (Viner, 1990, S. 3). Viner'e göre dampingin kaynağı tekeller olup, damping uygulaması sabit maliyetlerin toplam üretim maliyetinin önemli bir kısmından meydan gelen endüstrilere kar sağlamaktadır.

Damping, genel olarak, bir ürünün ithalatçı ülkedeki satış fiyatının, ihracatçı ülke pazarındaki satış fiyatından daha düşük olduğu bir *"uluslararası fiyat farklılaştırması"* durumudur. Bu nedenle, damping en basit durumda, sadece iki farklı pazardaki fiyatları karşılaştırmak suretiyle tanımlanabilmektedir. Bununla birlikte, durum bu kadar da basit değildir ve çoğu durumda, bir malın ihracatçı ülke pazarındaki *"normal fiyat"* olarak tanımlanan satış fiyatı ile ithalatçı ülkenin pazarındaki *"ihracat fiyatı"* arasında karşılaştırma yapabilmek ve *"uygun fiyatı"* belirlemek için bir dizi karmaşık analitik hesaplama yapmak gerekmektedir. 1994 tarihli GATT Anlaşmasıyla DTÖ Üyeleri arasındaki ticarette *"En Çok Kayrılan Ülke"* kuralı da dâhil olmak üzere bir dizi temel ilke benimsenmiştir. Anlaşma ayrıca ithal edilen mallara uygulanan vergilerin yerli mallara uygulanan vergilerden daha fazla olmaması, bunun yanında ithal edilen malların kanun ve yönetmelikler bakımından yerli mallardan daha aşağıda muamele görmeyeceğine yönelik çeşitli kuralları zorunlu kılmıştır. Anti Damping Anlaşması olarak bilinen 1994 tarihli GATT Anlaşması'nın VI. Maddesinin Uygulanmasına İlişkin Anlaşma, dampinge karşı uygulanan vergilerin soruşturulması, belirlenmesi ve uygulanmasına ilişkin VI. maddede belirtilen temel ilkeler üzerinde tüm detaylara sahiptir. Bu kapsamda; uluslararası ticarette uygulamaya koyulan dampinge karşı önlemler, bu anlaşma kapsamında belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde uygulanabilmektedir.[9]

Öte yandan, damping her zaman maliyetin altında bir indirimli satış anlamına gelmemekte, çoğu zaman satış karını en üst düzeye çıkarmanın da bir yolu olabilmektedir. Bu bağlamda damping uygulaması temel olarak; Aralıklı/Arızi (Sporadic), Yıkıcı (Predatory) ve Sürekli (Persistant) olmak üzere üç farklı şekilde uygulanmaktadır. *Arızi*

[9] https://www.wto.org/english/tratop_e/adp_e/adp_info_e.htm

Damping (Sporadic); üretim planlaması veya öngörülemeyen talep değişiklikleri nedeniyle satılmayan ve stokta birikmiş olan bazı malların iç pazarın işleyişini bozmadan bu mallardan kurtulmak isteyen üreticinin, söz konusu malları yurtdışına indirimli fiyatlarla satması durumunda gerçekleşmektedir. *Yıkıcı (Predatory) Damping* ise bir üreticinin uluslararası pazarlardaki rakiplerini ortadan kaldırmak amacıyla uyguladığı damping türüdür. Başlangıçta damping yapan üretici zarar etse de sonrasında bu stratejisinde başarılı olması durumunda rakipleri piyasadan çekildikten sonra fiyatı tekel seviyesine yükseltebilmektedir. Bu nedenle bu tip damping geçici olarak uygulanmaktadır. *Sürekli (Persistant) Damping;* belirli bir monopol gücüne sahip olan ve kârı en üst düzeye çıkarmak için iç ve dış pazarlar arasında fiyat farklılaştırma imkanını kullanan üreticiler tarafından uygulanan bir damping türüdür. Arızi ve Yıkıcı Damping şüphesiz ithalatçı ülkeye zarar verirken, ithalatçı ülkede bulunan tüketiciler ithal malına daha düşük bir fiyat ödeyeceğinden Sürekli Damping uygulamasının tüketiciler aşçısından faydalı olduğu görülmektedir. Ancak bu görüş, dampinge karşı koruma talep edilecek olan malların veya ikamelerinin yabancı üreticilerinin edeceği zararı ise görmezden gelmektedir. Ortaya çıkan bu zarar ise *"damping marjına eşit"* bir damping vergisiyle (Dampinge Karşı Vergi) giderilebilmektedir (Gandolfo, 2014, s. 287-289).

Bu bağlamda *damping marjı* ise; ihracatçı ülke pazarında "normal değer" olarak da bilinen, piyasa işlemlerinde kullanılan fiyat ile malın ihraç fiyatı arasındaki fark olarak tanımlanmaktadır. DTÖ tarafından damping marjından daha yüksek olan damping vergileri yasaklanmıştır. Bu nedenle de *"damping marjı"* ithalatçı ülkenin uygulayabileceği en yüksek anti damping vergisini temsil etmektedir (Puccio, 2016, s. 1).

İşleyiş bakımından anti-damping (AD) eylemine yol açan süreç genel olarak üç aşamada gerçekleşmektedir[10].

1. *Aşama:* Anti-damping soruşturmaları, normal şartlarda, yerli üretim dalı tarafından ya da yerli üretim dalı adına yapılan yazılı bir başvuru üzerine başlatılmaktadır. Bununla birlikte söz konusu soruşturmalar, bu soruşturmaları yürütme yetkisine sahip makamların gerekli görmesi halinde herhangi bir başvuru olmadan da başlatılabilmektedir. Her iki durumda da soruşturmanın

[10] Anti-Damping Uygulamaları İthalatçı ve İhracatçılar İçin El Kitabı, ITC Internatıonal Trade Centre Unctad/WTO. https://ticaret.gov.tr/data/5b8ee73113b8761b8471c2c4/ithihrelkitabi.pdf

açılabilmesi için gerekli olan temel koşul dampinge, zarara ve bunlar arasındaki nedensellik (illiyet) bağına ilişkin yeterli delilin bulunmasıdır.

2. *Aşama:* Yetkili makamların dampingin varlığı ile zarar veya zarar tehdidi ve bunlar arasında bir nedensellik bağı tespit etmesi durumunda, soruşturma esnasında herhangi bir zarar oluşmasını engellemek amacıyla 4 aydan 6 aya kadar geçici vergi uygulanmaktadır.

3. *Aşama:* Dampinge, zarara ya da bu ikisi arasındaki illiyet bağına ilişkin nihai kararın olumsuz olması halinde, geçici önlemlerin uygulandığı süre esnasında yatırılmış olan nakit para geri ödenmekte ve borç senetleri serbest bırakılmaktadır. Soruşturma dönemi sonrasında, damping uygulandığına karar verilirse geçici anti-damping vergisi kesinleşmektedir. Nihai anti-damping vergisi, ödenmiş veya ödenecek olan geçici vergiden daha yüksekse aradaki fark tahsil edilmemektedir. Eğer nihai vergi daha düşük ise, aradaki fark ithalatçıya geri ödenmekte ya da vergi yeniden hesaplanmaktadır.

2.2.2.4.2. Telafi Edici (Fark Giderici) Vergi Uygulaması

Telafi Edici Vergi (TEV), yabancı bir ülkenin ihracat veya üretim sübvansiyonuna misilleme olarak alınan bir vergi türüdür. Aslında ihracat sübvansiyonları bir tür "resmi dampinge" neden olmaktadır. Bunun sebebi ise dağıtılan sübvansiyonların bizzat devlet tarafından yerli üreticilere veya ihracatçılara ödenmek suretiyle bu firmaların yurtdışında, yurtiçi fiyattan daha düşük bir fiyata mal satmalarını sağlamalarıdır. Bu durum ihracat sübvansiyonlarının neden yasaklandığını da ortaya koymaktadır. Sübvansiyonlara ilişkin akla gelebilecek ilk soru; ihracat sübvansiyonlarının ithalatçı ülkedeki tüketicilerin refahında artış sağlamalarına rağmen, neden misilleme yapılarak TEV uygulandığıdır. Ancak bunun önemli bir izahı vardır; tıpkı damping uygulamasında olduğu gibi, ithalatçı ülkenin yerli üreticilerinin uygulanan sübvansiyon dolayısıyla zarar görmeleridir (Gandolfo, 2014, s. 291).

Bu bağlamda GATT/DTÖ sisteminde dış ticarette haksız rekabetin önlenmesi amacıyla getirilen çok taraflı korunma mekanizmasının üç temel kuralı bulunmaktadır. Bu kapsamda damping önlemlerini de kapsamak üzere, TEV uygulamalarında;

- Yerli üretime zarar veren ithalatın gerçekleşmesi halinde, ithalata kısıtlama getirilebileceği, ancak bu kısıtlamanın ihracatçı ülkenin pazara girişine engel olmayacak düzeyde uygulanması,

- Korunma önlemi uygulayacak ülkenin, ithalatta gerçekleşen artışın yurt içinde gerçekleşen üretimi olumsuz etkilediğini kanıtlaması,

- Bahse konu önlemleri uygulamadan önce GATT/DTÖ tarafından belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde ilgili taraflara bilgi verilmesi ve önlemden etkilenecek olan ihracatçı ülkelere danışılması,

ile ilgili hususlar, bahse konu korunma mekanizmasının bakımından önem taşımaktadır. TEV'in uygulanabilmesi için damping uygulamasında olduğu gibi, ithalatçı ülkenin yerli üreticilerinin sübvansiyon dolayısıyla zarar gördükleri iddiasıyla koruma talebinde bulunmaları ve sonrasında bir soruşturma açılması gerekmektedir. Sübvansiyon soruşturmaları, bir anlamda sübvansiyon uygulayan ihracatçı ülkelerin ekonomi politikalarına müdahale niteliği taşıması nedeniyle, diğer ülkelerin dış ekonomi politikalarının uygulanmasıyla yakından ilişkilidir. Uygulamada anti-damping soruşturmalarına göre daha az sayıda gerçekleşmesinin nedeni de budur. Söz konusu soruşturmanın uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Sübvansiyonlar ve Telafi Edici Önlemler Anlaşması (STÖ) ile belirlemiş olup, TEV uygulanmasına ilişkin kurallar da yine anti-damping vergisine ilişkin kurallarla benzer niteliktedir. Bu nedenle de soruşturma aynı idari makamlarca yürütülmektedir (Karluk, 2013, s. 539-541).

Sübvansiyon soruşturması sonrasında TEV uygulanmasına ilişkin bir karar alınması durumunda, söz konusu malların ithalatından alınacak olan TEV, anti-damping vergisinde olduğu gibi, sübvansiyon miktarını geçememektedir.

2.2.2.4.3. Korunma Önlemleri Uygulaması

Uluslararası anlaşmalar, bir ülkenin yerli üreticilerini, sübvansiyon veya damping uygulanmamış *"adil"* olarak da tanımlanan ithalata karşı belirli koşullar altında korumasına izin vermektedir. *"Korunma Önlemi"* olarak ifade edilen bu koruma biçiminin en belirgin özelliği, geçici ve ayrım gözetmemesidir (Gandolfo, 2014, s. 294).

Bir başka ifadeyle korunma önlemi uygulamasında ülke ayrımı gözetilmemekte, uygulanan önlem genel olarak tüm ihracatçı ülkelere uygulanmaktadır.

DTÖ mevzuatı da dikkate alınarak bir tanımlama yapılacak olursa, *korunma önlemi (KÖ);* ithalata konu bir malın benzeri veya ikamesini üreten yerli endüstri üzerinde ciddi zarar/zarar tehdidi oluşturacak şekilde artan miktar ve şartlarda ithal edilmesi halinde, bu zarar veya tehdidi ortadan kaldırmak üzere, söz konusu zarar ile sınırlı ve *geçici* olmak kaydıyla uygulanan bir önlem türüdür. Bu kapsamda korunma önlemi, bir malın ithalatında uygulanan *gümrük vergilerin arttırılması*, bahse konu malın ithal edilen *miktarının sınırlandırılması* şeklinde uygulanabileceği gibi bunların bileşimi olarak da uygulanabilmektedir.[11] Bu kapsamda örneğin yerli üreticileri ciddi şekilde tehdit eden ani bir ithalat dalgalanması yaşayan bir ülke, ayrım gözetmeyen geçici bir tarife uygulayabilmektedir.

Koruma önlemlerini her zaman GATT (Madde XIX) Anlaşması altında uygulamak mümkündür. Bununla birlikte, korunma önlemi uygulaması sık başvurulan bir önlem türü değildir. Bu itibarla bazı ülkeler özellikle de otomobil, çelik ve yarı iletken endüstrilerinde, korunma önlemi uygulamak yerine korumacılıkta daha *"gri alanları"* temsil eden ve yukarıda detaylı olarak ele alınan "gönüllü ihracat kısıtlamalarını" tercih etmişlerdir. Ancak buna karşılık DTÖ Korunma Önlemleri Anlaşması, bahse konu *"gri alan"* önlemlerini yasaklayarak, korunma önlemlerinin uygulanmasına ilişkin zaman sınırları da belirlemek suretiyle serbest ticaretin teşvik edilmesinde bu konuda önemli bir adım atmıştır[12].

Korunma Önlemleri (KÖ), Telafi Edici Vergi (TEV) ve Anti-damping (AD) Önlemleri, DTÖ tarafından *"acil durum önlemleri"* olarak tanımlansa da yukarıda verilen bilgiler doğrultusunda sözü edilen önlemler arasında üç temel fark bulunduğunu söylemek mümkündür (Gandolfo, 2014, s. 294).

Birincisi; AD ve TEV uygulanabilmesi için *"haksız rekabet"* eyleminin gerçekleşmesi gerekli olmakla birlikte, KÖ uygulanabilmesi için, ülke sanayisinin

[11] T.C. Ticaret Bakanlığı
[12] https://www.wto.org/english/tratop_e/safeg_e/safeg_e.htm#statistics

damping veya sübvansiyon olmamak kaydıyla ithalattaki artıştan dolayı zarar görmesi veya zarar tehdidi yaşaması yeterlidir.

İkincisi; uygulama ile ilgili bir husustur. AD ve TEV uygulaması sadece yürütülen soruşturma neticesinde haksız rekabetten dolayı suçlu bulunan ülkeye karşı uygulanmaktayken, KÖ uygulaması ihracatı ülkeye zarar veren tüm ülkelere karşı uygulanmaktadır.

Üçüncüsü ise; "tazminat" kavramıyla ilgili bir husustur. AD ve TEV uygulaması hukuksuz bir davranıştan suçlu bulunan ülkelere verilen bir ceza niteliğinde olduğundan bu ülkeler açısından tazminat anlamına gelmemektedir. Diğer taraftan KÖ uygulayan bir ülkenin, ihracat yapan ülkelere uygulamış olduğu önlem, ülkenin maruz kaldığı olası kayıplar nedeniyle ihracatçı ülkelerden elde ettiği bir telafi niteliği taşımaktadır.

3. BÖLÜM

TARİFE DIŞI ÖNLEMLER VE TARİFE DIŞI ÖNLEMLERE DAİR TÜRKİYE'NİN TİCARET POLİTİKASI

Uluslararası ticarette pazara erişim, ticareti yapılan malların uyması gereken geniş kapsamlı bir dizi düzenleme ve gereksinime bağlı bulunmakta ve sözü edilen bu düzenlemelerle yönetilmektedir. Mevzuata bağlı bulunan bu düzenlemeler genellikle Tarife Dışı Önlemler (TDÖ) olarak adlandırılmaktadır.

TDÖ'ler ithalata konu edilen mallara ilişkin teknik düzenleme veya standartlar ile söz konusu malların bu düzenleme ve standartlara uygun olup olmadığının da incelendiği uygunluk değerlendirmeleri ile gümrük prosedürlerini de kapsamaktadır. TDÖ'ler uygulandıkları ürünler ve ülkelere göre çeşitlilik göstermekte ve hızlı bir şekilde değişmektedir. Bahse konu bu düzenlemelerin bazıları korumacı hedeflere sahip olsa da bazılarının korumacı hedefleri bulunmayıp, sağlık veya çevreyi korumak amacıyla tasarlanmışlardır. Uluslararası ticarette kullanılan bahse konu bu ticaret önlemleri, ticaret maliyetleri üzerinde doğrudan veya dolaylı etkileri olan çok çeşitli ekonomi politikalarını da içermektedir.

Her ne kadar TDÖ'ler uluslararası ticareti düzenlemede giderek yaygınlaşarak sıkça kullanılsa da bu önlemlerin etkileri hala tam olarak anlaşılabilmiş değildir. Günümüzde bu alanda pek çok etki analizleri yapılmakta olup, söz konusu bu etki analizleri 4. Bölümde tüm yönleriyle ele alınmıştır.

Bu itibarla, bu bölümde TDÖ'ler, başta kapsam ve tanım olmak üzere gerek ulusal gerekse uluslararası mevzuat olmak üzere çeşitli açılardan değerlendirilecek, devamında ise Türkiye'nin bu önlemlere dair yürüttüğü politika ortaya konulmaya çalışılacaktır.

3.1. Tarife Dışı Önlemlerin Kapsamı

3.1.1. Tarife Dışı Önlemlerin Tanımlanması

TDÖ'ler ticaret politikasının ulusal düzenlemelerle bir araya gelerek buluştuğu *"gri bölgede"* hayat bulmaktadır. TDÖ'ler genellikle, uluslararası ticaret üzerinde potansiyel olarak ekonomik etkisi olabilecek olağan gümrük tarifeleri dışındaki politika önlemleri olarak tanımlanmaktadır (UNCTAD & World Bank, 2018, s. 1).

Gümrük tarifeleri netice itibariyle bir tür vergidir ve parlamentonun yasama faaliyeti sonrasında uygulamaya konulmakta ve tüm kamuoyuyla paylaşılmaktadır. Bu nedenle gümrük tarifeleri TDÖ'lere oranla daha şeffaf olsa da TDÖ'lerin tanımlanması her zaman kolay değildir ve sadece belirli sayıda ülke için derlenip toplanabilmektedir.

Bir önceki bölümde de kısaca değinildiği üzere UNCTAD tarafından 2009 yılında yapılan tanıma göre tarife dışı önlemler; uluslararası ticarette, ticarete konu edilen malların miktarını, fiyatını veya her ikisini birden ekonomik olarak etkileyebilecek olağan gümrük tarifeleri dışındaki tüm politika önlemleri olarak tanımlanmaktadır (UNCTAD, 2009, s. 99). Bu konuda Dünya Bankası (DB) tarafından yapılan bir başka tanım ise TDÖ'lerin; ticaretin değeri, hacmi veya yönü üzerinde potansiyel etkisi olan herhangi bir hükümet eylemi olduğu şeklindedir. Bu engellerin tümü, kotalar, lisanslama, gönüllü ihracat kısıtlamaları gibi tarifeler dışındaki uluslararası ticaretin önündeki engelleri teşkil etmektedir[13].

Aslında *tarife dışı önlem* kavramı, sadece ithalat kısıtlamalarını değil, aynı zamanda ihracat sınırlamalarını, üretim ve ihracat sübvansiyonları veya benzer etkiye sahip önlemleri de içerecek şekilde tanımlanmıştır. Söz konusu tanımlamada esas alınan *"önlem"* kelimesi esasen GATT ve UNCTAD tarafından yaygın biçimde kullanılan bir kavram olup, "engel" kelimesi bilinçli bir şekilde tercih edilmemiştir. Bununla birlikte ders kitaplarında konu, genellikle tarife dışı önlem yerine *tarife dışı engeller (TDE)* veya *tarife dışı sapmalar* şeklinde ele alınmaktadır. UNCTAD tarafından TDÖ tanımında *"engel veya sapma"* kavramlarının yerine *"önlem"* kelimesinin benimsenmesinin nedeni, yapılan tanımda "engel veya sapma" terimleriyle ilgili bazı *ölçüm* ve *peşin hüküm*

[13] https://wits.worldbank.org/glossary.html

sorunlarından kaçınmaktır. UNCTAD'ın *"önlem"* kelimesinin tercih etmesinin diğer nedeni de bu kelimenin ticaret politikasının yaratmış olduğu kısıtlamaları veya varsa bu politikaların etkilerinin, önlemleri uygulayan ülkeler arasında veya belirli bir ülkede farklı zaman dilimlerinde farklılık gösterse de tüm ticaret politikası araçlarını kapsamasıdır (Bora, Kuwahara ve Laird, 2002, s. 2).

Aslında bu konu "tarife dışı önlem mi yoksa engel mi?" tartışmasını da gündeme getirmektedir. Tarife Dışı Engeller (TDE) genellikle kotalar veya fiyat kontrolleri gibi geleneksel ticaret politikası araçları olarak ele alınmaktadır. Bununla birlikte TDÖ'ler bu *"engellere"* ek olarak temelde *"ticari olmayan"* amaçlardan kaynaklanan TTE veya SBS önlemlerini de içermektedir. Dolayısıyla sözü edilen TTE ile SBS önlemleri daha teknik ve daha geniş bir mevzuat alanına sahiptir (Knebel ve Peters, 2018, s. 65).

Diğer taraftan ticaretin önünde bir engel teşkil etse de etmese de "önlem" kelimesine odaklanılmaktadır. Aslında TDÖ'ler genellikle TDE'ler olarak da adlandırılmaktadır. Yapılan bir analiz sonrasında TDÖ'lerin ticareti olumsuz yönde etkilediğine dikkat çekilmek istenmesi durumunda TDE terimi kullanılmaktadır (Rau ve Vogt, 2017a, s. 6). O halde uluslararası ticarette TDÖ'lerin ticareti olumsuz yönde etkilediğinin tespiti halinde uygulanan *"önlem"* esasen bir *"engele"* dönüşmektedir.

Bu itibarla TDÖ'ler, TDE'leri de kapsadığından daha geniş bir üst kümeyi oluşturmaktadırlar. Diğer bir ifadeyle her TDE bir TDÖ iken, her TDÖ bir TDE niteliğine sahip değildir.

Belki de teorik olarak TDÖ'lere ilişkin en tatmin edici tanım, Baldwin (1970) tarafından yapılmıştır. Buna göre TDÖ; uluslararası ticarete konu olan mal ve hizmetlerin veya bu mal ve hizmetlerin üretimine tahsis edilmiş kaynakların, potansiyel reel dünya gelirini azaltacak biçimde dağıtılmasına neden olan kamu veya özel sektör tarafından uygulamaya koyulan herhangi bir önlem olarak tanımlanmaktadır (akt: Bora ve diğer., 2002, s. 2).

TTE ve SBS gibi teknik önlemler, sonuçta ticaret maliyetlerini artırırken, temel düzenleme veya mevzuata ilişkin taşıdığı hedefleri bu önlemleri vazgeçilmez kılmaktadır. Bu itibarla söz konusu teknik engellerin uygulanması, başta gıda güvenliğini sağlamakta, tarım ürünlerini zararlılara ve istilacı türlere karşı korumakta, tehlikeli madde ve atık

ticaretini düzenlemekte, nesli tükenmekte olan türlerin ticaretini yasaklamakta ve sürdürülebilir bir geleceği teşvik etmek için hayatımızın birçok alanını düzenlemektedirler. Dolayısıyla sözü edilen bu ticaret politikası araçları bir yönüyle gereklidir ve ortadan kaldırılması bir seçenek bile değildir (Knebel ve Peters, 2018, s. 65).

3.1.2. Tarife Dışı Önlemlerin Sınıflandırılması

TDÖ'lerin giderek çeşitlenmesi ve artan önemi karşısında UNCTAD, 1980'lerden itibaren bu konuda aktif olarak çalışmalar gerçekleştirmiştir. TDÖ'lere ilişkin mevcut bilgilerin azlığı göz önüne alındığında, UNCTAD 1994 yılında TDÖ'leri tanımlamaya ve sınıflandırmaya başlamıştır. UNCTAD tarafından 2006 yılında, TDÖ'lere ilişkin bilgilerin toplanması, sayısallaştırılması ve böylece TDÖ'lerin anlaşılmasını kolaylaştırmak için bir *tanım ve sınıflandırma* geliştirmek amacıyla *Tarife Dışı Engellere Dair Seçkin Kişiler Grubunu* [Group of Eminent Persons on Non-Tariff Barriers (GNTB)] ve *Çoklu-Kuruluş Destek Ekibini (ÇKDE)* [Multi-Agency Support Team (MAST)] kurmuştur (UNCTAD, 2009, s. 13).

MAST grubu TDÖ'leri, uluslararası ticarette, ticarete konu edilen malların miktarını, fiyatını veya her ikisini birden ekonomik olarak etkileyebilme potansiyeline sahip, olağan gümrük tarifeleri dışındaki tüm politika önlemleri olarak tanımlamıştır (UNCTAD, 2009, s.99). MAST grubu tarafından yapılan bu tanım aslında son derece tarafsızdır, zira hem TDÖ'lerin ticaret veya refah üzerinde etki yaratıp yaratmadığı hem de bu önlemlerin yasal olup olmadığı hususunda peşin bir yargı içermemektedir. Ancak yapılan bu son derece geniş tanım çok çeşitli politikalar içerdiğinden, MAST grubunun sonraki adımı TDÖ'lere ait uluslararası camia tarafından üzerinde uzlaşılan ve kabul gören bir sınıflandırma yapılmak suretiyle *"ortak bir dil"* geliştirilmesi olmuştur. Bu kapsamda MAST grubu tarafından TDÖ'lere ilişkin bir sınıflandırma yapılmış olup, söz konusu sınıflandırma, TDÖ'lere ilişkin verilerin toplanması ve nihayetinde daha fazla şeffaflık ile TDÖ'lerin daha iyi anlaşılması için ciddi bir temel oluşturmuştur (UNCTAD & World Bank, 2018, s. 2). Bahse konu sınıflandırma ilk defa 2012 versiyonu olarak tamamlanmış ve bu adla da yayınlanmıştır (UNCTAD, 2015, s. 3). Ancak devamında, uluslararası ticaretin artan karmaşıklığını da göz önünde bulundurarak, MAST grubu 2012 versiyonlu sınıflandırmayı 2015-2018 yılları arasındaki değişiklikleri de içerecek

şekilde daha da geliştirmiştir. Söz konusu sınıflandırmaya 3 No.lu Tablo'da yer verilmiştir.

Tablo 3. UNCTAD Tarafından Gerçekleştirilen TDÖ Sınıflandırması

<table>
<tr><th colspan="2">ÖNLEMİN NİTELİĞİ</th><th colspan="2">ÖNLEMLER</th></tr>
<tr><td rowspan="15">İthalatla İlgili Önlemler</td><td rowspan="3">Teknik Önlemler</td><td>A</td><td>Sağlık ve bitki sağlığı önlemleri (SBS)</td></tr>
<tr><td>B</td><td>Ticarette teknik engeller (TTE)</td></tr>
<tr><td>C</td><td>Sevk öncesi inceleme ve diğer formaliteler</td></tr>
<tr><td rowspan="12">Teknik Olmayan Önlemler</td><td>D</td><td>Ticarette korunma önlemleri</td></tr>
<tr><td>E</td><td>Otomatik olmayan lisans, kota, miktar kısıtlamaları ile SBS ve TTE dışında kalan miktar kontrolleri</td></tr>
<tr><td>F</td><td>İlave vergi ve ücretler dâhil fiyat kontrolleri</td></tr>
<tr><td>G</td><td>Mali önlemler</td></tr>
<tr><td>H</td><td>Rekabeti etkileyen önlemler</td></tr>
<tr><td>I</td><td>Ticaretle ilgili yatırım önlemleri</td></tr>
<tr><td>J</td><td>Dağıtım kısıtlamaları</td></tr>
<tr><td>K</td><td>Satış sonrası servislere ilişkin kısıtlamalar</td></tr>
<tr><td>L</td><td>Sübvansiyonlar (İhracat sübvansiyonları hariç)</td></tr>
<tr><td>M</td><td>Kamu alımlarına ilişkin kısıtlamalar</td></tr>
<tr><td>N</td><td>Fikri mülkiyet hakları</td></tr>
<tr><td>O</td><td>Menşe kuralları</td></tr>
<tr><td colspan="2">İhracatla İlgili Önlemler</td><td>P</td><td>İhracatla ilgili önlemler</td></tr>
</table>

Kaynak: (UNCTAD, 2019, s. 7).

TDÖ'lerin uluslararası sınıflandırması A'dan P'ye kadar devam eden 16 bölümden oluşmakta ve her bölüm üç seviyeye kadar derinliğe sahip gruplara ayrılmaktadır. Tabloda gösterilen sınıflandırma, temelde ithalat ve ihracatla ilgili önlemler olmak üzere iki bölüme ayrılmıştır. İthalata yönelik önlemler ise teknik ve teknik olmayan önlemler olmak üzere iki başlık altında toplanmıştır.

Teknik önlemler SBS ve TTE önlemlerini ve Sevk öncesi inceleme ve diğer formaliteler içermektedir. *Bu önlemler, öncelikle ticaretle ilgili olmayan amaçlar doğrultusunda uygulanmaktadır.* Örneğin, insan, bitki ve hayvan sağlığı ve çevrenin korunması gibi. Bu çerçevede yerli üreticileri kapsayacak şekilde eşit düzeyde uygulansalar bile, yine de uluslararası ticareti düzenlerler ve dolayısıyla TDÖ olarak kabul edilmektedirler (UNCTAD & World Bank, 2018, s. 2).

İthalatla ilgili *teknik olmayan önlemler ise geleneksel olarak ticaret politikası aracı olarak kullanılan ve teknik olmayan önlemler olarak adlandırılan diğer önlemleri içermektedir.* Bunlar arasında kotalar, fiyat kontrolleri ve ticarette korunma önlemleri ile rekabet ve ticaretle ilgili yatırım önlemleri ve kamu alımları veya dağıtım kısıtlamaları gibi sınır ötesi önlemler de yer almaktadır.

TDÖ'lere ilişkin yapılan bu sınıflandırma, önlemlerin kapsamlarına ve/veya tasarımlarına bağlı olarak bölümlere ayrıldığı bir *"kod ağacı"* yapısına sahiptir. Her bölüm, ticareti etkileyen düzenlemelerin daha detaylı bir şekilde sınıflandırılmasını sağlamak için Armonize Sistem Nomanklatürü (AS) ile aynı mantığını izleyen bir, iki ve üç basamaklı birkaç alt gruba ayrılmaktadır. Söz konusu "kod ağacı" yapısı 4. No.lu Tablo'da gösterilmiştir.

Tablo 4. Tarife Dışı Önlem Sınıflandırmasının Kod Ağacı Yapısı

A Sağlık ve bitki sağlığı önlemleri (SBS)
A1 SBS Gerekçeleriyle getirilen yasaklama ve kısıtlamalar
A11 Geçici coğrafi kısıtlamalar
(…)
A2 Kalıntılar için tolerans sınırları ve bazı maddelerin kısıtlı kullanımı
(…)
A3 Etiketleme, işaretleme ve ambalajlama gereksinimleri
(…)
A4 Hijyenik gereklilikler
(…)
A5 Zararlıların ve hastalıkların ortadan kaldırılmasına yönelik uygulamalar
A51 Isıl işlem uygulaması
A52 İrradyasyonlama
(…)
A6 Üretim ve üretim sonrası süreçlere ilişkin gereklilikler
A8 Uygunluk değerlendirmesi
A81 Ürün tescili
A82 Test gereklilikleri
A83 Sertifikasyon gereklilikleri
A84 Gözetim gereklilikleri
A85 İzlenebilirlik gereklilikleri
A851 Parça ve materyallerin menşei
A852 Proses geçmişi
(…)
A86 Karantina gereklilikleri
A89 Diğer uygunluk değerlendirmeleri

Kaynak: (UNCTAD & World Bank, 2018, s. 3).

"Kod ağacı" şeklindeki bu TDÖ yapısı, önlemlerin hassas bir şekilde sınıflandırılmasını sağlamaktadır. Bu çerçevede A kategorisinde yer alan SBS önlemleri,

en ince detaya kadar inildiğinde 34 TDÖ kodundan oluşmaktadır. MAST sınıflandırması toplamda 178 ayrıştırılmış TDÖ koduna sahip bulunmaktadır. 178 farklı önlem türüyle bile, bir veri analizinde TDÖ'ler, özellikle SBS ve TTE önlemleri arasındaki karmaşıklık ve farklılıkların önemli bir bölümü genelleştirilmiş olmaktadır. Bunun yanında TDÖ'lere ilişkin uygulamaya koyulan tüm düzenlemelere, TDÖ veri tabanıyla doğrudan erişim sağlanabilmektedir (UNCTAD & World Bank, 2018, s. 3).

Bu kapsamda, tabloda SBS kapsamında getirilen önlemler **A** kategorisinde yer almaktadır. Bu önlemin birçok alt kategorisinden birisi de **A8** kodlu Uygunluk değerlendirmesidir. Bu sınıflandırmada bu kategorinin de birçok alt kategorisi bulunmakta olup, ***A85*** kodlu İzlenebilirlik gereklilikleri kategorisi bunlardan biridir. Bu kapsamda ***A852*** koduyla ithalata konu bir malın proses geçmişine yönelik bir önlem uygulandığında $A \succ A8 \succ A85 \succ A852$ kodlu alt kategoriye kadar inilmiş olmaktadır. Böylelikle, TDÖ'lere ilişkin sözü edilen bu kod ağacı şeklinde yapılan sınıflandırma sistemi sayesinde, bir önlem türü toplam düzeyde incelenip sayısallaştırılabildiği gibi, alt kategoriler açısından da incelenebilmektedir. Örneğin bir malın ithalatında A kategorisinden uygulanmış olan SBS önleminin ithalata olan etkileri (genel düzey) incelenebildiği gibi, bu önlemin iki alt kategorisinde bulunan örneğin "İzlenebilirlik gerekliliklerinin" (alt düzey) ithalata olan etkilerinin de incelenebilmesine imkân tanınmış olmaktadır.

3.1.2.1. Tarife Dışı Önlemlerin Çeşitleri

Yukarıda yer alan 3 No.lu Tablo'da gösterilen TDÖ sınıflandırmasında yer alan önlemler, UNCTAD (2019)'dan elde edilen bilgiler doğrultusunda, ithalata yönelik teknik ve teknik olmayan önlemler olmak üzere ana önlem kategorileri şeklinde aşağıda sırasıyla ele alınacaktır.

3.1.2.1.1. İthalata Yönelik Teknik Önlemler

GATT'ın 20. Maddesi, hükümetlerin, ayrım gözetmemek veya örtülü bir şekilde korumacılık amacıyla kullanmamaları koşuluyla, insan, hayvan veya bitki hayatını veya sağlığını korumak için ticaret yapmalarına izin vermektedir. Ayrıca, gıda güvenliği ile hayvan-bitki sağlığı ve güvenliği ile genel olarak ürün standartları ile ilgili iki özel DTÖ

anlaşması mevcuttur. Bunlar; *SBS Anlaşması* ile *TTE Anlaşması* olup, bu her iki anlaşma da standartları uygulama ihtiyacının nasıl karşılanacağını belirlemeye çalışmakta ve aynı zamanda *"gizli"* korumacılıktan kaçınılması amaçlanmaktadır[14]. Bu kapsamda ithalata yönelik teknik önlemler esasen bu iki anlaşmadan kaynaklanan mevzuat engellerini temsil etmektedir.

Bu kapsamda, UNCTAD'ın TDÖ sınıflandırmasında ithalatı etkileyen teknik önlemler; A Kategorisinde yer alan SBS Önlemleri, B Kategorisinde yer alan TTE Önlemleri ile C Kategorisinde yer alan Sevk öncesi inceleme ve diğer formalitelerden oluşmaktadır. Bu çerçevede "Teknik Önlem" kategorisinde yer alan TDÖ'ler bu konsept gözetilerek aşağıda sırasıyla ele alınmıştır.

3.1.2.1.1.1. Sağlık ve Bitki Sağlığı (SBS) Önlemleri (A Kategorisi)

1986 ile 1994 yılları arasında Uruguay'da gerçekleştirilen ve "Uruguay Turu" olarak da bilinen GATT müzakerelerinde tarifeler, tarife dışı destekler, kurallar, hizmetler, fikri mülkiyet hakları, anlaşmazlıkların halli, tekstil, tarım, sağlık ve bitki sağlığı önlemleri ve DTÖ'nün kurulması gibi konular ele alınmış ve GATT Anlaşması kapsamında yürütülen Uruguay Turu sonunda Sağlık ve Bitki Sağlığı (SBS) Anlaşması imzalanmıştır. SBS Anlaşması; ülkelerin gıda güvenliğini sağlamak, hayvanların sağlığını korumak ve bitkilerin hastalıklardan korunmasını temin etmek amacıyla alabilecekleri önlemlerin içerik ve sınırlarını belirlemektedir (Evans, 2004, s. 1-2).

SBS Anlaşması; ülkelerin kendi standartlarını belirlemelerine izin vermekle birlikte söz konusu standartların "bilimsel" bir temele dayandırılmasını da zorunlu kılmaktadır. Anlaşmaya göre bahse konu ürün standartlarının yalnız insan, hayvan veya bitki yaşamını veya sağlığını koruyabilecek ölçüde uygulanması gerekmektedir. Bunun yanında Anlaşma, aynı veya benzer koşulların hüküm sürdüğü ülkeler arasında keyfi veya haksız yere ayrımcılık yapılmasını da yasaklamaktadır. Anlaşmaya taraf olan ülkelerce, söz konusu uluslararası standart ile yönergelere uyulması durumunda, DTÖ nezdinde yasal bir itirazdan kaynaklı herhangi bir ticari ihtilafın çıkması çok olası değildir. Bunun yanında, anlaşmaya taraf bir ülke tarafından bilimsel bir gerekçe öne sürülmesi durumunda, söz konusu ülke tarafından daha yüksek standartları gerekli kılan önlemler

[14] https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/agrm4_e.htm#TRS

uygulanabilmektedir. Bu itibarla SBS Anlaşması, ülkelerin ithalata konu ürünleri denetlemek için farklı standart ve yöntemleri kullanmalarına izin vermektedir.

Söz konusu anlaşma kapsamında uygulanan SBS önlem kategorisiyle, insan veya hayvan hayatını; gıdalarda bulunan katkılardan, kirletici madde ve toksinlerden veya hastalık yapan organizmaların risklerinden, ülkeye zararlıların girmesinden ve yayılmasından kaynaklanan diğer zararları önlemek veya sınırlamak; biyolojik çeşitliliği korumak amaçlanmaktadır. A1'den A6'ya kadar sınıflandırılan önlemler teknik düzenlemeler iken, A8'de yer alan önlemler ise uygunluk değerlendirme prosedürlerini teşkil etmektedir.

3.1.2.1.1.2. Ticarette Teknik Engeller (TTE) (B Kategorisi)

GATT Anlaşması kapsamında yürütülen Uruguay Turu sonunda imzalanan bir diğer anlaşma da Ticarette Teknik engeller (TTE) Anlaşması olup, 1 Ocak 1995 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

İthalatta kullanılan teknik düzenlemeler ve standartlar önemli olduğu kadar ülkeden ülkeye de değişiklik göstermektedir. Ticarete konu olan ürünlere ilişkin çok fazla ve farklı standarda sahip olmak, üreticiler ve ihracatçılar bakımından durumu çok fazla zorlaştırmaktadır. Standartların keyfi olarak belirlenmesi durumunda korumacılık için bir bahane olarak kullanılabilmekte ve ticaretin önünde engel oluşturabilmektedir. Buna karşılık başta çevrenin korunması, ürün güvenliği ile ulusal güvenlik olmak üzere pek çok çeşitli nedenlerle bahse konu teknik düzenleme ve standartlar aynı zamanda gereklidir. Ayrıca bu gerekçelerden de öte, söz konusu düzenleme ve standartlar ticaretin akışına yardımcı da olmaktadır. Bu noktada ortaya çıkan temel sorun, standartların *"korumacılık"* için bir bahane olmak yerine belirtilen tutarlı gerekçelere dayalı olarak nasıl kullanılabileceğini ilişkindir. Standart ve düzenlemelere ilişkin sözü edilen bu sakıncaların ortadan kaldırılmasını teminen DTÖ nezdinde imzalanmış olan diğer anlaşma Ticarette Teknik Engeller Anlaşması (TTE)'dır. Söz konusu anlaşmayla ithalata konu ürünlere ilişkin düzenleme ve standartların test ve belgelendirme prosedürlerinin gereksiz engeller yaratmamasının sağlanması amaçlanmaktadır. Bununla birlikte Anlaşma, ülkelerin insan, hayvan-bitki yaşamı veya sağlığı, çevrenin korunması veya diğer tüketici haklarının korunmasına yönelik olarak uygun gördükleri çeşitli standartları

benimseme haklarını da kabul etmektedir. Ayrıca, anlaşmaya taraf ülkelerin üyelerin standartlarının karşılandığından emin olmak için gerekli önlemleri almalarını engellemekle birlikte bu standartları disipline ederek dengelemektedir. Son olarak hükümetlerin her durumda, hangi düzenlemeyi kullanırlarsa kullansınlar ülke ayırımı gözetmemeleri gerekmektedir[15].

Bu kapsamda TTE Önlemleri; SBS Anlaşması tarafından tespit edilen önlemler hariç olmak üzere, genel olarak *teknik düzenleme ve standartlara* atıfta bulunan önlemler ile bu teknik düzenleme ve standartlara uygunluğun değerlendirilmesini kapsayan bir engel çeşididir. Teknik bir düzenleme, uygunluğun zorunlu olduğu ilgili idari hükümler de dahil olmak üzere ürün özelliklerini veya ilgili işlemleri ve üretim yöntemlerini belirleyen bir belgedir. Ayrıca, bir ürün, işlem veya üretim yöntemine uygulandıklarında yalnızca terminoloji, semboller, paketleme, işaretleme veya etiketleme gerekliliklerini içerebilmekte veya bunları konu edinebilmektedir. *Uygunluk değerlendirme prosedürü* ise, teknik düzenlemeler veya standartlardaki ilgili gerekliliklerin karşılanıp karşılanmadığını belirlemek için doğrudan veya dolaylı olarak kullanılan herhangi bir prosedür olup, bunun yanı sıra numune alma, test etme ve inceleme prosedürlerini de içerebilmektedir. Süreç bakımından uygunluk değerlendirmesi, doğrulama, kayıt, akreditasyon ve onay ile bunların bir kombinasyonu şeklindedir. B2 ile B7 arasında sınıflandırılan önlemler teknik düzenlemeler olup, B8 kapsamındaki düzenlemeler ise uygunluk değerlendirme prosedürleridir. Ayrıca Teknik düzenlemeler arasında, B4 kapsamında bulunan düzenlemeler üretim süreçleriyle ilgili olup, diğer düzenlemeler doğrudan ürünlere uygulanmaktadır (UNCTAD, 2019, s. 10).

Türkiye'de standart üretmekle ilgili tek yetkili kuruluş Türk Standartları Enstitüsü (TSE)'dür. Türk Standartları Enstitüsü, ISO, IEC, CEN ile CENELEC'in tam üyesi ve bu kuruluşların ülkemizdeki tek temsilcisidir. TSE, ISO ve IEC'ye 1956 yılında, CEN ve CENELEC'e de 2012 yılında tam üye olmuştur. Bu kuruluşlar nezdinde yürütülen standardizasyon çalışmaları TSE tarafından kurulan Ayna Komiteler (MTC-Mirror Tehnical Committees) ile takip edilmekte ve yayınlanan standartlar Türk standardı olarak kabul edilebilmektedir[16].

[15] Daha detaylı bilgi için; https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/tbttotrade_e.pdf
[16] https://www.tse.org.tr/IcerikDetay?ID=2933&ParentID=2229

3.1.2.1.1.3. Sevk Öncesi İnceleme ve Diğer Formaliteler (C Kategorisi)

Sevk öncesi inceleme ve diğer formaliteler çeşitli şekillerde uygulanabilmektedir. Bu çerçevede bunlardan ilki, söz konusu uygulamanın yurtdışından sipariş edilen malların fiyat, miktar ve kalitelerine ilişkin sevkiyat detaylarını kontrol etmek için *"bağımsız gözetim şirketleri"* kullanılmak suretiyle incelenmesine yöneliktir (UNCTAD, 2019, s. 17).

Söz konusu uygulama genelde gelişmekte olan ülkeler tarafından kullanılmakta olup, buradaki amaç; ülkeden sermaye çıkışını önlemek, gümrük vergisi kayıplarını azaltmak ve ticari yolsuzlukların önüne geçmek gibi milli amaçlar yanında ülkenin idari altyapısındaki yetersizlikleri bir dereceye kadar desteklemektir[17]

Bunun yanında bahse konu önlem; malların üçüncü bir ülkede durmadan doğrudan menşe ülkeden gönderilmesi gerektiği (doğrudan sevkiyat zorunluluğu), yapılan ithalatın denetlenmesi ve teste tabi tutulabilmesi için belirlenmiş bir gümrük idaresinden geçme yükümlülüğü (ihtisas gümrüğü uygulaması) ile bazı ürünlerin ithalat değeri veya hacminin izlenmesine yönelik idari önlemler (gözetim uygulaması) şeklinde uygulanabilmektedir (UNCTAD, 2019, s. 17).

Sevk öncesi inceleme ve diğer formaliteleri kapsayan önlem, yine GATT nezdinde imzalanmış bir anlaşma olan *"Sevk Öncesi İnceleme Anlaşmasına"* dayanmaktadır. Anlaşma kapsamında, sevk öncesi inceleme uygulamasını kullanan hükümetlerin, ticarette ayrım yapmama, şeffaflık, ticari sırların korunması, makul olmayan gecikmelerden kaçınma, fiyat doğrulaması yapmak için özel kuralların kullanılması gibi çeşitli yükümlülükleri bulunmaktadır.

3.1.2.1.2. İthalata Yönelik Teknik Olmayan Önlemler

Teknik olmayan önlemler genellikle *"sert önlemler"* olarak da bilinen fiyat ve miktar kontrol önlemleri, *"tehdit önlemleri"* olarak nitelendirilen Anti-damping ve korunma önlemleri ile ticaretle ilişkili olan finans ve yatırım önlemlerinden oluşmaktadır (Melo ve Nicita, 2018, s. 2). UNCTAD'ın yukarıda belirtilen sınıflandırmasına göre bu

[17] https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/agrm9_e.htm#preshipment

önlemler D kategorisinden başlayıp O kategorisine kadar devam eden on üç (13) farklı önlemden oluşmaktadır. Teknik olmayan önlemlerin yabancı üreticilere karşı ayrım gözeten amaç ve mekanizmalara sahiptir. Bu tür önlemler TDÖ'lerden farklı olarak *"tarife dışı engeller"* olarak da kabul edilmektedir (Vanzetti, Knebel ve Peters, 2018, s. 3).

3.1.2.1.2.1. Ticarette Korunma Önlemleri (D Kategorisi)

Bu önlem türü, çeşitli usul ve esaslar dahilinde, ithalatçı ülke pazarındaki ithalatın belirli olumsuz etkilerini gidermek için dış ticarette haksız rekabetin önlenmesine dönük önlemler de dahil olmak üzere uygulanan tüm önlemleri kapsamaktadır.

Bahse konu önlemler bir önceki bölümde de değinildiği üzere Ticaret Politikası Savunma Araçları (TPSA) olarak adlandırılmakta olup, DTÖ'nün ilgili Anlaşmalarında ve İthalat Rejimi Kararının 4. Maddesinde adı geçen iç mevzuatta yer alan, benzer veya doğrudan rakip mallar üreten yerli üreticilerin söz konusu ithalattan ciddi zarar görmesinin önüne geçmek amacıyla uygulanan, anti-damping, TEV ile korunma ve gözetim önlemlerinden oluşmaktadır[18]. Bahse konu sınıflandırmaya göre Anti-damping Önlemi D1, Telafi Edici Önlemler D2 ve İthalatta Korunma Önlemi ise D3 kodu altında tanımlanmış olup, bu üç önlem türü de *"Yönetimli ve Şarta Bağlı Koruma ile Adil Ticaret"* başlıklı *2.2.2.4. No.lu* bölümde tüm detaylarıyla ele alındığından bu bölümde tekrardan kaçınılmıştır.

3.1.2.1.2.2. Otomatik Olmayan Lisans, Kota, Miktar Kısıtlamaları ve Yasaklar (E Kategorisi)

Bu tür önlemler, farklı kaynaklardan veya belirli bir tedarikçiden gelip gelmediklerine bakılmaksızın, ithal edilebilecek malların miktarını sınırlandırmayı amaçlayan kontrol önlemleridir. Bu önlemler otomatik olmayan lisanslama, önceden belirlenmiş bir kotanın sabitlenmesi veya yasaklar şeklinde olabilmektedir. SBS ve TTE gerekçeleriyle getirilen tüm önlemler, yukarıda bulunan A ve B kategorilerinde sınıflandırıldığından burada yer verilmemiştir. Bunun yanında ithalat için maksimum

[18] https://ticaret.gov.tr/ithalat/ticaret-politikasi-savunma-araclari

miktar veya bir değerin belirlendiği ve belirlenen bu azami miktarın ötesinde ithalatın yapılmasına izin verilmediği tarife kotaları da bu önlem başlığı altında yer almaktadır.

Tarife kotaları Türkiye'de, İthalat Rejim Kararı çerçevesinde İthalatta Kota ve Tarife Kontenjanı İdaresi Hakkında Karar kapsamında uygulanmaktadır. Bu kapsamda Türkiye zaman zaman gerek Otonom (Tek taraflı) gerekse İkili Anlaşmalar çerçevesinde açtığı tarife kontenjanları bağlamında tarife kotası uygulayabilmektedir. Bu çerçevede örneğin Türkiye bir tarım ürününün belirli bir miktarına kadar gümrük vergisinden muaf olarak ithal edilmesine izin verirken, bu miktarın üzerinde gerçekleşecek olan ithalat için ise kg başına ek gümrük tarifesi koyması bu uygulamanın en bilinen örneklerindendir. İthalat kotaları bir önceki bölümde *"İthalat Kotaları"* başlığı altında *2.2.1.1.* No.lu bölümde ele alındığından burada detayına girilmemiştir.

3.1.2.1.2.3. İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri (F Kategorisi)

Bu önlem türü, ithalata konu malların, yurtiçi veya yurtdışı piyasalardaki fiyat istikrarsızlığı nedeniyle yerli malların fiyatını tespit etmek, ithal malının fiyatının düşük olması durumunda yerli ürünlerin fiyatını desteklemek, ithal malların fiyatlarını etkilemek veya devletin vergi geliri elde etmek amacıyla uygulanan önlemleri kapsamaktadır. Bu kategori aynı zamanda, gümrük tarifelerine ek olarak, ithalatın maliyetini benzer bir şekilde, yani sabit bir yüzde veya sabit bir değer olarak artıran önlemleri de içermektedir. Bu tür önlemler "tarife benzeri" (para-tariff) önlemler olarak da bilinmektedir.

Bu kapsamda üretici veya tüketicinin yurt içi fiyatlarını dikkate alarak ithalatçı ülkenin yetkilileri tarafından ithal malının fiyatı belirlenmektedir. Bu fiyat tespiti, ithal malına taban ve tavan fiyat limitleri belirlenerek veya belirlenen uluslararası piyasa değerleri göz önünde bulundurulmak suretiyle elde edilmektedir. Türkiye'de uygulanan referans fiyat uygulaması bu önlem türüne örnek verilebilir.

Ayrıca bu önlem kodu altında, gönüllü ihracat fiyatı kısıtlamaları, gümrük kontrolleri, elleçleme ve depolama hizmeti, pul vergisi ve lisans ücretleri gibi kamu tarafından verilen ek hizmetlerden kaynaklanan maliyetler ile tüketim vergileri gibi önlemler ele alınmaktadır.

Türkiye'de toplu konut fonu adı altında alınan ek gümrük vergileri, bunun yanında gümrük işlemleri esnasında ordino ücreti ile damga vergisi tahsil edilmesi, yine gümrük idaresine yapılan başvurularda talep edilen özet beyan formu ve laboratuvar hizmeti adı altında alınan ücretler F kategorisi altında alınan ek ücretlere örnek verilebilir.

3.1.2.1.2.4. Mali Nitelikli Önlemler (G Kategorisi)

Bu kategoride yer alan önlemler ithalatın gerçekleşmesine yönelik döviz erişimini ve maliyetini düzenleyen ve bu kapsamda ödeme koşullarını tanımlayan önlemlerden oluşmaktadır. Mali nitelikli önlemler tıpkı tarife önlemleri gibi ithalat maliyetlerini aynı şekilde arttırma gücüne sahiptir.

İthalat işleminin değeri veya ilgili ithalat vergileri ile ilgili gerekliliklerden oluşan *peşin ödeme zorunluluğu* ile ithal edilen mala göre değişen ve bazı mallara yüksek döviz kuru uygulanarak bunların ithalatının engellendiği ve bazılarının ise düşük döviz kuru uygulanmak suretiyle söz konusu malların ithalatının serbest bırakıldığı *çoklu kur uygulamaları* da bu önlem kategorisinde yer almaktadır. Ancak belirtmek gerekir ki Uluslararası Para Fonu Anlaşmasının 8. Maddesi uyarınca, anlaşmaya üye ülkelerin Fonun onayı olmadan çoklu kur uygulamaları gibi ayrım gözeten bir politika uygulaması yasaklanmıştır.

3.1.2.1.2.5. Rekabeti Etkileyen Önlemler (H Kategorisi)

Bir veya daha fazla sayıda ekonomik gruba münhasır olmak üzere özel tercih veya ayrıcalık tanıyan önlemler H Kategorisinde değerlendirilmektedir. Bu kapsamda devletlere ait ya da devlet kontrolünde olsun ya da olmasın, diğer şirket veya kuruluşlar için mevcut olmayan ve belirli ürünlere ilişkin ithalatın düzeyini ya da yönünü etkileyen özel hak ve ayrıcalıklara sahip işletmeler olarak tanımlanan imtiyazlı devlet teşekkülleri rekabeti etkileyen önlemler arasında yer almaktadır. Bunun yanında sigortacılık ve taşımacılık gibi hizmetlerin kullanılmasının zorunlu tutulduğu durumlar da rekabeti etkileyen önlemler olarak kabul edilmektedir.

3.1.2.1.2.6. Ticaretle İlgili Yatırım Önlemleri (I Kategorisi)

Yurtiçinde üretilen yerli bir ürünün belirli bir asgari düzeyden satın alınması veya kullanılmasına yönelik zorunluluklar olarak tanımlanabilecek *yerli malı kullanım zorunluluğu* ile yerli ürünlerin ihracat hacim veya değerine bağlı olarak ithal ürünlerin satın alınması veya kullanılmasıyla ilgili kısıtlamalar bu kategoride yer almaktadır. Bu kapsamda otomobil üretiminde, yerli olarak üretilen bileşenlerin değerinin, kullanılan tüm bileşenlerin değerinin en az yüzde ellisini oluşturmasına yönelik getirilen bir zorunluluk ticaretle ilgili yatırım önlemine örnek verilebilir. Ayrıca yapılmak istenen ithalatın bir önceki yılda gerçekleşmiş olan ihracatla ilişkilendirilerek söz konusu ihracatın belirli bir oranına kadar ithalat izninin verildiği *ticareti dengelemeye yönelik* uygulanan önlemler de yine bu kategoride yer almaktadır.

3.1.2.1.2.7. Dağıtım Kısıtlamaları (J Kategorisi)

İthalatçı ülkenin dağıtım kanalları veya malların satışı konusunda çeşitli kısıtlamaları olabilir. Bu kısıtlamalar, bazı malların satışı, yurtiçi dağıtım kanallarına erişim ve kendi dağıtım kanallarının kurulması ile ek lisans veya sertifika gereklilikleri üzerine konulabilmektedir.

Malların satışına getirilen kısıtlamalar bakımından, ithalatçı ülkedeki malların satışı, örneğin belirli bir coğrafi bölgeye, toplumun belirli bir kesimine veya diğer bazı kriterlere göre ithalatçı ülke tarafından kısıtlanabilmektedir. Bu tür kısıtlamalar, dağıtımdan bağımsız olarak, malların satışı üzerine uygulanmaktadır. Örneğin ithal içeceklerin sadece bu içeceklerin boş kaplarını geri dönüştürme olanağı bulunan şehirlerde satılmasına izin verilmesi bu önlem türüne örnek verilebilir.

Malların dağıtım kanallarına getirilen kısıtlamalar bakımından, ithal edilen ürünlerin perakende veya toptan satış noktaları gibi ayrı dağıtım kanalları kurma zorunluluğu ve bu kapsamda yerli distribütörlerin tercih edilmesine yönelik getirilen yasak veya kısıtlamalar bu önlem türünün bir başka türde kullanımını ifade etmektedir. Söz konusu kısıtlamayla, kendi dağıtım kanallarını kurmak yerine yerli distribütörleri kullanmayı tercih eden ithalatçılar için ek maliyet ve engeller yaratılmaktadır. İthal edilen motorlu taşıtların ithalatçı ülkedeki mevcut otomobil satıcıları aracılığıyla satılmasına

izin verilmeyerek kendi dağıtım kanallarını kurmaya zorlanması, bu önlem türünü teşkil eden bir başka örnektir.

3.1.2.1.2.8. Satış-Sonrası Servislere İlişkin Kısıtlamalar (K Kategorisi)

Bu TDÖ kategorisinde, ihracatçıların ithalatçı ülkede tercih ettikleri veya istedikleri kanallar yoluyla satış sonrası hizmet sunma kabiliyetlerini kısıtlayan önlemler bulunmaktadır. Bu kısıtlamayla, kendi satış sonrası servis ağını kurmak yerine ithalatçı ülke içinde servis hizmeti veren çeşitli kuruluşları kullanmak isteyen satıcılara izin verilmemektedir. Bu da söz konusu ürünlerin ithalatçıları üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır. İthal otomobillerin, ithalatçı ülkede bulunan ve yalnızca üreticiye ait merkezlerde servis hizmeti sunmasına izin verilmesi bu önlem kategorisinde yer almaktadır. Buna karşılık, bahse konu önlemin tam tersi olarak, kendi satış sonrası hizmet kanallarının oluşturulmasını kısıtlayan ve ithalatçı ülkede bu hizmeti sunan çeşitli kanallardan, satış sonrası servis hizmetinin satın alınmasını zorunlu kılan önlemler de yine bu kategoride yer almaktadır.

3.1.2.1.2.9. Sübvansiyonlar ile Diğer Şekillerdeki Destekler (L Kategorisi)

Kamu kurum veya kuruluşlarının dolaylı veya doğrudan bir teşebbüs, sektör veya bunların temsilcilerine, fon transferi, hibe, kredi, özkaynak, garanti, hükümet geliri, mal ya da hizmet gibi mali nitelikte katkı, fayda veya fiyat desteği sağlaması Sübvansiyon olarak kabul edilmektedir. Sübvansiyonlar *"Yeni Korumacılık"* başlığı altında *2.2.2.1.* No.lu bölümde detaylı olarak ele alındığından burada ayrıntıya girilmemiştir.

3.1.2.1.2.10. Kamu Alımlarına Dair Kısıtlamalar (M Kategorisi)

Ürün veya hizmetlerini yabancı bir devlete satmaya çalışan satıcıların karşılaştıkları kısıtlayıcı önlemler bu kategoride yer almaktadır. Böylece bu tür önlemler ihracatçı açısından bir tür pazara erişim engeli oluşturmaktadır. Ayrıca bu tür önlemler kamu kurum ve kuruluşları tarafından yapılan mal alımlarının, yerli üreticilerin lehine olacak şekilde kontrol altında tutulmasına dönük önlemleri teşkil etmektedir. Bu kapsamda açılan ihalelerde belirli bir fiyat oranına kadar yerli firmalar tercih edilmekte ve bu firmaların ihaleyi kazanmaları sağlanmaktadır.

3.1.2.1.2.11. Fikri Mülkiyet Hakları (N Kategorisi)

N kategorisinde bulunan bu tür önlemler, ticarette fikri mülkiyet haklarıyla ilgili önlemleri içermekte olup, fikri mülkiyet mevzuatı patentleri, ticari markaları, endüstriyel tasarımları, entegre devrelerin yerleşim tasarımlarını, telif haklarını, coğrafi işaretleri ve ticari sırları kapsamaktadır. Elde edilen bu fikri mülkiyet hakları ulusal patent ofislerinde tescillidir ve Dünya Fikri Mülkiyet Teşkilatı veri tabanında toplanmaktadır.

Bu önlem kategorisi ayrıca, fikri mülkiyet haklarının uygunluğu, muhafazası, yürürlüğü, uygulanması ve sona ermesine ilişkin yasal çerçeveyi ele alarak açıklamaktadır.

Ticari markaya sahip bir tekstil ürünü, bu markanın yetkisiz kullanılması, diğer bir ifadeyle taklit edilmesi yoluyla orijinal ürünlerden çok daha düşük bir fiyata satılabilmektedir. Bu durum da fikri ve mülkiyet haklarının bir ürünün fiyatının belirlenmesinde ciddi bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir.

3.1.2.1.2.12. Menşe Kuralları (O Kategorisi)

Menşe kuralları, malların menşe ülkesini belirlemek için ithalatçı ülkelerin uygulamış olduğu, kanun, yönetmelik ile idari düzenlemeleri kapsamaktadır. Bu bakımdan menşe kuralları, eşyanın hangi ülke kökenli olduğunun belirlenmesini sağlayan spesifik kurallardan oluşmaktadır. Eşyanın menşei; gümrük vergilerinin hesaplanmasında, dış ticaretin kontrolü amacıyla kullanılan Anti-damping, TEV'ler, menşe işaretleme ve korunma önlemleri gibi ticaret politikası araçlarının uygulanmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Bunun yanında eşyanın tanımı (tarife pozisyonu), kıymeti (matrah) ile menşei bir eşyanın gümrük vergisinin hesaplanmasında gerekli olan üç temel ölçüt olup, uygulanacak gümrük vergisi oranı menşe ülkeye göre farklılık gösterdiğinden menşe konusu özenle ele alınmalıdır.

Eşyanın tercihli menşei kuralları, ticarete konu malların tercihli ticaret anlaşmasından veya otonom ticaret rejimleri altında tercihli işlem görüp görmeyeceğinin belirlenerek En Çok Kayrılan Ülke (MFN) tarifesinden farklı bir tarife oranının kullanılıp

kullanılmayacağının belirlenmesine yönelik kanunlar, yönetmelikler ve idari kararlardan oluşmaktadır. Kısaca Tercihli Menşe Kuralları bazı ülke veya ülke gruplarına tanınan özel uygulamalara olanak tanıyan ve esasları özel anlaşmalarla belirlenen kurallar olarak tanımlanabilir. Aralarında ikili veya çok taraflı tercihli ticaret anlaşması yaparak bir *serbest ticaret alanı tesis eden ülkeler,* ürettikleri ürünleri birbirlerinden ithal ederlerken, bu ürünleri üçüncü ülke ürünlerinden, *özel menşe kuralları* ile ayırt etmektedirler. Tavizli/tercihli vergi uygulaması talep eden ithalatçının ithal etmek istediği eşyanın, tercihli menşe kuralları olarak tanımlanan bu özel kuralları karşılaması gerekmektedir. Tercihli Menşe Kurallarında temel kural ülkeler arasında bir anlaşma olması ve bu anlaşmada belirtilen şartları sağlayan ve gerekli belgelere sahip eşyanın ithalinde tavizli/tercihli rejim uygulanmasıdır. Bir ülkede üretilen makinelerin parça ve malzemelerinin farklı ülkelerden gelmesi durumunda ithalatçı ülkede indirimli tarife oranından yararlanabilmek için menşe kurallarını yerine getirme zorunluluğu bu önlem türü için örnek verilebilir.

Eşyanın tercihsiz (tercihli olmayan) menşe kuralı; DTÖ üyesi ülkelere tavizli vergi uygulanabilmesi için esas alınan menşe kurallarıdır. Diğer bir deyişle, DTÖ üyesi olan 161 ülkenin herhangi birinden gelen ve belirlenmiş kurallara uyan eşya için, ülke ayrımı yapılmaksızın tavizli (indirimli) vergi oranı uygulanmasıdır. Türkiye de DTÖ üyesi bir ülkedir. Eşyanın tercihsiz menşei, eşyanın sadece ekonomik milliyetini ifade etmekte olup, kural olarak eşyanın ithalatında tercihli rejimden yani gümrük vergisi indirimi veya muafiyetinden yararlanabilmesi bakımından bir anlam ifade etmemektedir.

Tercihsiz menşe kurallarına yönelik uygulanan önlem kapsamında, ithalatçı ülke tarafından, ithalata konu eşya için ihracatçı ülkenin yetkililerince *"Onaylanmış bir Menşe belgesi"* talep edilmesi veya ihracatçı firmanın herhangi bir veri tabanına kayıtlı olması yani *"kayıtlı bir ihracatçı"* olması talep edilebilmektedir.

3.1.2.1.2.13. İhracatla ilgili önlemler (P Kategorisi)

Bu kategorideki önlemler, ihracatçı ülke tarafından ihraç edilen mallara uygulanan çeşitli önlemlerden oluşmaktadır. Bu kapsamda SBS ve TTE ile ilgili ihracat önlemleri, malların belirli bir limandan ihraç edilmesi, izlenmesi ve gözetime tabi tutulmasına yönelik ihracat formaliteleri, ihracat lisans ve kotaları, ihracat yasakları ve

SBS ile TTE önlemleri dışındaki diğer ihracat kısıtlamaları, ihracat yapmak için kurulmuş olan kamu iktisadi teşebbüsleri ile fiyat kontrolleri de dahil olmak üzere ihracattan alınan diğer ilave vergi ve ücretler bu önlem başlığı altında değerlendirilmektedir.

3.1.3. Tarife Dışı Önlemlere İlişkin Bilgi Kaynakları

TDÖ'lerle ilgili yapılan analizlerin sonuçlarının dayandığı en temel nokta, bu önlemlere ilişkin kullanılan verilerdir. Dolayısıyla kullanılan verilerle ilgili ayrıntıları bilmek sonuçları yorumlamaya ve karşılaştırmaya yardımcı olacaktır. Verilerle ilgili yeterli bilgi sahibi olmanın en önemli avantajı ise söz konusu analizin amacına ulaşmak için kullanılması gereken en uygun veriyi seçebilme imkânı tanımasıdır.

TDÖ'lere dair veriler uluslararası kurum ve kuruluşlar gibi resmi kanallardan elde edilebildiği gibi, özel sektör geribildirimleri gibi resmi olmayan kanallardan da elde edilebilmektedir. Bu itibarla TDÖ'lere ilişkin elde edilen her bir veri, bu verilerin toplanma amaçları ile toplanma biçimleri bakımından farklı olduğundan, TDÖ'lere dair elde edilen bilgiler de hem nicelik hem de nitelik bakımından ciddi farklılık göstermektedir.

Bu çerçevede TDÖ'lere ilişkin bilgi kaynakları; Resmi Bilgi Kaynakları, DTÖ Nezdinde Gerçekleştirilen Gözden Geçirme İncelemeleri, DTÖ'ye Yapılan Bildirimler ile İş dünyasına Dönük Araştırmalar ve Özel Sektör Geribildirimleri olmak üzere dört ana başlık altında ele alınacaktır.

3.1.3.1. Resmi Bilgi Kaynakları

Resmi bilgi kaynakları TDÖ'lere ilişkin verilerinin doğrudan kaynağını oluşturmaktadır. Bu kapsamda bir ülkenin yetkili organlarında hangi önlemlerin tanımlandığı ve böylece söz konusu ülke tarafından hangi önlemlerin uygulamaya konulduğunun belirlenmesi için ulusal mevzuatın titizlikle gözden geçirildiği bilgi kaynaklarını oluşturmaktadırlar. Mevzuata ilişkin bilgi kaynakları, TDÖ'leri içeren kurallar ve düzenlemeler ile aynı zamanda mevzuatı yapan hükümet organları hakkında önemli miktarda bilgi gerektirmektedir.

Bu çerçevede mevcut düzenlemeleri MAST sınıflandırmasıyla eşleştiren TRAINS[19] veri tabanı, bu konudaki en kapsamlı bilgi kaynağını oluşturmaktadır. Bu tür bilgi kaynakları açısından verilerin toplanması, spesifik bir ürüne ilişkin çıkartılan düzenlemeler hakkında uzmanlık düzeyinde tüm mevzuatın taranmasından sektör temsilcileri veya politika yapıcılarıyla iletişime geçilmesine kadar uzanmaktadır. Örneğin bu kapsamda, Dünya Bankası'nın Investing Across Borders[20], Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) PMR/STRI[21] veri tabanı, yine Dünya Bankasının STRI[22] Veritabanında bulunan TDÖ'lere ilişkin veriler hukuk ve sektör uzmanlarının yanı sıra ülkelerin ilgili bakanlık yetkileri tarafından toplanmaktadır. Buna karşılık, UNCTAD ve ITC'nin geliştirdiği NTM TRAINS veri tabanı, çeşitli ülkeler tarafından yayınlanan tüm yasal metinlerin tanımlanması ve sınıflandırılmasına yönelik masa başı araştırmalarını kapsamaktadır. (Rau ve Vogt, 2017b, s. 3).

Ayrıca ikili veya çok taraflı anlaşmalar, TDÖ'lere ilişkin bilgiler içermelerinin yanında anlaşmanın taraflarınca bu önlemlerin nasıl ele alındığına dair çeşitli bilgileri de kapsadığından bu tür anlaşmalar da TDÖ'lere ilişkin bilgi kaynağı olarak kullanılmaktadır. Uluslararası anlaşmalar, yayınlanan ulusal mevzuatların DTÖ'nün MFN ilkesine göre tüm yabancı ülkelere eşit muamele edilmesini gerektirdiği düşünüldüğünde, TDÖ'ler hakkında önemli bilgiler sağlamaktadır. DESTA[23] veri tabanı ile DTÖ'nün RTA[24] veri tabanı, uluslararası anlaşmalara ilişkin kullanılan veri tabanlarına örnek verilebilir.

3.1.3.2. DTÖ Nezdinde Gerçekleştirilen Gözden Geçirme İncelemeleri

TDÖ'lere ilişkin bilgiler, bir ülkenin uygulamış olduğu ticaret politikaları ile bu politikalara ilişkin prosedürlerin *gözden geçirilmesiyle* de elde edilebilmektedir. Bu çerçevede DTÖ ticaret politikası incelemeleri, Ticaret Politikası Gözden Geçirme Mekanizması (TPRM) içinde yer alırken, bir ülkenin talep etmesi halinde UNCTAD Yatırım Politikası İncelemeleri de yapılabilmektedir. Genel olarak, her bir *gözden*

[19] https://trains.unctad.org/Default.aspx
[20] https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/27883
[21] https://www.oecd.org/regreform/regulatory-databases-and-indicators.htm
[22] https://www.worldbank.org/en/research/brief/services-trade-restrictions-database
[23] https://www.designoftradeagreements.org/
[24] https://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx

geçirme mekanizması için bahse konu politikanın detaylı bir inlemesi yapılmaktadır. Bunlar, tek seferlik ve kapsamlı faaliyetler olup, gerçekleştirilen gözden geçirmeler arasında nispeten büyük zaman aralıkları bulunmaktadır. DTÖ nezdinde yürütülen TPRM'ler, TDÖ'ler hakkında önemli veri kaynağını oluşturmaktadır. TPRM'ler sayesinde elde edilen bazı bilgiler, DTÖ'ye yapılan bildirimlerin daha iyi anlaşılıp açıklığa kavuşturulması ve uygulanan TDÖ'ler hakkında arka plan bilgisi sunmaktadır. DTÖ üyesi bir ülkenin TPRM kapsamında gözden geçirilme sıklığı, söz konusu ülkenin dünya ticaretindeki pozisyonuna göre değişmekte olup, bu kapsamda dünya ekonomisindeki ilk 4 ülke iki yılda bir denetlenirken, diğer ülkeler daha az sıklıkta incelemeye tabi tutulmaktadır. TPRM inceleme raporları, mal ve hizmet ticaretinin yanı sıra fikri mülkiyet hakları konusunda da düzenlenmektedir (Rau ve Vogt, 2017a, s. 14).

3.1.3.3. DTÖ'ye Yapılan Bildirimler

DTÖ'ye yapılan bildirimler TDÖ'ye ilişkin verilerin önemli bir kaynağını oluşturmaktadır. DTÖ üyesi ülkelerin, şeffaflık ve öngörülebilirliğin önemli bir aracı olarak ticaret politikasına dair uygulamaya koydukları idari düzenlemelerini DTÖ'ye bildirmeleri gerekmektedir.

DTÖ üyelerinin önlemleri bildirme yükümlülüğü DTÖ hukuku kapsamında düzenlenmiş ve şeffaflık ve öngörülebilirlik bağlamında teşvik edilmiştir. Bu kapsamda DTÖ üyeleri diğer DTÖ üyelerinin uygulamış oldukları önlemleri de DTÖ'ye bildirmektedirler. Söz konusu önlemi DTÖ'ye bildiren ülke bahse konu önlemleri kendi uygulamadığı için bu bildirimler *ters bildirim* (Reverse Notification) olarak adlandırılmaktadır. DTÖ nezdinde, ülkelerin Özel Ticaret Endişeleri [*Special Trade Concerns (STCs)]* için TTE anlaşması bağlamında TTE komitelerinin kurulmasıyla, DTÖ üyeleri, başka ülkelerin uygulamış olduğu önlemleri DTÖ'ye ters bildirim olarak bildirmek yerine, bu komitelerde endişelerini dile getirmek suretiyle STCs mekanizmasından giderek daha fazla faydalanmaya başlamıştır.

Bildirim yükümlülükleri her konu için ayrı ayrı düzenlenmekte ve gerekli olan bilgiler de dâhil olmak üzere bildirim prosedürleri her bir konu için farklılık göstermektedir. Bildirimler kanun, yönetmelik ve idari düzenlemelere dair değişikliklerle ilgilidir. DTÖ üyesi ülkenin uygulamakta olduğu TDÖ'de bir değişiklik yapması

durumunda, söz konusu değişikliği hayata geçirmeden önce DTÖ'ye bildirmesi beklenir/gerekmektedir. Böylelikle DTÖ üyesi diğer ülkeler, söz konusu TDÖ'nün gerçekten de bildirildiği haliyle mi yoksa farklı bir TDÖ şeklinde mi uygulandığına veya ilgili TDÖ'nün daha önceden geri çekilip çekilmediğine yönelik fikir edinebilmekte ve bu bağlamda bildirim mekanizmasını çalıştırabilmektedir. Diğer bir açıdansa ülkelerin DTÖ'ye yapmış oldukları bildirimler, bahse konu ülkelerin politika oluşturma faaliyetlerinin yanı sıra idari düzenlemelere yönelik oluşmuş olan devlet geleneklerinin de titizliğini yansıtmaktadır (Rau ve Vogt, 2017b, s. 4).

DTÖ'ye yapılan bildirimler TDÖ'ler açısından ciddi bir bilgi kaynağı oluştursa da gerek bu bildirimlerin tutarsız olması gerekse üyeler açısından zaman zaman yanıltıcı unsurlar taşıması bakımından eleştirilmektedir. Bu kapsamda DTÖ'ye yapılan bildirimlerin, beklenildiği gibi çalışmadığı, sonradan yapılan bildirimlerde ciddi tutarsızlıklar bulunduğu, bu kapsamda sübvansiyonlarla ilgili olarak özellikle yurtiçi endüstrilere verilen üretici sübvansiyonları konusunda sonradan yapılan bildirimlerin zayıf olduğu gerekçesiyle bahse konu DTÖ bildirimleri eleştiri konusu edilmektedir (Wolfe, 2013, s. 16).

3.1.3.4. İş Dünyasına Dönük Araştırmalar ve Özel Sektör Geribildirimleri

İş dünyasına yönelik yapılan araştırma ve anketler ile iş dünyasının karşılaştığı zorlukları ifade etme olanağı bulduğu çeşitli şikâyet portalları, ticaretin işleyişinde TDÖ'lerin iş dünyasında yarattığı *"algının"* anlaşılmasını ve bu suretle önlemlere dair önemli bilgiler toplanmasını sağlamaktadır. Elde edilen bu bilgiler esasen, yukarıda ele alınan bilgi kaynaklarını tamamlayıcı niteliktedir.

İş dünyasına yönelik yapılan bu araştırmalarla, TDÖ'lerden fiilen etkilenen veya etkilenme potansiyeli bulunan işletmelere, söz konusu TDÖ'ler ve bu TDÖ'lerin ticaret üzerine yarattığı etkiler hakkında çeşitli sorular sorulmaktadır. Bu tür araştırmalar, sadece önlemlerin etkisini anlamak için değil, aynı zamanda hangi önlemlerin gerçekten önemli olduğunun belirlenmesi bakımından da ciddi bir öneme sahiptir. Söz konusu araştırmalar, uygulanan önlemler hakkında ilk elden bilgi sağlasa da potansiyel önyargılar ve tutarsız yanıtlar içerebilmesi nedeniyle, araştırma sonuçlarının dikkatle ele alınması gerekmektedir. Çeşitli kurum ve kuruluşlar tarafından organize edilen çok sayıda ülkede

TDÖ araştırmaları yürütülmektedir. Bununla birlikte, TDÖ'lere ilişkin yapılan araştırmalar genellikle belirli bir ürüne/sektöre, belirli bir ülkeye/bölgeye odaklandıklarından, yalnızca belirli bir vakaya yönelik bilgi oluşturması nedeniyle araştırmanın sonuçları da sınırlı kalmaktadır (Rau ve Vogt, 2017b, s. 5).

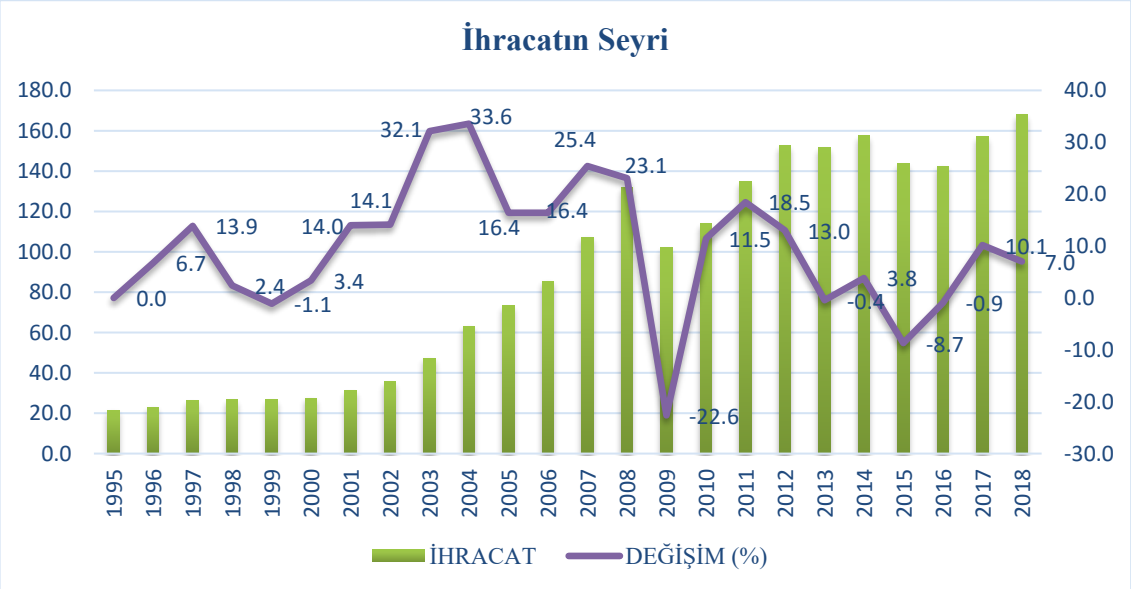
3.2. Tarife Dışı Önlemlere İlişkin Türkiye'nin Politikası

Bu alt bölümde öncelikle Türkiye ekonomisi ihracat, ithalat ve cari denge açısından değerlendirilecek, sonrasında TDÖ'lerin yurtiçi mevzuatındaki yeri ele alınacak ve son olarak Türkiye'nin bugüne kadar uygulamış olduğu TDÖ'ler değerlendirilmek suretiyle Türkiye'nin TDÖ'lere ilişkin politikası açıklanmaya çalışılacaktır.

3.2.1. Türkiye'nin Ekonomik Görünümü

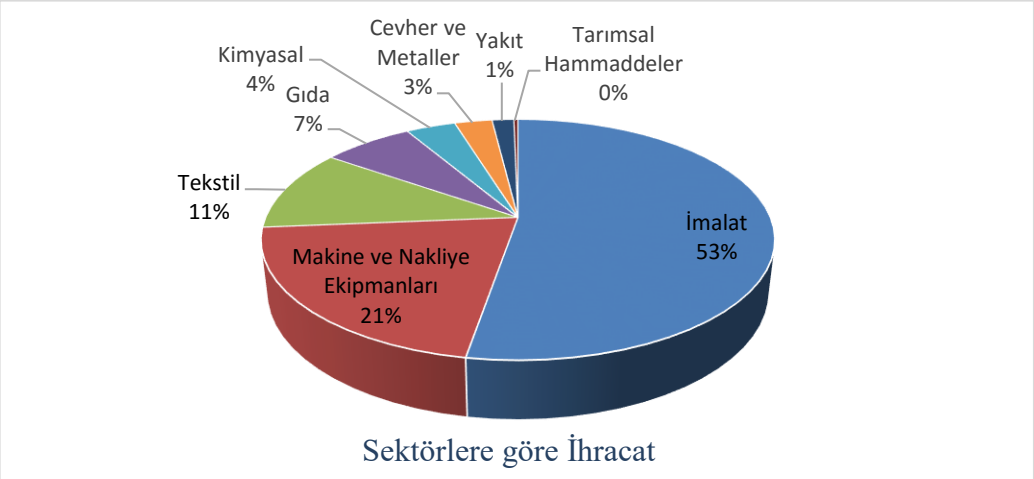
3.2.1.1. Türkiye'de İhracatın Seyri

Türkiye'nin 1995-2018 yılları arasında gerçekleştirmiş olduğu ihracat performansı Şekil 3.1 yardımıyla gösterilmiştir. Şekle göre Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu ihracatın genel olarak artış eğiliminde olduğunu belirtmek yanlış olmayacaktır.



Şekil 3.1 Türkiye'de İhracatın Seyri
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution) portalından elde edilen verilerle yazar tarafından hazırlanmıştır.
***** İhracat rakamları milyar ABD doları cinsindendir.

Şekilde de görüldüğü üzere, Türkiye'nin ihracatı özellikle 2000'li yılların başından itibaren ciddi bir tırmanışa geçmiş, küresel ekonomik krizin dünyayı etkisi altına aldığı 2008-2009 yılları arasında tüm dünyada olduğu gibi Türkiye ekonomisinde de ciddi bir daralma yaşanmıştır. Nitekim bu daralma Dünya Bankası verilerine göre %13,5 düzeyindedir. Bununla birlikte ihracat özellikle 2010 yılından itibaren artışını sürdürmüştür. Şekilde mor ile renklendirilmiş olan çizgi ise ihracatın bir önceki yıla göre % artış ve azalışlarını temsil etmektedir. Belirtilen yıllarda ihracat değişimi ise bir önceki yıla göre neredeyse hep pozitif seyir izlemiştir. Bu çerçevede öncelikle 2000 yılında bir önceki yıla göre %1,1 oranında bir daralma gerçekleşmiş, bu daralmanın nedeni ise Türkiye'de yaşanan ekonomik krizdir. Söz konusu daralma nispeten hafif atlatılmış olup bunun altında yatan temel etken ise krizin ülke ekonomisinin iç dinamikleriyle ilgili olmasıdır. İhracatta kaydedilen en ciddi daralma yukarıda belirtilen 2008-2009 küresel ekonomik krizi dönemi olup, söz konusu kriz özellikle Türkiye'nin başta Avrupa ve ABD olmak üzere en ciddi ihracat destinasyonlarını etkisi altına almış ve bahse konu dönemde gerçekleştirilen ihracatta bir önceki yıla göre %22,6 oranında daralmaya neden olmuştur. Bunun yanında Türkiye'nin 2018 yılında gerçekleştirmiş olduğu ithalatın sektörlere göre dağılımı ise Şekil 3.2'de gösterilmiştir.



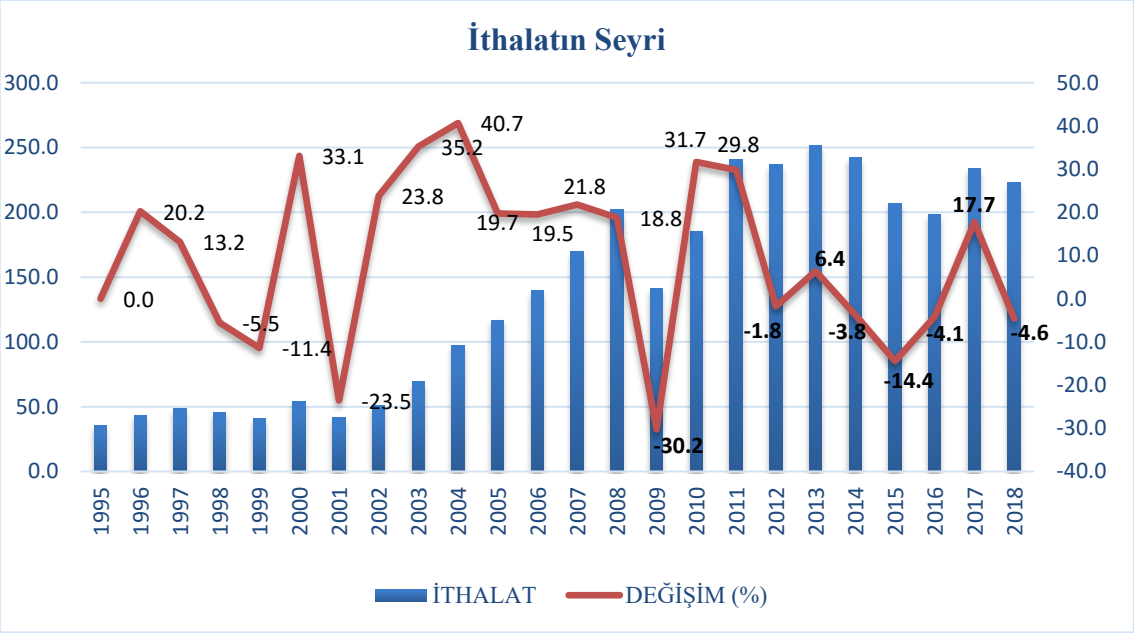
Şekil 3.2 İthalatın Sektörlere Göre Dağılımı (%)
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution)
*Sektörler SITC Rev2 kategorisindedir.

2018 yılı verilerine göre, Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu ihracatta %53 ile imalat sektörü ilk sırada yer almıştır. İhracattaki dağılımda %21 ile makine ve nakliye ekipmanları ikinci, %11 ile tekstil sektörü ise üçüncü sıradadır. İhracattaki sektörel

dağılım gıdada %7, kimyasalda %4, cevher ve metallerde %3 ve yakıtta ise %1 paya sahiptir.

3.2.1.2. Türkiye'de İthalatın Seyri

Türkiye'nin belirtilen yıllara yönelik gerçekleştirmiş olduğu ithalatın seyri ise Şekil 3.3 ile ele alınmıştır.



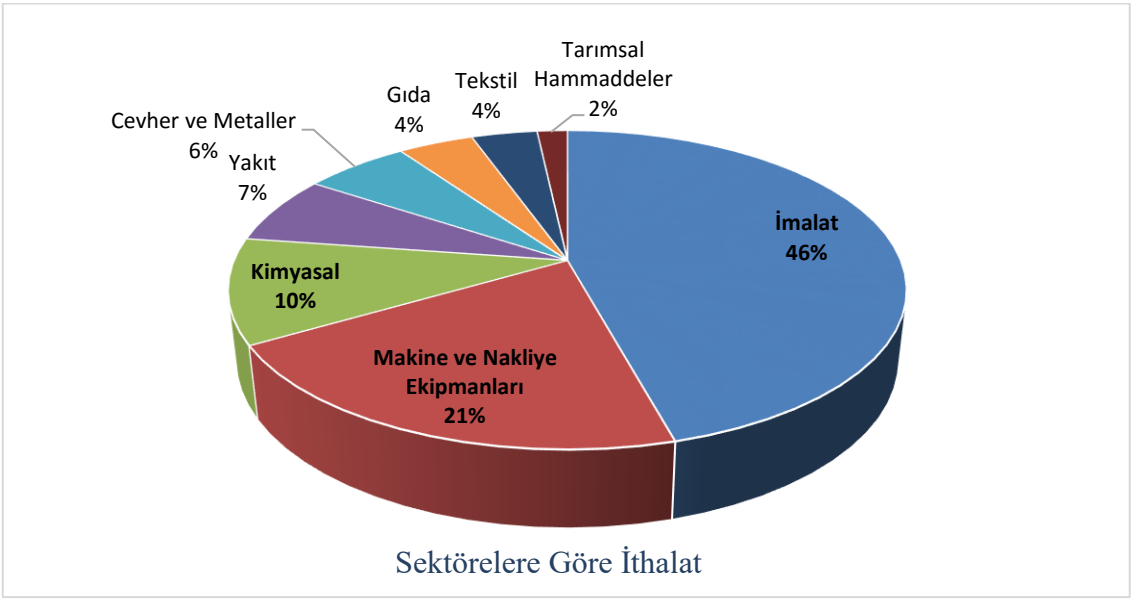
Şekil 3.3 Türkiye'de İthalatın Seyri (Miktar ve Değişim %)
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution)
***** İthalat rakamları Milyar ABD Doları cinsindendir.

Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu mal ithalatı yıllara göre incelendiğinde 2000, 2009 yılları dışında genellikle artış göstermiştir. Yukarıda da değinildiği üzere belirtilen yılların özelliği bu yılların ekonomik kriz yılları olmasıdır ve bu itibarla 2009 yılında ithalatta bir önceki yıla göre %30,2 oranında çok ciddi bir düşüşe neden olmuştur.

Şekilde dikkat çeken bir diğer unsur ise, ithalatın 2013 yılından itibaren düşüş trendine girmiş olmasıdır. Belirtilen durum için söylenebilecek ilk gerekçe, 2013 yılında kamuoyunda sıkça "ekonominin çok ısındığı" dolayısıyla çeşitli para ve maliye politikası enstrümanları da kullanılmak suretiyle frenlenmesi gerektiği o dönemde sıkça tartışılmıştır. Gelinen noktada o dönemde hükümet tarafından, başta vadeli ithalatın finansmanının engellenmesine yönelik, gerek ithalat işlemlerinde uygulanan Kaynak

Kullanımını Destekleme Fonu (KKDF)'nun oran ve kapsamının genişletilmesi, gerekse yurtiçi tüketimin kısılması bağlamında yine bankalarca tahsis edilen kredilere KKDF uygulaması getirilmesi, ayrıca beyaz eşya, mobilya ile telekomünikasyon ürünlerinde uygulanan vadeli satışların kapsamının daraltılmasına yönelik kredi kartı taksit sayısının azaltılması gibi bir dizi önlem paketiyle ithalatın kısılması ve bu suretle ekonomideki aşırı ısınmanın azaltılması amaçlanmıştır.

Bunun dışında ithalatta çeşitli nedenlerle azalış meydana gelebilmektedir. Başta Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'lerin son yıllarda yoğunluk kazanması, diğer taraftan gerek döviz kuru gerekse Türkiye'nin satın alma gücünde son yıllarda meydana gelen değişimler gibi pek çok sebepten dolayı ithalat etkilenebilmektedir. Diğer taraftan Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu ithalatın sektörlere göre dağılımı ise Şekil 3.4'de gösterilmiştir.



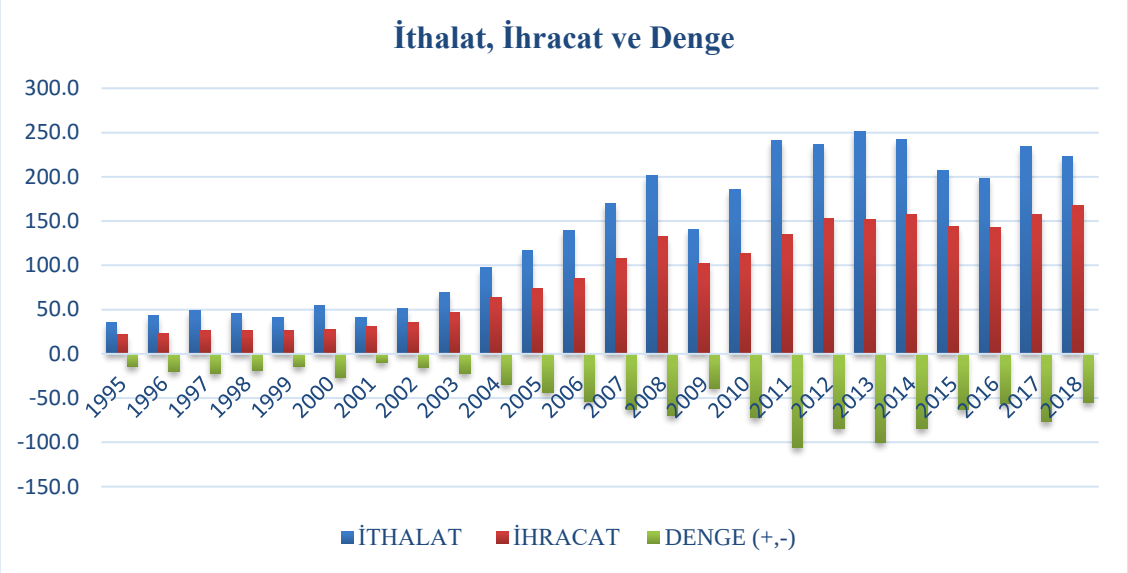
Şekil 3.4 Türkiye'de İthalatın Sektörlere Göre Dağılımı (%)
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution)
*Sektörler SITC Rev2 kategorisindedir.

2018 yılı verilerine göre, Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu ithalatta %46 ile imalat sektörü ilk sırada yer almaktadır. Söz konusu sıralamada %21 ile makine ve nakliye ekipmanları ikinci, %10 ile kimya sektörü ise üçüncü sıradadır. İhracattaki sektörel dağılım yakıtta %7, cevher ve metallerde %6, gıda ve tekstilde %4 ve tarımsal

hammaddelerde ise %2 paya sahiptir. Burada dikkat çeken önemli bir nokta hem ihracat hem de ithalatta makine ve nakliye ekipmanlarının %21 ile aynı paya sahip olmasıdır.

3.2.1.3. Türkiye'nin Dış Ticaret Dengesi

24 Ocak 1980 kararlarıyla Türkiye ekonomisi ciddi bir dönüşüm yaşamış, ithal ikameci sanayileşme stratejisinin yerine dışa dönük ihracata dayalı sanayileşme stratejisini benimsemiş ve bu doğrultuda politikalar izlemeye başlamıştır. Yaşanan bu ciddi dönüşüm sayesinde gelen ticaret serbestisi dış ticaret rakamlarında da hızlı artışların gerçekleşmesine neden olmuştur. Bu kapsamda Türkiye'nin 1995-2018 yılları arasında gerçekleştirdiği ithalat ve ihracat ile bunun sonucunda elde edilmiş olan cari denge durumu Şekil 3.5'de gösterilmiştir.



Şekil 3.5 Türkiye'de İthalat ve İhracatın Seyri ile Dış Ticaret Dengesi
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution)
***** İthalat ve ihracat rakamları milyar ABD doları cinsindendir.

Türkiye'nin ithalat ve ihracatı hemen hemen tüm yıllarda paralellik arz etmektedir. Bu itibarla hem ithalat hem de ihracat belirtilen yıllarda genellikle artış göstermiştir. Başta Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerinin sanayi üretimi ciddi oranda ithal girdiye bağımlı olduğundan, üretim ile bunun yanında gerçekleştirilen ihracat da ithalata bağımlı olmaktadır. Bu kapsamda yapılan bazı ampirik çalışmalar Türkiye'de gerçekleşen ithalat ile ihracat arasında pozitif yönlü bir ilişki olduğunu ortaya koymaktadır (Saatçioğlu, 2005, s. 215; Aker, 2008, s. 142). Diğer taraftan yine belirtilen yıllar dikkate alındığında

Türkiye daime cari açık vermiştir. Diğer bir ifadeyle Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu ithalat, ihracat tutarını sürekli aşmıştır.

3.2.2. TDÖ'lere İlişkin Türkiye'nin Politikası

Yukarıda da değinildiği üzere, Türkiye'nin dış ticaretinin en belirgin özelliği, temelde ithalata bağımlı oluşudur. Öyle ki gerçekleştirmiş olduğu ihracat da büyük ölçüde ithalata bağımlı bulunmaktadır.

Bu kapsamda *"İthalata Olan Bağımlılığın Azaltılması Programı Eylem Planı"* çerçevesinde, özellikle imalat sanayiinin ihracata dönük üretiminde girdi tedarik ihtiyaçlarının daha etkin bir şekilde karşılanabilmesi, *başta ithalat bağımlılığının yoğun olduğu ürün/ürün gruplarına dönük olmak üzere* sürdürülebilir bir tedarik zincirinin geliştirilmesi ve imalat sanayinin sektörler itibariyle girdi tedariki perspektifinden incelenerek, politika önerileri geliştirilebilmesine yönelik hedefler doğrultusunda Ekonomi Bakanlığı koordinasyonunda Girdi Tedarik Stratejisi (GİTES) Eylem Planları hazırlanmıştır. GİTES Eylem Planlarında yer alan hedefler 2013-2015 uygulama döneminde büyük ölçüde hayata geçirilmiştir. *Bu çalışmanın da ana konusunu oluşturan otomotiv sektöründe*[25] *katma değerin yaratıldığı en önemli bileşenlerden olan motor ve aktarma organları ana maliyet unsurlarından birini teşkil etmekte olup, bu alandaki yüksek ithalat bağımlılığı nedeniyle otomotiv sektörü GİTES kapsamında ele alınan stratejik ürünler arasındaki yerini korumaktadır*[26].

Türkiye'de her ne kadar ithalat bağımlılığının azaltılmasına dönük bu tür iyi niyetli çalışmalar yürütülmekte ise de bu çalışmalar halen neticelenmiş veya bu konuda başarıya ulaşılabilmiş değildir. Bu noktadan hareketle ithalat bağımlılığının asgari seviyelere indirilmesi, bunu yaparken de Türkiye'nin uygulayacak olduğu TDÖ'lerin bu konudaki politika yapıcılarının gerek sektörler gerekse en alt seviyedeki ekipmanlar bağlamında "ince bir işçilik" ile ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Başka bir ifadeyle, bir tarafta yüksek teknoloji ürünlerinin ithal edilip üretime kanalize edilmesi suretiyle Türkiye'de katma değer yaratılmak istenirken, diğer tarafta yanlış/yersiz bir şekilde

[25] Otomotiv sektörünün ekonomik görünümü ile sektöre uygulanan TDÖ'ler bir sonraki bölümde tüm yönleriyle ele alınmıştır.
[26] https://ticaret.gov.tr/data/5b92345f13b876136466595a/gites_raporu.pdf

uygulanacak olan bir TDÖ politikasıyla ortaya konulmak istenen bu teknolojik dönüşümün engellenmemesi gerekmektedir. Belirtilen nedenlerle politika yapıcıları ve uygulamacı kuruluşlar (Gümrük Teşkilatı gibi) ile sektör temsilcileri arasındaki eşgüdüm ile iletişim kanallarının sürekli açık tutulması gerekmektedir.

Bu çerçevede Türkiye'nin TDÖ'lere ilişkin politikası, öncelikle Türkiye'nin Dış Ticaret mevzuatında TDÖ'lerin Yeri ele alındıktan sonra Türkiye'nin 1995-2018 yılları arasında uygulamış olduğu TDÖ'ler bağlamında ortaya konulmuş olacaktır.

3.2.2.1. TDÖ'lerin Türkiye'nin Dış Ticaret Mevzuatındaki Yeri

1994 tarihli GATT Anlaşması uluslararası ticaret sistemi için iki merkezi ilke içermekte olup, bunlar ticarete dair mevcut düzenlemelerin şeffaflığı ve bu düzenlemelerin aynı şekilde uygulanmasıdır. Bu kapsamda anlaşmanın X. Maddesi'nin şeffaflık hükmü gereğince ticaretle ilgili tüm idari düzenleme, mevzuat ve kararlara dair bilgilerin üçüncü tarafların erişebileceği şekilde yayınlanması gerekmektedir. DTÖ'nün bir üyesi olarak Türkiye de başta ticaret ve gümrük işlemleriyle ilgili olmak üzere alınan önlemlerin tamamını Resmî Gazete'de yayımlamak suretiyle tüm kamuoyuyla paylaşmaktadır.

10 Temmuz 2018 tarihli ve 30474 sayılı T.C. Resmî Gazetesi'nde yayımlanan 1 sayılı "Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi" kapsamında, Ekonomi Bakanlığı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı "Ticaret Bakanlığı" adı altında birleştirilmiştir. Yine, bahse konu Kararname ile Ticaret Bakanlığı'nın hizmet birimleri ile bu birimlerin görev ve yetkileri belirlenmiştir[27]. Bu değişiklikle birlikte Türkiye'nin ticaret politikası tek noktadan uygulanıp, dış ticarete ilişkin tüm mevzuat Ticaret Bakanlığı'nca üretilir hale gelmiştir. 10/7/2018 tarih, 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'ne göre İthalat Genel Müdürlüğü söz konusu Bakanlığın hizmet birimleri arasında sayılmış ve İthalat Genel Müdürlüğü'ne aşağıda sayılan görev ve yetkiler verilmiştir[28].

[27] https://uaabgm.ticaret.gov.tr/kurumsal/gorev-ve-yetkiler
[28] http://ithalat.ticaret.gov.tr/kurumsal/gorevlerimiz

- İthalatın uluslararası anlaşmalar ile kalkınma planları ve yıllık programlarda öngörülen ilke, hedef ve politikalar çerçevesinde yürütülmesini sağlamak, kamu kurum ve kuruluşlarına çeşitli mevzuatla verilmiş yetkilerin kullanımında ithalatla ilgili politikaların uygulanmasına dair esasları düzenlemek ve bu kurumlara ithalata ilişkin görüş bildirmek,

- İthalat Rejimi Kararı da dâhil olmak üzere ithalata dair mevzuatı hazırlamak, madde politikalarını teklif etmek, uygulamak, ithalatla ilgili izinleri ve belgeleri vermek, gelişmeleri takip etmek ve ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyonu sağlamak,

- İthalatı iç piyasa ve sanayinin ihtiyaçlarını iç ve dış ekonomik gelişmeleri dikkate alarak izlemek ve ithal mallarına uygulanacak mali yüklere ilişkin hazırlıkları yürütmek ve uygulanmasını sağlamak, ithal malların dünya piyasalarına uygun olarak ithalini sağlayıcı tedbirleri almak, uygulamak ve izlemek,

- Dampinge karşı vergi, sübvansiyona karşı TEV ve korunma önlemi gibi TPSA ile ilgili mevzuatı hazırlamak, uygulamak, mevzuatla verilen görevleri yerine getirmek, TPSA'nın etkisini incelemek ve TPSA'nın etkisiz kılınmasına ilişkin girişimleri araştırmak, tespit etmek ve gerekli tedbirleri almak,

- İthalat ile ilgili politikaları izlemek, ithalatın her aşamasında gerekli görülecek incelemeleri ve denetimleri yapmak, yaptırmak, önlemleri almak ve bu hususlarla ilgili düzenlemeler yapmak, TPSA ile ilgili ikili ve çok taraflı istişareleri yürütmek ve DTÖ ve diğer ülke uygulamalarını takip etmek, bu uygulamalar nedeniyle ortaya çıkan anlaşmazlıklarda Türkiye'nin menfaatlerini ilgili uluslararası platformlarda savunmak üzere gerekli önlemleri almak.

Bu kapsamda, Ticaret Bakanlığı'nca başta İthalat Genel Müdürlüğü olmak çeşitli hizmet birimleriyle birlikte kendisine verilen görevler çerçevesinde, yukarıda detaylı bir şekilde ele alınmış olan TDÖ'lere yönelik çeşitli mevzuat hazırlanmakta ve kamuoyuyla paylaşılmaktadır.

3.2.2.1.1. İthalat Mevzuatı

Türkiye'de gerek uygulanacak olan gümrük tarifelerinin belirlenmesi, gerekse TPSA'nın kullanılmasına yönelik temel dayanak 1995/7606 sayılı İthalat Rejim Kararı ile düzenlenmiş olan ithalat mevzuatıdır.

Bu kapsamda, ithalatın ülke ekonomisi yararına ve uluslararası ticaretin gereklerine uygun olarak düzenlenmesinin sağlanması amaçlanmış olup, ithalat, bu Karar ile bu Karara dayanılarak çıkarılan yönetmelik, tebliğler, ilgili kuruluşlara verilecek talimatlar, çok taraflı veya iki taraflı anlaşma hükümleri çerçevesinde yürütülmektedir. Bu itibarla ithalat mevzuatı Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'lerin temel dayanağını teşkil etmektedir. Bu anlamda TDÖ'lere ilişkin yürürlükte bulunan ithalat mevzuatı;

- İthalat Rejimi Kararı- 95/7606 (31 Aralık 1995 tarih ve 22510 Sayılı Mükerrer Sayılı Resmi Gazete)
- İthalat Yönetmeliği (31 Aralık 1995 tarih ve 22510 Sayılı Mükerrer Sayılı Resmî Gazete)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Kanun- Kanun No: 3577 (1/7/1989 tarih ve 20212 Sayılı Resmî Gazete)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Karar (99/13482) (30.10.1999 tarih 23861 Sayılı Resmî Gazete)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Yönetmelik (30.10.1999 tarih 23861 Sayılı Resmî Gazete)
- İthalatta Korunma Önlemleri Hakkında Karar-2004/7305 (29/05/2004 tarih 25476 Sayılı Resmî Gazete)
- Bazı Sanayi Ürünlerinin İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanması Hakkında Karar (Karar Sayısı: 1953) (31.12.2019 tarih 30995 Sayılı Resmî Gazete)

ile tüm bu mevzuata yönelik çıkarılmış olan uygulama tebliğlerinden oluşmaktadır.

3.2.2.1.2. Teknik Düzenlemeler Mevzuatı

2013/4284 Teknik Düzenlemeler Rejimi Kararıyla, dış ticarete konu ürünlerin teknik düzenlemelere uygun ve güvenli olmasını temin etmek ve dış ticarette teknik engellerin önlenmesine yönelik çalışmaların yapılması, teknik düzenlemeler, ürün güvenliği ve denetimine dair mevzuat, politika ve uygulamaların koordine edilmesi ve uluslararası yükümlülüklere uygunluğunun sağlanması amaçlanmıştır. Bu itibarla teknik düzenlemeler mevzuatı ithalatın yanında ihracat işlemlerini kapsayıcı niteliktedir. Bu çerçevede uluslararası ticarette en sık kullanılan TDÖ'lerin başında gelen SBS ve TTE önlemlerine ilişkin tüm bu teknik düzenlemeler söz konusu kararla düzenlenmektedir. Bu kapsamda teknik düzenlemelere ilişkin mevzuat genel olarak;

- Ürünlere İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun-4703 (11.07.2001 tarih 24459 Sayılı Resmî Gazete)
- Teknik Düzenlemeler Rejimi Kararı- 2013/4284 (22.02.2013 tarih 28567 Sayılı Resmî Gazete)
- Dış Ticarette Teknik Düzenlemeler ve Standardizasyon Yönetmeliği (31.12.2003 tarih 25333 Sayılı Resmî Gazete)
- Piyasa Gözetimi ve Denetimi Sonuç ve Önlemlerinin Kaydı ve Bildirimi Yönetmeliği (27.07.2013 tarih 28720 Sayılı Resmî Gazete)

ile bu ana mevzuata ek olarak çıkarılmış olan uygulama tebliğlerinden oluşmaktadır.

3.2.2.2. Türkiye'nin Uygulamış Olduğu Tarife Dışı Önlemler

Bu çalışmanın ana konusu olan Türkiye'nin Otomotiv ana ve yan sanayiine uygulamış olduğu TDÖ'lerin etkilerinin ölçülmesidir. Bu itibarla gerek Otomobil sektörünün ithalat ve ihracat yapısı ile sektöre uygulanan TDÖ'ler, gerekse TDÖ'lerin etki analizinde kullanılan yöntemler tüm yönleriyle bir sonraki bölümde ele anmaktadır. Bu nedenle burada Türkiye'nin 1995-2018 yılları arasında uygulamış olduğu TDÖ'ler, GATT Anlaşması'ndan doğan bildirim yükümlülükleri çerçevesinde Türkiye'nin DTÖ'ye yaptığı TDÖ bildirimlerinden yola çıkılmak suretiyle genel bir çerçevede değerlendirilmesiyle yetinilecektir.

3.2.2.2.1. Uygulanan Önlem Kategorileri Bakımından TDÖ'ler

Türkiye'nin 1995-2018 yılları arasında uygulamış olduğu önlemler Tablo 5'de belirtilmiştir.

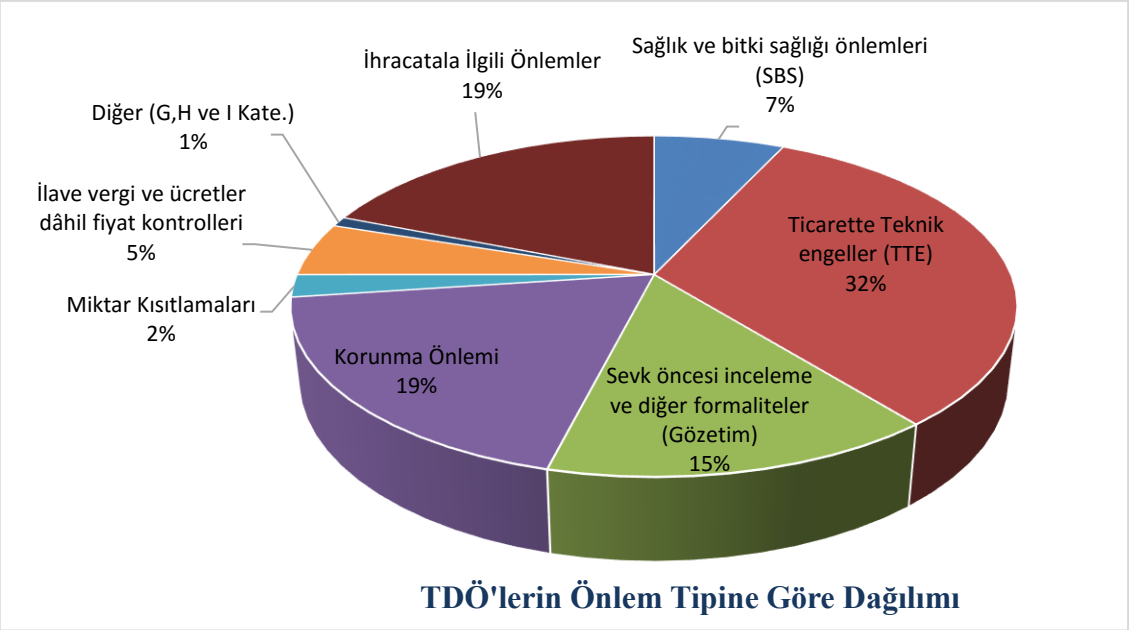
Tablo 5. Türkiye'nin Uygulamış Olduğu Ana TDÖ Kategorileri

ÖNLEM KATEGORİSİ	ÖNLEM ÇEŞİDİ	ÖNLEM UYG. EŞYA SAYISI
A	Sağlık ve bitki sağlığı önlemleri (SBS)	295
B	Ticarette Teknik engeller (TTE)	1.375
C	Sevk öncesi inceleme ve diğer formaliteler (Gözetim)	627
D	Ticarette Korunma Önlemleri	805
E	Miktar Kısıtlamaları	91
F	İlave vergi ve ücretler dâhil fiyat kontrolleri	217
G	Mali önlemler	1
H	Rekabeti etkileyen önlemler	38
I	Ticaretle ilgili yatırım önlemleri	1
P	İhracatla ilgili önlemler	808
TOPLAM		4.258

Kaynak: https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx

Bu çerçevede belirtilen yıllarda Türkiye toplamda 4.258 ürüne 10 farklı TDÖ kategorisinden önlem uygulamıştır. Bununla birlikte 1.375 adetle en çok uygulanan önlem TTE'dir. Uygulanan diğer önlemler ve sayıları ise sırasıyla, İhracatla ilgili önlemler 808, Korunma önlemleri 805, Sevk öncesi inceleme ve diğer formaliteler (Gözetim) 627 ve SBS önlemleri 295'dir. Bununla birlikte belirtmek gerekir ki bazı ürünler aynı anda farklı kategorilerden olmak üzere birden fazla önleme tabi tutulmuştur. Bu itibarla önlem uygulanan ürünler birbirinden farklı olarak ele alındığında, 1913 benzersiz eşyaya önlem uygulandığı görülmektedir. Bunun da anlamı belirtilen eşyaların neredeyse her birinin birden fazla önleme tabi tutulduğudur.

Diğer taraftan Türkiye'nin yine belirtilen yıllarda uygulamış olduğu önlemlerin yüzde dağılımı ise Şekil 3.6'da gösterilmiştir.



Şekil 3.6 Türkiye'nin Uygulamış olduğu TDÖ'lerin Dağılımı (%)
Kaynak: https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx

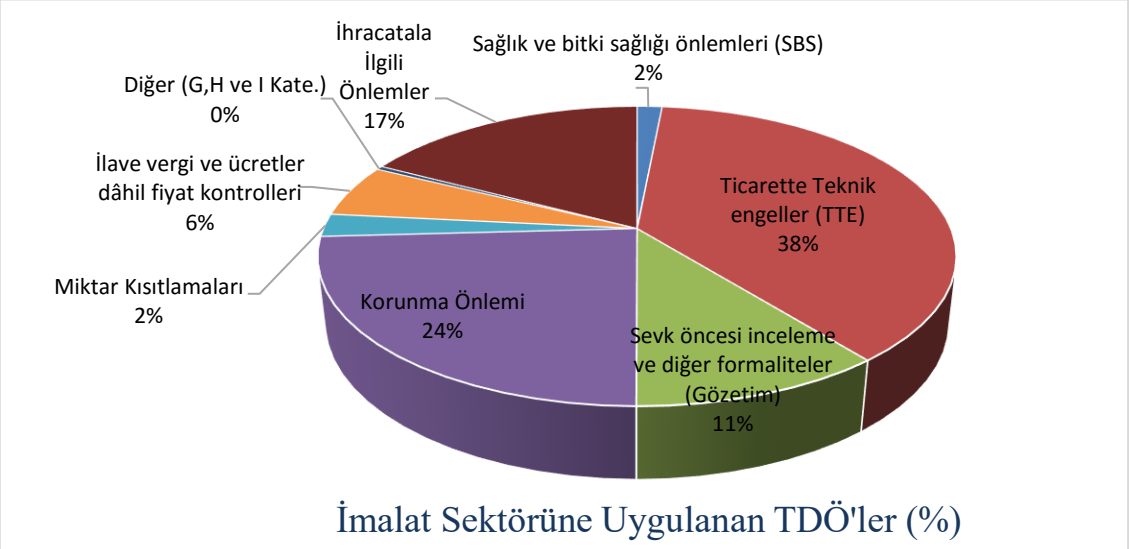
Buna göre belirtilen yıllarda Türkiye'nin en sık başvurduğu önlem kategorisi %32 ile TTE olmuştur. Bu önlemi %19 payla ihracatla ilgili önlemler ile korunma önlemi ve %15 payla gözetim kategorisinde uygulanan önlemler takip etmektedir. Türkiye'nin en az başvurduğu önlem kategorisi ise G, H ve I kategorisinde yer alan Mali, Rekabet ve Yatırımlara ilişkin önlemler olup, toplamda uygulanan tüm önlemler içinde %1 oranında paya sahiptir.

3.2.2.2.2. Uygulandıkları Sektörler Bakımından TDÖ'ler

TDÖ'ler doğaları gereği uygulandıkları sektörlere göre farklılık göstermektedirler. Bu kapsamda SBS önlemleri genel olarak insan veya hayvan hayatını; gıdalarda bulunan katkılardan, kirletici maddelere kadar sağlıkla ilgili konularda yoğun olarak uygulanırken, TTE'ler ise özellikle makine ve imalat sanayiine yönelik ürün güvenlik ve standartları kapsamında sıklıkla kullanılmaktadır. Bu itibarla Türkiye'nin belirtilen yıllarda uygulamış olduğu TDÖ'ler de buna göre farklılık göstermektedir. Bu itibarla burada özellikle Tarım ve Gıda ile İmalat sektörüne yönelik uygulanmış olan TDÖ'ler üzerinde durulacaktır. Bununla birlikte, bu çalışmanın ana konusunu teşkil eden *otomotiv ana ve yan sanayiine yönelik uygulanmış olan TDÖ'ler ise bir sonraki bölümde etki analizini de kapsayacak şekilde ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.*

Yukarıda da belirtildiği üzere Türkiye 1995-2018 yılları arasında toplamda 4.258 ürüne 8 farklı kategoriden TDÖ uygulamış olup, UNCTAD TRAINS verilerine göre, uygulanan önlemlerin sektörlere göre dağılımı ise İmalat Sektörü %76, Tarım ve Gıda Sektörü %19 ve diğer %5 şeklindedir. Görüldüğü üzere analiz dönemi içerisinde uygulanan tüm önlemlerin dörtte üçünün imalat sektörüne uygulandığı görülmektedir. Bu kapsamda söz konusu sektörlere uygulanan TDÖ'lerin sektörel bazda dağılımı ise aşağıda sektörler özelinde ele alınmıştır.

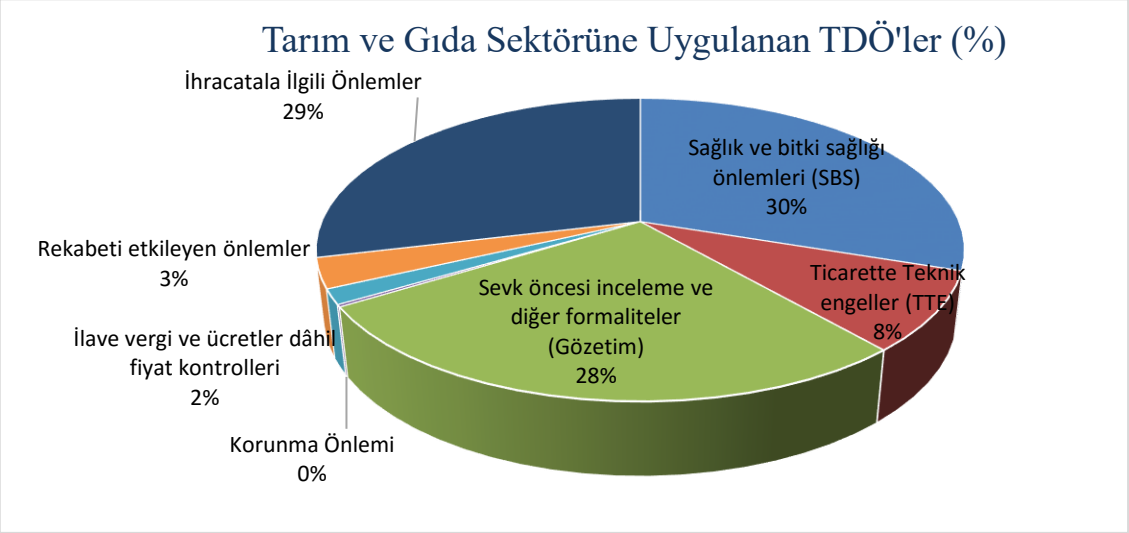
İmalat sektörünün Türkiye açısından özellikle katma değer sunan ihracat potansiyeli barındırması bakımından kritik öneme sahip olduğu daha önce de ifade edilmişti. Bu itibarla imalat sektörü için tasarlanıp uygulamaya koyulan TDÖ'lerde bu durumun da göz önünde bulundurulduğu varsayılmaktadır. Türkiye'nin İmalat Sektörüne uygulamış olduğu TDÖ'lerin kategorik dağılımı Şekil 3.7. ile gösterilmiştir.



Şekil 3.7 Türkiye'nin İmalat Sektörüne Uygulamış olduğu TDÖ'lerin Dağılımı (%)
Kaynak: https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx

İmalat sektörüne ilişkin uygulanmış olan TDÖ'lerin kategorik dağılımında %38'lik payla TTE önlemleri beklenildiği gibi ilk sıradadır. En çok başvurulan ikinci önlem türü ise %24'lük payla Korunma önlemleri kategorisidir. Bu önlem kategorisinin detayına bakıldığında %52'sini damping önleminin, kalan %48'ininse korunma önlemlerinden oluştuğu görülmektedir. Sektörde en çok uygulanan üçüncü önlem türü ise %17 ile ihracata yönelik önlemlerdir. Ayrıca sektöre yönelik ithalat işlemlerinde uygulanan ilave vergi ve ücretler dahil fiyat kontrollerinin oranı ise %6'dır.

Türkiye'nin *Tarım ve Gıda sektörüne* uygulanmış olduğu TDÖ'lerin dağılımı ise Şekil 3.8. ile ele alınmıştır.



Şekil 3.8 Türkiye'nin Tarım ve Gıda Sektörüne Uygulamış olduğu TDÖ'lerin Dağılımı (%)
Kaynak: https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx

Görüldüğü üzere sektörde en sık başvurulmuş olan TDÖ, beklenildiği üzere %30 ile SBS önlemleridir. Devamında ise %29 ile ihracatla ilgili olan önlemlerdir. İhracata yönelik önlemlerin detayına inildiğinde ise bu önlemlerin büyük bir çoğunluğunun SBS nedenlerinden kaynaklı ihracata yönelik üretim ve üretim sonrasına ilişkin gereklilikler ile ihracatçıya verilen çeşitli hükümet desteği olarak da bilinen sübvansiyon önlemlerinden oluştuğu görülmektedir. Sektörde en sık başvurulan üçüncü önlem ise %28'lik payla Sevk öncesi inceleme ve diğer formaliteler (Gözetim) olduğu görülmektedir. Diğer taraftan ithalattan alınan ek vergi ve ücretlerin, uygulanan tüm önlemler içerisinde %2 pay aldığı görülmektedir. Burada dikkat çeken diğer bir husus da Gıda ve Tarım sektörüne uygulanan korunma önlemlerinin %1'in de altında olmasıdır.

Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'lerden yola çıkarak genel bir değerlendirme yapılacak olursa, imalat sektörü açısından korunma önlemlerine sıkça başvurulduğu anlaşılmaktadır. Önlem detayına inildiğinde çoğunluğun damping önlemleri ile korunma önlemlerinden oluştuğu görülmektedir. Sektöre uygulanan her beş önlemden biri korunma önlemleri kategorisindedir. Dolayısıyla Türkiye açısından "kritik sektörler arasında" görülen imalat sektörüne uygulanan TDÖ politikasının da bu yönüyle ticaret politikasıyla örtüştüğü düşünülmektedir.

Diğer taraftan imalat sektörüne uygulanan önlemlerin %51'inin ithalata yönelik teknik engellerden (A,B, ve C Kategorisi) oluştuğu görülmektedir. Tarım ve gıda sektöründe ise bu oran %66 düzeyinde olup tarım sektöründe bu oranının büyük bir kısmı SBS önlemlerinden oluşmaktadır. Daha önce kısaca değinildiği üzere teknik engeller esasen *SBS Anlaşması* ile *TTE Anlaşması*'ndan gücünü almakta ve her iki anlaşma da insan ve hayvan yaşamı ile çevreye yönelik *"standart uygulama ihtiyaçlarının nasıl karşılanacağını"* belirlemektedir. Bununla birlikte bu önlemlerin bir diğer özelliği ise piyasa aksaklıklarının yaşandığı durumlarda ticaretin akışını düzenlemek için de kullanılmasıdır. Diğer bir ifadeyle bu tür önlemler, aksak rekabet ortamında ticaretin kolaylaştırılması amacıyla da kullanılabilmektedir[29]. Bu itibarla bahse konu önlemlerin yoğunluğu göz önüne alındığında, bu alanda Türkiye'nin başta sağlık ve güvenlik standartları kapsamında bir önlem politikası yürüttüğünü ifade etmek yanlış olmayacaktır.

Diğer taraftan hem önlemlerin *"piyasa aksaklıkları boyutu"* hem de TDÖ politikasına işaret etmesi bakımından belirtilen yıllarda uygulanan diğer önlemlerin *"etki boyutu"* ekonometrik analiz yapılmak suretiyle ortaya çıkarılabilecek bir konudur. Bu çalışmanın ana amacı otomotiv sektörü özelinde bu önlemlerin etki analizini gerçekleştirmektir. Dolayısıyla söz konusu analiz yapıldığında *en azından otomotiv sektörü özelinde,* uygulanmış olan TDÖ'lerin etkileri daha somut bir perspektiften ele alınmış olacaktır. Bunun yanında elde edilen sayısal verilerden yola çıkarak Türkiye'nin otomotiv sektörüne ilişkin TDÖ politikası daha objektif bir temelde değerlendirilme imkanına kavuşacaktır. Öte yandan otomotiv sektörü dışındaki diğer sektörler için Türkiye özelinde bugüne kadar konuya ilişkin yapılan çalışmalar göz önüne alındığında, bu alanda birçok farklı analiz gerçekleştirilmesine ihtiyaç bulunduğu düşünülmektedir.

[29] Bu konu bir sonraki bölümde bu alanda yapılmış olan ampirik çalışmalar temelinde detaylı bir şekilde tartışılmaktadır.

4. BÖLÜM

TÜRKİYE'NİN UYGULAMIŞ OLDUĞU TARİFE DIŞI ÖNLEMLERİN OTOMOTİV ANA VE YAN SANAYİİNE ETKİLERİNİN ÇEKİM MODELİYLE ÖLÇÜLMESİ

Bu çalışmanın temel amacı Türkiye'deki otomotiv ana ve yan sanayii sektörüne Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'lerin ne yönde etkide bulunduğunun araştırılması ve bu etkilerin ölçülerek sayısallaştırılmasıdır. Bu kapsamda bu bölümde öncelikle otomotiv sektörünün Türkiye ekonomisindeki yeri ve önemi ortaya konulacaktır.

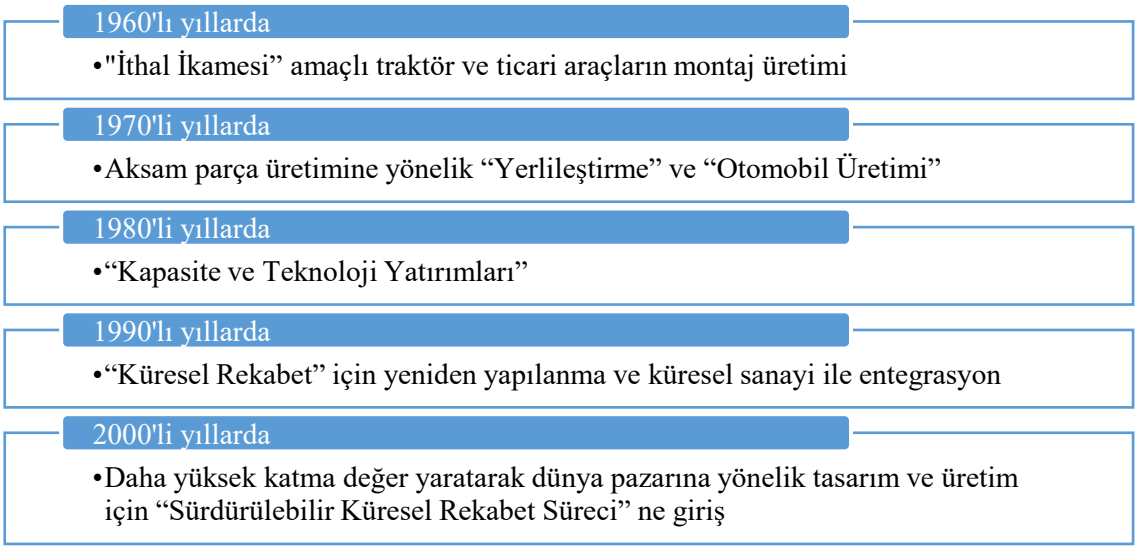
4.1. Türkiye'de Otomotiv Sektörünün Durumu

Otomotiv ana ve yan sanayi, günümüzde Türkiye imalat sanayinin lokomotif sektörlerinden birisi konumundadır. Otomotiv ana ve yan sanayi aynı zamanda savunma sanayi ve gemi inşa sanayinin de altyapısını oluşturmaktadır. Günümüzde Türkiye, Avrupa'daki en büyük hafif ticari araç ve otobüs üreticisi konumundadır (Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Raporu, 2016, s. 2).

Bunun yanında otomotiv sektörü endüstri kolu olarak; motorlu karayolu taşıma araçları ile bu araçlar için yedek parça, aksam ve sistem gibi gerekli donanımların üretiminin yapıldığı sanayi kollarından oluşmaktadır. Bu yönüyle otomotiv sektörü ekonomide ciddi bir katma değer yaratmaktadır. Şöyle ki, otomotiv sektörü, demir-çelik, hafif metaller, petrokimya, boya, plastik, kauçuk ve lastik gibi sanayi dallarının önemli bir ürün alıcısı ve turizm, alt yapı, inşaat, ulaştırma ve tarım sektörlerinde kullanılan motorlu taşıtların da tedarikçisi konumundadır. Bu çerçevede otomotiv sektöründe yaşanan gelişmeler, tüm bu sektörleri de olumlu yönde etkilemekte ve ekonomide önemli bir katma değer yaratmaktadır. Bu ve benzeri sebeplerle otomotiv sektörü dünya genelinde lokomotif sektörlerden biri olarak kabul edilmektedir (Bakan ve Selci, 2019, s. 33).

Otomotiv sektörü, ekonomide yarattığı katma değerin yanında Türkiye ekonomisinde, vergi gelirleri yoluyla devlete çok ciddi kamu geliri sağlayan bir sektör konumundadır. Taşıtlar ile bu taşıtlarda kullanılan akaryakıt fiyatlarına uygulanan ÖTV miktarı dikkate alındığında, her satılan aracın devlete vergi olarak katkısı önemli boyutlara ulaşmaktadır (Otomotiv Sektöründe Gündem, 2013, s. 2).

Türkiye'de otomotiv sektörü 1960'lı yıllardan başlamak üzere önemli gelişmeler kaydetmiştir. Bu bağlamda otomotiv sektörü 1990'lı yıllarda ihracata yönelik rekabetçi bir nitelik kazanmıştır. Ayrıca 1990'ların sonuna doğru, Türkiye'de dünyanın önde gelen otomotiv firmalarının yerli ortaklarıyla kurdukları tesislerle birlikte önemli bir konum elde ederek bunlardan bazıları ortak oldukları yabancı otomotiv firmalarının ihracat üssü haline gelmiştir. Sektörde kaydedilen bu gelişmeler aşağıda Şekil 4.1.'de verilmiştir.



Şekil 4.1 Türkiye'de Otomotiv Sektörünün Gelişimi
Kaynak: Türkiye Otomotiv Sektör Raporu, 2019, s. 8.

Yukarıda belirtildiği üzere, ihracatta yaşanan bu büyüme, önde gelen üreticilerin Türkiye'deki tesisleri küresel üretim planlarına dâhil etmesiyle ortaya çıkmış, Türkiye'nin bu şekilde küresel üretim planlamasına dâhil edilmesi ise AB ile yapılan ve 01.01.1996 tarihinden bu yana yürürlükte bulunan Gümrük Birliği (GB) Anlaşması sayesinde mümkün olmuştur. Bu gelişmelerin ardından küresel ve bölgesel satışların artırılması amacıyla her geçen gün daha çok sayıda model Türkiye'de üretilmeye başlanmıştır. Günümüzde üretim ve pazarlama alanlarında dış dünyaya entegrasyonunu büyük oranda tamamlayan otomotiv sektörü, üretimde kalite yönetimi ve verimlilikteki

başarısını da küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile de zaten kanıtlamış durumdadır (Türkiye Otomotiv Sektör Raporu, 2019, s. 8).

Otomotiv sektörü bahse konu verimlilik ile ihracat başarısının yanında, Türkiye ekonomisine çok ciddi istihdam olanakları sunmaktadır. Öyle ki Otomotiv ana sanayinde 50.000, yan sanayiinde ise 200.000 olmak üzere yaklaşık 250.000 kişinin istihdam edildiği ve bu sayının satış, pazarlama ve dağıtım ağlarında çalışan kişiler de eklendiğinde yaklaşık 400.000 kişi olduğu tahmin edilmektedir (Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Sektör Raporu, 2016, s. 2).

Yukarıda genel çerçevede verilen bilgiler ışığında otomotiv endüstrisinin Türkiye ekonomisi için önemi ortadadır. Bu çerçevede alt bölümlerde bu bilgiler daha da detaylandırılacak ve sektöre ilişkin istatistiki veriler sunulacaktır.

4.1.1. Sektörü Oluşturan Eşyalar

Dünyada ticarete konu edilen tüm ürünler için iki temel sınıflandırma sistemi kullanılmaktadır. Ürünlere ilişkin detaylı veriler için Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi [The Harmonized Commodity Description and Coding Systems(HS)] kısaca Armonize Sistem kullanılırken, genelleştirilmiş veriler içinse Uluslararası Standart Ticaret Sınıflaması (SITC Rev.3, Standart International Trade Classification) kullanılmaktadır. Otomotiv Sektörü, SITC'e göre 78. bölümde tanımlanmıştır. Armonize Sisteme göre Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon Kodları (GTİP) esas alınarak oluşturulan otomotiv sektörü ürün tanımları ise aşağıda yer alan Tablo 6'da belirtilmiştir (Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Sektör Raporu, 2016, s. 2).

Tablo 6. Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Sektörü Eşya Listesi

G.T.İ.P. NO	**Armonize Sistem Eşya Tanımları**
	Ana Sanayi;
8701	Traktörler
8702	Otobüs, minibüs, midibüs
8703	Binek otomobiller
8704	Kamyon, kamyonet
	Yan Sanayi;
4011	Kauçuktan yeni dış lastikler
4012	Kauçuktan sırt geçirilmiş veya kullanılmış dış lastikler

4013	Kauçuktan iç lastikler
401699	87.01 ila 87.05 pozisyonlarındaki motorlu araçlar için kauçuk parçalar
681320	Amyant içeren fren balataları
681381	Amyant içermeyen fren balataları
7007	Emniyet camları
700910	Dikiz aynaları
8407	İçten yanmalı motorlar
8408	Dizel ve yarı dizel motorlar
8409	Motorların aksam ve parçaları
841330	İçten yanmalı pistonlu motorlar için yakıt, yağ veya soğutma pompaları
841520	Klimalar
842123	Filtreler
842131	Filtreler
8482	Rulmanlar
8483	Transmisyon milleri ve kranklar
8484	Contalar
8507	Aküler
8511	Ateşleme cihazları
8512	Aydınlatma ve işaret cihazları
8706	87.01 ila 87.05 Pozisyonlarında yer alan motorlu taşıtlar için şasiler
8707	87.01 ila 87.05 Pozisyonlarında yer alan motorlu taşıtların karoserleri
870810	Tamponlar ve bunların aksam ve parçaları
870821	Emniyet kemerleri
870829	Karoseri aksamı
870830	Frenler ve servo-frenler ve bunların aksam ve parçaları
870840	Vites kutuları ve bunların aksam ve parçaları
870850	Diferansiyelli hareket ettirici akslar
870870	Tekerlekler ve bunların aksam, parça ve aksesuarı
870880	Süspansiyon sistemleri ve bunların aksam ve parçaları (amortisörler dahil)
870891	Radyatörler ve bunların aksam ve parçaları
870892	Egzoz susturucuları ve egzoz boruları; bunların aksam ve parçaları
870894	Direksiyon simitleri, direksiyon kolonları ve direksiyon kutuları
870895	Hava ile şişmeli hava yastıkları
870899	Diğer aksam ve parçalar
9104	Taşıtların alet tabloları için saatler
940120	Motorlu taşıtlarda kullanılan türden oturmaya mahsus mobilyalar

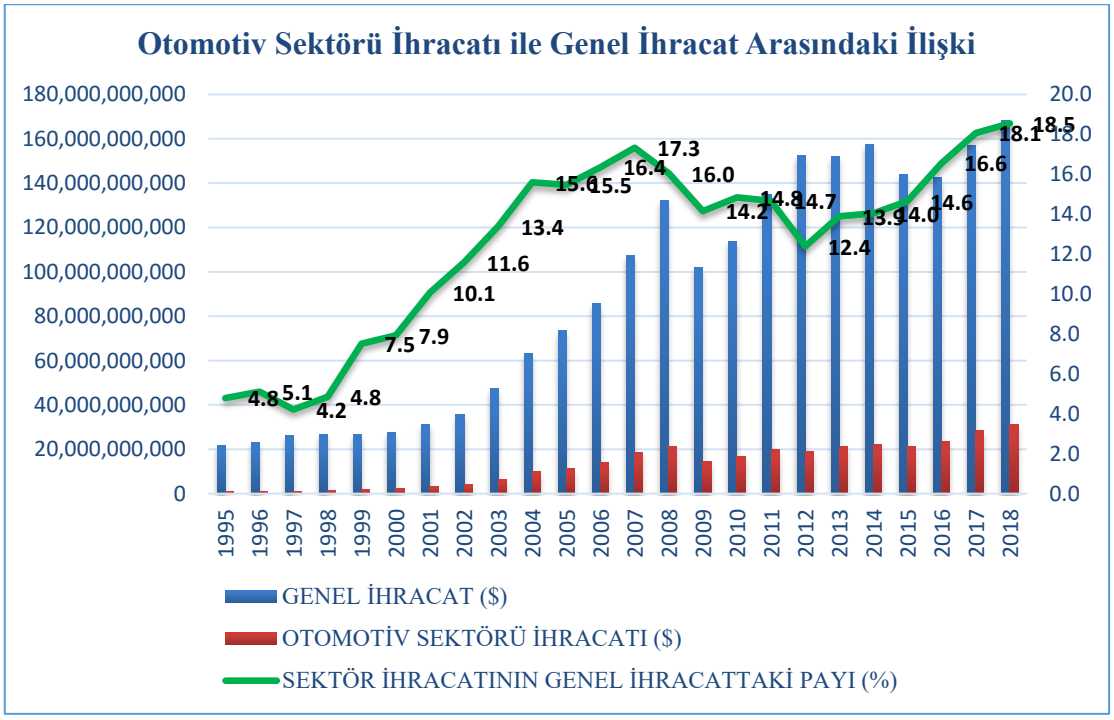
Kaynak: Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Sektör Raporu (2016).

Söz konusu tabloda hem pozisyon hem de alt pozisyon numaraları diğer bir ifadeyle HS4 ve HS6 düzeyindeki GTİP kodları belirtilmiştir. Tabloda bulunan HS4'lerin alt pozisyonu olan HS6 GTİP kodlarına dönüştürüldüğünde sektörde bulunan eşya sayısı 134'e çıkmaktadır. Bu çalışmada otomotiv sektörüyle ilgili tüm bilgiler HS6 düzeyinde ele alınmıştır.

4.1.2. Sektörün İhracat ve İthalat Yapısı

4.1.2.1. Sektörün İhracat Yapısı

Otomotiv sektörü Türkiye'nin dış ticaretinde çok önemli bir yere sahip olup, özellikle sektörde gerçekleştirilen ihracat, Türkiye'nin ihracatında ciddi bir pay sahibidir. Türkiye'nin HS6 düzeydeki Armonize Sistem mal sınıflandırmasına göre 1995-2018 yılları arasındaki otomotiv sektörü ihracatına ilişkin bilgiler Şekil 4.2'de verilmiştir.



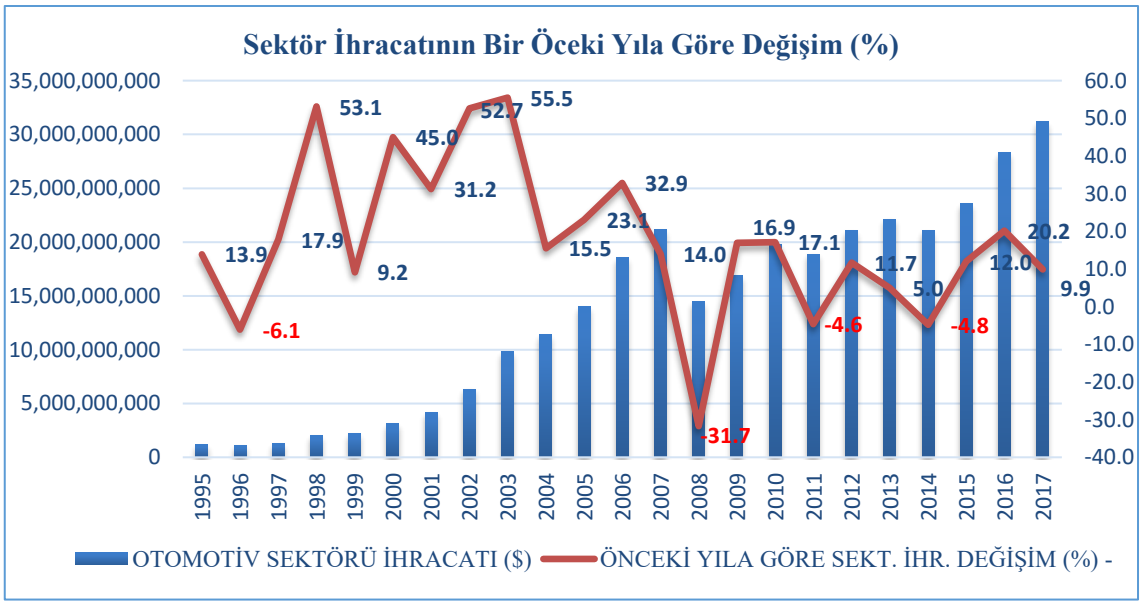
Şekil 4.2 Otomotiv Sektörü İhracatı ile Türkiye'nin Genel İhracatı Arasındaki İlişki
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution) portalından[30] elde edilen verilerle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Şekil 4.2'de de görüleceği üzere Türkiye'nin gerçekleştirdiği ihracat yıllara göre genel olarak artış eğilimi göstermiştir. Bu kapsamda otomotiv sektörünün ihracatı da ihracatındaki bu genel artışa paralel seyretmiştir. Burada dikkat çekilmesi gereken temel nokta, otomotiv sektörü ihracatının Türkiye'nin genel ihracatından aldığı paydır. Başlangıçta otomotiv sektörünün genel ihracattaki payı 22 milyon (ABD doları) ile

[30]http://wits.worldbank.org/WITS/WITS/AdvanceQuery/RawTradeData/QueryDefinition.aspx?Page=RawTradeData , https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/TUR

yaklaşık %5 iken, 2018 yılına gelindiğinde 32 milyar dolar ile %19 seviyelerine kadar yükselmiştir. Bu bağlamda otomotiv sektörü ihracatı yıllara göre artış göstermekle kalmamış, genel ihracattan aldığı payı da yaklaşık 4 kata yakın artırmıştır.

Diğer taraftan otomotiv sektörü ihracatının bir önceki yıla göre gösterdiği değişim ise Şekil 4.3.'de verilmiştir.



Şekil 4.3 Türkiye'nin Otomotiv Sektörü İhracatının Bir Önceki Yıla Göre Değişimi (%)
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution) portalından[31] elde edilen verilerle yazar tarafından hazırlanmıştır.

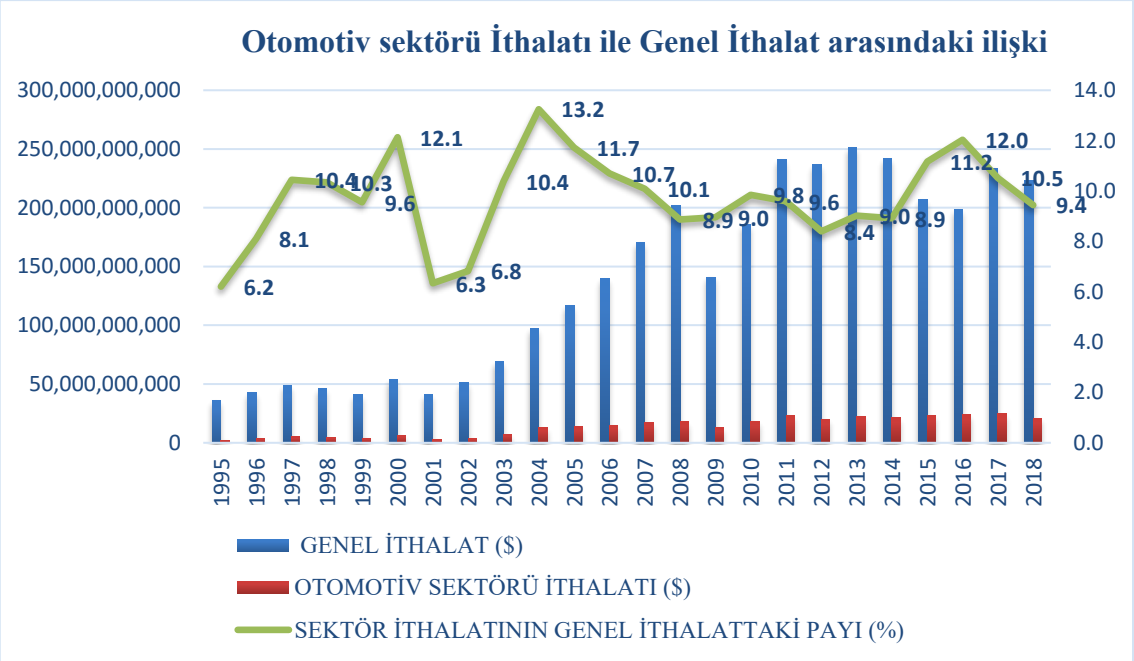
Otomotiv sektörü ihracatındaki değişim incelendiğinde, ihracatta bir ciddi sıçrama ile dört farklı dönemde azalış gözlemlenmekte olup, azalışlar şekil 3'te kırmızı ile renklendirilmiştir. İhracatta 1996 yılı itibariyle kaydedilen ilk ciddi sıçramada, AB ile imzalanan ve 1 Ocak 1996 yılında yürürlüğe giren GB Anlaşmasının payı olduğu düşünülmektedir. Bunun dışında bir önceki yıla göre azalan oranlarda da olsa ihracatta genel olarak artış kaydedilmiştir. Otomotiv sektörü ihracatında kaydedilen ilk azalışın 1994-1995 yıllarında Türkiye ekonomisinde ciddi bir küçülmeye sebep olan ekonomik kriz dönemine denk geldiği görülmektedir. İhracat azalışında görülen en ciddi kırılmanın ise küresel ekonomik krizinin gerçekleştiği yıl olan 2008-2009 dönemine karşılık

[31]http://wits.worldbank.org/WITS/WITS/AdvanceQuery/RawTradeData/QueryDefinition.aspx?Page=RawTradeData , https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/TUR

gelmektedir. Bu dönemde Türkiye ekonomisinde %4,8 dünya ekonomisinde ise %1,6 küçülme yaşanmıştır (Kaderli ve Küçükkaya, 2012, s. 87). Otomotiv sektörü ihracatı bu dönemde bir önceki yıla göre %31,7 oranında azalış göstermiştir.

4.1.2.2. Sektörün İthalat Yapısı

Son yıllarda gösterilen yerlilik ve millilik çabalarıyla bir noktada kırılmaya başlasa da Türkiye ekonomisi temelde ithalata bağımlı olan bir ekonomik yapıya sahiptir. Söz konusu bu durum kimi araştırmacılarca Türkiye'nin orta gelir tuzağından çıkamaması olarak yorumlanmaktadır. Bu durumun doğal sonucu olarak da ithalat yıllara göre hep artış göstermiştir. Bu kapsamda Otomotiv sektörünün ithalatı ile Türkiye'nin genel ithalatı arasındaki ilişki Şekil 4.4'te gösterilmiştir.

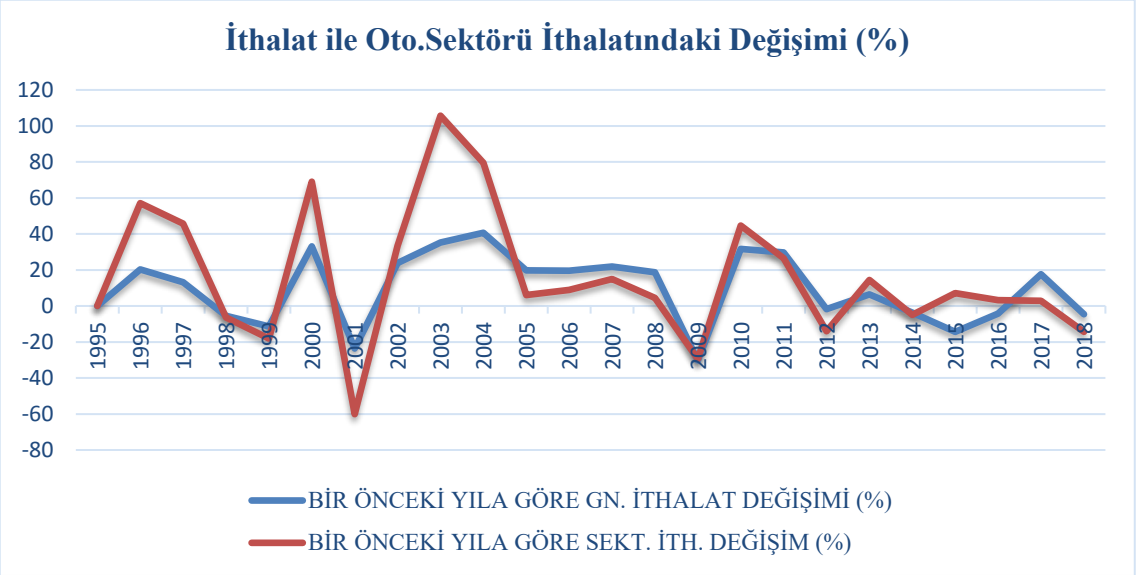


Şekil 4.4 Otomotiv Sektörü İthalatı ile Türkiye'nin Genel İthalatı Arasındaki İlişki
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution)

1995 yılında 35 milyar olan Türkiye'nin genel ithalatı, 2018 yılına gelindiğinde 223 milyar dolara kadar yükselmiştir. Diğer taraftan otomotiv sektörü ithalatının genel ithalattaki bu artışla çok da paralellik arz etmediği görülmektedir. Öyle ki otomotiv sektörü ithalatının genel ithalattan aldığı pay yıllara göre inişli ve çıkışlı bir seyir göstermiştir. Otomotiv sektörü ithalatının payı yıllara göre hep bir dalgalanma göstermiş

%6,2 ile %13,2 aralığındaki koridorda iniş ve çıkışlar sergilemiştir. 2018 yılına gelindiğinde söz konusu bu pay %9,4 olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin hem genel hem de sektör ithalatının bir önceki yıla göre gösterdiği değişim ise Şekil 4.5 ile ele alınmıştır.



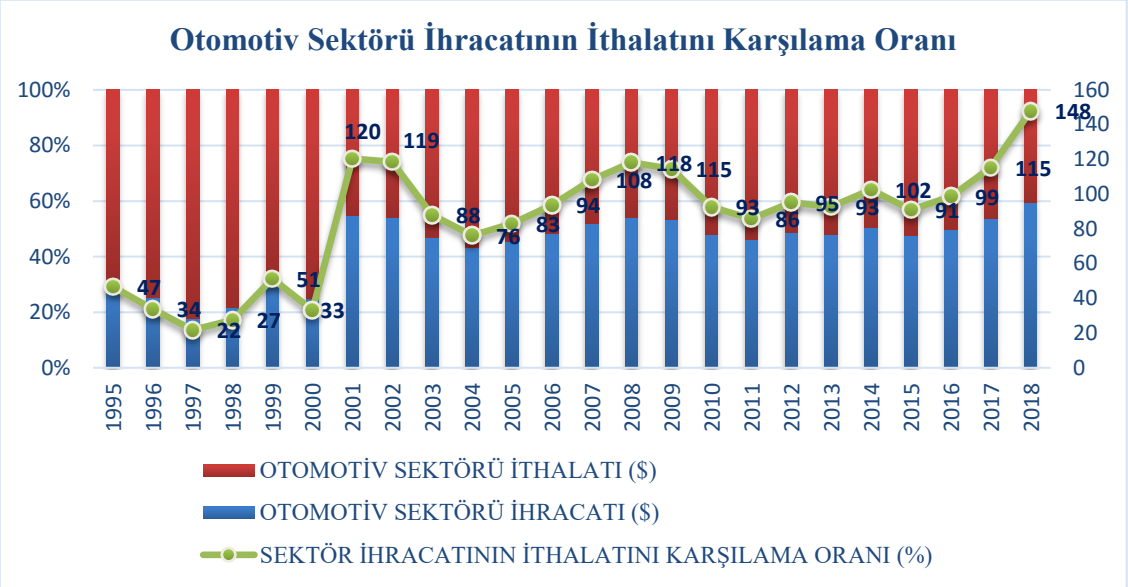
Şekil 4.5 Türkiye'nin Genel İthalatı ile Otomotiv Sektörü İthalatının Bir Önceki Yıla Göre Değişimleri (%)
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution)

Şekil 4.5'de de görüldüğü üzere hem genel ithalat seviyesi hem de sektörel seviyedeki ithalatın bir önceki yıla göre kaydettiği artış ve azalışlar paralellik göstermektedir. Ancak 2001 ile 2003 yıllarında bu paralellik çok daha uç noktalara taşınmıştır. Bu kapsamda özellikle 2001 yılında sektör ithalatının kaydettiği düşüş genel ithalata oranla çok daha yüksektir. Benzer şekilde 2003 yılında kaydedilen ithalat artışı da sektör lehine çok daha yüksektir. İthalat değişimlerine dair dikkate çekici diğer bir nokta ise genel ithalat ile sektör ithalat değişimlerine ilişkin benzerliğin özellikle 2013 yılından sonra bozulması, sektörün ithalatının daha belirgini bir düzeyde azalış trendine girmesidir.

4.1.2.3. Sektörün Dış Ticaret Dengesi

Otomotiv sektörünün hem ithalat hem ihracat boyutuna ilişkin üzerinde durulması gereken diğer bir nokta da sektörün dış ticaret dengesidir. Bu bağlamda iki önemli

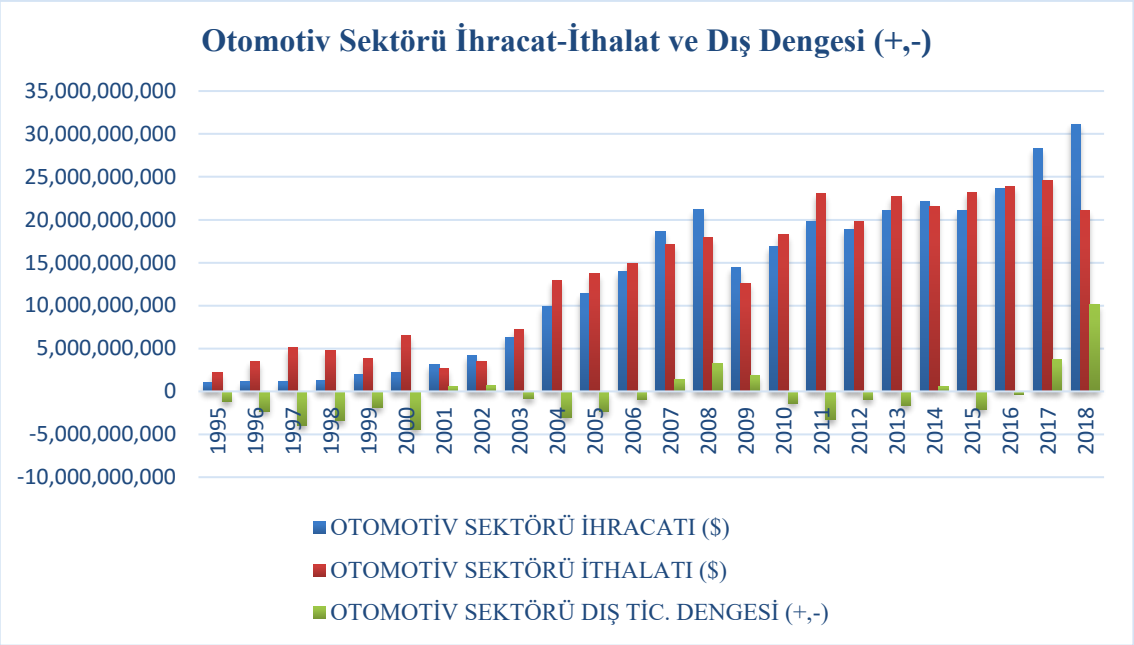
gösterge üzerinde durulması gerekmektedir. Bunlardan ilki otomotiv sektörü ihracatının ithalatını karşılama oranıdır. Diğeri ise otomotiv sektörünün dış ticaret dengesidir. Aşağıda yer alan Şekil 4.6'da otomotiv sektöründe gerçekleşen ihracat ve ithalat miktarları ile ihracatın ithalatı karşılama oranının yıllara göre seyri gösterilmiştir.



Şekil 4.6 Otomotiv Sektörü İhracatının İthalatı Karşılama Oranı (%)
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution)

Otomotiv sektörü ihracatının, ithalatını karşılama oranı 2008 yılına kadar hep %100'ün altında gerçekleşmiştir. Bunun bir istinası ise 2001 ve 2002 yıllarıdır. Belirtilen yıllarda bu oran %100'ü aşmıştır. 2008 yılından sonra bu oran genellikle %100'ün üzerinde gerçekleşmiş, özellikle 2016 yılından itibaren bu oran astronomik seviyelere ulaşmıştır. Yukarıda da belirtildiği üzere bu durumun asıl nedeninin sektör ihracatında meydana gelen ciddi artışın yanında *sektör ithalatında meydana gelen daralmadır.*

Otomotiv sektörünün ihracat ile ithalat rakamları arasındaki fark olarak tanımlayabileceğimiz sektörün dış ticaret dengesi ise Şekil 4.7'de gösterilmiştir.



Şekil 4.7 Otomotiv Sektörünün İhracatı, İthalatı ve Dış Ticaret Dengesi
Kaynak: WITS (World Integrated Trade Solution)

Türkiye'de otomotiv sektörü 1995 yılından 2015 yılına kadar dönemler itibariyle kimi zaman dış ticaret açığı kimi zaman da dış ticaret fazlası vermiştir. Ancak burada öne çıkan durum, sektörün özellikle 2012 yılından itibaren verdiği dış ticaret fazlasını istikrarlı bir şekilde artırmayı sürdürmüş olmasıdır. Özellikle otomotiv sektörü ihracatının son üç yılda gerçekleştirmiş olduğu sıçramayla 32 milyar dolar seviyesine çıkması bu fazlalıkta önemli bir etken olmuştur. Son yıllarda kaydedilen bu ticaret fazlasındaki diğer bir etmenin ise özellikle Türkiye'nin otomotiv sektörü ithalatında uygulamış olduğu TDÖ'lerin bilhassa son beş yılda yoğunlaşmış olması düşünülmekte olup, bu durum aşağıda ele alınmaktadır.

4.1.3. Otomotiv Sektörü İthalatında Türkiye'nin Uygulamış Olduğu TDÖ'ler

Yukarıda 3. Bölümde ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, TDÖ'ler konusunda Türkiye'nin politikalarını uluslararası anlaşmaların yanında ulusal mevzuatı belirlemektedir. Bu bağlamda Türkiye sıklıkla TDÖ'lere başvurmaktadır. DTÖ üyesi ülkeler tarafından kendi ticaret politikaları doğrultusunda uygulanan TDÖ'lere ilişkin bilgi kaynakları ile bu bilgi kaynaklarından elde edilen verilerin toplanması ve sınıflandırılmasında GATT/DTÖ gibi uluslararası kuruluşların rolü 3. Bölümde ele alınmıştı.

Bu kapsamda TDÖ uygulayan diğer DTÖ üyesi ülkeler gibi Türkiye de uluslararası anlaşmalardan kaynaklanan taahhütleri doğrultusunda SBS, TTE, anti-damping, ithalat lisansları veya TEV uygulamaları gibi uygulamış olduğu çeşitli TDÖ'lere yönelik DTÖ'ye gerekli olan bildirimleri yapmaktadır. Söz konusu bildirimler, DTÖ bünyesinde çeşitli itiraz mekanizmaları da çalıştırılıp incelemeler gerçekleştirildikten sonra DTÖ ile UNCTAD'ın öncülüğünde kurulan "Ticaret Analizi Bilgi Sistemi" (TRAINS) içerisinde yer alan "Tarife Dışı Önlemler Global Veritabanında[32] yayınlanarak dünya ile paylaşılmaktadır.

Bu çerçevede BM bünyesinde oluşturulan ÇKDE tarafından güncellenen ve daha önce Tablo 3'de özetlenen sınıflandırma da esas alınmak suretiyle Türkiye'nin otomotiv sektörüne uygulamış olduğu TDÖ'ler TRAINS Veritabanından elde edilerek Ek-1'de yer alan Tablo 7'de sunulmuştur. Söz konusu tabloda yalnızca Otomotiv sektörü ithalatına yönelik Türkiye'nin uygulamış olduğu önlem kategorilerine yer verilmiş olup, bu nedenle ÇKDE sınıflandırmasında yer alan diğer TDÖ kategorilerine yer verilmemiştir.

Bu kapsamda 1995-2018 yılları arasında Türkiye otomotiv sektörü ithalatında 74 farklı eşya için toplamda altı farklı TDÖ uygulamış olup, söz konusu TDÖ tipleri aşağıda yer alan Tablo 8'de belirtilmiştir.

Tablo 8. Türkiye'nin Otomotiv Sektöründe Uygulamış Olduğu TDÖ Çeşitleri

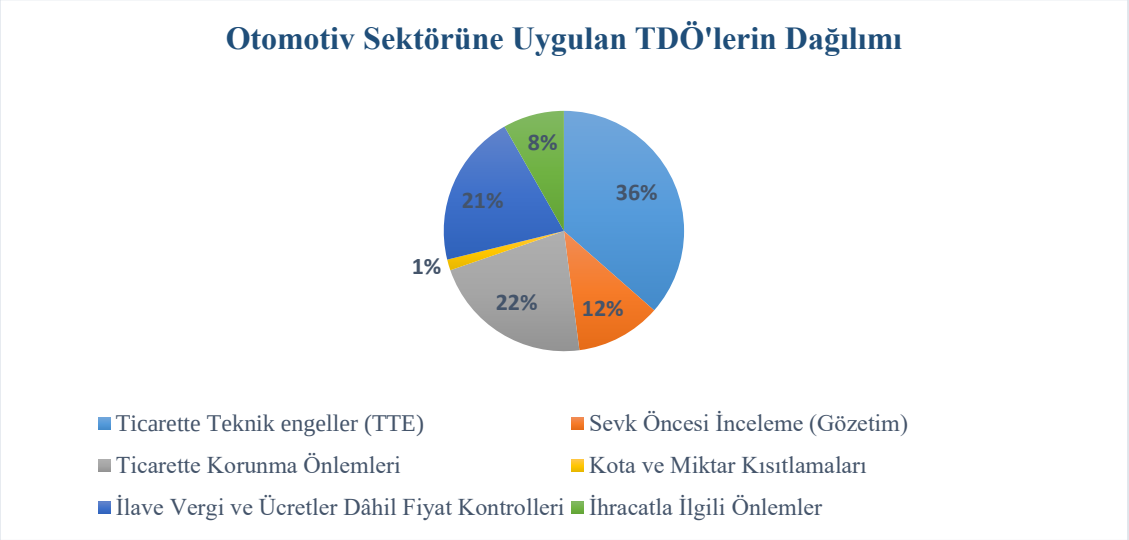
ÖNLEM KATEGORİSİ	ÖNLEM ÇEŞİDİ
B	Ticarette Teknik engeller (TTE)
C	Sevk öncesi inceleme ve diğer formaliteler (Gözetim)
D	Ticarette Korunma Önlemleri
E	Miktar Kısıtlamaları
F	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri
P	İhracatla İlgili Önlemler

Kaynak: https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx

Tablo belirtilen bahse konu önlemlerden en az biri, yukarıda belirtilen 74 eşyadan en az birine uygulanmıştır. Diğer bir ifadeyle Türkiye otomotiv sektöründe belirtilen yıl aralığında 74 farklı eşyaya 6 farklı tipte 342 farklı TDÖ uygulamıştır. Bu kapsamda 1995-

[32] https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx

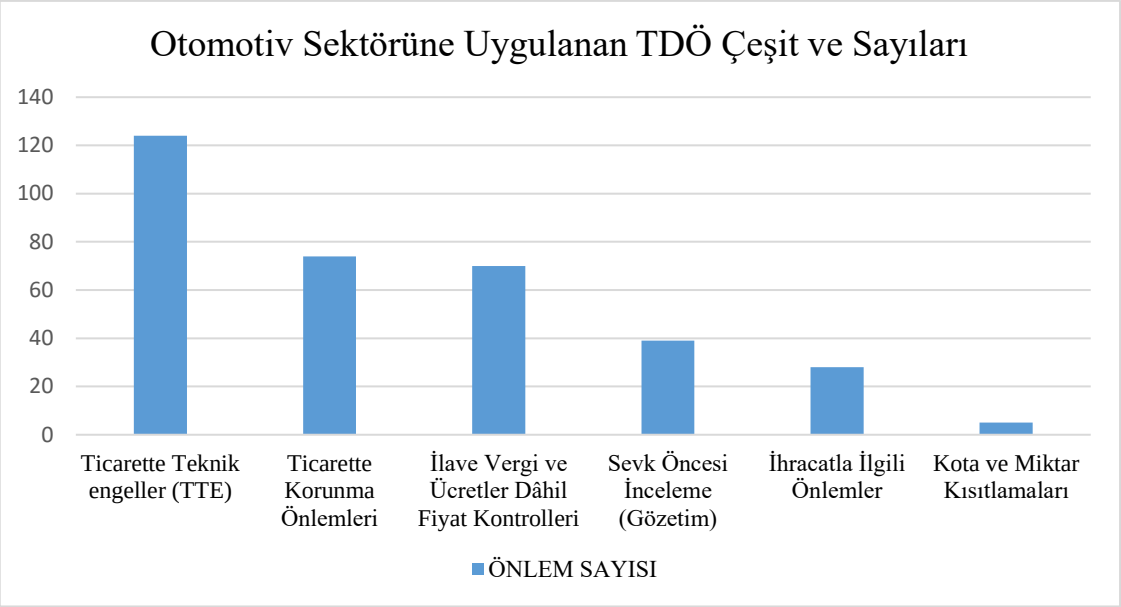
2018 yılları arasında otomotiv sektörüne uygulanan TDÖ'lerin yüzde dağılımı Şekil 4.8'de gösterilmiştir.



Şekil 4.8 Otomotiv Sektörüne Uygulanan Tarife Dışı Önlemlerin Dağılımı (%)
Kaynak: https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx portalından elde edilen veriler doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

Şekil 4.8'de veriler bilgilere göre Türkiye'nin otomotiv sektörüne uygulamış olduğu önlemlerde en büyük pay %36 ile ürün standartları olarak da bilinen ticarette teknik engellerdedir. Sektöre uygulanan TDÖ'lerin dağılımında ikinci büyük pay ise %22 ile ticarette korunma önlemlerinindir. Diğer taraftan otomotiv sektörüne uygulanan önlemlerde %21 gibi önemli bir pay ise ilave gümrük vergisi ve ücretleri de dahil fiyat kontrollerindedir. Sektöre uygulanan tüm önlemler içerisinde sevk öncesi inceleme başlığı altında yer alan gözetim önlemleri ise %12'lik paya sahiptir. Önlemlerin dağılımında dikkat çeken diğer önemli bir detay ise otomotiv sektörü ihracatına yönelik önlemler olup, tüm önlemler içerisinde %8'lik paya sahiptir. Türkiye'nin belirtilen dönem aralığında uygulamış olduğu TDÖ'lerde en düşük pay ise kota ve miktar kontrollerine ait olup, tüm önlemler içerisinde %1'lik paya sahiptir.

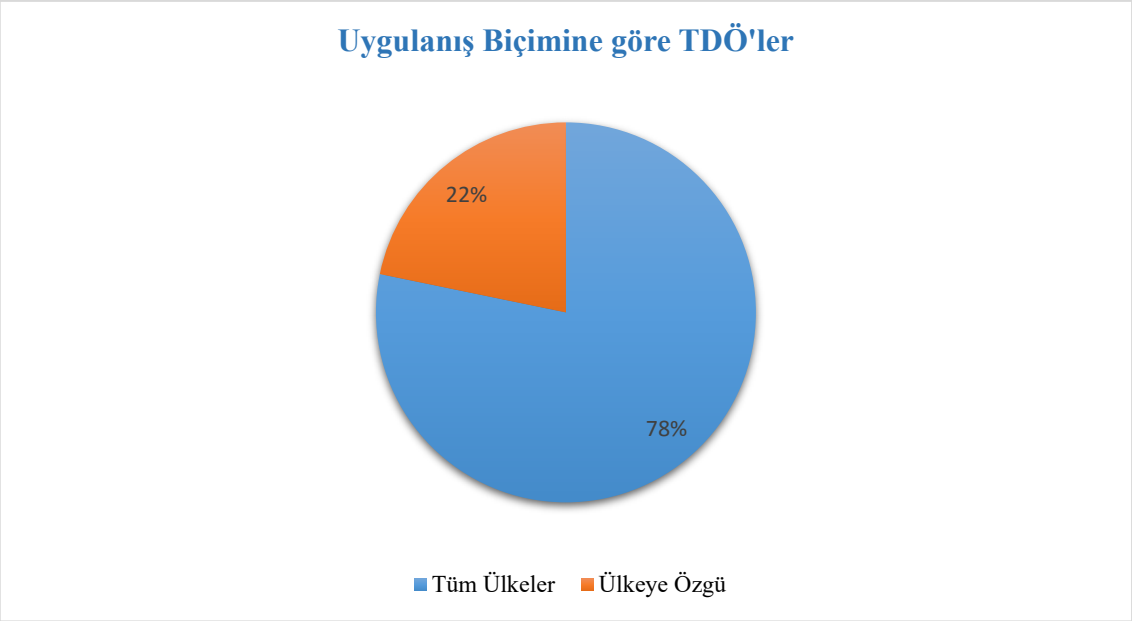
Otomotiv sektörüne ilişkin yine ilgili yıllar arasında sektör ithalatında uygulanan TDÖ çeşidine karşılık gelen uygulama sayısı ise Şekil 4.9'da belirtilmiştir.



Şekil 4.9 Otomotiv Sektörüne Uygulanan Tarife Dışı Önlemlerin Çeşit ve Sayıları
Kaynak: https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx portalından elde edilen veriler doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

Belirtilen yıllarda Türkiye otomotiv sektörü ithalatında toplamda 74 farklı sektör eşyasına 6 farklı TDÖ kategorisinde toplam 342 adet önlem uygulamıştır. Bu kapsamda örneğin B kategorisinde yer alan TTE'ler bu dönemde 57 farklı sektör eşyasına toplamda 124 defa uygulanmıştır. Bu durumda bir önlem tipi aynı zamanda birçok farklı eşyaya bir defadan fazla olmak üzere uygulanmış olmaktadır. TDÖ çeşidi ile ürün kategorisine bakıldığında ürün standartları diye de nitelendirebileceğimiz ticarette teknik engeller, doğaları itibariyle sanayi mallarına uygulandıklarından, bu tür önlemlerin sayısının tüm önlemlerden açık ara önde olması gayet doğal bir durumdur. Bunun gibi TDÖ'ler arasında çeşitli sektör eşyasına 74 defa uygulanmış olan ikinci büyük kullanım yoğunluğuna sahip önlem türü ise ticarette korunma önlemleridir. Bu önlem türünü 70 olan uygulama sayısıyla ilave vergi ve ücretler de dahil fiyat kontrolleri takip etmektedir. Yukarıda belirtilen bilgiler paralelinde dikkat çeken bir diğer ayrıntı ise bu dönemde otomotiv sektörü eşyasına ihracatla ilgili olarak 28 tane önlem uygulanmış olmasıdır.

Türkiye'nin belirtilen yıllarda otomotiv sektörü ithalatında uygulamış olduğu önlemler, çoğunlukla ülke ayrımı gözetmeksizin tüm ülkelere uygulanmış olsa da söz konusu önlemler kimi zaman belirli ülkelere özgü de uygulanabilmektedir. Bu kapsamda otomotiv sektörüne uygulanan TDÖ'lerin ülkeler itibariyle dağılımı aşağıda Şekil 4.10'da verilmiştir.

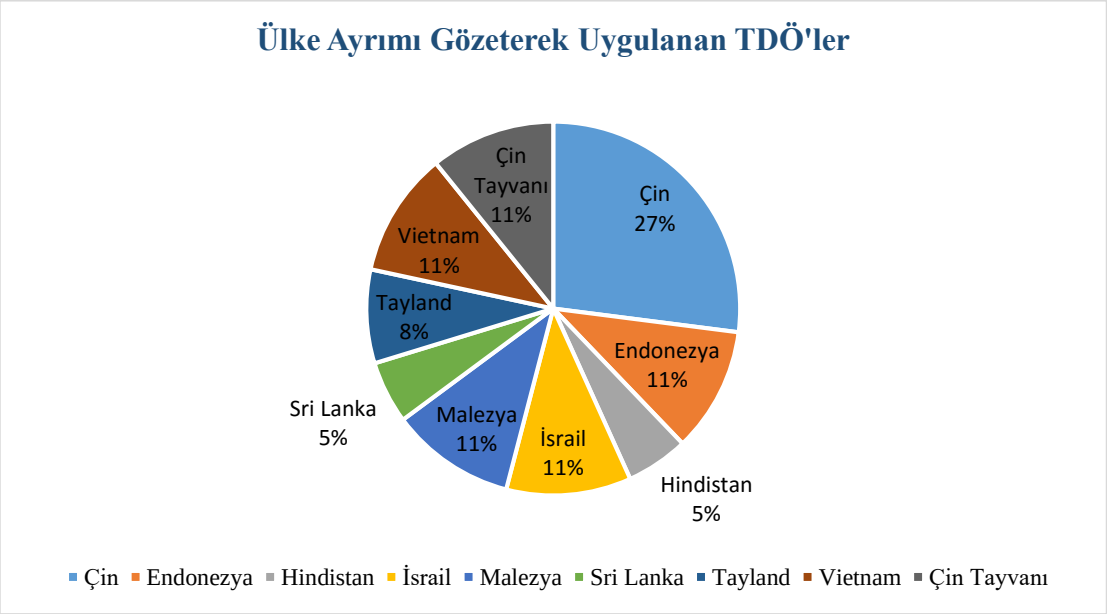


Şekil 4.10 Türkiye'nin Otomotiv Sektörüne Uyguladığı Ülke Ayrımı Gözeten ve Gözetmeyen TDÖ'ler (%)

Kaynak: https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx portalından elde edilen veriler doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

Daha önce de belirtildiği üzere TDÖ'ler yapıları gereği farklı farklı ürünlere uygulanmaktadır. Bir önceki bölümde de açıklandığı üzere örneğin tüm sağlıkla ilgili (Hayvan ve bitkiler dahil) standartlar Sağlık ve Bitki Sağlığı (SBS) önlemleri ile denetlenmektedir. Bu kapsamda söz konusu bu önlemlerin uygulanması yalnızca sağlıkla ilgili konularda gerçekleşebilmektedir. Bu nedenle otomotiv sektöründe bugüne kadar uygulanmış herhangi SBS önlemi bulunmamaktadır. Diğer taraftan ticarette korunma önlemi ana başlığı altında ise genel olarak damping önlemleri, telafi edici vergiler ve korunma önlemleri yer almakta olup, söz konusu önlem kategorisi, ticaretin olağan akışı içinde gerçekleşen anlık fiyat değişimleri durumunda kullanılabilmektedir. Diğer bir ifadeyle bu tür önlemler bir ülkeden gerçekleşen ithalatın yerli üretici ve tüketiciler için ciddi zarar veya zarar tehdidi riski taşıması halinde ülke ayrımı gözetilmek suretiyle yürütülen ticaret politikasının bir aracı olarak kullanılmaktadırlar. Bu çerçevede Şekilde 4.10'da da görüldüğü üzere Türkiye'nin otomotiv sektörü ithalatında uygulamış olduğu önlemlerin %78'i ülke ayrımı gözetilmeksizin tüm ülkelere uygulanmıştır. Diğer taraftan otomotiv sektörüne uygulanmış olan TDÖ'lerin %22'sinde ise ülke ayrımı gözetilmiştir. Bu kapsamda *%22'lik oranı oluşturan TDÖ'lerin tamamı D kategorisinde uygulanmış olan ticarette korunma önlemlerinden oluşmaktadır.*

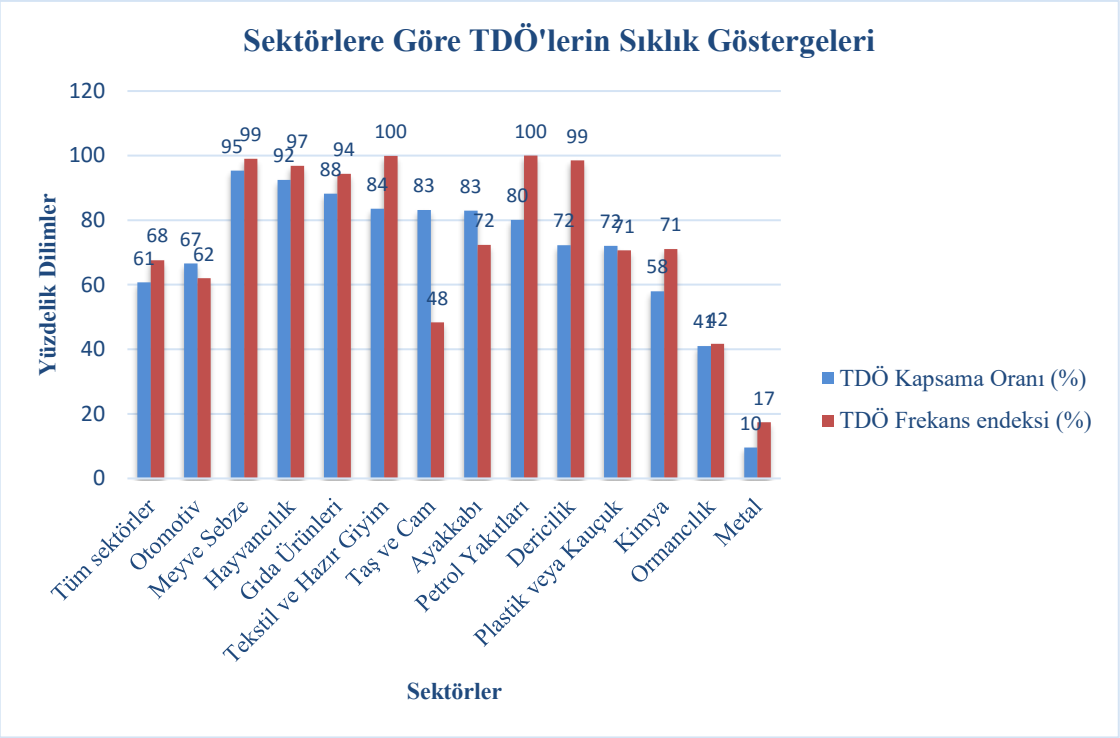
Bu çerçevede %22'lik dilimi oluşturan ülke ayrımı gözeten ticaret politikası araçlarından olan ticarette korunma önlemlerinin ülkelere göre dağılımı ise Şekil 4.11'de verilmiştir.



Şekil 4.11 Türkiye'nin Uyguladığı Ülke Ayrımı Gözeten TDÖ'lerin Dağılımı (%)
Kaynak: https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx portalından elde edilen veriler doğrultusunda yazar tarafından hazırlanmıştır.

Ülke ayrımı gözetmek suretiyle uygulanmış olan TDÖ'ler arasında %27'lik payla Çin devleti açık ara önde gelmektedir. Bu kapsamda Çin'in ardından %11'lik payla Malezya, Endonezya, Vietnam, Çin Tayvanı ve İsrail gelmektedir. Bu ülke grubunu %8'lik payla Tayland takip etmektedir. Ülke ayrımı gözeten TDÖ uygulamasında Hindistan ve Sri Lanka ise %5'lik paya sahip olan iki ülke olmuştur.

Son olarak Türkiye'nin tüm sektörler itibariyle uygulamış olduğu TDÖ'lerin 2018 yılı verileriyle hesaplanmış olan Frekans Endeksleri ile Kapsama Oranı değerleri aşağıda yer alan Şekil 4.12'de verilmiştir.



Şekil 4.12 Türkiye'nin Uygulamış Olduğu TDÖ'lerin Sektörlere Göre Sıklık Göstergeleri (%)
Kaynak: WITS Portal[33]

Alt bölümde tüm detaylarıyla belirtildiği üzere, kapsama oranı, bir ürün veya ürün grubunun ithalatında uygulanan TDÖ'lerin, ithalat değeri üzerinden etkilenen malların yüzdesini ölçmektedir. Frekans endeksi ise sadece TDÖ'lerin varlığını veya yokluğunu açıklamakta olup, bir veya daha fazla TDÖ'den etkilenen ürünlerin yüzdesini göstermektedir. Kapsama oranına göre Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'ler *tüm sektörler için* gerçekleştirilen ithalatın %61'ini etkilemiştir. Frekans endeksine göre tüm sektörlere ilişkin mal kalemlerinin %68'i TDÖ'lerden etkilenmiş bulunmaktadır. *Otomotiv sektörüne* gelince, kapsama oranına göre TDÖ'den etkilenen ithalat %67, frekans endeksine göre ise bu oran %62 düzeyindedir. Bu yönüyle bakıldığında otomotiv sektöründe uygulanmış olan TDÖ'ler için hesaplanmış olan frekans ve kapsama oranları tüm sektörler için hesaplanan ortalama değerlere çok yakındır. Bu oranların en yüksek olduğu sektörler yani Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'lerden en geniş boyutta etkilenen sektörler sırasıyla meyve sebze, hayvancılık, gıda ürünleri ile tekstil ve hazır giyim grubu olarak öne çıkmaktadır. Bu önlemlerden en az etkilenen sektör ise metal sektörüdür.

[33] https://wits.worldbank.org/tariff/non-tariff-measures/en/type-count/country/TUR/ntmcode/All

4.2. Tarife Dışı Önlemlerin Etkilerinin Ölçülmesinde Kullanılan Yöntemler

Uluslararası ticarette herhangi bir dış pazara erişim, ticareti yapılan malların uyması gereken geniş ve kapsamlı bir dizi standart ve mevzuat gereksinimlerine bağlı bulunmaktadır. Yasal mevzuatlara dayalı bu düzenleyici tedbirler önceki bölümlerde ele alındığı üzere, genellikle TDÖ'ler olarak adlandırılmaktadır. Söz konusu bu önlemler aslında ticaret maliyetleri üzerinde doğrudan veya dolaylı etkileri olan çok çeşitli ekonomi politikalarını içermektedir. Her ne kadar TDÖ'lerin uluslararası ticareti düzenlemeye yönelik kullanımları giderek yaygınlaşmış olsa da bu önlemlerin açığa çıkardığı etkiler, hala tam olarak anlaşılabilmiş değildir (Melo ve Nicita, 2018, s. 1).

Bu çerçevede, TDÖ'lerin ticaret akışlarının ölçülmesinde daha güvenilir sonuçlar vermesi bakımından envanter yaklaşımı olarak da adlandırılan tanımlayıcı göstergelere dayalı analiz metotları ile nicel değerlendirmeye dayalı analiz metotları en sık kullanılan hesaplama metotları arasında yer almaktadır.

Bununla birlikte, en basit teorik çerçevede bile, TDÖ'lerin ekonomi ve refaha olan etkileri kesin bir doğrulukla belirlenememektedir. Bu özellik yalnızca çoklu düzeyde uygulanan önlemlere değil, aynı zamanda SBS ve TTE'ler gibi önlemlere de özgü bir durumdur. *TDÖ'lerin ölçülmesindeki temel amaç, uygulanan önlemin fiyata olan etkilerine yönelik tahminleri üretmek ve bu tahminleri örtük tarife veya örtük koruma oranı olarak da tanımlanan AVE'lere dönüştürmektir.* Söz konusu bu yaklaşım, genellikle birbiriyle ilişkili çok boyutları bulunan bir veya birden çok önlemin etkisini sentezleyerek tek bir ölçü birimine dönüştürmesi bakımından bu alandaki literatürde dikkatleri üzerine çekmektedir. Bununla birlikte hesaplanan AVE'nin mutlaka pozitif olması da gerekmemektedir. Diğer bir ifadeyle TDÖ'lerin ticaret akışına olan etkileri her zaman negatif olmamaktadır. Bu nedenle, AVE'lerin hesaplanmasındaki ideal ampirik strateji hem miktar hem de fiyatlara dayalı olarak geliştirilen model tahminlerinin, TDÖ'lerin etkilerinin doğru bir şekilde hesaplanmasını sağlamaktır. Son yıllarda, çekim modeline dayalı ekonometrik analiz yöntemlerinde kaydedilen ilerlemeler, belirli bir ürün veya ürün grubuna uygulanan teknik önlemlerin çeşitli etkilerini açıklamada ciddi bir temel oluşturmuştur. Diğer taraftan bir önlemin uygulanması nedeniyle ortaya çıkan birbirine zıt etkilerin varlığını hesaba katmak da yakın zamanda kullanılmaya başlanan fayda-maliyet analizleriyle sağlanabilmektedir (Fugazza, 2013, s. 9).

Bu kapsamda yukarıda verilen bilgiler doğrultusunda TDÖ'lerin ticarete olan etkilerinin ölçülmesinde kullanılan temel yöntemler, Tanımlayıcı Göstergelere Dayalı Analiz Metodları, Sayısal (Nicel) Değerlendirmeye Dayalı analiz Metotları olmak üzere iki ana başlık altında ele alınacaktır.

4.2.1. Tanımlayıcı Göstergelere Dayalı Analiz Metodları

TDÖ'lerin ticaret üzerindeki kullanım yaygınlığını özetlemeye yönelik en basit yaklaşım, önlemlerin sıklık göstergelerini hesaplamaktır. Bu göstergeler, ticaret politikası araçlarının yoğunluğuna dayanmakta olup, önlemin ticaret veya ekonomi üzerindeki etkisini dikkate almadan getirilen standart veya düzenlemenin derecesini ölçmektedir. Yaygın olarak kullanılan ve envanter metodu olarak da bilinen üç önemli sıklık göstergesi; Kapsama Oranı, Frekans Endeksi ve Yaygınlık Skorudur. Bu göstergeler, gözlemlenen TDÖ'lerin envanter/sayım listelerine dayanmaktadır. (Melo ve Nicita, 2018, s. 9). Diğer taraftan envanter temelli sıklık göstergelerine ilave olarak, son yıllarda TDÖ'lerin, bu önlemleri üreten mevzuat/regülasyonların yoğunluklarını ölçen "regülasyon yoğunluğu" ile ülkelerin uygulamaya koyduğu TDÖ'lerin, mevzuatları açısından benzerliklerinin de ölçümünü sağlayan "regülasyon mesafesi" gibi iki farklı sıklık göstergesi de bu başlık altında ele alınacaktır.

4.2.1.1. Kapsama Oranı (Coverage Ratio)

Kapsama oranı, bir ürün veya ürün grubunun ithalatında uygulanan TDÖ'lerin yüzdesini ölçmektedir. Frekans endeksine benzese de ithal edilen her ürün için kukla değişken yerine, her ürün için bir ticari değer kullanılmaktadır.

$$CR_{it} = \frac{\sum_{k=1}^{hs} TD\ddot{O}_{ikt} V_{ikT}}{\sum_{k=1}^{hs} V_{ikT}} \times 100 \quad (1)$$

Formülde $TD\ddot{O}_{ik}$ belirli bir tarife satırına i ülkesinin j ülkesinden ithal ettiği k malına uyguladığı TDÖ'lerin varlığını veya çeşidini gösteren kukla değişkeni, t önlemin ölçüldüğü zamanı, T, ithalatın ağırlıklandırıldığı yıl, V_{ik} i ülkesinin k malı ithalatının değerini ifade etmektedir.

Bu önlemin yorumlanmasındaki ana sorun, ithalat değerine ilişkin matematiksel ağırlıkların içselliğinden kaynaklanmaktadır. Eğer bir TDÖ, j ülkesinden tüm i malının ithalatını engelleyecek kadar kısıtlayıcı olursa, V'nin (ithalatın) ağırlığı sıfır olacak ve TDÖ'nün kapsama oranına ilişkin hesaplanan değeri de aşağı yönlü bir şekilde *yanlı* olacaktır. Böylece kapsama oranları, önlemden etkilenen ithal malının değerini ne ölçüde azalttığını göstermeyecek, böylelikle ithalatı yasaklanmış ürünlerin bir ülkenin ithalatının toplam değeri içindeki ağırlığını da azaltmış olacaktır. Bu durumda, bir bütün olarak "dünyadan yapılan" toplam ithalatın, serbest ticaretin ağırlığını temsil edecek şekilde kullanılması, yaşanan sorun için bir düzeltme işlevi görecektir (Bora ve diğer., 2002, s. 6)

4.2.1.2. Frekans Endeksi (Frequency Index)

Frekans endeksi ise sadece TDÖ'lerin varlığını veya yokluğunu açıklamakta olup, bir veya daha fazla TDÖ'den etkilenen ürünlerin yüzdesini göstermektedir.

$$FI_{ij} = \frac{\sum_{k=1}^{hs} TD\ddot{O}_{ikt} M_{ikt}}{\sum_{k=1}^{hs} M_{ikt}} \times 100 \qquad (2)$$

Formülde $TD\ddot{O}_{ik}$ belirli bir tarife satırına i ülkesinin j ülkesinden ithal ettiği k malına uyguladığı TDÖ'lerin varlığını veya çeşidini gösteren kukla değişkeni, t önlemin ölçüldüğü zamanı, M_{ikt} ise i ülkesinin j ülkesinden herhangi bir k malı ithal etmesi durumunda 1 değerini alan kukla değişkenini ifade etmektedir.

Kapsama oranından farklı olarak frekans endeksi yöntemi, önlemden etkilenen ürünlerin nispi değerini yansıtmamakta, dolayısıyla TDÖ'lerin taşıdığı öneme dair ihracatçıya ihracat mallarıyla ilgili genel veya görece herhangi bir bilgi sunmamaktadır. Diğer taraftan, frekans endeksi ile kapsama oranı metodu bazı zayıflıklarına rağmen, %0 ile %100 arasında değişen bir çeşit "ticaret kısıtlama endeksi" sunmakta olup, söz konusu bu göstergeler, sahip oldukları özellikleri nedeniyle, ticaret akışlarının analizine ilişkin gerçekleştirilen ekonometrik çalışmalarda kullanılabilmektedir (Bora ve diğer., 2002, s. 6)

4.2.1.3. Yaygınlık Puanı (Prevalence Score)

Ülkeler tarafından kullanılan TDÖ'leri tanımlamanın üçüncü bir yolu da yaygınlık puanı hesaplaması olup, ithal edilen ürünlere uygulanan ortalama TDÖ sayısını ölçmektedir.

$$PS_{ij} = \frac{\sum_{k=1}^{hs} \#TD\ddot{O}_{ik} M_{ik}}{\sum_{k=1}^{hs} M_{ik}} \times 100 \quad (3)$$

Formülde $\#TD\ddot{O}$ değişkeni, k malına tarife satırı düzeyinde uygulanan TDÖ sayısını ifade etmektedir.

Bu yöntem, belirli bir ürüne kaç tane önlemin uygulandığını, en çok sayıda TDÖ'den hangi ürünün etkilendiğini veya bir ürün grubuna ortalama kaç TDÖ uygulandığını ölçmek için kullanılmaktadır. Örneğin, tarım ürünlerinin sanayi ürünlerine kıyasla daha fazla önlemden etkilenip etkilenmediğini görmek veya farklı ülkeler için ortalama önlem sayısını karşılaştırmak gibi amaçlar için de kullanılabilmektedir. Bu yaklaşım TDÖ'lerden etkilenmeyen ürünler için sıfır olan değerleri de kapsamaktadır (UNCTAD, 2017, S. 24).

4.2.1.4. Regülasyon Yoğunluk Göstergesi (Regulatory Intensity)

TDÖ'lerin analizinde kullanılan bir başka basit kullanışlı gösterge de bir ülkenin kendi ürünleri arasında uyguladığı TDÖ'lere ilişkin getirdiği yasal düzenlemelerin sapmasını hesaplayan regülasyon yoğunluk göstergesidir. *Bu hesaplama, söz konusu ülkenin önlemleri ürünler arasında eşit şekilde uygulayıp uygulamadığını veya belirli ürünleri veya grupları hedefleme eğiliminde olup olmadığını göstermektedir.* Gerçekten de ticaret politikası araçları olarak kullanıldıklarında TDÖ'ler genellikle pirinç ithalatında ek bir standart getirilmesi gibi spesifik bir ürüne yönelik olurken, kamu politikası hedeflerine hizmet eden TDÖ'ler ise tarımsal ürünlerde pestisit sınırları belirlenmesi gibi daha eşit ve genel bir şekilde uygulanmaktadır. Bu nedenle, böyle bir gösterge TDÖ'lerin ürünler boyunca dağılımını ölçmenin yanında, söz konusu önlemlere ilişkin oluşturulan yasal mevzuatın da amaçlarını ortaya koymaktadır. Bu çerçevede, ürün farklılıklarını kontrol eden ülkeler arasında regülasyon yoğunluğu (RI) TDÖ sayısı ile ölçüldüğü gibi aşağıda hesaplanan bir endeks yardımıyla da hesaplanabilmektedir.

$$RI_i = \frac{\frac{\#TD\ddot{O}_{ik} - \overline{\#TD\ddot{O}_k}}{sdev.\#TD\ddot{O}_k}}{\sum_{k=1}^{hs} X_k^w} \times 100 \quad (4)$$

Formülde $\overline{\#TD\ddot{O}_k}$, k malına ülkeler bazında uygulanan önlem ortalaması, $sdev$ ise hesaplanan standart sapma değişkenini göstermekte olup, bu iki değişken tarife satırı düzeyinde ülkeler için hesaplandıktan sonra ithalat da dünya ithalatı ile ağırlıklandırılmaktadır (Melo ve Nicita, 2018, s. 10).

4.2.1.5. Regülasyon Mesafesi (Regulatory Distance)

TDÖ'lere ilişkin veriler, ülkeler arasındaki regülasyon farklılık veya yakınlıkları hakkında da bilgi vermektedir. Regülasyon farklılıkları hakkındaki bilgi, düzenlemenin kendisinden ziyade, ticaretin önünde bir engel görevi gören özellikle bürokratik uygulama farklılıklarından doğan regülasyon çeşitliliği için önem taşımaktadır. TDÖ'lere ilişkin veri kısıtlılıkları, regülasyon sapmaları için sadece sığ bir analize izin verse de bu tür farkları ölçen bir endeks, iki ülke tarafında aynı şekilde uygulanan standartlaştırılmış sayıdaki ürün tipi ve TDÖ kombinasyonunu hesaplamak için kullanılabilmektedir. Bu kapsamda Cadot, Asprilla, Gourdon, Knebel ve Peters (2015) basit bir regülasyon mesafe endeksi geliştirmiştir.

$$RD_{ij} = \frac{1}{N} \sum k \sum z \left| TD\ddot{O}_{iK}^{Z} - TD\ddot{O}_{JK}^{Z} \right| \quad (5)$$

Formülde yer alan TDÖ değişkeni, bir ülkenin k malına TDÖ uyguladığında 1, uygulamadığından 0 değerlerini alan ikili bir değişken, N ise ürün-TDÖ tipi kombinasyon sayısını göstermektedir. Ayrıca N i ve j ülkelerinden en az birisinin TDÖ uygulaması durumunu gösteren gözlem sayısını göstermektedir. Özetle, *regülasyon mesafesi iki ülkenin eşit olmayan TDÖ-ürün kombinasyonlarının yüzdesini göstermektedir. Hesaplanan endeksin değeri ne kadar düşük olursa, bu iki ülkenin regülasyon çerçevesi de birbirine o kadar benzer olmaktadır.* Diğer sıklık göstergelerinde olduğu gibi, regülasyon mesafesi de sektör düzeyinde ve belirli TDÖ türleri için hesaplanmaktadır. (Melo ve Nicita, 2018, s. 10-11).

4.2.2. Sayısal (Nicel) Değerlendirmeye Dayalı Analiz Metotları

TDÖ'lere ilişkin yukarıda belirtilen sıklık göstergeleri, TDÖ'lerle ürünler, sektörler ve ülkeler arasındaki genel görünümü tanımlamak için yararlı olsalar da etkileri hakkında bilgi vermemektedirler. Bu sebeple çeşitliliklerinden dolayı, ekonomik etkilerinin ölçülmesi TDÖ'lere özgü metodolojiler gerektirmektedir (Melo ve Nicita, 2018, s. 21).

Bu çerçevede TDÖ'lerin ticarete olan etkilerinin sayısal olarak analiz edilmesinde yaygın olarak kullanılan üç farklı yöntem bulunmaktadır. Bunlar; *fiyat karşılaştırması, ekonometrik ve simülasyon* yöntemleridir. Bu yöntemler arasında ekonometrik yöntem en sık kullanılan yöntem olup, söz konusu yöntem sayesinde TDÖ'lerin ithalat miktarlına olan etkileri fiyat etkilerine yani AVE'lere dönüştürülebilmektedir.

4.2.2.1. Fiyat Karşılaştırması Metodu (Handicraft Price Comparison)

Bu hesaplama yöntemiyle TDÖ'lerin fiyata olan etkileri, önlem öncesi ile önlem sonrasında oluşan fiyatların karşılaştırılması yoluyla doğrudan ölçülmekte, yapılan bu ölçüm de kolayca AVE'lere dönüştürülebilmektedir.

$$AVE_k = \frac{P_k^d}{P_k^w} - (1 + t_k + c_k) \quad (6)$$

Formülde P_k^d k malına ilişkin ülke içi (yerel) fiyatı, P_k^w ise k malının CIF cinsinden dünya fiyatını, t_k ise k malına uygulanan gümrük tarifesini, c_k ise k malına ilişkin gözlenebilir diğer advalorem (%) masrafları temsil etmektedir (Melo ve Nicita, 2018, s. 23). Bununla birlikte, bu hesaplama metodunun kullanılmasında, AVE'lerin tahmin edilmesi ve yorumlanmasında fiyat verilerine ilişkin ciddi veri problemleri ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki bir malın ithalatçıları tarafından ödenen fiyatı hakkında bilgi edinmek mümkün olmakla birlikte, özellikle tarife satırı düzeyinde oldukça ayrıştırılmış bir seviyede iç piyasada geçerli olan ilgili mal fiyatını elde etmek epeyce zordur (Fugazza, 2013, s. 9). Ayrıca fiyat verisiyle ilgili bir diğer sorun gerek TDÖ'ler gerekse nakliye masrafları ile fiyat farklılıklarına neden olan gözlemlenemeyen diğer maliyet unsurlarının birbirinden ayrıştırılamamasıdır. Bu nedenle uygulamada fiyat farkı metodunun

uygulanması ancak tüm veriler mevcut olduğunda ikna edici vaka çalışmaları üretmek için faydalı olabilmektedir (Melo ve Nicita, 2018, s. 23).

Yukarıda açıklanan kısıtlamalar da dikkate alındığında, TDÖ'lerin fiyatlar üzerindeki etkilerini ölçmede fiyat farkı metodunu ancak, mal fiyatları, nakliye ve dağıtım masrafları, mala uygulanan gümrük vergisi ile diğer vergilere ilişkin veriler tam ise kullanabilmek mümkün olmaktadır. Bu yöntem ancak bu şartlarda tek bir ürün veya birkaç ürüne sahip tek bir ithalatçı ülkeye ilişkin ticaret politikasının analiz edilmesine imkân tanımaktadır (Ferrantino, 2006, s.10).

4.2.2.2. Ekonometrik Analiz Metotları (Econometric Methods)

TDÖ'lerin ticaret akışlarına olan etkilerinin tahmininde birçok ekonometrik modelleme çeşidi mevcuttur. Temelde bu ekonometrik tahmin yöntemleri *fiyata dayalı* ve *miktara dayalı* olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. *Fiyat temelli ekonometrik modeller* TDÖ'lerin belirli bir malın yurt içi fiyatının bu malın ithalatına uygulanan bir önlem nedeniyle malın eski fiyatının daha yüksek bir fiyata çıkmasına neden olduğuna yönelik kanıt ararken, *miktar temelli ekonometrik modeller* ise belirli bir malın ithalatında uygulanan önlem nedeniyle malın ithal edilen miktarında azalmaya neden olduğuna dair kanıt aramaktadır. Fiyatlar ve miktarlar aynı pazarın bir parçası olduğundan birbiriyle çok yakından ilişkilidir (Ferrantino, 2006, s.17). Bu kapsamda ekonometrik analizlerde kullanılan yöntemler aşağıda sırasıyla ele alınacaktır.

4.2.2.2.1. Fiyat Temelli Ekonometrik Yöntemler (Price Based Econometric Methods)

Fiyata dayalı regresyon yöntemleri TDÖ'nün ticarete olan etkisini açıklamada *Balassa-Samuelson etkisinden* yararlanmaktadır. Bu kavram ise gelişmiş ülkelerde reel döviz kurunun yoksul ülkelere göre daha yüksek olmasının, *ticarete konu edilen mallar açısından ticarete konu edilmeyen mallara oranla zengin ülkelere göreli verimlilik avantajı sağladığını* ifade etmektedir. Ülkeler arasındaki bu sistematik fiyat farklılıklarını hesaba katmak mümkün olduğunda ilke olarak geriye kalan fiyat farklılıklarının bazılarının TDÖ'lerden kaynaklanabileceğini öne sürmektedir. Bu nedenle, fiyata dayalı ekonometrik yönteminin kullanılmasında uluslararası fiyat farklılıklarının sistematik

nedenlerini daha dikkatli bir şekilde açıklayabilmek gerekmektedir (Ferrantino, 2006, s.17).

Bugüne kadar fiyata dayalı veriler kullanılarak TDÖ'lerin etkilerini değerlendirmek için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Bu girişimlerin çoğunda perakende fiyatlarını gözlemlemek tedarik zincirinin diğer aşamalarındaki fiyatlardan daha kolay olduğundan perakende fiyat verileri kullanılmıştır. Ancak perakende fiyat verilerinin kullanımı çeşitli nedenlerle eleştirilmektedir. Buna ilişkin ilk eleştiri ticarete konu edilen malların birçoğu ana ve ara mallarıdır ve bu tür malların ise perakende fiyatı yoktur. Perakende fiyat verilerinin kullanılmasına yönelik diğer bir eleştiri ise bu fiyatların toptan ve perakende marjlarını içermelerinden dolayı TDÖ'den kaynaklı fiyat artışlarını ayrıştırmanın zor olmasıdır. Sonuç olarak bu yaklaşımın kullanılabilmesi için de yine yukarıda "fiyat farkı" yaklaşımında olduğu gibi detaylı fiyat verisine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle genel bir değerlendirme yapıldığında, fiyat verisine oranla ithalat ve ihracata ilişkin veriler bol ve kolay elde edilebilir durumdadır. Bu nedenle fiyat temelli ekonometrik yaklaşımın kullanılması ürün ve ülke pazarlarının analiz edilmesinde kullanışlı bir metot değildir (Ferrantino, 2006, s.17-22).

4.2.2.2.2. Miktar Temelli Ekonometrik Yöntemler (Quantity Based Econometric Methods)

Uluslararası ticaretteki mal akışlarına ilişkin *ithalat ve ihracat verileri miktar verileri olarak kabul edilmektedir*. İthalatta uygulanan TDÖ'ler hem yerel malların fiyatlarını arttırmakta hem de ithalat hacmini düşürmektedir. Miktar temelli yöntemler, standartlar, menşe kuralları ve ticaretin kolaylaştırılması dahil olmak üzere belirli ticaret politikası kategorilerine odaklanan analizlerde de sıklıkla kullanılmaktadır. (Ferrantino, 2006, s.24). *Bu kapsamda miktar temelli ekonometrik yaklaşımda ticaret akışlarına ilişkin regresyon analizleri genellikle bir çeşit çekim modeli yardımıyla yapılmaktadır* (Ferrantino, 2006, s.18). Bu nedenle miktara dayalı ekonometrik temelli yöntem aslında çekim modelinin çeşitli tipteki uygulamaları olarak kabul edilmektedir.

Miktara dayalı ekonometrik analizlerde, TDÖ'lerin ticaret üzerine olan etkileri genellikle iki aşamada analiz edilebilmektedir. Birinci aşamada, ithalat talep denklemleri TDÖ'lere ilişkin verilerinin toplanma düzeyine karşılık gelen belirli seviyelerdeki GTİP

düzeyine göre ayrıştırılmış bir seviyede tahmin edilmektedir. Bir başka ifadeyle ithal eşyasına HS2, HS4 veya HS6 düzeyindeki (2'li, 4'lü veya 6'lı GTİP kodları düzeyinde) uygulanan TDÖ'lere ilişkin bilgiler, ekonometrik formdaki bir modelde kullanılabilecek şekle getirilip TDÖ'nün ithalat miktarına olan etkisi söz konusu model yardımıyla tahmin edilmektedir. İkinci aşamada TDÖ'nün ekonometrik modele dayalı hesaplanmış olan tahmin katsayıları bazı cebirsel işlemlere tabi tutularak AVE'lere dönüştürülmektedir. Hesaplanan bu AVE tahminleri, TDÖ değişkenini ekonometrik modelde GSYH gibi ülkeye özgü bazı değişkenlerle etkileşime sokulmak suretiyle ülkeye özgü tahminlere de dönüştürülebilmektedir (Melo ve Nicita, 2018, s. 23).

4.2.2.2.2.1. Çekim Modeli (Gravity Model)

Çekim modeli, uluslararası ticarette uygulanan ticaret politikasının, geçmişe dayalı ticaret verilerine olan etkilerini analiz etmek için kullanılan (ex-post yaklaşım) ekonometrik bir ticaret analiz modelidir. Ekonometrik ticaret modellerinin çoğu da bu şekilde işlemektedir. Bir değişkenin, başka bir değişken üzerinde *"belirli bir etkiye neden olma"* durumu ise ekonometrik bir çalışmada karşılaşılan en büyük zorluk olarak kabul edilmektedir. Ticaret maliyetlerinin ticaret akışlarını ne yönde etkilediğini de bu kapsamda değerlendirmek mümkündür. Genel olarak ekonometrik analizler ve özellikle çekim modelleri, zaten gerçekleşmiş olan ticaret etkilerinden yola çıkarak gelecekte nasıl hareket edileceğine dair ticaret politikasına rehberlik edebilmektedir (Piermartini ve Teh, 2005, s. 3). Bu çerçevede, çekim modeli uluslararası ticarette uzun zamandır kullanılan en başarılı ampirik ekonomik analiz modellerinden biridir (Anderson, 2011, s. 134).

Bu kapsamda çekim modeli ticaret maliyetlerinin ticaret akışları üzerindeki etkilerinin tahmin edilmesindeki en kullanışlı araçtır. Bu nedenle TDÖ'lerin etkilerini tahmin etmek için yaygın olarak kullanılmaktadır. Çekim modeli kullanımının bu kadar popüler hale gelmesinde, modelde GSYH ve coğrafi mesafeye ilişkin iki değişkenin birbirine çok benzer istikrarlı sonuçlar vermesi önemli bir etkendir. Örneğin ticaret akışının GSYH'ye olan esnekliği "birim esnekliğe" yakındır. Başka bir ifadeyle GSYH'deki bir birim değişim ticaret akışı üzerinde aynı derecede etki yaratmaktadır. Diğer bir istikrarlı sonuç ise, fiziksel mesafe ve ticaret akışı arasında güçlü bir negatif ilişkinin varlığıdır. (Melo ve Nicita, 2018, s. 24).

Aşağıda yer alan ve 4.3. No.lu alt bölümde bütün yönleriyle ele alınan *"yapısal çekim modeli"* (7) No.lu denklemde gösterilmiş olup, TDÖ'lerin analizinde hem toplam ticaret hem de sektörel seviyede kullanılabilmektedir.

$$X_{ij} = \frac{E_j Y_i}{Y}\left(\frac{t_{ij}}{P_j \Pi_i}\right)^{(1-\sigma)} \tag{7}$$

Çekim modeli çerçevesinde, genel olarak TDÖ'lerin uluslararası ticaret üzerindeki etkileri, açıklayıcı değişkenler olarak TDÖ'lerin sıklık göstergeleri kullanılarak modelde izole edilmiştir. Bu çerçevede TDÖ'ye ilişkin ticaret akışları üzerindeki etkinin değerlendirildiği ampirik çekim modeli tanımlaması genellikle aşağıdaki şekilde yapılmaktadır.

$$\ln {X^k}_{ij,t} = \beta_1 NTM_{ijt}^k + \beta_2 \ln(1 + t_{ij}^k) + \Sigma_z \gamma_z G_{ij}^k + \varepsilon_{ijt}^k \tag{8}$$

Modelde ${X^k}_{ij,t}$ i ülkesinin j ülkesinden ithal ettiği k malı miktarını, NTM genellikle kukla değişken olarak tanımlanan ve i ülkesinin j ülkesine uyguladığı TDÖ değişkenini, t_{ij}^k ise i ülkesinin j ülkesinden yaptığı k malı ithalatına uyguladığı gümrük tarifesini, G_{ij}^k ise GSYH, ortak sınır komşuluğu ortak dil gibi çekim modelinde sıklıkla kullanılan çekim değişkenlerini ifade etmektedir. Ayrıca modelde yer alan k malı farklı GTİP düzeylerinde (HS2, HS4 ve HS6 gibi) de temsil edilebilmektedir. Tanımlanan bu model ile TDÖ'lerin k malı ithalatına olan etkileri β_1 katsayısı ile ölçülmüş olmaktadır.

Bu kapsamda yürütülen çalışmalar genellikle TDÖ'lerin ticareti bozma ya da saptırma etkilerinin tanımlanmasına odaklanmıştır. Gerçekten de TDÖ'lerin ticaret üzerindeki etkileri genellikle olumsuz yönde olmakla birlikte bu durum her zaman geçerli değildir. *Özellikle ürün standartlarına yönelik uygulanan önlemler, ürünlerin kalite düzeylerini yükselttiğinden mal talebini de artırabilmektedir. Bu nedenle de uygulanan önlem ticaret üzerinde olumlu bir etki yaratabilmektedir. Konu bu çerçevede değerlendirildiğinde, ürünlerin yapıları farklı olduğundan bu ürünlere uygulanan TDÖ'lerin etkileri de sektörlere göre farklılık gösterebilmektedir.* Bu yüzden TDÖ'nün etkisi ihracatçılar arasında da farklılık göstermektedir. TDÖ'lerin etkilerinin ihracatçıdan ihracatçıya değişmesinin de birkaç nedeni vardır. İthalatçı ve ihracatçı ülkeler arasında bir tercihli ticaret anlaşması olup olmaması veya ihracatçı firmaların büyük veya küçük olması gibi çeşitli nedenlerden dolayı TDÖ'lerin ihracatçılar nazarındaki etkileri de

farklılık gösterebilmektedir. Ayrıca, standartlara dönük TDÖ'ler belirli bir eşya veya ülkeye özel olarak uygulanabildiklerinden, TDÖ'nün etkileri ihracatçıdan ihracatçıya değişebilmektedir (Melo ve Nicita, 2018, s. 27).

Bu çerçevede Kee, Nicita ve Olarreaga (2009) ithalatçı ve ürün düzeyinde TDÖ'lerin etkisini tahmin etmek için yukarı belirtilenden biraz daha farklı bir yaklaşım önermiştir. Buna göre GSYH'yi bir gelir fonksiyonu ile temsil etme koşullarının karşılandığı, yani üretim faktörlerinin sermaye, emek ve ithalatı içeren tam rekabet durumunda dengelenmiş bir ekonomi varsayımı altında, her ülke ve ürün için ithalat talebini tahmin eden yeni bir çekim modeli yaklaşımı geliştirmiş olup, söz konusu model aşağıda belirtilmiştir.

$$\ln X^k{}_i = \beta_1 \ln(1 + t_i^k) + \gamma_1 NTM_i^k + + \Sigma_z \gamma_{2,z} NTM_i^k C_i^z + \Sigma_z \partial_z C_i^z + \varepsilon_i^k \qquad (9)$$

t_i^k i ülkesinin k malı ithalatına uyguladığı gümrük tarifesi, NTM i ülkesinin k malı ithalatına bir veya birden fazla uyguladığı kukla değişken şeklindeki TDÖ değişkenini, C_i^z ise işgücü, sermaye ve toprak olmak üzere üretim faktörlerini temsil etmektedir. Modelde TDÖ değişkenin ithalat miktarına olan etkileri γ katsayıları ile temsil edilmektedir. Model ile daha sonra Kee, Nicita ve Olarreaga (2008)'nın daha önceden hesaplamış oldukları ithalat talep esneklik değerleri kullanılarak TDÖ'lerin AVE'leri hesaplanmaktadır. Böylece Kee ve diğer. (2009) gümrük tarifeleri ile AVE'leri toplayarak ortalama koruma seviyesini ölçen genel bir ticaret kısıtlama endeksi (OTRI) tahmin etmişlerdir. Bu çerçevede OTRI sayesinde, tüm ticaret politikası araçlarının yerli üreticilere sağlamış olduğu *ortalama koruma seviyesinin* ölçülmesini sağlamışlardır (Melo ve Nicita, 2018, s. 27).

Bu kapsamda, Kee ve diğer. (2009)'nin bu alandaki literatürde adeta çığır açan ve birçok araştırmacıya örnek olan söz konusu çalışması esasen iki aşamadan oluşmaktadır. Bu yöntemin ilk aşamasında, yukarıda belirtilen (9) No.lu çekim modeli kullanılarak tahmin sonuçları elde edilmekte, ikinci aşamada ise bu tahmin sonuçları, önceden hesaplanmış olan ithalat talep esneklik değerleri kullanılarak AVE'lere dönüştürülmektedir. Bu çerçevede Kee ve diğer. (2009)'ne göre AVE, aşağıda belirtilen (10) No.lu formülle hesaplanabilmektedir.

$$AVE_i^k = \frac{e^{\gamma_1} - 1}{\varepsilon_i^k} \qquad (10)$$

Formülde yer alan γ_1, ilk aşamada (9) No.lu çekim denklemiyle tahmin edilen TDÖ değişkenin ithalat miktarına olan etkileri göstermek üzere tahmin edilen TDÖ değişkenin katsayısını, ε_i^k ise Kee ve diğer. (2008) tarafından 117 ithalatçı ülke ve HS6 düzeyindeki 4.600 eşya için hesaplanmış olan ithalat talep esneklik değerlerini ifade etmektedir (Kee ve diğer. 2009, s. 178-179). Bu yaklaşımla birlikte bir ülkenin ithal malı üzerine uygulamış olduğu *toplam koruma oranı* da hesaplanabilmektir.

$$T_i^k = AVE_i^k + t_i^k \quad (11)$$

Formülde T_i^k, i ülkesinin k malına uygulamış olduğu toplam koruma oranını, AVE_i^k ise k malı için hesaplanmış olan AVE'yi, t_i^k ise i ülkesinin k malı ithalatında uygulamış olduğu gümrük tarifesini ifade etmektedir. Dolayısıyla bir ülkenin ithal malına ilişkin sağladığı toplam koruma oranı, o mal için hesaplanmış olan AVE değeri ile o mal için uygulanan gümrük tarifesinin toplamı olarak ifade edilmektedir.

Kee ve diğer. (2009)'nin gerçekleştirdiği söz konusu çalışma, eksiklikleri giderilip panel veri kullanımına da uyarlanarak birçok araştırmacı tarafından kullanılmış olup, konuyla ilgili kaydedilen gelişmelere ilişkin literatür bilgisi 4.3.3 No.lu alt bölümde detaylı bir şekilde ele alınmaktadır.

4.2.2.2.3. Vektör-Otoregresif Yöntemler (Vector-Autoregressive Methods)

Ekonometrik yöntemlere ilişkin son yaklaşım ise Vektör-Otoregresif Yöntem (VAR) olup, bir TDÖ'nün herhangi bir ürüne belirli bir zaman veya dönem için uygulandığında, söz konusu uygulamadan önceki ve sonraki zaman, TDÖ'nün etkisini, beklenen (ex-ante) ile gerçekleşen (ex-post) fiyat veya miktarları karşılaştırarak doğrudan değerlendirme fırsatı sunmaktadır. Bazı durumlarda, örneğin miktar kısıtlamaları gibi, verilerin geçici olarak incelenmesiyle ticaret politikasının etkisi hakkında oldukça iyi bir fikir elde edilebileceği gibi, daha güçlü zaman serisi teknikleri de kullanılabilmektedir. Bu çerçevede 1994-1995 yılları arasında Kanada buğdayı ithalatına uygulanan kotaya benzer bir ABD buğday ithalatı kotasının etkileri Babula ve diğer. (2005) tarafından VAR modeli kullanarak analiz edilmiştir. Söz konusu modele, ABD pazarında talep edilen ve pazara arz edilen buğdayın fiyat ve miktarının yanı sıra, buğday unu, hamur, ekmek, buğday bazlı kahvaltılık tahıllar, kurabiyeler ve krakerler gibi buğdayı girdi olarak

kullanan malların toptan satış fiyatları da dahil edilmiştir. Model, kullanılan zaman serisi metodolojisine uyum sağlamak için uygun ayarlama yapılarak 1986'dan 2003'e kadar olan bir dönem için üç aylık veriler kullanılarak tahmin edilmiştir. Modelde, tüm değişkenler diğer tüm değişkenlerin gecikmeli değerlerinin fonksiyonu olarak kullanılmış ve modelden elde edilen tahminler daha sonra miktar kısıtlamasına benzer bir piyasa şokunu simüle etmek için kullanılmıştır (Ferrantino, 2006, s.26).

4.2.2.3. Simülasyon Yöntemleri (Simulation Methods)

Ekonomideki simülasyon modelleri, doğa bilimlerinde kullanılan kontrollü deneylere benzemekte olup, gerçekleşen bir politika değişikliğinin etkilerini genel hatlarıyla inceleme imkânı sunmaktadır. Bu anlamda, ekonometrik analizde kullanılan tarihsel veriler kontrollü bir deneyi temsil etmemekte yalnızca tarihsel olarak gerçekte ne olduğunu açıklamaktadır. Tarihsel veriler ise tümü araştırmacılar tarafından bilinmeyen veya ölçülemeyen birden fazla etkiye tabi bulunmaktadır. Simülasyon yöntemleri, standart ekonomik teorinin çalışmasını sağlamak için yapılandırılmış olan belirli bir pazar veya pazar kümesinin tam olarak kalibre edilmiş canlandırmasıyla başlamaktadır. Arzın, fiyat artışlarıyla artması; talebin ise fiyat artışlarıyla düşmesi, arz edilen miktarın talep edilen miktara eşit olması gibi iktisat teorisinin kurallarının işletilerek canlandırılması bu duruma örnek verilebilir. Modeller, bir dizi deneyde değiştirilebilen tarifeler veya TDÖ'lerin tarife eşdeğeri gibi politika önlemlerini içerebilmektedir. Bu çerçevede simülasyon modelleri, buğday pazarı veya sıcak ve soğuk haddelenmiş çelik gibi birbirine bağlı bir veya birkaç pazarı açıkladığında ise kısmi denge modelleri olarak adlandırılmaktadır. Simülasyon modelleri, ulusal bir ekonomideki örneğin, çelik ve otomobil pazarları arasındaki bağlantıyı temsil eden veya bir ülkenin çelik pazarı ile başka bir ülkenin oto pazarı arasındaki bağlantı da dahil olmak üzere tüm pazarlara eşzamanlı olarak tanımladığında genel denge modelleri olarak adlandırılmaktadır (Ferrantino, 2006, s.28).

Bu nedenle, gümrük tarifesi veya AVE seviyesini değiştiren bir simülasyon, modeldeki tüm pazarlardaki fiyatları ve miktarları aynı anda ekonomik teori ile tutarlı bir şekilde değiştirebilmektedir. Bunun yanında simülasyon modelleri sayesinde, ihracat ve ithalat, fiyatlar, ücretler, belirli sektörlerdeki üretim ve istihdam veya ekonomik refah gibi çeşitli ekonomik faktörler üzerindeki etki analizleri oluşturulabilmektedir. Bu nedenle

simülasyon modelleri, politika değişikliğinin etkilerini tahmin etmek ve bu değişikliklerin neden ortaya çıktığını açıklamak bakımından büyük avantajlar sunmaktadır.

Diğer taraftan, simülasyon modelleri, özellikle binlerce denklemi olan büyük genel denge modelleri anlaşılamayacak kadar karmaşık olduğundan araştırmacıların istediği herhangi bir sonucu üretebilmesi bakımından zaman zaman eleştirilmektedir (Ferrantino, 2006, s.28).

4.3. Tarife Dışı Önlemlerin Ticarete Olan Etkilerinin Çekim Modeli Kullanılarak Ölçülmesi ve Konuya İlişkin Literatür İncelemesi

4.3.1. Genel Olarak Çekim Modeli, Modelin Teorik Temelleri ve Tarihsel Gelişimi

Newton'un evrensel yerçekimi yasası; evrendeki herhangi bir parçacık, kütlelerinin çarpımı ile doğru orantılı ve aralarındaki mesafenin karesiyle ters orantılı bir kuvvet sayesinde başka herhangi bir parçacığı çektiğini ortaya koymaktadır. Söz konusu çekim yasası uluslararası ticarete uygulandığında; tıpkı parçacıkların büyüklükleri ve yakınlıklarıyla karşılıklı olarak birbirilerini çekmeleri gibi, ülkelerin de ilgili pazar büyüklükleri ve yakınlıkları ile orantılı olarak ticaret yaptıklarını göstermektedir (Yotov ve diğer., 2016, s. 12).

Newton'un yerçekimi yasasından hareketle, 1962 yılında *Shaping the world economy* (Dünya Ekonomisini şekillendirmek) adlı kitabıyla, iki ülke arasındaki ticareti açıklayabilmek adına çekim modeli ilk defa Jan Tinbergen tarafından kullanılmıştır. Geleneksel çekim modeli olarak tanımlanan Tinbergen'in çalışmasında iki ülke bulunmakta ve bu iki ülkenin büyüklükleri gayri safi milli hasıla (GSMH) ile temsil edilmiştir. Modelde ayrıca coğrafi mesafe faktörü de dikkate alınmıştır.

Geleneksel anlamda çekim modelinin kuramsal temelleri bu alanda sonradan yapılan çalışmalarla birleştirildiğinde, çekim teorisi tarafından tanımlanmış olan mekânsal ilişkilerin, daha zengin ve daha doğru bir şekilde tahmin edilmesi ve yorumlanmasını sağlamıştır.

En basit haliyle ifade etmek gerekirse, çekim modeli; ekonomik olarak daha büyük olan ülke çiftlerinin daha fazla ticaret yapacağını, ancak bir birilerine daha uzak olan ülkelerin aralarındaki nakliye maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle daha az ticaret yapacağını ortaya koymaktadır. Bu bağlamda Tinbergen tarafından çekim denklemi

$$E_{ij} = \propto_0 Y_i^{\propto_1} Y_j^{\propto_2} D_{ij}^{\propto_3} \quad (1)$$

ile gösterilmiş olup denklemde yer alan; $E_{ij;}$ i ve j ülkeleri arasındaki ticaret akışını, $Y_{i;}$ i ülkesinin ekonomik büyüklüğünü, $Y_{j;}$ j ülkesinin ekonomik büyüklüğünü, D_{ij} ise i ve j ülkeleri arasındaki coğrafi mesafe olarak nitelendirilmektedir. $\propto_0, \propto_1, \propto_2$ ve $\propto_3$ bilinmeyen parametre olup denklemde yer alan diğer değişkenlerle arasında herhangi bir doğrusal orantı bulunmamaktadır. Ancak bütün α değerlerinin 1'e eşit olması durumunda çekim denkleminde bulunan diğer değişkenler ile α değerleri arasında doğrusal bir orantı mevcut olabilecektir. Burada $\propto_0$ değişkeni bir sabit faktör olup, sayısal değeri, denklemde bulunan değişkenler için ölçülen birim değerlerine bağlıdır. Modele göre; ihracata yönelik mal akışı, denklemde yer alan her bir açıklayıcı değişken için sabit bir esnekliğe sahip olup, j ülkesinin Gayri Safi Yurtiçi Hasılaları (GSYH)'ndaki %1 oranındaki bir değer artışı, i ülkesinin ihracatı üzerinde $\% \propto_2$ kadarlık bir artışla sonuçlanacaktır (Tinbergen, 1962, s. 264).

Tinbergen (1962)'in, yukarıda belirtilen (1) No.lu denklemde tanımladığı model ile özetle şu üç unsuru ön plana çıkarılmaktadır. Buna göre;

i- Ülkelerin ihracat kapasiteleri kendi ekonomik büyüklüklerine (GSYH) bağlı bulunduğu gibi aynı zamanda ithalatçı ülkenin ekonomik büyüklüğüne de bağlıdır.

ii- İki ülke arasındaki ticaret hacmi, taşıma maliyetlerine bağlıdır. Denklemde bulunan coğrafi mesafe ise iki ülke arasında bulunan ticaret maliyetlerini temsil etmekte olup, ihracat pazarları için de bir gösterge niteliği taşımaktadır.

iii-Yukarıda belirtilen ilk iki maddenin aksine, coğrafi mesafe ile ticaret akışları arasında negatif ilişki bulunmaktadır (Tinbergen, 1962, s. 263).

Tinbergen, 1958 yılı verilerini kullanarak geliştirdiği modeli, ekonomik yapıları birbirine benzeyen gelişmiş 18 ihracatçı ülke üzerinde, En Küçük Kareler (EKK-OLS)

regresyon yöntemini kullanarak test etmiştir. Devamında ülke grubu üzerinde yaptığı ikinci bir çalışma ile modeline ek açıklayıcı değişkenler eklemiş ve çekim denklemi

$$E_{ij} = \propto_0 Y_i^{\propto_1} Y_j^{\propto_2} D_{ij}^{\propto_3} N_{ij}^{\propto_4} P_C^{\propto_5} P_B^{\propto_6} \quad (2)$$

halini almıştır. Modele eklenen ilave açıklayıcı değişkenler; iki komşuluk bağını gösteren (N_{ij}), İngiliz milletler topluluğu üyesi olup olmama durumunu gösteren (P_C) ve Benelux ülkesi olup olmama durumunu gösteren (P_B) değişkenleridir. Söz konusu analizle, Tinbergen ilave değişkenlerden İngiliz Milletler Topluluğu (Common Wealth) kukla değişkeninin ihracata pozitif katkı sağladığı sonucuna varmıştır. Bunun dışında kalan 2 değişken de istatistiksel olarak anlamsız çıkmıştır. Analizin asıl önemli sonucu ise (1) No.lu denklemde bulunan ihracatçı ve ithalatçı ülkelerin ekonomik büyüklükleri ile coğrafi mesafe değişkenlerinin, yapılan bu ikinci analizde de modeli açıklaması bakımından baskın rol oynamasıdır (Tinbergen, 1962, s. 266).

Tinbergen, çalışmasının son aşamasında ülke sayısını 42'ye çıkarmış ve bu ülkelerden 28'i için ihracatta yoğunlaşma katsayısı olarak tanımladığı "Gini Katsayısını" hesaplamıştır. Yapılan hesaplama ihracattaki mal çeşitliliği arttıkça Gini Katsayısının düştüğü, mal çeşitliliği azaldıkça katsayının ise büyüdüğünü ortaya koymuştur. Diğer bir deyişle bir ülkenin ihracattaki mal çeşitliliğinin artması o ülkenin ihracat hacmini de arttırmaktadır (Tinbergen, 1962, s. 290).

Tinbergen (1962)'in çalışmasının teorik boyutu irdelendiğinde, çekim modeliyle fiziksel çekimi kuvveti arasındaki kurulan analojinin, çekim denkleminin rasgele bir dizi gözlemi için hiçbir parametre setinin bulunmadığı gözlemlerle çeliştiği görülmektedir. Bu sebeple bilimsel çalışmalarda, teoriden gerçekleşen sapmaların dikkate alınabilmesi için, oluşturulan denklemlerin stokastik (olasılıksal) forma dönüştürülmesi gerekmektedir. Bu çerçevede Tinbergen (1962)'in geliştirdiği denklem stokastik forma dönüştürüldüğünde, yani denkleme bir hata terimi eklendiği denklem

$$E_{ij} = \propto_0 Y_i^{\propto_1} Y_j^{\propto_2} D_{ij}^{\propto_3} \eta_{ij} \quad (3)$$

halini almaktadır (Silva ve Tenreyro, 2006, s. 642).

Tinbergen'in 1962 yılında ortaya koyduğu çekim modeli ülkeler arasındaki ticareti ampirik olarak analiz etmek için araştırmacılar tarafından defalarca kullanılmış

ve model uluslararası ticaretin temel analiz aracı olarak tanımlanmış ve bu alanda "yaşamın bir gerçeği" olarak kabul edilmiştir (Deardorff, 1998, s. 12).

Tinbergen'in yukarıda belirtilen formülü incelendiğinde, dış ticaretin ana belirleyicilerinden olan, ülkelerin faktör donanımları, talep farklılıkları ve diğer yapısal farklara söz konusu formülde yer verilmediği görülmektedir. Ticaret akışını açıklama gücü yüksek olan çekim modelinin kuramsal temelden yoksun olması nedeniyle getirdiği bu eksiklik bu alandaki çoğu araştırmacıyı söz konusu modeli teorik olarak açıklayabilmek için yeni kuram arayışlarına yöneltmiştir. Bu kapsamda çekim modeliyle ilgili takip eden detaylı çalışmalar, çekim modelinin teorik temeli olmayan tamamen ekonometrik bir araç olmaktan çok, birbirinden farklı bir dizi ticaret teorisinden de ortaya çıkabileceğini göstermiştir (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 104).

Tinbergen (1962)'in ardından Pöyhönen (1963) on Avrupa ülkesi arasındaki mal alışverişini açıklayabilmek adına 1958 yılının ticaret verilerini kullanarak temelde çekim modelini esas alan yeni bir ekonometrik model geliştirmiştir. Aslında Tinbergen ile Pöyhönen'in çalışmaları aynı döneme denk gelmekle birlikte, Pöyhönen'in çalışması editöryal nedenlerle daha geç yayınlanmıştır. Pöyhönen (1963) söz konusu çalışmayla ülkelerin birbirileriyle olan ticaretini, tıpkı Tinbergen (1962) gibi iki önemli değişken ile açıklamaya çalışmıştır. Modelde kullandığı söz konusu iki değişken; birbiriyle ticaret yapan hem ihracatçı hem de ithalatçı olan on ülkenin GSYH'si ile bu ülkeler arasından taşıma mesafeleridir (Pöyhönen, 1963, s. 93-99).

Daha sonra Linnemann (1966) yukarıda belirtilen J. Tinbergen'in çekim modeline daha fazla değişken ekleyerek Walras Genel Denge Analizini[34] de kullanarak çekim modelinin teorik bir temele doğru ilerlemesine katkı sağlamıştır. Savage ve Deutsch (1960)'un ardından Leamer ve Stern (1970) de çekim modelini bir dizi işlemleri temel alan olasılık modelinden türetmiş olsa da modeli yalnızca mal ticaretini kapsayacak düzeyde uygulamış ve geliştirdikleri çekim modeli ile Heckscher-Ohlin (H-O) modeli arasında açık bir bağlantı kurma çabasına girmemiştir. Leamer (1974) ise hem çekim

[34] Leon Walras'ın çalışmalarına dayanan genel denge yaklaşımı, bütün tüketicilerin bütçe kısıtı altında en çok fayda sağladıkları, bütün üreticilerin ise kar maksimizasyonu elde ettikleri, üretim ve kaynaklarla talebin tamamen karşılandığı bir durum olduğundan hareketle, bu durumu gerçekleştiren bir fiyatlar kümesi olarak tanımlanmaktadır (Arrow, 1974, s. 258).

modelini hem de H-O modelini, ticaret akımlarının regresyon analizinde kullanmış ancak iki yaklaşımı teorik olarak birbirine entegre etmemiştir (akt: Deardorff, 1998, s. 9-10).

Bu çerçevede çeşitli araştırmacılar tarafından 1979 yılına kadar çekim modeline yukarıda belirtilen akademik katkılar yapılmış olsa da devamında yapılan çalışmalarla, bu katkıları ürün farklılaştırması varsayımı gibi, modelle ilgili daha teorik çalışmalardan çekim modeli türetilmesi gibi yeni bilimsel katkılar izlemiştir.

Bu alanda çekim modeline teorik bir temel oluşturmaya yönelik ilk çalışma Anderson (1979) tarafından gerçekleştirilmiştir (Deardorff, 1998, s. 10 ve Bacchetta ve diğer., 2012, s. 104). Anderson, harcama boyutundan hareketle önce talebi modellemiş ve üretimde tam uzmanlaşmayı temel alan ve ticarete konu olan malların ihraç ülkesi özelinde yani menşeine göre farklılaştığını kabul eden "Armington Varsayımı" altında ürün farklılaştırmasını da kapsayan çalışmasıyla, çekim denklemi için teorik bir temel sunan ilk kişi olmuştur. Anderson öncelikle Cobb-Douglas[35], sonrasında ise Armington CES tercih fonksiyonunu[36] kullanmak suretiyle, teorik temelini farklılaştırılmış mallara dayandırdığı modellerden çekim denklemi türetmiştir. Diğer bir ifadeyle çeşitli ekonomik modelleri kullanarak çekim modelini açıklamaya çalışmıştır.

Anderson'un çalışması, fiyatı ne olursa olsun, bir ülkenin başka herhangi bir ülkeden her bir çeşit malın en azından bir kısmını tüketeceğini varsaymaktadır. Buna göre; tüm mallar alınıp satılmakta, tüm ülkeler ticaret yapmaktadır. Her ülkenin ürettiği her bir farklı mal için iç ve dış talebin toplamı denge milli gelir düzeyini oluşturmaktadır. Bu nedenle, daha büyük ülkeler daha fazla ithalat ve ihracat yapmaktadır. Çalışmada ticaret maliyetleri buzdağı maliyetleri[37] olarak modellenmekte, bu çerçevede malın ihraç fiyatı maliyet unsurunu da içinde barındırmaktadır. Daha açık bir ifadeyle eğer ithalatta

[35] Cobb-Douglas Üretim Fonksiyonu: Paul Douglas ve Charles W. Cobb tarafından 1928 yılında geliştirilen iktisadi bir üretim fonksiyonudur.
[36] CES: Sabit İkame Mal Esnekliği Fayda Fonksiyonu- Constant Elasticity of Substitution Utility Function- olup ilk kez Armington (1969) tarafından ortaya atılmıştır.
[37] "Buzdağı" taşıma maliyetleri metaforu; uluslararası ticaretin ana bileşenlerinden biri olup, ihraç edilen malların bir kısmının, nakliye maliyetleri nedeniyle "gönderimi esnasında" erimesi/eksilmesi ya da azalması olarak tanımlanmaktadır.

CIF[38] teslim şekli kullanılırsa taşıma maliyetleri ithalat miktarını azaltacaktır (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 104).

Çekim modeli, başlangıçta teorik temeli olmayan tamamen ekonometrik bir alet olduğu gerekçesiyle erken dönemde çeşitli eleştirilere maruz kalsa da modele yönelik takip eden detaylı çalışmalar, modelin bir dizi ticaret teorisinden de elde edilebileceğini göstermiştir.

Bu çerçevede, çekim modeli teorisine bir başka önemli erken dönem katkısı Bergstrand (1985)'dan gelmiştir. Bergstrand 1985 tarihli makalesinde; Armington tanımlı mallar için CES tercih fonksiyonu varsayamı altında fiyat endekslerinin de modele dahil edildiği bir çekim denklemi türetmiştir. Bergstrand'ın toptan eşya fiyat endeksleri yerine gayri safi yurtiçi hasılayı, hem üretim hem de tüketim boyutuyla ithal mallarının kendi aralarında ve ek olarak ithal malların yerli mallarla farklı ikame esnekliklerine sahip olduğuna yönelik varsayımını test ettiği çalışmasında, ticarete konu edilen malların birbirilerini "tam ikame" etmediklerini ve ithal malların birbirileri için yerli mallardan daha fazla yakın ikame mal oldukları yönünde önemli bulgulara ulaşmıştır (Bergstrand, 1985, s. 480)

Bergstrand (1989,1990), Dixit-Stiglitz (1977) tarafından monopolcü rekabet modeli olarak tanımlanan bir H-O modelinden hareketle malların ülkelere göre değil firmalara göre farklılaştığını öne sürmüştür. İki sektörlü bir ekonomi ve sektörlerin her birinde monopolcü rekabet koşullarının bulunduğu ancak her bir sektörün farklı faktör oranlarına sahip olduğuna yönelik varsayımıyla tanımladığı model ile, tam rekabete dayalı H-O modeli ve tek sektörlü bir ekonomide monopolcü rekabetin olduğu Krugman modelini bir araya getirerek melez bir model tanımı yapmıştır. 1989 tarihli çalışmasıyla Bergstrand çekim denkleminin yeni bir versiyonunu türetmiş ve 1990 tarihli çalışmasında ise endüstri içi ticareti incelemiştir. Böylece Bergstrand (1989 ve 1990) Armington temelli yaklaşımlara dayalı önceki çalışmalarından türettiği çekim modeli ile, bu alanda ikincil bir literatür ögesi olarak kabul edilen monopolcü rekabet modelinden türettiği çekim modelini bir araya getirmiştir. Yeni ticaret teorisinin monopolcü rekabeti konu alan çalışmalara odaklanmasıyla, bu türden model ve çalışmaları ortaya atanlar, çekim

[38] CIF (Cost, Insurance and Freight) (Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak): Uluslararası ticarette kullanılan en yaygın teslim şekli olup, bu teslim şeklinde satıcının sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yükleyeceği limanda teslim etmesini ifade etmektedir.

modelini kendi kuramlarının kanıtı olarak görmüştür. Deardorff'a göre gerçekten de Helpman (1987), çekim denklemi ile monopolcü rekabet modeli arasındaki bu ilişkiyi, kendi ampirik çalışmasının test edilmesinde temel olarak kullanmıştır. Helpman (1987) ülkeler arasındaki ikili ticarete ilişkin verilerle çekim denkleminin birbirine tam olarak uymasını, tekelci rekabet modeli için destekleyici ampirik bir kanıt olarak yorumlamıştır. Helpman'a göre Çekim modelinin bu yönüyle yorumlanabilmesi, çekim modelinin diğer ekonomik modellerden bağımsız, tamamen özgün ekonomik bir model olduğunu kabul etmekle mümkündür (Deardorff, 1998, s. 10-11).

Helpman (1987) bu amaçla, içinde monopolcü rekabetin özelliklerini makul düzeyde barındırması nedeniyle söz konusu model sınamasını OECD üyesi endüstrileşmiş 14 ülkenin 1970-1981 yıllarını kapsayan ticaret verilerini kullanarak gerçekleştirmiştir. Helpman (1987) söz konusu çalışmasıyla, faktör oranları teorisinin dünya ekonomisindeki ticaret hacminin veya ülke grupları içindeki ticaret hacminin belirlenmesi konusunda çok az katkıda bulunduğunu belirtmiş ve 2*2*2 boyutlu bir H-O modelinde faktör fiyatları eşitliği varsayamı[39] altında ticaret hacminin ülke boyutlarından bağımsız olduğunu geometrik olarak göstermiştir (Helpman, 1987, s. 63-64).

Devamında, Hummels ve Levinsohn (1995), aralarında monopolcü rekabetin geçerli olmadığı ülkelerin de dâhil olduğu, daha geniş bir yelpazede yer alan ülkeler arasındaki ticarette aynı ilişkiyi arayarak aynı önermenin, yani çekim modelinin bir tür olumsuz testini gerçekleştirmiştir. Şaşırtıcı bir şekilde, testin bu grup ülkeler için de olumlu sonuç verdiği, böylece belki de çekimi modelinin temsil ettiği ilişkinin sadece monopolcü rekabet modeline özgü olmadığı, daha yaygın ve geniş bir alan için de geçerli olabileceği şüphesini doğurmuştur (Hummels ve Levinsohn, 1995, s. 828).

Deardorff (1998)'a göre esasen basit bir çekim denklemi hem engelsiz (sürtünmesiz) hem de engelli (sürtünmeli) ticareti içeren iyi kurgulanmış bir H-O modelinden elde edilebilir. Bu durum ise çekim modelinin ampirik başarısının H-O modeline tekelci rekabet modelinden daha fazla katkı sağladığı anlamına gelmemektedir. Öyle ki; bu durum aslında çekim modeli gibi iyi tasarlanmış makul bir ticaret modelinin

[39] Faktör Fiyatları Eşitliği Teorisi: Teori, Faktör Donatımı Teorisinin (H-O) bir ürünü olup, faktör olarak emekle sermayeyi esas alır ve iki ülke arasında yapılan mal ticaretiyle, ülkeler arasındaki faktör fiyatlarının hem mutlak hem de nispi olarak eşitleneceğini savunur.

başarılı olmasının hayatın bir gerçeği olmasından başka herhangi bir anlam taşımamaktadır (Deardorff, 1998, s. 12).

Deardorff'a göre Çekim modeli, daha önce öne sürülmüş olan birçok dış ticaret kuramını "karakterize etmek" yerine bu kuramlarla "tutarlıdır" ve çekim modelinin herhangi bir kuramın doğruluğunu sınamak maksadıyla kullanılmaması gerekir. Kaldı ki, Helpman (1987) ve Hummels ve Levinsohn (1995) gibi iki önemli istisna dışında çekim modelinin uygulayıcıları, modeli ticaret teorilerini "test etmek" için kullanmamışlardır (Deardorff, 1998, s. 27).

Deardorff, 1998 tarihli söz konusu çalışmasında, ele aldığı sürtünmesiz ticaret modeline STA'lar ve döviz kuru dalgalanmaları gibi ek kukla değişkenleri eklemiştir. Söz konusu değişkenleri modelin belli bir kuramı test etmek için değil, aksine değişkenlerin ticaret hacmi üzerindeki marjnal etkilerini açığa çıkarmak maksadıyla kullandığını savunmuştur. Deardorff, söz konusu çalışmasında, bu alanda söz sahibi bazı araştırmacıların yorum ve görüşlerine de yer vermiş olup, bu araştırmacılardan biri de Princeton Üniversitesi Uluslararası Ekonomi Bölümü Profesörü Gene M. Grossman'dır.

Grossman'a göre ister eski ister yeni olsun tüm dış ticaret kuramlarının temelinde uzmanlaşma vardır. Dış ticaret kuramlarında yer verilen değişkenlerin açıklama gücünün arkasında da yine uzmanlaşma yatmaktadır. Grossman'ın söz konusu çalışma da dahil olmak üzere çekim modeline yönelik yapılan çalışmalardaki eleştiri noktası, bu alanda yapılan çalışmalarda elde edilen mesafe değişkeni katsayısıyla ilgilidir. Çünkü bu katsayının değeri (D-Distance), taşıma maliyetleriyle açıklanamayacak kadar büyüktür (Deardorff, 1998, s. 30). Bu ana kadar ki teorik gelişmelere ve sağlam ampirik çalışmalara rağmen çekim modeli, ticareti konu edinmesi bakımından 1990'ların sonlarına ve 2000'lerin başına kadar bu alanda çok fazla etki yaratmaya çabalamıştır (Yotov ve diğer., 2016, s. 12).

Çekim modelinin ikili ticaret hacimlerindeki değişimin çoğunu açıklayabildiği iyi bilinmesine rağmen, bugüne kadar hangi teori veya teorilerin çekim modelinin başarısını desteklediğine dair çok az fikir birliği olmuştur (Evenett ve Keller, 2002, s. 309).

Bu bağlamda Evenett ve Keller (2002) İki önemli ticaret teorisi olan H-O teorisi ile Ölçeğe Göre Artan Getiri teorisini, çekim modelinin ampirik başarısını açıklayıp

açıklayamadığını incelemesi bakımından literatürde önemli bir yere sahiptir. Söz konusu ampirik çalışmayla; Evenett ve Keller ilk olarak, her iki teorinin de tam uzmanlığı ele alan versiyonlarının, model tahmininde kullanılan veriler tarafından çekim modelinin aksine reddedildiği ve bu nedenle çekim modelinin ampirik başarısını açıklamada yetersiz kaldığını ortaya koymuştur (Evenett ve Keller, 2002, s. 297). Ayrıca söz konusu çalışmayla; faktör donatımı ve ölçeğe göre artan getirinin, uluslararası üretim kalıpları ve ticaret hacimlerindeki farklılaşmanın farklı bileşenlerini açıkladığı yönünde bulgulara da ulaşmıştır (Evenett ve Keller, 2002, s. 311).

Çekim modeli ile ilgili bir diğer çalışma ise Greenaway ve Milner (2002)'in çekim modelini "bölgesellik" boyutuyla ele aldığı çalışmadır. Anılan çalışmayla, uluslararası ticarette Bölgesel Ticaret Anlaşmalarından (BTA) kaynaklanan bölgesel bir sapma olup olmadığı, ayrıca bu konuda literatürden elde ettiği kanıtları gözden geçirerek, çekim modelinin "bölgeselcilik" boyutunun analizinde karşılaşılan modelleme ve metodoloji sorunlarını ele almıştır.

Söz konusu çalışmada Greenaway ve Milner'in öne çıkardığı en önemli konu, bugüne kadar bu alanda birçok çalışma yapılmış olmasına rağmen, bu çalışmaların tamamına yakınının, BTA'ların olmadığı bir dünyada çok taraflı ticaret akışlarının incelenmesi olmuştur. Bir başka ifadeyle, hala çekim modelinin içine gömülü, bütünleşik bir GB teorisinin bulunmadığını ifade etmiştir. Greenaway ve Milner'a göre Bikker (1987), farklı yön ve kaynaklardan gelen ticaret akışlarının birbirine ikame olup olmadıkları ile ilgili olarak, çekim modelini "ticaret yaratma" ve "ticaret saptırma" olgularını da ekleyerek genişletmesinin, bu alanda yapılan ilk çalışmalardan biri olduğunu öne sürmüştür (Greenaway ve Milner, 2002, s. 579).

Çekim modelinin teorik temelinin bulunmadığına yönelik modele getirilen erken dönem eleştirileri ışığında, Tinbergen (1962)'den başlayarak 2000'li yılların başına kadar çekim modelinin iktisadi açıdan teorik altyapısının oluşturulması amacıyla, farklı ticaret teorilerinden de esinlenilerek modele kuramsal anlamda ciddi katkı sunan çalışmalara yukarıda yer verilmiştir.

Ancak sözü edilen çalışmaların ardından, Ekonomideki en etkili genişletilmiş çekim modeli teorileri, arz yönlü yapıya sahip Ricardo modelinden yeni bir çekim modeli

türeten[40] Eaton ve Kortum (2002) ile, Anderson (1979)'un Armington-CES tercih fonksiyonu modelini daha da popüler hale getiren ve ticaret maliyetlerinin genel dengeye olan etkilerini öne çıkaran Anderson ve Van Wincoop (2003) tarafından gerçekleştirilmiştir. Söz konusu bu iki çalışma, çekim modeli literatüründe ayrı bir yer tutmaktadır (Yotov ve diğer., 2016, s. 12-13).

Bu bağlama Eaton ve Kortum (2002), ticareti teşvik eden mukayeseli üstünlükler ve ticareti engelleyen hem doğal/coğrafi hem de yapay engelleri de dâhil ettiği, temelde uluslararası teknoloji ve verimlilik farklılıklarına dayanan Ricardo eksenli bir uluslararası ticaret modeli geliştirmiştir. Modele eklenen coğrafi engeller; ulaşım maliyetlerinin yanı sıra, tarifeler ve kotalar, gecikmeler ve bir anlaşmanın uzaktan müzakere edilmesiyle ilgili yaşanan sorunlar gibi birçok çeşit engeli de yansıtmaktadır. Model ile, satın alma gücü paritesinde yaşanan sapmalar ile teknolojiden coğrafi engellere kadar ikili ticaret hacimleriyle ilgili birçok bulguya ulaşılmıştır (Eaton ve Kortum, 2002, s. 1741-1742).

Bu çerçevede Eaton ve Kortum, modelin temel özelliklerini iyi temsil ettiği düşüncesiyle, 19 OECD ülkesinin 1990 yılına ait yatay kesit verilerini kullanarak birbirleriyle yaptıkları ara (sanayi) malı ticaretini incelemiştir. Eaton ve Kortum literatürde önemli bir yer edinen söz konusu çalışmayla;

a) Uluslararası ticarette karşılaştırmalı üstünlükler potansiyel kazançlar yaratsa da elde edilen bu kazanımların gerçekleşme derecesinin, coğrafi engellerin getirdiği dirençle zayıflatıldığı,
b) Çekim modeli literatürü ticaret akışlarını kısıtlamada taşıma maliyetleri, tarifeler ve kotalar gibi hem yapay hem doğal "coğrafi engellerin" önemin kabul ederken, uluslararası ticaret açısından esas alınan temel ekonomik modellerin ise "coğrafi engel" faktörünü bugüne kadar tipik olarak görmezden geldiği,
c) Aynı zamanda uluslararası ticaret akışlarında yaşanan sapmaların, "fiyat kanunu" nedeniyle coğrafi engellerin ürettiği maliyet artışlarına bağlı olduğu, başka bir ifadeyle coğrafi engellerin ticareti baltaladığı,

yönünde önemli bulgular elde etmiştir (Eaton ve Kortum, 2002, s. 1774-1775).

[40] Genişletilmiş çekim modeli, Armington (1969)'un ortaya koyduğu talep tarafını dikkate alan Sabit İkame Mal Esnekliği Fayda Fonsiyonu (Constant Elasticity of Substitution (CES) utility function) ile elde edilebildiği gibi, buna benzer şekilde arz tarafından da elde edilebilmektedir. Talep tarafı ve arz tarafı yönüyle çekimi modeline ilişkin daha detaylı bir tartışma için Anderson (2011)'a başvurabilir.

Çekim teorisine dayalı mevcut modellerin bolluğu göz önüne alındığında, modelin ampirik testinin çok iyi bir teorik zeminde tanımlanması ve sağlam bir teorik çerçeveye oturtulması daha da önem kazanmıştır. Bu nedenle çekim modeline yapılan son dönemdeki metodolojik katkılar, çekim denkleminin yapısal formunun ve modelin yanlış tanımlanmasından kaynaklanan etkiler nedeniyle, doğru tanımlanmasının önemini daha da arttırmıştır. Bu sebeple, çekim modelinin metodolojisine dair duyulan kaygıları yansıtan iki önemli konu kümesi belirlenmiştir. Bunlardan ilki çekim modelinin ***çok taraflılık boyutuyla*** ilgili olup, Anderson ve Van Wincoop (2003) tarafından ele alınmıştır. Çekim modeliyle ilgili diğer önemli metodolojik kaygı ise uluslararası faaliyet gösteren heterojen firmaların varlığına ilişkin ***seçim yanlılığı sorunuyla*** ilgilidir (De Benedictis ve Taglioni, 2011, s. 64).

Bu kapsamda uluslararası ticarette kullanılan çekim modeliyle ilgili bir diğer önemli çalışma da modele çok taraflılık boyutu ekleyen Anderson ve Van Wincoop (2003) tarafından yapılmıştır. Anderson ve Van Wincoop, çekim modelini ülkeler arasındaki ikili ticaret akımlarını ülkelerin ekonomik büyükleri yani gayri safi yurtiçi hasılaları (GSYH), ülkeler arasındaki mesafe ve uluslararası ticarette *ticari maliyeti etkileyen diğer faktörleri* de modele dâhil ederek açıklamıştır. Bu bağlamda söz konusu çalışmayla Anderson ve Van Wincoop çekim modelinin *çok taraflılık* boyutu üzerinde önemle durmuştur. Anderson ve Van Wincoop (2003) ikili ticaret akışının hem ikili düzeyde var olan ticaret engellerinden *(İki Taraflı Ticaret Direnci)* hem de bu engellerin diğer ülkeler açısından yarattığı göreli engellerden *(Çok Taraflı Ticaret Dirençleri)* etkilendiğini ortaya koymuştur. (De Benedictis ve Taglioni, 2011, s. 64).

Anderson (2011)'a göre her bir satışın birden fazla varış ülkesi olduğu gibi, her bir alışın da birden çok çıkış ülkesi vardır. Bu nedenle aslında her bir alışveriş diğer alışverişlerle etkileşime girer ve kendisi dışındaki diğer iki ülkenin uyguladığı engellerden dolaylı olarak etkilenir. Aslında bu durum bir genel denge sorunudur ve "*yapısal çekim modeliyle"* çözümlenmelidir. Bu bağlamda Anderson, Tinbergen'den itibaren türetilen çekim modellerini "geleneksel çekim modeli" olarak tanımlamıştır (Anderson, 2011, s. 135). Bu durumda Anderson ve Van Wincoop (2003)'den önce geliştirilen ve yukarıda genel yönleriyle ele alınan tüm çekim modeli çeşitleri *"geleneksel çekim modeli"* olarak sınıflandırılmıştır.

Bu çerçevede Anderson ve Van Wincoop (2003) tarafından geliştirilen "*yapısal çekim modeli"* literatürde öylesine önemli bir yer edinmiştir ki *"çok taraflı ticaret dirençlerinin"* ihmal edilmesi, tahmin edilen çekim modellerinde ciddi bir yanlılık kaynağı ve çekim modelinin tahmin eden her araştırmacının uğraşması gereken önemli bir sorun olarak kabul edilmiştir (De Benedictis ve Taglioni, 2011, s. 64). Diğer taraftan yapısal çekim modeli, literatüre yaptığı bu önemli katkı nedeniyle, uluslararası ticaret modellerini konu alan sonraki çalışmalarda da referans kaynağı haline gelmiş ve günümüzde de kullanılmaya devam edilmiştir.

Bu nedenle, yapısal çekim modelinin hem bu alandaki literatürde edinmiş olduğu önemli yer, hem de bu çalışmanın da ana metodolojisini oluşturması nedeniyle bir sonraki bölümde ayrıca ele alınmıştır.

Çekim modelin ampirik testinin çok iyi bir teorik zeminde tanımlanması ve sağlam bir teorik çerçeveye oturtulması gereğinden hareketle, modelin metodolojisine dair duyulan ilk önemli kaygı kaynağını oluşturan *çok taraflılık boyutu,* Anderson ve Van Wincoop (2003) tarafından ele alınmış ve bu sorun önemli ölçüde çözüme kavuşturulmuştur. Modele dair ikinci önemli kaygı kaynağı ise uluslararası faaliyet gösteren heterojen firmaların varlığına ilişkin ***seçim yanlılığı sorununa*** ilişkindir.

Tekelci rekabet modelinde Krugman'ın öne sürdüğünün aksine, mevcut tüm firmalar uluslararası pazarlarda faaliyet göstermemektedir. Aslında firmaların sadece küçük bir kısmı dış pazarlara hizmet vermektedir. Ayrıca, tüm ihracatçı firmalar genellikle sadece bir alt kategoride aktif oldukları için tüm dış pazarlara ihracat yapmamaktadır. Çekim denklemini modellemek için ***firma heterojenliğinin*** kritik anlamı, ikili ticaret akışları matrisinin dolu olmaması, diğer bir ifadeyle birçok "sıfır ticaret" bulunmasıdır (De Benedictis ve Taglioni, 2011, s. 64).

Firma davranışındaki heterojenlik, uluslararası pazarlar için pazara özgü ve iç pazara göre daha yüksek olan sabit giriş maliyetlerinden kaynaklanmaktadır. Böylece, sadece en verimli firmalar bunları karşılayabilmektedir. Firmaların üretkenliği ayrıca, gözlemlenebilir diğer firma özellikleriyle ilişkili bir durumdur. Dolayısıyla hem iç hem de dış piyasaya hizmet veren firmalar sadece daha üretken değil, aynı zamanda daha büyük, daha yenilikçi ve daha yoğun bir beşerî ve fiziki sermayeye sahip olan firmalardır. Buna karşılık, sadece iç pazara hizmet veren firmalar daha az üretken, daha küçük, daha

az yenilikçi ve emek yoğundur. Bu nedenle uluslararası ticarette yer alamadıkları için heterojen firma modelinde birçok "sıfır" ticaretle karşılaşılmaktadır. Ticaret akışlarında *"sıfır ticarete"* sahip çok sayıda ikili değere sahip olunması, çekim denklemiyle ilgili bir seçim problemine işaret edebilmektedir (De Benedictis ve Taglioni, 2011, s. 64-65).

Ticaret teorisi için geliştirilen ekonomik modeller genel olarak firmaların özdeş olduğu varsayımına dayanmaktadır. Bugüne kadar geliştirilen ekonomik modeller ülkeler arasında herhangi bir ticaret akışının bulunmamasını, başka bir ifadeyle *"sıfır ticaret akışını"* sadece bir ölçüm hatası, bir veri eksikliği veya engelleyici bir ticaret politikasının oluşturduğu maliyetlerin bir sonucu olarak açıklasa da öne sürülen söz konusu bu faktörler sıfır ticaret akışının varlığını yine de açıklayamamaktadır (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 115).

Bu nedenle Newton'un çekim teorisi ile uluslararası ticaret teorisi arasındaki analojik problem, yerçekimi kuvvetinin çok küçük değerler alabilmesine rağmen hiçbir zaman "sıfır" olmaması iken, iki ülke arasındaki ticaretin ise tam anlamıyla sıfır olabilmesi durumudur (Silva ve Tenreyro, 2006, s. 642).

Bu bağlamda, çekim modeli de ülkeler arasında *"sıfır ticaret"* durumunu hesaba katmamıştır. Özdeş firma varsayımına dayalı modellerde, doğal engellerin veya engelleyici bir ticaret politikasının yokluğunda ülkeler ya ticaret yaparlar ya da kendi kendine yeterlilik gerekçesiyle otarşiktirler. Bu durumda eğer firmalar ticaret yaparlarsa, bir ülkedeki her firma dünyadaki herhangi bir ülkeye ihracat yapabilir. Bununla birlikte, uluslararası ticaret modellerine Armington varsayımı altında firma heterojenliğinin iktisadi modele dâhil edilmesi durumunda, bu iktisadi durum daha da gerçekçi bir hal almaktadır. Öyle ki bir ülkedeki tüm firmaların ihracatçı olmadığı, tüm ürünlerin de dünyanın geri kalanındaki diğer tüm ülkelere mutlak anlamda ihraç edilmediği bir durum ortaya çıkacaktır. Dahası, uluslararası ticarette uygulanan engeller nedeniyle ticari maliyetler değiştikçe, ihracatçı firma toplulukları da değişecek ve toplam ticaret tepkisini kökten değiştirecektir (De Benedictis ve Taglioni, 2011, s. 68).

Bu çerçevede, Helpman, Melitz ve Rubinstein (2008) (HMR) firmaların üretkenlik becerileri ile ihracatlarının sabit maliyetleri açısından farklılık gösterdiği heterojen firmaların bulunduğu varsayımına dayanan bir modelle ülkeler arasındaki "sıfır ticaret" akışına önemli bir açıklama getirmiştir. Modelde, değişken ticari maliyetler

firmaların ihracat miktarını azaltırken, sabit giriş maliyetleri bir firmanın ihracat yapma kararını azaltmaktadır. Öyle ki Novy (2010) bu durumu kimi zaman talebi tümüyle ortadan kaldıracak düzeyde "boğan fiyatlar" olarak ifade etmiştir (Anderson, 2011, s. 147).

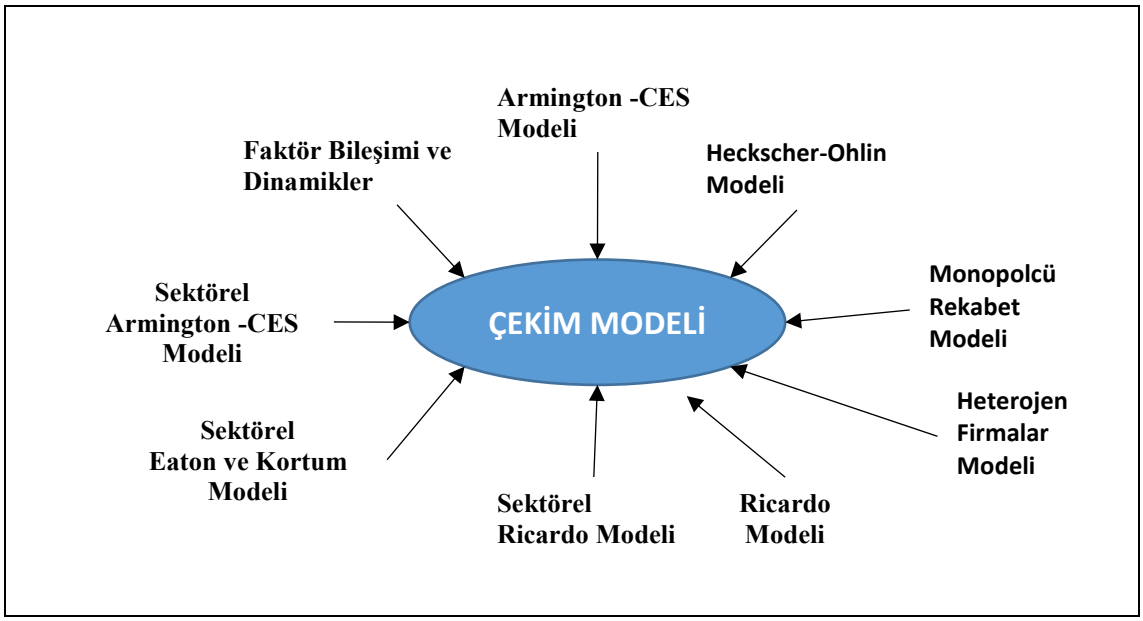
Modele göre sıfır ticaret maliyetleri, iki yönlü yüksek sabit ticaret maliyetleri ile ilişkili bir durumdur. Modelin bir başka ilginç özelliği ise ülke çiftleri arasındaki asimetrik ticaret akışlarını açıklayabilmesidir. Melitz (2003) tarafından geliştirilen heterojen firmaların tekelci rekabet modelini temel alan Helpman ve diğer. (2008) modeliyle, iki aşamalı bir prosedürün uygulanmasının ardından ticaret hacminin tutarlı tahminleri elde edilebilmektedir. Prosedürün ilk aşamasında, çekim denkleminde gözlemlenmeyen bir değişken olan firmaların "ihracat pazarına giriş ihtimalini" tahmin etmek amacıyla bir probit denklemi kullanılmaktadır. Modelde i ve j ülkeleri arasındaki pozitif ticaret akışı olasılığı, ithalatçı ve ihracatçı kukla değişkenleri ile ikili ticaret maliyetlerine bağlıdır. HMR'nin ikinci aşama denklemi, birinci aşama sonuçlarının sıfır ticaret akışlarının göz ardı edilerek örneklem seçim yanlılığını düzeltmek için kullanıldığı pozitif ticaret değerlerinin de dahil edildiği bir çekim modelidir.

Ancak HMR modelinin kullanılmasına ilişkin çeşitli tahmin sorunları bulunmaktadır. Bunlardan ilki, probit denkleminin prosedürün ilk aşama tahmininde sabit etkilerle kullanılması, özellikle kısa panellerde modelin tüm parametrelerinin tutarsız tahminine yol açan "rastlantısal parametre problemlerine" neden olabilmesidir. İkinci olarak, son dönemde yapılan çalışmalar, HMR modelinde firmaların dış pazarlara girişte karşılaştığı mevzuat engeli ve ortak din faktörü gibi değişkenlerin probit modeline dâhil edilmesinin, model tanımlama sorunlarına neden olduğunu göstermektedir. Son olarak, geniş örnekleme sahip ikinci aşama regresyonlarının tahmininde çok sayıda ihracatçı ve ithalatçı kukla değişkeninin kullanımını gerektirmesi nedeniyle hesaplama sorunlarına neden olabilmektedir (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 115-116.

Çekim modeline son zamanlarda yapılan ciddi katkılardan biri de Arkolakis, Costinot ve Rodríguez-Clare (2012)'nin uluslararası ticareti refah boyutuyla ele aldıkları çalışmadır. Yaptıkları bu çalışma çekim modelinin uluslararası ticaretten elde edilen kazanımları ortaya koyması bakımından bu alandaki akademik ilgiyi de tetiklemiştir (Yotov ve diğer., 2016, s.13). Söz konusu çalışmayla, oluşturdukları çok sayıda çekim

modeliyle uluslararası ticarette ihracat yapan firmaların paylarının ne olduğu, ihracat yapan firmaların büyüklüğü, ihraç ettikleri ürün miktarının boyutunun ne olduğu gibi mikro temelli sorular ışığında, ülkelerin uluslararası ticaretten "kazançlı" çıkıp çıkmadıkları sorusuna yanıt aramışlardır. Yaptıkları araştırmadan *"Ülkelerin uluslararası ticaretten henüz çok fazla kazanamadıkları"* yönünde bulgulara ulaşmışlardır (Arkolakis, Costinot ve Rodriguez-Clare, 2012, s. 113).

Yukarıda ele alınan ve çekim modelinin gelişiminde önemli pay sahibi olup, modelin güçlü teorik temellerini oluşturan önemli çalışmalar aşağıda 4.13 No.lu Şekilde gösterilmiştir.



Şekil 4.13 Çekim Modelinin Güçlü Teorik Temelleri
Kaynak: Yotov ve diğer., 2016, s. 13.

4.3.2. Yapısal Çekim Modeli

Çekim modeli en genel haliyle formüle edildiğinde, çekim denklemi aşağıdaki çarpımsal (multiplikatif) forma sahiptir.

$$X_{ij} = G\, S_i\, M_j \emptyset_{ij} \qquad (4)$$

Denklemde yer alan X_{ij}; i ülkesinden j ülkesine gerçekleştirilen ihracatın parasal değerini, $M_{j;\,j}$ ülkesinin ithalatına yönelik talebi belirleyen ithalatçı ülkeye özgü tüm spesifik faktörleri (örneğin ithalatçı j ülkesinin GSYH'si), S_i; ihracatçı i ülkesinin arz

etmeye istekli olduğu toplam miktarı temsil eden ihracatçıya özgü spesifik faktörleri (örneğin ihracatçı i ülkesinin GSYH'si) temsil etmektedir. Eşitlikte bulunan $\emptyset_{ij}$ değişkeni ise; ihracatçı i'nin j ülkesi piyasasına erişim kolaylığını, yani ikili ticaret maliyetlerinin tersini ifade etmektedir. Son olarak G değişkeni ise, i veya j ülkesine bağlı bulunmayan ve dünya ticaretindeki serbestleşme seviyesini temsil etmektedir (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 104).

Yukarıda kısaca belirtildiği üzere; uluslararası ticarette her bir mal satışının birden fazla varış ülkesi ve her bir mal alışının da birden çok çıkış ülkesi bulunduğu dikkate alındığında, aslında her bir alışveriş diğer alışverişlerle etkileşime girmekte ve kendisi dışındaki diğer iki ülkenin uyguladığı engellerden dolaylı olarak etkilenmektedir. Aslında bu durum bir genel denge sorunudur ve bu durumun "*yapısal çekim modeliyle"* çözümlenmesi gerekmektedir (Anderson, 2011, s. 135).

Başlangıçtan itibaren çekimi denkleminin geleneksel temelleri incelendiğinde çoğunun Anderson (1979)'un çalışmasının ekinde açıklanan talep yanlı modelin bir benzeri olduğu görülecektir. Bu bağlamda Anderson ve Van Wincoop (2003) modeli de temelde talep yanlı bir modeldir (De Benedictis ve Taglioni, 2011, s. 65). Modelde, ülkeler arasındaki talep tercihleri birbirine benzer olabilmektedir. Yurt içinde üretilen mallar lehine *"ev sahibi ülke etkisi"* (Hesaplamada meydana gelen yanlılık) mevcuttur ve ülkeler arasındaki talep farklılıkları, *"ticaret maliyetlerinin"* artık talep tarafındaki *"ev sahibi ülke etkisini"* de kapsamaktadır. Pratikte, talep tarafındaki yanlılığı ticaret maliyetlerinin etkisinden ayırt etmek çok güçtür, bu sebeple literatürde çokça kullanılan ortak dil, eski sömürge bağları veya iç ticaret gibi kukla değişkenler hem talep hem de maliyet farklılıklarını makul bir şekilde modele dâhil etmek için kullanılmaktadır (Anderson ve Van Wincoop, 2003, s. 180).

Modelde tüketiciler Armington'un ortaya koyduğu talep tarafını dikkate alan Sabit İkame Mal Esnekliği Fayda Fonksiyonu (CES) varsayımı altında tercihte bulunurlar, yani *"çeşitten hoşlanan"* tüketicilerin varlığı söz konusudur. Modelde monopolcü rekabet koşulları geçerlidir, buna göre firmaların her biri aynı malın faklı çeşitlerini üretmektedirler. Üreticiler tüm ülkelere mal gönderebildiği gibi tüketiciler de istedikleri ülkeden mal satın alabilirler, çünkü mallar ihracatçı ülkeler özelinde farklılaşmaktadır. Modelde öne çıkan bir diğer önemli nokta ise *"Buzdağı Maliyeti"* diye

tanımlanan malın ihraç fiyatının maliyet unsurunun içinde yer almasıdır ki bu durumda ithal malların talep edilmesi durumunda ithal malının ekstra maliyetleri ithalatçı tarafından üstlenilmektedir (Anderson ve Van Wincoop, 2003, s. 174).

Anderson ve Van Wincoop (2003)'a göre; N sayıda ülke ve ticarete konu olan çeşitli sayıdaki malların menşe ülkelerine göre farklılaştığı varsayımı altında, iyi tanımlanmış ve teorik olarak temellendirilmiş bir genişletilmiş çekim denklemi aşağıdaki şekilde gösterilmektedir.

$$X_{ij} = \frac{E_j Y_i}{Y}\left(\frac{t_{ij}}{P_j \Pi_i}\right)^{(1-\sigma)} \quad (5)$$

Formülde kullanılan; X_{ij}; Geleneksel çekim modelinde de kullanılan i ve j ülkeleri arasındaki mal akışını, Y_i; i ülkesinin GSYH'sini, E_j; ülkesinin GSYH'sini, Y; toplam geliri, t_{ij}; ticaret maliyetini, σ; σ>1 olmak üzere ürün çeşitleri arasındaki ikame esnekliğini, P_j; içe dönük çok yanlı dirençleri, Π_i; ise dışa dönük çok yanlı dirençlerini temsil etmektedir. Eşitliğin sağ tarafında bulunan ibarelerden ilki, E'ler ve Y'ler veri iken engellerin olmadığı bir dünyadaki sürtünmesiz ticarete dair öngörüyü göstermektedir. İkinci ibare ise yani t'ler veri iken öngörülen ticaretin engelsiz ticaret öngörüsüne olan oranını ifade eder. Formülde (P_j) olarak gösterilen içe dönük çok taraflı ticaret direnci; i ülkesinin j ülkesinden yaptığı ithalat için ödediği ticaret maliyetine karşın, diğer bütün ithalatçı ülkeler ile karşılaştırıldığında, i ülkesinin j ülkesine olan ithalat bağımlılığını ifade etmektedir. Formülde *(Π_i)* olarak gösterilen dışa dönük çok taraflı ticaret direnci ise diğer bütün ticari pazarlar dikkate alındığında i ülkesinin j ülkesine ihracat yapması durumunda katlanması gereken ticaret maliyetini göstermektedir. Böylece Anderson ve Van Wincoop(2003) uluslararası ticarete yönelik engelleri üç aşamada ele almıştır. Bunları;

a) i ve j ülkesi arasında bulunan ticaret engellerini ikili direnç (Bilateral Resistance),

b) i ülkesi ile diğer üçüncü ülkeler arasında bulunan ticaret engellerini çok yanlı direnç (Multilateral Resistance),

c) j ülkesi ile diğer üçüncü ülkeler arasında uygulanan ticaret engellerini çok yanlı direnç (Multilateral Resistance),

olarak tanımlamıştır.

Anderson ve Van Wincoop'a göre i ve j ülkeleri arasındaki ikili ticaret, yukarıda çekim modelinin *çok taraflılık boyutu* olarak belirtilen, ticarete konu eşyanın üçüncü ülkeler kaynaklı çok yanlı ticaret dirençleriyle ilgilidir. Şayet ithalatçı j ülkesinin çok yanlı ticaret dirençleri yüksekse i ülkesinden gerçekleştireceği ithalat miktarı artış gösterecek, düşük olması durumunda ise j ülkesinin i ülkesinden gerçekleştireceği ithalat miktarı azalacaktır. J ülkesi ile i ülkesi dışında kalan ticaret ortakları arasındaki çok yanlı ticaret dirençleri yüksekse bu defa i ülkesinin ihraç malının fiyatı diğer ülkelere göre göreceli olarak daha düşük olacağından j ülkesi ile i ülkesi arasındaki ikili ticaret miktarı da buna göre artacaktır. Böylelikle, ülkeler arasındaki ticaret, göreli ticaret engelleri tarafından belirlenmektedir. *Bu durumda; iki ülke arasındaki ticaret, her iki ülkenin tüm ticaret ortaklarıyla karşılaştığı ortalama ticaret engelleri ile bu engellerin her iki ülkenin de ticaret yaptığı ülkelerle aralarındaki ortalama ticaret engellerinin oranına bağlı bulunmaktadır.* Anderson ve Van Wincoop (2003)'un çekim modeline yönelik çok yanlı ticaret dirençleri (Multilateral Resistance) ile uzaklık (Remoteness) kavramlarını da dâhil ettiği çığır açan çalışmasına söz konusu kavramları eklemesinin nedeni aslında McCallum'un 1995 tarihinde yaptığı çalışmadır. (Anderson ve Van Wincoop, 2003, s.176).

McCallum (1995), 1988 yılı verilerini kullanarak, aynı yıl için, Kanada'nın eyaletleri ile ABD'nin eyaletleri arasındaki ticareti analiz etmiş, kendileriyle aynı mesafede bulunan Kanada eyaletlerinin, ABD eyaletleri yerine Kanada eyaletleriyle (ülke içi) ticareti tercih ettiğini ortaya koymuştur. Öyle ki, yaptığı çalışmayla Kanada eyaletlerinin kendi aralarında yaptığı ticaretin ABD eyaletleriyle yaptığı ticaretten 22 kat fazla olduğunu hesaplamış ve bunun nedenini de uluslararası ticaretteki *"sınır etkisine"* bağlamıştır (McCallum, 1995, s. 616).

Anderson ve Van Wincoop (2003), McCallum (1995)'in yaptığı hesaplamayla elde ettiği sınır etkisinin, aslında çok yönlü ticaret dirençlerinin modele dâhil edilmesiyle olduğundan çok daha küçük değerde bulunacağını öne sürmüştür. Bu çerçevede Anderson ve Van Wincoop bahse konu çalışmalarıyla, 1993 tarihli verileri kullanarak öncelikle teorik temelli McCallum'un oluşturduğuna benzer bir çekim modeli oluşturmuş ve söz konusu modele McCallum (1995)'in modelde kullanmayı ihmal ettiği çok yanlı

ticaret dirençlerini eklemiştir. Böylece McCallum (1995)'in 16,4 olarak hesapladığı sınır etkisi, yapısal çekim modelinde asimptotik sapmasız bir şekilde 10,7 olarak hesaplanmıştır. Sınır etkisine yönelik hesaplanan sayının olması gerekenden daha büyük çıkmasının diğer bir nedenin ise, büyük ölçüde Kanada ekonomisinin ABD ekonomisine oranla daha küçük boyuta sahip olmasıdır. Bu bağlamda McCallum regresyonunun ABD verileriyle hesaplandığında, iki devlet arasındaki ticaretin devletlerle eyaletler arasındaki ticaretin 1,5 katı olduğunu ortaya koymuştur (Anderson ve Van Wincoop, 2003, s.171).

Sınır etkisinde ülkelerin ekonomik büyüklükleri önemli bir rol oynamaktadır. British Columbia'nın (Kanada) komşu eyalet olan Alberta'yla (Kanada) yaptığı ticaret ile sınırın diğer tarafındaki Washington (ABD) eyaleti arasında gerçekleştirilen ticaret mukayese edildiğinde Alberta eyaletiyle Washington federe devleti arasındaki çok yanlı ticaret dirençleri ayrıştırılabilmiştir. Kanada'nın GSYH'sinin ABD'nin onda biri büyüklüğünde olduğundan Kanada eyaletleri dış dünya ile ABD eyaletlerinden çok daha fazla ticari ilişkiye ihtiyaç duyar. Bundan dolayı da Kanada eyaletleri doğal olarak ABD eyaletlerinden daha yüksek çok yanlı ticaret direnciyle karşılaşacak ve bu da Kanada eyaletleri arasındaki ticareti (ülke içi ticaret) arttıracaktır. Bu doğrultuda Anderson ve Van Wincoop (2003) çalıştırdığı yapısal çekim modeliyle sınır etkisinin sanayileşmiş ülkeler arasındaki ticareti %20 ila %50 aralığında olumsuz olarak etkileyeceğini hesaplamıştır (Anderson, 2011, s. 145).

Anderson ve Van Wincoop (2003)'un yapısal çekim modeli; modelde ticarete konu olan eşyaların iç piyasa fiyatıyla ithalatçıların pazardaki talebinin eşit kabul edilmesine yönelik varsayımı nedeniyle; aşağıda belirtilen

a) Ticaret maliyetlerinin tüm ülke çiftlerinde iki yönlü yani simetrik olduğu varsayılmasına rağmen, bu varsayımın, tercihli ticaret anlaşmalarının (TTA) uygulandığı durumlarda otomatik olarak ihlal edilmesi,
b) İki ülke arasındaki ticaretin dengeli yani; $X_{ij} = X_{ji}$ olduğu varsayımının da pratikte sıklıkla ihlal edilen bir hipotez olduğu,
c) Son olarak, modelin zaman değişkeni içermemesi nedeniyle yalnızca yatay kesit verilerinde kullanabileceği

şeklindeki üç ana başlık altında eleştirilmiştir. Şayet bu üç eleştiri konusu giderilirse, ülkeler arasındaki çok yanlı ticaret dirençleri, zamana özgü değişmeyen ülke sabit etkileri

eliyle ampirik olarak kontrol edilebilecektir. Şöyle ki; son zamanlarda gerçekleştirilen ekonometrik tahminlerde özellikle Harrigan (2001) tarafından ortaya atılan ve Feenstra (2003) tarafından daha da popülerleştirilen uygulamayla, *ülke sabit etkileri kullanılarak çok yanlı ticaret dirençleri modele dâhil edilerek bazı ekonometrik düzeltmeler yapılmaktadır.* Ancak, getirilen ülke sabit etki uygulaması, yapılan analizleri çok yanlı ticaret dirençlerinin nedenlerinden çok, bu dirençlerin etkilerine doğru saptırmıştır. Bu durum ise özellikle uluslararası ticaret politikalarının değerlendirilmesi bağlamında ümit verici bir analiz alanı olmaya devam etmektedir (akt: De Benedictis ve Taglioni, 2011, s. 68).

4.3.2.1. Yapısal Çekim Modelinin Tahmin Edilmesi

Çekim modeli, uluslararası ticarette hem genel ticaret düzeyinde (toplam ticaret) hem de sektörel düzeydeki ticaret akışlarının analizinde kullanılan son derece etkili bir analiz metodudur. Bu bakımdan çekim modeli aşağıda öncelikle toplam ticaret düzeyindeki mal akışları, sonrasında ise sektörel düzeyindeki mal akışları bağlamında ele alınacaktır.

4.3.2.1.1. Yapısal Çekim Modelinin Toplam Ticaret Düzeyi İçin Tahmin Edilmesi

Çekim denkleminin çarpımsal/multiplikatif niteliği göz önüne alındığında, yukarıda (4) No.lu denklemde belirtildiği haliyle bir çekim denklemini tahmin etmek için uygulanacak olan standart prosedür; basitçe tüm değişkenlerin doğal logaritmalarının alınarak, EKK-OLS yöntemiyle tahmin edilebilecek bir logaritmik doğrusal fonksiyon denklemi elde etmektir. Bu durumda, yukarıda belirtilen (4) No.lu denklem;

$$\ln X_{ij} = \ln G + \ln S_i + \ln M_j + \ln \emptyset_{ij} \quad (6)$$

halini almaktadır (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 105-105). Ancak söz konusu model Anderson ve Van Wincoop modeli olarak düşünüldüğünde;

$$\ln X_{ij,t} = \ln E_{j,t} + \ln Y_{i,t} - \ln Y_t + (1-\sigma)\ln t_{ij,t} - (1-\sigma)\ln P_{j,t} - (1-\sigma)\ln \Pi_{i,t} + \varepsilon_{ij,t} \quad (7)$$

şeklinde düzenlenebilir. Denklemde bulunan;Y_i; i ülkesinin t zamandaki GSYH'sini, E_j; j ülkesinin t zamandaki GSYH'sini, Y_t; t zamandaki toplam geliri, $(1-\sigma)$; ikame mal esnekliğini ve $\varepsilon_{ij,t}$ ise stokastik hata terimini ifade etmektedir (Yotov ve diğer., 2016, s. 17). (6) No.lu denklem ile yapısal çekim modeli uygulamada iki ülke arasındaki ticaret hacminin doğal logaritmasını, bu iki ülkenin GSYH değerleri, iki ülke arasındaki ticaretin teşvik ve engellerini de temsil eden karma bir ticaret maliyeti değişkeni ile her iki ülkenin de ayrı ayrı olmak üzere dünyanın geri kalanındaki diğer tüm ülkelerle ticaretindeki engelleri ölçen ve sırasıyla ihracatçı ve ithalatçının pazara erişim kolaylığını temsil eden P_j ve Π_i değişkenlerinin logaritması ile ilişkilendirmektedir. Denklemde yer verilen her bir değişken için hesaplanan parametre değeri aslında o değişken için hesaplanmış bir esneklik değeri olarak kabul edilmektedir (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 105-106). Örneğin ln t_{ij} değişkeni için hesaplanan parametre değeri, aslında ticaret akışının ticaret maliyetlerine olan esnekliği olup, ticaret maliyeti değişkenindeki %1'lik değişimin ticaret akışındaki yüzde değişimini vermektedir.

"Ticaret maliyeti değişkeni" esasen, günümüzde kullanılan veri kaynakları içinde doğrudan yer almaması ve uluslararası ticarette *"maliyet unsurunu"* artırıcı mahiyette birçok faktörü de bünyesinde barındırması bakımından üzerinde önemle durulması gereken bir konudur.

Ekonomideki arz tarafı ile talep tarafının buluştuğu noktayı temsil eden *"genel ekonomik dengenin"* özellikleri dikkate alındığında, karmaşıklığı nedeniyle bu ekonomik yapıdan çekim modeline benzer ekonomik bir yapının ortaya çıkması güçtür ve daha doğru bir ekonomik analiz gerçekleştirilebilmesi için bu yapıda ciddi bir sadeleştirme yapılmaya ihtiyaç duyulmaktadır. Aslında bu ekonomik sadeleştirme, malların hem yatay hem de dikey olarak sınıflandırılarak mal sınıfları arasındaki üretim ve harcama dağılımının belirlenmesi şeklindedir. Bir başka ifadeyle bir malın fiyatının diğer malların fiyatından etkilenmeden bağımsız olduğunun kabul edilmesidir. Anderson ve Van Wincoop (2004) bunu ***"ticarette bölünebilirlik"*** varsayımı olarak adlandırmıştır.

Ticarette bölünebilirlik (Modülerlik), araştırmacıların tüm hedeflere yapılan toplam mal arzını veya her kaynaktan gelen toplam mal talebini neyin belirlediğini açıklamak zorunda kalmadan, aynı zamanda, sadece malların veya faktörlerin dağıtım örüntüsünden ticaret maliyetleri hakkında çıkarımlara odaklanmalarına izin vermektedir.

Malların veya faktörlerin dağılımı ile ilgili elde edilen bu çıkarımlar, pek çok ulusal/bölgesel üretim ve tüketim genel denge modelleriyle de tutarlıdır. Ayrıca ticarette bölünebilirlik, ticaret maliyetlerinde bir kısıtlama gerektirir ki böylece sadece bir mal sınıfı içindeki ulusal ticaret maliyeti yükü, mal sınıfları arasındaki bir paylaşım meselesi halini alır. Söz konusu paylaşım meselesi, doğrusal sabit maliyet fonksiyonu ve doğrusal olmayan ortak ticaret maliyeti fonksiyonu kullanılmak suretiyle iki farklı yaklaşım ile ele alınmaktadır. Ticaret maliyetine ilişkin paylaşım sorununu gidermeye yönelik ilk yaklaşım ***sabit ticaret maliyeti yaklaşımı*** olup; malların dağıtımının, o malların üretimiyle aynı oranda kaynak kullandığını varsaymaktadır. Ticaret maliyetlerine ilişkin bu yaklaşım ilk kez Samuelson (1952) tarafından *buzdağı metaforuyla* açıklanmıştır. Buzdağı metaforu; ana buzuldan kırıldıktan sonra buzdağından eriyen miktarın, buzdağının hacmiyle orantılı olduğu noktasından hareketle, ticaret maliyetlerinin de sevk edilen malın hacmiyle orantılı olduğunu söylemektedir. Bu nedenle matematiksel olarak, genelleştirilmiş buzdağı ticaret maliyeti sevk edilen mal hacmiyle doğru orantılı olduğundan, ekonomik olarak malların dağıtımında, o malların üretiminde kullanılan aynı oranda kaynak kullanılmasını gerektirmektedir ki buradan ticaret maliyetinin de orantılı olduğu anlaşılmaktadır. Ticaret maliyeti yaklaşımı aslında ticaret maliyetlerine ilişkin doğrusallık yaklaşımı olup, sabit maliyetlere olanak tanımaktadır. Sabit maliyetler ise gerçekçi ve birçok potansiyel ikili ticaret akışının neden sıfıra eşit olduğunu açıklamada önemli bir rol oynamaktadır. Ticaret maliyetine ilişkin paylaşım sorununu gidermeye yönelik ikinci yaklaşım ise ***ortak ticaret maliyeti fonksiyonudur.*** Bergstrand (1985) tarafından buzdağı modelindeki sabit katsayılarla kabul edilen maliyet bağımsızlığı yerine, malların varış yerleri arasındaki maliyetlerde ikame etkilerine izin veren doğrusal olmayan bir ortak ticaret maliyet fonksiyonu geliştirilmiştir. Bu bağlamda daha genel ve doğrusal olmayan ortak ticaret maliyeti fonksiyonu da ticaret maliyetine ilişkin paylaşım sorununu gidermeye olanak tanımakta ve böylece modülerlik gereksinimlerini karşılar ancak buzdağı metaforundan ayrılmaktadır (Anderson, 2011, s. 139).

Bu çerçevede geniş kapsamlı bir tanımla *ticaret maliyetleri;* yabancı üreticiden yerli ülkedeki nihai tüketicilerin bir malın marjinal üretim maliyeti dışında o malı elde etmek için katlandığı tüm maliyetleri içine almaktadır. Nitekim bu maliyetler; zaman maliyetini de içeren nakliye maliyetlerini, tarifeler ve tarife dışı engeller gibi ticaret politikasına dair engelleri, bilgi maliyetlerini, sözleşme uygulama maliyetlerini, döviz

kuru kaynaklı maliyetleri, mevzuata dayalı maliyetler ile yerel dağıtım maliyetlerinin tümünü kapsamaktadır. Öte yandan ticaret maliyetleri *"advalorem vergi eşdeğeri"* olarak raporlanmaktadır. Ticaret maliyetlerinin ölçülmesi ve bunların ekonomik olarak yararlı bileşenlere ayrıştırılmasında birçok zorluk bulunmasına rağmen, veri toplama ile birlikte özellikle ticaret maliyetlerinin yapısal olarak modellenmesinde kaydedilen son dönemdeki gelişmeler bu alanda tutarlı sonuçlar elde edilmesine olanak tanımıştır. Anderson ve Van Wincoop (2004)'a göre ticaret maliyetleri, yüksek düzeyde bütünleşmiş ekonomiler arasında bile %170 gibi oldukça yüksek bir advalorem etkiye sahiptir. Söz konusu çalışmada hesaplanan bu rakam birimlere ayrıştırıldığında, bu rakamın %55'nin yerel dağıtım maliyetleri, %74'ünün ise uluslararası ticaret maliyeti olduğunu hesaplamıştır. Ticaret maliyetleri gümrük tarifeleri, kotaların (veya tarife dışı önlemlerin) AVE'leri, döviz kuru sistemiyle ilişkili ticaret engelleri gibi doğrudan ticaret politikası araçları nedeniyle kuvvetli bir şekilde ekonomi politikalarına bağlı bulunmaktadır. Diğer taraftan ticaret maliyetlerinin refah üzerinde de büyük etkileri vardır. Örneğin, Anderson ve Van Wincoop (2002) ticaret politikasına dayalı mevcut ticaret maliyetlerinin genellikle milli gelirin %10'undan fazlasına kadar etki ettiğini ortaya koymuştur. Bunun yanında Maurice Obstfeld ve Kenneth Rogoff (2000), uluslararası makroekonominin tüm önemli bulmacalarının ticaret maliyetlerine dayandığını ifade etmiştir. Ticaret maliyetlerine ilişkin bilgiler iki farklı şekilde temin edilebilmektedir. Bunlardan *ilki;* ticaret maliyetlerinin uygulanan ticaret politikası (Tarife ve tarife dışı önlemler) ile çevrenin getirdiği (nakliye, çeşitli tehlikelere karşı sigorta, zaman maliyetleri) önlemlerden oluşan ***doğrudan önlemlerdir*** olup, bu tür önlemler oldukça eksik ve hatalı olabilmektedir. *İkincisi* ise; ***dolaylı olarak elde edilen önlemler*** olup, ticaret hacminde gerçekleşen değişimler ile mal fiyatlarında meydana gelen değişimlerden yola çıkılarak hesaplanan ticaret maliyeti fonksiyonu olup, doğrudan önlemlerin eksikliğini bu şekilde tamamlamakta kullanılmaktadır (Anderson ve Van Wincoop, 2004, s. 691-692).

Çekim denklemlerinde *"ticaret maliyetleri"* bir dizi değişken kullanılmak suretiyle modele dahil edilmektedir. Geleneksel olarak ampirik çalışmalar, ticaret maliyetlerini iki ülke arasındaki coğrafi mesafe olarak kabul etse de modelde bir dizi ilave değişken de ticaret maliyetlerini temsil etmesi bakımından kullanılmaktadır. Bu kapsamda bir ülkenin ada olup olmadığı, denize kıyısının bulunup bulunmadığı veya diğer ülkelerle sınır komşusu olup olmadığı gibi özellikler, modele kukla değişkenler

vasıtasıyla eklenmektedir. Aslında bu niteliklere sahip kukla değişkenler, ulaşım maliyetlerinin mesafe ile arttığı ve karayla çevrili ülkeler ile ada ülkeleri için daha yüksek, ancak komşu ülkeler için daha düşük olduğu hipotezlerini yansıtması bakımından kullanılmaktadır. *Diğer taraftan ortak dil, komşuluk bağı veya sömürge tarihi gibi kültürel özellikleri yansıtan kukla değişkenler ise çekim modeline bilgi maliyetlerinin dahil edilmesi amacıyla kullanılmaktadır.* Birbirini iyi tanıyan, köklü bir ticari ilişkiye sahip olan ülkeler için, rekabet gücü ve teslimat güvenilirliği gibi konulara ilişkin pazar araştırma ve bilgi maliyetleri de daha düşük olacaktır. Bu nedenle, firmaların iş ortamını bildiği ülkelerde tedarikçi veya müşteri arama olasılığı da daha yüksek olacaktır. Diğer yandan gümrük tarifleri ile BTA gibi değişkenler de yine kukla değişkenler olarak modele dahil edilmektedir. Ancak gümrük tarifeleri ise bazen ikili düzeyde modele eklenebilmektedir (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 105).

Literatürde çekim denkleminde kullanılan *ticaret maliyetleri* genel olarak aşağıda belirtildiği şekilde kullanılmaktadır.

$$t_{ij} = d_{ij}^{\delta}.exp(\delta_2 cont_{ij} + \delta_3 lang_{ij} + \delta_4 ccol_{ij} + \delta_5 col_{ij} + \delta_6 landlock_{ij} + \delta_7 RTA_{ij}) \qquad (8)$$

Denklemde yer alan d_{ij}^{δ}; i ve j ülkesi arasındaki coğrafi mesafeyi, $cont_{ij}$; komşuluk bağı, $lang_{ij}$; ortak dil, $ccol_{ij}$; ortak sömürge geçmişi, col_{ij}; bir ülkenin birinin diğer ülkenin sömürgesi olup olmama durumu, $landlock_{ij}$; iki ülkeden birinin denize kıyısı bulunma, RTA_{ij}; iki ülke arasında ortak bir ticaret anlaşma bulunup bulunmadığı durumunu gösteren kukla değişkenler olarak belirlenmiştir (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 106). Aslında *ticaret maliyeti teriminin doğal yorumu; gerçekleşen ticaret ile sürtünmesiz (ek maliyetsiz) ticaret arasında fiyat farkı oluşturan ticaret maliyetlerinin toplam etkisidir.* Bu kapsamda i ve j ülkeleri arasındaki ikili ticaret maliyeti, literatürde tipik olarak iki ülke arasındaki coğrafi mesafenin yanı sıra iki ülke arasında uygulanan gümrük tarifeleri ile Bölgesel Ticaret Anlaşmalarının (BTA) varlığı gibi *ticaret politikası* değişkenleridir (Yotov ve diğer., 2016, s. 16). Bu bağlamda (8) No.lu denkleme ticaret artırıcı etki yaratan RTA değişkenin yanı sıra ticarette ek maliyet oluşturan ve bu sebeple ticareti kısıtlayıcı etki yaratan, gümrük tarifeleri ile TDÖ'ler gibi *ticareti kısıtlayıcı diğer ticaret politikası değişkenleri* eklendiğinde eşitlik,

$$(1-\sigma)\ln t_{ij,t} = \beta_1 DIST_{ij} + \beta_2 CNTG_{ij} + \beta_3 LANG_{ij} + \beta_4 CLNY_{ij} + \beta_5 RTA_{ij,t} + \boldsymbol{\beta_6 \tau_{ij,t}} \qquad (9)$$

şeklini almaktadır. Aslında (8) ve (9) No.lu denklemler özdeştir. Yine denklemde yer alan $DIST_{ij}$; i ve j ülkesi arasındaki coğrafi mesafeyi, $CNTG_{ij}$; komşuluk bağı, $LANG_{ij}$; ortak dil, $CLNY_{ij}$; ortak sömürge geçmişi, $RTA_{ij,t}$ ve $\tau_{ij,t}$ ticaret politikası değişkeni olup, $RTA_{ij,t}$; t zamanda iki ülke arasında ortak bir ticaret anlaşması bulunup bulunmadığını gösteren kukla değişkendir**.** $\boldsymbol{\tau_{ij,t}}$; ise t zamanda uygulanan gümrük tarifesi ile TDÖ'leri gösteren ticaret politikası değişkenidir (Yotov ve diğer., 2016, s. 21). (8) ve (9) No.lu denklemde yer verilen tüm bu değişkenler esasen uluslararası ticaretin önemli belirleyicileri olduğu kabul edilmektedir (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 107).

4.3.2.1.1.1. Çok Taraflı Ticaret Dirençlerinin Modele Dâhil Edilmesi

Yapısal çekim modelinde içe dönük çok yanlı ticaret dirençlerini temsil eden P_j ile dışa dönük çok yanlı ticaret dirençlerini temsil eden Π_i terimlerinin tamamen teorik yapılardan oluşması nedeniyle, bu iki terim araştırmacılar veya politika yapıcıları tarafından doğrudan gözlemlenememektedir (Yotov ve diğer., 2016, s. 16). Bir başka deyişle herhangi bir istatistik kurumu bünyesinde bu değişkenlere ilişkin toplanmış bir sayısal veri bulunmamaktadır. Bu nedenle bu iki terimin yapısal çekim modeline doğrudan veri noktaları biçiminde dâhil edilemese de modelde içe ve dışa dönük çok yanlı ticaret dirençlerinin etkilerinin hesaba katılmasını sağlayacak bir tahmin yöntemine ihtiyaç duyulmaktadır (Shepherd, 2016, s. 22). Anderson ve Van Wincoop (2003)'a göre, çok taraflı ticaret dirençlerinin modele eklenmesinde, ülkeye özgü kukla değişkenlerin modele dâhil edilmesi bu konuda alternatif bir yöntem olup, bu yöntem model parametrelerinin tutarlı tahminlerine olanak tanımaktadır (Anderson ve Van Wincoop, 2003, s. 180).

Bazı durumlarda ise modelde bulunan hata terimi ticaret maliyeti fonksiyonundaki gözlemlenemeyen değişkenleri de yansıtabilmektedir. Bu durumda, çok taraflı ticaret dirençleri bu hata terimine bağlı olduğundan yapısal çekim modelinin tahmin yönteminin değiştirilmesi gerekmektedir. Böyle bir durumda, bölge veya ülkeye özgü kukla değişkenler eklenmek suretiyle çok taraflı ticaret dirençleri modele dâhil edilebilir (Anderson ve Van Wincoop, 2004, s. 713).

Olivero ve Yotov (2012)'a göre; yatay kesit verilerine dayanan statik bir modelde çok taraflı ticaret dirençlerinin hesaba katılmasında, ihracatçı ve ithalatçı ülke sabit

etkilerinin kullanılması standart bir uygulama olsa da panel veriler söz konusu olduğunda çok taraflı ticaret dirençlerinin modele dâhil edilmesi konusunda genel geçerli bir uygulama bulunmamaktadır. Bu bağlamda, örneğin Rose (2000) çok taraflı ticaret dirençlerini hesaba katmamış ancak zamana ilişkin kukla değişkenleri kullanmıştır. Micco, Stein ve Ordonez (2003) ise ülke çiftleri sabit etkilerinin yanı sıra zamana özgü kukla değişkenleri kullanmış, Egger (2000) ve Helpman ve diğer. (2008) ihracatçı ve ithalatçı ülke sabit etkileri ile zamana özgü kukla değişkenleri, Anderson ve Yotov (2010) ise ihracatçı ve ithalatçı ülke sabit etkileri kullanmıştır. Bu çerçevede Baltagi, Song ve Koh (2003) ile Baltagi, B.H., S.H. Song, B.C. Jung, & W. Koh (2007) panel veri analizlerinde ihracatçı ve ithalatçı ülkeye özgü zamanla değişen etkileri hesaba katmak için ihracatçı, ithalatçı ve zaman sabit etkilerinin modele dahil edilmesini önermektedir (akt: Olivero ve Yotov, 2012, s. 66).

Bu kapsamda Olivero ve Yotov (2012), söz konusu çalışmalarıyla Hummels (2001) ve Feenstra (2004)'ün yatay kesit verilere dayanan ihracatçı ve ithalatçı ülke sabit etkilerine yönelik önerilerini daha da geliştirmiş ve *çok taraflı ticaret dirençlerini panel veriyle dinamik bir çekim modeli kullanarak ihracatçı ülke-zamanı ve ithalatçı ülke-zamanı sabit etkilerini kullanmak suretiyle açıklamıştır* (Yotov ve diğer., 2016, s. 19).

Bu bağlamda çekim modelinin sabit parametresi (Çekim Sabiti) olarak da bilinen çok yanlı ticaret dirençlerinin çekim modeline dahil edilmesinde çeşitli yöntemler bulunmaktadır. Bu çerçevede; kullanılacak olan yöntemi belirleyecek olan şey, tamamen araştırmanın odaklandığı amaç ile elde bulunan veri setiyle de ilgili bir durumdur. Bu durumda, şayet araştırmanın amacının iki taraflı bir ticaret değişkeninin katsayısına odaklanması halinde başka bir tahmin metodu, ülkeye özgü herhangi bir değişkene odaklanması durumunda ise başka bir tahmin metodunun kullanılması gerekmektedir.

Bu çerçevede, örneğin *mesafe ve diğer iki taraflı değişkenlerin*, ikili ticaret akışları üzerindeki etkisine ilişkin yansız tahminler, (5) No.lu denklemde bulunan çok taraflı ticaret dirençleri, ithalatçı ve ihracatçı ülke kukla değişkenlerinin[41] veya ihracatçı

[41] Çekim denklemindeki bir gözlem birimi tek bir ülkeyi değil, bir ülke çiftini temsil etmektedir. Dolayısıyla, "ülke etkileri" standart anlamdaki "sabit etkiler" ile özdeş değildir ve her bir ülke çiftini temsil eden kukla değişkenleri ifade etmektedir.

ve ithalatçı ülke sabit etkilerinin modele dâhil edilmesi yoluyla elde edilebilmektedir. Ülke kukla değişkenleri, ülkeye özgü tüm karakteristik özellikleri kapsayan ve bir ülkenin genel ithalat/ihracat seviyesini kontrol eden ikili (0,1) değerler alabilen değişkenlerdir. Şayet araştırılacak konuya dair elde bulunan veri panel veri özelliklerine sahipse; çekim modeli,

$$\ln X_{ijt} = a_0 + a_1 I_{it} + a_2 I_{jt} + a_3 t_{ijt} + a_4 I_t + u_{ij,t} \quad (10)$$

şeklinde tanımlanabilmektedir. Modelde, I_{it}; her bir spesifik yıla karşılık gelen kukla değişkenini, t_{ijt}; ticaret maliyetlerini, $u_{ij,t}$; hata terimini ifade etmektedir. Böylece analize konu olan yıl aralığına denk gelecek şekilde her bir yılı niteleyen kukla değişkenler tanımlanmaktadır. Çekim modelinde panel verinin kullanılması, ülkeler arasındaki heterojenliğin yol açtığı tahmin yanlılığını azaltmakta da avantaj sağlamaktadır. Yatay kesit verilerinde, ülke çiftinin ticaret eğilimi yalnızca ***ortak dil, ortak para birimi*** gibi gözlemlenebilen ülke çifti özellikleri tarafından kontrol edilebilirken, panel verilerde ülke çiftine özgü heterojenlik ***ülke çifti sabit etkileri kullanılarak*** kontrol edilebilmektedir. Bununla birlikte, eğer araştırmada güdülen amaç***, coğrafi mesafe gibi zamanla değişmeyen bir ikili değişkenin*** katsayısının tahmin edilmesi ise, sabit etkiler tahmin yöntemi oluşacak çoklu doğrusallık nedeniyle uygun bir seçenek olmayacaktır. Bu durumda tesadüfi etkiler tahmin yönteminin tercih edilmesi gerekecektir.

Yukarıda belirtilen *ülke etkileri* yaklaşımı çekim modeli katsayıları için yansız tahminler sağlasa da bu yaklaşımın ***ülkeye özgü açıklayıcı değişkenlerin*** kısmi etkilerinin doğrudan tahminini engellemesi yönüyle de dikkate değer bir sakıncası bulunmaktadır. Şöyle ki; altyapı kalitesi, kurumların kalitesi veya mevzuata yönelik düzenleyici/denetleyici kurumların durumu gibi ülkeye özgü değişkenlerin, ticaret üzerindeki etkileri çekim modeline yönelik pek çok sayıda çalışmayla tahmin edilmeye çalışılmaktadır. Ancak bahse konu modellerde *Ülke etkileri* yaklaşımı kullanılması durumunda, söz konusu bu açıklayıcı değişkenler, ***ülkeye özgü oluşturulan kukla değişkenlerle*** zaten temsil edildiğinden, tam doğrusallık (Perfect Collinearity) durumu ortaya çıkacak ve ülkeye özgü bu açıklayıcı değişkenler model dışı kalacağından tahmin edilmesi de mümkün olmayacaktır. Bu durum aşağıda yer alan çekim denkleminde gösterilmiştir.

$$\ln X_{ijt} = a_0 + a_1(GSYH_{it}) + a_2(GSYH_{jt}) + +a_3 I_i + a_4 I_j + a_3 t_{ijt}\, a_6 I_t + u_{ijt} \quad (11)$$

Denklemde görüldüğü üzere i ülkesine ilişkin I_i kukla değişkeni yine i ülkesinin GSYH'si, j ülkesine ilişkin I_j kukla değişkeni ise yine j ülkesinin GSYH'si ile modelde aynı zamanda yer aldığından tam doğrusallık durum ortaya çıkmaktadır. Ancak GSYH değişkenin ikili ticaret akışına olan etkilerinin araştırıldığı böylesine bir durumda nispeten kısa bir zaman aralığını kapsayan zamana bağlı olmayan ithalatçı ve ihracatçı kukla değişkenlerinin kullanılması yaşanan sorunda bir çözüm işlevi görecektir. Coğrafi kompozisyonlarına bağlı olarak ülkelerin yaptıkları ticaretin yapıları da değiştiğinden, buna bağlı olarak GSYH değişkeni de zamanla değişecektir. Ancak bu değişim zaman aralığının kısa olması nedeniyle makul düzeyde kalacaktır. Sonuçta GSYH değişkenin ikili ticaret akışına olan etkileri tahmin edilebilecektir (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 109-110).

Çok yanlı ticaret dirençlerinin yapısal çekim modelinde hesaba katılmasına dair bir diğer yöntemde de uzaklık ya da kopukluk olarak tanımlayabileceğimiz *Remoteness* endeksinin modele eklenmesidir.

$$Rem_{ij} = \sum \frac{Dist_{ij}}{GDP_J/GDP_W} \tag{12}$$

Formülde kullanılan $Dist_{ij}$ değişkeni i ile j ülkesi arasındaki coğrafi mesafeyi, GDP_J, j ülkesinin GSYH'sini, GDP_W ise toplam dünya GSYH'sini temsil etmektedir. Formülde i ile j ülkeleri arasındaki coğrafi mesafenin, J ülkesinin dünya GSYH'sinde aldığı paya bölündüğünde elde edilen toplam değer Remoteness endeksini oluşturmaktadır. Remoteness ile bir ülkenin ticaret ortaklarına olan ortalama ağırlıklı mesafesini ölçülmektedir. Bir başka ifadeyle ithalatçı ülkenin mal alabileceği alternatif ülke kümelerini ölçmesi bakımından da ayrıca önemlidir. İthalatçı olan ülke birçok malı satın alabileceği kaynak ülkeye ne derece yakınsa, yani tedarikçi olan üçüncü ülkelerden ekonomik olarak kopuksa, Rem_{ij} değeri de o derece düşük olacak ve kendisine yakın olmayan üçüncü ülkelerden daha az ithalat gerçekleştirecektir. Güncel ticaret modellerinde Head (2003)'in makalesinden yola çıkacak olursak, Avustralya ve Yeni Zelanda arasındaki ticaret ile Avusturya ve Portekiz arasındaki ticaret karşılaştırmak uzaklık-kopukluk endeksinin önemini göstermesi bakımından bir hayli dikkat çekidir. Şöyle ki, bahse konu bu iki ülkenin merkez şehirleri olan Auckland ile Canberra arasındaki coğrafi mesafe ile Lizbon ile Viyana arasındaki coğrafi mesafe neredeyse aynı olup yaklaşık 1430 mil kadardır. Diğer taraftan bu iki ülke grubunun GSYH düzeyleri

eşit olmasa da birbirine çok yakındır. Remoteness endeksini dikkate almayan bir çekim modeli tahmini gerçekleştirilse Avusturya ile Portekiz arasında gerçekleştirilen ticaretinin, Avustralya ile Yeni Zelanda arasında gerçekleşen ticaretten biraz daha yüksek olması beklenir. Ancak gerçekte durum bundan çok farklıdır, öyle ki 1993 yılında Avustralya ve Yeni Zelanda arasında gerçekleşen ticaret Avusturya ve Portekiz arasında gerçekleşen ticaretten 9 kat fazla gerçekleşmiştir (Head, 2003, s. 8)

Çekim modelinde çok yanlı ticaret dirençlerinin hesaba katılmasında Remoteness endeksinin kullanılması, genellikle iki farklı nedenden ötürü eleştirilmiştir. Bunlardan ilki; söz konusu değişkenin ticaret akışına dair içerdiği tek ticaret engelini mesafe olarak ele almasıdır. Bir başka ifadeyle yukarıda detaylarıyla ele alınan ve ticaret maliyetini oluşturan pek çok başka faktörü göz ardı etmesidir. Dahası, mesafe bu yönüyle ticaret akışındaki tek ticaret engeli olarak kabul edilse bile Remoteness endeksindeki fonksiyonel form teoriyle çelişmektedir (Anderson ve Van Wincoop, 2003, s. 170). Endeksle ilgili bir diğer eleştiri noktası ise; endeksin uygulanmasında bir ülkenin kendi iç mesafesine olan uzaklık ölçüsünden bahsedilmemesidir. Head'e göre bu ölçü, ülkenin toprak alanının karekökünün yaklaşık 0,4 ile çarpılmasıdır (Head, 2003, s. 9).

Çok yanlı ticaret dirençlerinin çekim modeline eklenmesiyle ilgili üçüncü bir alternatif yöntem de Baier ve Bergstrand (2009) tarafından ortaya atılmıştır. Baier ve Bergstrand yukarıda belirtilen Remoteness yöntemine, komşuluk ve ortak dil gibi unsurlardan oluşan "sınır" etkisini de hesaba katmak suretiyle birinci dereceden Taylor serisi genişlemesi kullanarak, ikili ticaret akışları, gelirleri ve ticaret maliyetleri arasında şeffaf bir teorik ilişki ortaya koyan ve temelde Anderson ve Van Wincoop (2003) modeline dayanan bir çekim denklemi tahmin etmiştir (Baier ve Bergstrand, 2009, s. 82).

Baier ve Bergstrand (2009)'a göre, çok yanlı ticaret dirençleri, doğrusal bir yaklaşım olan birinci dereceden Taylor serisi genişlemesi kullanılarak tahmin edilmelidir. Anderson ve Van Wincoop (2003)'ün kullandığı yöntem doğrusal olmadığından bu uygulamadan kaçınılmasını gereklidir. Baier ve Bergstrand söz konusu çalışmayla ülkeler arasındaki ikili ticaretin, bahse konu bu iki ülke arasındaki ticaret maliyetlerinin çok yanlı maliyetlere oranına, hem de çok yanlı ticaret maliyetlerinin dünya ticaret maliyetlerine oranına bağlı bulunduğunu ortaya koymuştur. (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 110-111). Bu bağlamda Baier ve Bergstrand (2009)'ın ortaya koyduğu bu yöntem çok yanlı ticaret

dirençlerinin çekim modeline eklenmesinde Remoteness yönteminin geliştirilmiş bir versiyonudur.

Anderson ve Van Wincoop (2003) tarafından tanımlanan *çok yanlı ticaret dirençleri* Wei (1996) gibi kimi araştırmacılarca daha alt düzeye indirgenmiş olarak ikili mesafe ile GSYH'nin fonksiyonları biçiminde oluşturulan "Remoteness" endeksleri veya Baier ve Bergstrand (2009)'ın geliştirdiği gibi farklılaştırılmış bir versiyonu kullanılmıştır.

İktisat teorisinin kuramsal olarak tamamlanmış bir çekim denklemi elde etme çabası çekim modeli tahminlerinde birçok hataya sebebiyet vermektedir (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 110-111). Baldwin ve Taglioni (2006) bu hataların bir kısmının çekim model tahmininde uzmanlaşmış araştırmacılar tarafından iyi bilinmesine rağmen, çoğunun sık sık tekrarlanmaya devam etmesi nedeniyle bu hataları sırasıyla altın, gümüş ve bronz madalyalı hata olmak üzere üç ana başlık altında toplamıştır. Bu bağlamda çekim modeli tahmininde çok yanlı ticaret dirençlerinin model tahminlerinde göz ardı edilmesinin en önemli yani "altın madalya" düzeyinde bir hata olarak tanımlamıştır (Baldwin ve Taglioni, 2006, s. 7).

4.3.2.1.2. Yapısal Çekim Modelinin Sektörel Seviyede Tahmin Edilmesi

Yukarıda belirtilen ve Anderson ve Van Wincoop (2004) tarafından ***"ticarette bölünebilirlik"*** olarak tanımlanan varsayım uyarınca, yapısal çekim modeli teorisinin en önemli özelliklerinden birisi de modelin bu varsayım altında *ayrılabilir* olmasıdır. Diğer bir ifadeyle, ülkeler arasındaki ikili harcamaları hem genel ticaret rakamları (toplam düzeyde) hem de ürün (veya sektör) düzeyinde çekim modeliyle analiz edilebilmektedir. Ayrılabilirlik özelliği sayesinde çekim modeli sektörel düzeyde;

$$X^k{}_{ij,t} = \frac{Y^k_{i,t}E^k_{j,t}}{Y^k_t}\left(\frac{t^k_{ij,t}}{P^k_{j,t}\Pi^k_{i,t}}\right)^{(1-\sigma)_k} \tag{13}$$

şeklinde tanımlanabilmektedir. Sektöre düzeyde oluşturan (13) No.lu denklemde yer alan değişkenlerden; $Y^k_{i,t}$ değişkeni; k malının t zamanındaki ülke düzeyindeki üretim boyutunu, $E^k_{j,t}$ ise t zamanındaki aynı mala ülke düzeyinde karşılık gelen harcama boyutunu temsil etmektedir (Anderson ve Van Wincoop, 2004, s. 707-708). Bu çerçevede

(13) No.lu sektörel çekim modeli çarpımsal (multiplikatif) forma dönüştürüldüğünde aşağıda yer alan (14) No.lu denklem ortaya çıkmaktadır.

$$\ln X^{k}{}_{ij,t} = \ln E^{k}_{j,t} + \ln Y^{k}_{i,t} - \ln Y^{k}_{t} + (1-\sigma)\ln t^{k}_{ij,t} - (1-\sigma)\ln P^{k}_{j,t} - (1-\sigma)\ln \Pi^{k}_{i,t} + \varepsilon_{ij,t} \qquad (14)$$

Aslında yukarıda bulunan (5) No.lu ana çekim denklemi ile (13) No.lu sektörel çekim modeli denklemi, (7) No.lu denklem ile de (14) No.lu çarpımsal formdaki çekim denklemi (k) indisleri dışında aynı olup, (k) indisi k malını temsil etmektedir.

Sektöre özel çekim modelin iki önemli özelliği bulunmaktadır. Bunlardan *ilki* ticaret maliyetlerini temsil eden $t^{k}_{ij,t}$ değişkeninin sektör spesifik olmasıdır. Bir başka ifadeyle ticaret maliyetleri değişkeni sektör spesifik olduğundan maliyet unsurunun içinde yer aldığı tüm ticaret politikası değişkenleri de yine sektöre özeldir. Modelin *ikinci* önemli özelliği ise; çok yanlı ticaret dirençlerinin de yine sektöre özel olmasıdır. Ampirik bir perspektiften bakıldığında, ticarette ayrılabilirlik özelliği sayesinde (13) No.lu denklemin, tıpkı genel düzeyde (toplam) ticaret rakamları varmış gibi her bir sektör için ayrı ayrı tahmin edilebileceği anlamına gelmektedir. Alternatif olarak, farklı sektör veya ürün sınıflarına ait ticaret verileri, sektörler ya da gene farklı ürün sınıfları itibariyle havuzlanmak suretiyle tek bir veri seti haline getirildikten sonra, çekim denklemi bu sektör veya ürün sınıfları itibariyle tahmin edilebilmektedir. Ancak bu durumda çok yanlı ticaret dirençlerinin hesaba katılmasında *ihracatçı-ürün-zaman sabit etkileri* ve *ithalatçı-ürün-zaman* sabit etkilerinin çekim modeline dâhil edilmesi gerekecektir. Böylelikle farklı mal sınıfları itibariyle uygulanan ticaret politikalarına yönelik etkilerin, ilgili mal sınıfına özel değişmesine olanak sağlanmış olacaktır. Bu bakımdan, araştırmanın konusuna bağlı olmak üzere; ticaret politikası değişkenlerine yönelik gerçekleştirilen analizlerde, her bir ürün sınıfı için ayrı ayrı olmak üzere çekim modeli tahminleri gerçekleştirilebileceği gibi, farklı ürün gruplarına özel ticaret verileri havuzlanmak suretiyle tek bir veri setiyle de analizler gerçekleştirilebilmektedir. Sektörler itibariyle havuzlanmış verilerle gerçekleştirilen ticaret politikası değişkenlerinin etkilerinin ise, sektörler itibariyle değişmesine izin verilebileceği gibi sabit kalmak üzere de sınırlandırılabilmektedir (Yotov ve diğer., 2016, s. 23).

4.3.2.2. Yapısal Çekim Modelinin Tahmininde Karşılaşılan Başlıca Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Özellikle dış ticaret akışlarının birçok boyut eklenerek analiz edilmesine olanak tanıyan çekim modelinin ampirik uygulamalarında, tahmin sonuçlarındaki yanlılığın birçok nedeni olabilmektedir. Öyle ki bu yanlı tahmin sonuçları analizlerde elde edilen sonuçları doğrudan etkileme ve manipüle etme potansiyeli barındırmaktadır. Bu sebeple Çekim modeli literatüründeki son gelişmelerden de yola çıkarak, yapısal çekim modelinin güvenilir tahminlerinin elde edilmesinde karşılaşılan sorunlar ile bu sorunların çözümüne ilişkin geliştirilen çözüm önerileri aşağıda başlıklar halinde ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

4.3.2.2.1. Ticaret Akışlarındaki "Sıfır Ticaret" Sorunu

Çekim modelinde çok tartışılan bir konu da yukarıda genel hatlarıyla ele alınan ve belirli bir yılda gerçekleşen iki ülke arasındaki sıfır ticaretin nasıl ele alınacağı meselesidir. Aslında bu bir ölçüm konusu olduğu kadar bir tahmin meselesidir ve çekim tahminine yönelik tüm çalışmaları etkiler.

Tinbergen (1962) ile başlayan ve bugün hala devam eden EKK-OLS tahmin yöntemi yukarıda belirtilen (7) No.lu çekim denkleminin çeşitli versiyonlarının tahmin edilmesinde kullanılan en yaygın kullanılan metotlardan biri olmuştur. Bununla birlikte, OLS metodunun belirgin bir dezavantajı ise sıfır ticaret akışını dikkate almamasıdır. Bunun nedeni ise ticaretin değeri logaritmik bir forma dönüştürüldüğünde sıfır ticaret akışına dayalı bu gözlemler tahmin dışı bırakılmaktadır. Sıfır ticaretle ilgili sorun ticaret verilerinde ayrışma arttıkça, yani sektörel seviyeye inildikçe daha da belirgin bir hal almaktadır. *Sıfır ticaret sorununun* çözümünde;

a) Sıklıkla uygulanan ve çok kullanışlı olup teorik olarak tutarsız olan yöntemlerden biri ise sıfır ticaret akışının yerini alacak şekilde 1 gibi küçük bir değer eklemektir. Ancak Head ve Mayer (2014)'in de belirttiği üzere çekim denkleminde yer alan değişkenlerin katsayı değerleri doğrudan esneklik olarak yorumlandığından bu yaklaşımdan kaçınılmalıdır.
b) Eaton ve Tamura (1995) ve Martin ve Pham (2008), sıfır ticaret sorununda ekonometrik bir çözüm olarak Tobit tahmincisinin kullanılmasını önermektedir.

Bununla birlikte, çekim teorisi, Tobit seviyelerinin belirlenmesi konusunu tam olarak ele almış değildir ve bu durum ise yapılan tahmin ile teori arasında bir kopukluğa neden olmaktadır (Yotov ve diğer., 2016, s. 19).

c) Tobit modeliyle ilgili uygulamada karşılaşılan zorluk, ihracatçıların bir pazara girebilmek için bazı sabit maliyetleri üstlenmeleri gerektiği noktasından hareketle Helpman ve diğer. (2008) (HMR) tarafından teorik olarak oluşturulmuş iki aşamalı bir seçim süreci önerisiyle aşılmıştır. Böylece, sabit maliyetler, teori ve uygulama arasında bir köprü kurabilmek için sıfır ticaret sorununa sezgisel bir ekonomik açıklama getirmektedir. HMR modeli iki aşamada tahmin edilmektedir. Bunlar; ihracat olasılığını belirleyen birinci aşama Probit tahmini ve sabit ihracat maliyetleri nedeniyle ihracatın seçimini de hesaba katan, ticaret akışlarının pozitif örneğine dayalı ikinci aşamalı OLS tahminidir. HMR tahminiyle ilgili bazı zorluklar ise; birinci aşamadaki probit denkleme dâhil edilen maliyet değişkenin, ikinci aşamada kullanılan çekim denklemine dâhil edilmemesidir. Diğer bir zorluk ise panel veri söz konusu olduğunda dinamik boyutun dikkate alınmamasıdır (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 115-116).
d) Egger ve diğer. (2011), açıklayıcı değişkenlerin ihracat üzerindeki etkilerinin, *herhangi bir ülkeye ihracat yapılması kararı (geniş marj)* ile *ihracatın değerinin pozitif ihracata bağlı olması durumu (yoğun marj)* olmak üzere iki parçaya ayrılmasına olanak tanıyan iki parçalı bir çekim modeli önermiştir (Egger ve diğer., 2011, s. 264),
e) Sıfır ticaret akışı sorununa kolay ve kullanışlı bir çözüm yolu da çekimi modelini logaritmik form yerine çarpımsal formda tahmin etmektir. Silva ve Tenreyro (2006) tarafından savunulan bu yaklaşım, çekim modelini tahmin etmek için Poisson Pseudo Maksimum Likelihood (PPML) tahmincisinin uygulanmasından ibarettir. Monte Carlo simülasyon testleri, PPML tahmincisinin, heteroskedastisite ile birlikte sıfır ticaret oranının çok yüksek olduğu durumlarda bile çok iyi performans ortaya koyduğunu göstermektedir (Silva ve Tenreyro, 2006, s. 653).

4.3.2.2.2. Ticaret Verilerindeki "Değişen Varyans-Heteroskedastisite" Sorunu

Regresyon analizlerine dayalı doğrusal modellerde hata terimi için yapılan varsayımlardan birisi de "hata terimlerinin varyansının sabit olması ve aralarındaki kovaryansın sıfır olduğu" varsayımıdır. *Değişen varyans* sorunu ise "hata terimlerinin varyanslarının birbirinden farklı" olduğu durumlarda ortaya çıkmaktadır. Jensen eşitsizliği nedeniyle heteroskedastisitenin bulunduğu durumlarda ticaret maliyetleri ile ticaret politikalarının etkilerine ilişkin EKK-OLS yöntemi kullanılarak (ya da doğrusal dönüşüm gerektirmeyen herhangi bir tahminci) gerçekleştirilen çekim modeli tahminleri, sadece yanlı değil aynı zamanda tutarsız da olmaktadır. Değişen varyans sorunun giderilmesiyle ilgili olarak literatür iki farklı yaklaşım önermektedir.

a) Bunlardan ilki yukarıda belirtilen ve ana çekim denklemini gösteren (7) No.lu denklemin, bağımlı değişkenin ancak ekonomik büyüklüğe ilişkin bir uyarlama yapıldıktan sonra hesaplanmasıdır. Bu durumda bağımlı değişken olan ticaret akışı, aşağıda gösterildiği şekilde ticaret hacminin taraflarının ekonomik büyüklüğünün çarpımına oranına ilişkin bir dönüşüm gerçekleştirildikten sonra bir tahmin yapılması gerekmektedir.

$$X_{ij} = \frac{X_{ij}}{E_{ij,t}Y_{ij,t}} \tag{15}$$

Bu uyarlamanın arkasındaki temel neden ise *hata teriminin* varyansının, iki ekonomik pazarın boyutlarının çarpımı ile orantılı olmasıdır. Değişen varyans sorununa getirilen bu yaklaşımın olumsuz yanı ise; ülke büyüklüğünü tek heteroskedastisite kaynağı olarak kabul etmesidir. Dahası bağımlı değişkenin ekonomik büyüklüğüne ilişkin yapılan bu uyarlama "sıfır ticaret akışı" sorununu da çözememektedir (Yotov ve diğer., 2016, s. 20).

b) Değişen varyans konusunda getirilen ikinci çözüm ise; Silva ve Tenreyro (2006) tarafından önerilen alternatif ve daha kapsamlı bir yaklaşım olan PPML tahmincisini kullanmaktadır. Bununla birlikte, yukarıda belirtildiği üzere, PPML tahmincisi sıfır ticaret akışının varlığına da etkili bir çözüm getirmektedir (Silva ve Tenreyro, 2006, s. 653).

4.3.2.2.3. Ticaret Politikalarında Karşılaşılan Endojenite (İçsellik) Sorunu

Ekonometri literatüründeki en önemli konulardan biri de endojenite (içsellik) sorunudur. İçsellik gözlemlenebilen değişkenler ile gözlemlenemeyen faktörler arasında bir ilişki olduğu zaman ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda ticaret politikalarının etkilerine ilişkin gerçekleştirilen ekonometrik tahminlerde karşılaşılan önemli sorunlardan birisini de *içsellik* oluşturmaktadır.

Çekim modeli içinde ticaret politikasının etkilerine ilişkin güvenilir tahminler elde etmede yaşanan ciddi zorluklardan birisi de yukarıda (8) No.lu denklemde gösterilen ve *ticaret maliyetlerini* temsil eden $\boldsymbol{\tau_{ij,t}}$ değişkeni ile tercih ticaret anlaşmalarını temsil eden $\boldsymbol{RTA_{ij,t}}$ gibi ticaret politikası araçlarının birbirileriyle içsel (endojen) olmasıdır. Bunun nedeni ise ticaret politikasının gözlemlenemeyen diğer yatay kesit ticaret politikası araçlarıyla ilişkili olabilme olasılığıdır. Bu çerçevede, ticaret politikası değişkenleri arasında "ters nedensellik"[42] durumu nedeniyle bu değişkenler birbirilerini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Normal şartlar altında, belirli bir ülkenin zaten önemli bir ticaret ortağı olan başka bir ülkeyle ticaretini serbestleştirmesi daha olasıdır (Yotov ve diğer., 2016, s. 21). Bu durumda iki ülke arasında ticarette gerçekleşen artışının nedeni ticaret maliyetlerinde gerçekleşen bir düşüş olabileceği gibi bu iki ülkenin tercihli ticaret anlaşması kaynaklı bir artış da olabilmektedir.

a) Ticaret politikasının içsellik sorununa ilişkin iki farklı yaklaşım öne çıkmaktadır. Bunlardan ilki aracı değişken kullanımıdır. Aracı değişken kullanımına ilişkin genel sorun, bu yöntemin $\boldsymbol{RTA_{ij,t}}$ kukla değişkeni ile ilişkili aracı değişken bulabiliyorken, ticaretle ilgili bulamamasıdır. Bu sebeple söz konusu yaklaşım içsellik sorununa tam olarak çözüm getirememiştir (Bacchetta ve diğer., 2012, s. 118).
b) İçsellik sorununun çözümüne dair bir diğer öneri de Baier ve Bergstrand (2007) tarafından ortaya atılan; ikili ticaret akışlarında ilk farklar yöntemi (First Differencing) ile ülke çifti sabit etkilerinin (Country Pair Fixed Effects) kullanılmasıdır. Baier ve Bergstrand (2007)'a göre; bu iki yöntem çekim modelinde yer alan içsellik sorununun ortadan kaldırılmasında önemli bir etkiye

[42] Sebep ve sonucun kronolojik olarak yer değiştirdiği nedensellik biçimi olarak tanımlanmaktadır.

sahiptir. Bununla birlikte, sorunun çözümünde ilk farklar yönteminin daha etkili bir yaklaşım olduğunu öne sürmektedirler (Baier ve Bergstrand, 2007, s. 86).

İçsellik sorununa dair ülke çifti sabit etkilerinin kullanılması, çekim modeli tahmininde standart olarak kullanılan ülke çifti arasındaki mesafe gibi zamana bağlı değişmeyen ortak değişkenleri de içinde barındıracağından, bu tür değişkenlerin tahmini mümkün olmayacaktır. Ancak ticaret politikası değişkenleri zamana bağlı olarak değiştiğinden, bu tür değişkenlerin modelde tahmin edilmesinde herhangi bir engel bulunmamaktadır. Buna ek olarak; ülke çifti sabit etkileri, ticaret maliyetini oluşturan zamana bağlı değişmeyen ve gözlemlenemeyen tüm unsurları da içinde barındırdığından bu unsurların da analize dâhil edilmesini sağlayacaktır. Bu bağlamda, Egger ve Nigai (2015) ile Agnosteva ve diğer. (2014) ise sorunun çözümünde, ülke çifti sabit etkileri kullanımının, ticaret maliyetleri gibi iki taraflı standart çekim modeli değişkeni kullanımından daha iyi bir çözüm yolu olduğunu ortaya koymuşlardır. (Yotov ve diğer., 2016, s. 21).

4.3.2.2.4. Ülke Ayrımı Gözetmeyen Ticaret Politikası Sorunu

Geçmişten günümüze ihracat sübvansiyonları ve MFN tarifeleri gibi tek taraflı ve ülke ayrımı gözetmeyen ticaret politikalarının etkileri araştırmacılar tarafından çekim modeliyle ölçülmeye çalışılmıştır. Ülke ayrımı gözetmeyen ticaret politikası değişkenleriyle ilgili temel sorun, ihracatçı ve/veya ithalatçıya özgü olmaları ve bu nedenle yapısal çekim modelinde çok yanlı ticaret dirençlerinin kontrol edilmesinde kullanılan ihracatçı-zaman ve ithalatçı-zaman sabit etkileri tarafından absorbe edilmeleridir. Daha açık bir ifadeyle, ithalatçı ve ihracatçı ülke sabit etkilerinin kullanılması durumunda;

- Bir ülkenin ada olması gibi ihracatçının tüm destinasyonlara ihracat eğilimini etkileyen,
- Ülke ayırmadan uygulanan gümrük tarifeleri,
- Toplam, ortalama ve farkları gösteren ülkeye özgü değişkenlerin etkileri

çekim modeli kullanılarak tahmin edilemeyecektir (Head ve Mayer, 2013, s. 31).

Literatürde, ülke ayrımı gözetmeyen ticaret politikalarının çekim modeliyle etkilerini tahmin edebilmek için çeşitli yaklaşımlar önerilmiştir. Bu çerçeve öne çıkan çözüm önerileri aşağıda sırlanmıştır.

a) Önerilen olası ilk çözüm, çok taraflı ticaret dirençlerinin modele dâhil edilmesinde ihracatçı ve ithalatçı ülke sabit etkileri kullanmak yerine, "Remoteness Endekslerinin" kullanılarak çekim modelinin tahmin edilmesidir. Bu yöntemle İhracatçı ve ithalatçı ülke sabit etkilerinin modelden çıkarılması, ülkeye özgü ticaret politikalarının etkilerinin ayrı ayrı ölçülmesini sağlamaktadır. Bununla birlikte, bu yaklaşım çok yanlı ticaret dirençlerini doğru bir şekilde temsil etmediğinden ticaret politikasının etkileri de dâhil olmak üzere yanlı tahmin sonuçlarına neden olacağından tavsiye edilmemektedir. (Yotov ve diğer., 2016, s. 22).
b) Ülke ayrımı gözetmeyen ticaret politikası sorununa bir çözüm önerisi de Heid, Larch ve Yotov (2015) tarafından getirilmiştir. Bu görüşe göre "ülke-içi" ticaretin de tıpkı ülkelerarası ticaret gibi çekim modeline dâhil edilmesi gerekmektedir. Bu durumda, "ülke-içi" ticaretin çekim modeline dahil edilmesi, ülke ayrımı gözetmeyen değişkenlerin doğal olarak iki yönlü hale gelmesini sağlayacak ve söz konusu ticaret politikalarının tanımlanmasını ve tahmin edilmesini mümkün kılacaktır (Heid ve diğer., 2015, s. 1-7).

4.3.2.2.5. Ticaret Politikası Değişikliklerine Uyum Sorunu

Ticaret akışlarının ticaret politikasında meydana gelen değişikliklere verdiği tepki anlık değildir ve ticaret düzeyinin gerçekleşen bu değişikliklere uyum sağlaması zaman almaktadır. Bu nedenle de Trefler (2004), birbirini izleyen yıllara dayalı elde edilen toplanan ticaret tahminlerini eleştirmektedir. Bahse konu bu uyum zorluğu, sabit etkilere dayalı ekonometrik modellerde daha da belirgin hale gelmektedir. Bu çerçevede Cheng ve Wall (2005)'de belirtildiği üzere, ticaret politikasında gerçekleşen değişikliklere, bağımlı ve bağımsız değişkenlerin bir yıl içinde tam olarak uyum sağlayamadığı noktasından hareketle, ardışık yıllar boyunca toplanan verilerin kullanıldığı sabit etkiler modeline dayalı tahminler bu sebeple eleştirilmiştir. Bu eleştiriden kaçınmak için araştırmacılar yaptıkları araştırmalarda ardışık yıllar boyunca toplanan veriler yerine çeşitli yıl aralıklarının bulunduğu panel verileri kullanmışlardır. Bu kapsamda örneğin

Trefler (2004) 3 yıllık, Anderson ve Yotov (2016) 4 yıllık ve Baier ve Bergstrand (2007) ise 5'er yıllık aralıkların bulunduğu verileri kullanmıştır (Yotov ve diğer., 2016, s. 23).

4.3.3. Tarife Dışı Önlemlerin Ticarete Olan Etkilerinin Çekim Modeli Kullanılarak Ölçülmesine İlişkin Literatür İncelemesi

TDÖ'lerin ticaret politikası aracı olarak kullanımının artmasına yönelik oluşan yeni eğilimle birlikte 2009 küresel ekonomik ve mali krizinden bu yana dünya ticaretindeki durgun büyümenin, yatırım faaliyetlerini ve ticareti azaltan yeni korumacı programların artmasına yönelik yaydığı korku, TDÖ'lerin ticaret politikası aracı olarak kullanılmasına yönelik tartışmaları daha da teşvik etmiştir (Ghodsi, Grübler ve Stehrer, 2016a, s. 1). Ticaret politikası aracı olarak TDÖ'lerin kullanımının yayılma hızı, bu alandaki literatüre TDÖ'lerin ekonomik etkilerine yönelik yapılan araştırmalar boyutuyla da yansımaktadır.

Bu çerçevede geçmişten günümüze birçok araştırmacı TDÖ'lerin uluslararası ticaret üzerindeki etkisini analiz etmiştir. 1990'ların ortalarından itibaren dünya genelinde uygulanan ortalama gümrük tarifesi oranları yaklaşık yarı yarıya azalmış olsa da TDÖ'lerin ticaret politikası aracı olarak kullanımının artmasına yönelik oluşan yeni eğilim, TDÖ'lerin gümrük tarifelerinin yerine geçip geçemeyeceğine yönelik araştırmaların sayısını da arttırmıştır (Ghodsi ve diğer., 2016a, s. 1).

Bu çerçevede Moore ve Zanardi (2011), Aisbett ve Pearson (2012) Beverelli ve diğerleri (2014) tarafından çeşitli araştırmalar gerçekleştirilmiştir.

Bu kapsamda Moore ve Zanardi (2011)'ye göre birçok ülke, korunma önlemleri kullanımını artırmış olsa da bu ülkeler önemli ölçüde ticaretlerini serbestleştirmiştir. Ancak bu ticaret serbestisinin gümrük tarifelerinin TDÖ'lere ikame edilmesi yoluyla mı sağlandığı, bir başka ifadeyle ülkelerin gümrük tarifesi oranlarını düşürürken, TDÖ'leri artırıp artırmadığı sorusunu gündeme getirmektedir. Bu nokta hareketle Moore ve Zanardi 1991-2002 dönemi için yirmi dokuz gelişmekte olan ve altı gelişmiş ülkeyi dahil ettiği araştırmasında, anti-damping kullanımının, gümrük tarifelerinin azaltılmasından sistematik olarak etkilenip etkilenmediğini ampirik olarak incelemişlerdir. Söz konusu araştırmada; gelişmekte olan bazı ülkeler arasında sadece küçük bir dizi anti-damping

önlemi kullanımının ikame etkisinin bulunduğu, diğer gelişmekte olan ülkeler veya gelişmiş ülkeler için bu yönde anlamlı bir ilişkinin bulunmadığı yönünde bulgulara ulaşmışlardır (Moore ve Zanardi, 2011, s. 601).

Essaji (2008) ABD'nin 6'lı GTİP kodu özelinde son derece ayrıştırılmış veriler kullanarak tarım, madencilik ve imalat sanayi ithalatına ilişkin getirilen teknik düzenlemelerin etkilerini incelemiştir. Yaptığı analizin sonucunda söz konusu teknik düzenlemelerin, zayıf ticaret kapasitesine sahip yoksul ülkelerin ABD'ye olan ihracatının, ABD'nin engelleyici ticaret politikaları nedeniyle olumsuz yönde etkilendiği sonucuna ulaşmıştır (Essaji, 2008, s. 166).

TDÖ'lerin ticarete olan etkileri yukarıda ele alınan farklı hesaplama yöntemleri kullanılarak analiz edilebilmekte ise de bu araştırmanın da ana yöntemini oluşturan, çekim modeli kullanılarak gerçekleştirilmiş olan TDÖ'lere yönelik etki analizlerine, aşağıda kısaca yer verilmiştir.

Bu çerçevede Disdier, Fontagné ve Mimouni (2008a) SBS ile TTE önlemlerinin uygulamaya konulduğuna ilişkin DTÖ'ye yapılan bildirimleri kullandıkları analizlerinde, adı geçen bu önlemlerin tarımsal ticaret akışları üzerindeki etkisini başta çekim modeli olmak üzere birden fazla hesaplama yöntemini kullanarak analiz etmişlerdir. Yaptıkları çalışmada; uygulanan bu TDÖ'lerin, gelişmekte olan ülkelerin OECD ülkelerine yaptıkları tarımsal ürün ihracatını önemli ölçüde azalttığını, ancak OECD üyelerinin birbirileri arasında gerçekleştirdikleri ticaretin ise bu önlemlerden fazla etkilenmediğini, ayrıca AB'nin tarımsal ürün ithalatının ise uyguladığı SBS ve TTE önlemlerinden diğer OECD ülkelerinden daha fazla olumsuz yönde etkilendiğini ortaya koymuşlardır. Ayrıca sektörel seviyede yapılan hesaplamaların bir kısmında TDÖ değişkenin işaretini pozitif olarak hesaplamışlardır (Disdier ve diğer., 2008a, s. 336-346).

Disdier, Fekadu, Murillo ve Wong (2008b) TTE ve SBS önlemlerinin tropikal tarım ürünleri ithalatı üzerindeki etkisini çekim modeli kullanarak incelemiştir. Yaptıkları çalışmayla, mikro düzeydeki küçük işletmelerin SBS ve TTE önlemleri nedeniyle olumsuz yönde etkilendiği, makro düzeyde ise istatistiksel ve ekonometrik analizler, bu tür önlemlerden en fazla az gelişmiş ülkelerin etkilendiği yönünde bulgulara ulaşmışlardır (Disdier ve diğer., 2008b, s. 96).

Bao ve Qiu (2010) 1998-2006 yıllarına ilişkin gümrük tarife fasıllarına (ikili GTİP kodu) dayalı veri seti kullanarak iki farklı dönem için çekim modeli kullanarak Çin'in uyguladığı TTE önlemlerinin Çin'in ithalatı üzerindeki etkilerini incelemiştir. Yaptıkları analizin ilk dönemi için; *Frekans endeksi* yöntemini kullandıklarında Ticarette Teknik Engellerin (TTE) ticareti kısıtlayıcı yönde etkide bulunduğu ancak *kapsama oranı* yöntemi kullanıldığında, TTE'lerin olumsuz etkilerinin tüm döneme göre istatistiksel olarak anlamlı olmadığı, bununla birlikte söz konusu analiz ikinci döneme kaydırıldığında, TTE'lerin ticareti teşvik edici etkilerinin olduğu sonucuna varmıştır. Son olarak Çin'in uyguladığı TTE'lerin hem frekans endeksi hem de kapsama oranı yöntemiyle ölçüldüğünde, tarım ürünleri için ticareti kısıtlayıcı, ancak sanayi malları için ticareti teşvik edici etki yarattığı yönünde bulgulara ulaşmıştır (Bao ve Qui, 2010, 253). *Böylece söz konusu çalışma, TTE önlemlerinin ticaret üzerindeki sonuçlarının ülkeler, sektörler, analizde dikkate alınan zaman dilimleri ile uygulanan hesaplama yöntemine göre farklı sonuçlar elde edilebileceğini göstermiştir.*

Bao ve Qiu (2012), 1995-2008 yılları arasında 105 DTÖ üyesi ülkenin yaptığı tüm TTE bildirimlerine dayanarak ticaretin önündeki teknik engellerin ülkelerin gelişmişlik düzeylerine göre ticarete etkilerini iki aşamalı bir çekim modeliyle analiz ettiği ampirik çalışmayla öncelikle, bir ülkenin TTE bildirimlerinin diğer ülkelerin ihracat olasılığını azalttığını, ancak ihracat hacimlerini artırdığını tespit etmiştir. Ayrıca, gelişmekte olan bir ülkenin uyguladığı TTE'lerin diğer gelişmekte olan ülkelerin ihracatını olumsuz etkilerken gelişmiş ülkelerin ihracatı üzerinde önemli bir etkisinin olmadığı, bu itibarla gelişmiş bir ülkenin uyguladığı TTE'nin gelişmiş ülkelerin ihracatını gelişmekte olan bir ülkenin uyguladığı TTE'ye göre daha fazla olumsuz etkilediği yönünde önemli bulgulara ulaşmıştır (Bao ve Qiu, 2012, 691).

Ghodsi (2018) DTÖ'ye yaptığı 2002-2015 yılları arasındaki TTE bildirimlerine ilişkin verileri kullanarak Çin'in imalat sektörü ithalatına yönelik uyguladığı TTE önlemleri ile gümrük tarifelerinin etkilerini, genişletilmiş çekim modeliyle iki aşamalı HMR tahmincisi kullanarak 6 haneli GTİP seviyesindeki sanayi malları düzeyinde araştırmıştır. Ghodsi (2018)'nin gerçekleştirdiği söz konusu çalışmada ulaştığı bilgiler; Çin'in imalat sektörü üzerinde uyguladığı gümrük tarifelerinin olumsuz, TTE önlemlerinin ise sektörde bulunan malların ithalat değer ve miktarları üzerinde olumlu bir etkiye sahip olduğu, gıda imalatına ilişkin mallara uygulanan TTE önlemlerinin ithalat

üzerindeki etkisi önemsizken, uygulanan TTE önleminin en yüksek etkisinin gıda dışı imalat ürünlerinin ithalatı üzerinde gerçekleştiği yönündedir. Ayrıca Ghodsi (2018) devamında söz konusu analize Çin'in gıda imalatına ilişkin malların ithalatına uyguladığı SBS önlemlerini de dâhil etmiş ve SBS önleminin ilgili malların ithalatı üzerinde olumlu bir etkisinin bulunduğu yönünde bulgulara ulaşmıştır (Ghodsi, 2018, s. 22).

Yukarıda yer verilen Essaji (2008), Disdier ve diğer. (2008a) ile Disdier ve diğer. (2008b) tarafından gerçekleştirilen çalışmaların ortak yanı TDÖ'lerin ticarete olan etkilerini genel olarak çekim modeli kullanmak suretiyle ele almasıdır. Bir başka ifadeyle bu çalışmalarda TDÖ'lerin ticarete olan etkilerine yönelik genel düzeyde *etkili, etkisiz ve şartlı etkili* şeklinde bulgular elde edilmiştir. Literatürde bu türden çalışmalar düzeyinde çok sayıda çalışma bulunmaktadır.

Gümrük tarifelerinin ticaret akışları üzerindeki etkisiyle, TDÖ'lerin ticaret üzerindeki etkilerini karşılaştırmanın yanı sıra, farklı TDÖ türlerinin etkilerinin de bu karşılaştırmaya dahil etmenin bir yolu da TDÖ'lerin ithal malının yerel fiyatları üzerindeki etkisini de kapsayan AVE'lerini hesaplamaktır (Ghodsi ve diğer., 2016a, s. 7). *Böylece TDÖ'lerin miktar etkisi fiyat eşdeğerlerine dönüştürülmektedir.* Yukarıda da belirtildiği üzere AVE'ler, TDÖ'lerin gümrük tarifelerinin advalorem eşdeğeri olarak ifade edilmekte olup, TDÖ'lerin varlığı nedeniyle bir ürünün ithalatı üzerinde aynı ticari etkilere yol açan tek tip bir gümrük tarifesi gibi kabul edilmektedir. ***Başka bir deyişle, AVE'ler TDÖ'lerin ithal malı üzerindeki varlığının neden olduğu ek maliyetleri temsil etmektedir.*** Bu çerçevede Dean, Signoret, Feinberg, Ludema ve Ferrantino (2009), Kee ve diğer. (2009), Beghin, Disdier, Marette (2015), Bratt (2014) ile Cadot ve Gourdon (2015) bu alanda literatüre ciddi düzeyde katkı sunan araştırmacılar arasında sayılabilir.

Yukarıda, daha önce de belirtildiği üzere, AVE'ler ekonometrik modellemeye dayalı olarak iki farklı şekilde hesaplanabilmektedir. Bunlardan *ilki;* ithal malına TDÖ'nün uygulanmasından kaynaklanan fiyat farkını analiz eden "fiyat farkı" metodudur. Bu kapsamda fiyat farkına dayalı AVE hesaplaması gerçekleştiren önde gelen çalışmalara Dean ve diğer (2009), Rickard ve Lei (2011), Nimenya, Ndimira ve De Frahan (2012) veya Cadot ve Gourdon (2015) örnek verilebilir (Ghodsi ve diğer., 2016a, s. 7).

Bu kapsamda Dean ve diğer (2009), 2001 yılında 60'tan fazla ülke için, dört ayrı sektöre gruplandırılmış 47 tüketici ürünü fiyatı üzerinde bulunan TDÖ'lerin ortalama etkisini doğrudan tahmin etmek için şehir düzeyinde perakende fiyatı verilerini kullanarak incelemiştir. Bu kapsamda Dean ve diğer (2009), söz konusu çalışmayla; TDÖ'lerin birçok ülkede analize konu edilen mallar için ticareti kısıtlayıcı etkiye sahip olduğu, ayrıca bazı sektörlerde TDÖ'lerin kısıtlayıcı etkisinin ülkenin gelirleri ile yüksek düzeyde ilişkili olduğu yönünde bulgulara ulaşmıştır (Dean ve diğer., 2009, s. 21-22).

Fiyat farkı metodu kullanılarak TDÖ'nün ticarete etkilerinin ölçüldüğü bir diğer çalışma Rickard ve Lei (2011) tarafından gerçekleştirilmiş olup, söz konusu çalışmayla taze elma ve portakallar için küresel pazarlara uygulanan tarifelerin ve SBS önlemlerinin ekonomik etkileri incelenmiş ve fiyat farkı yaklaşımı uygulanarak SBS önlemleri için bölgesel düzeydeki tarife oranları ile SBS önlemlerinin advalorem eşdeğerleri hesaplanmıştır. Ayrıca gümrük tarifelerinin azaltılması ve SBS engellerinin kaldırılması durumunda ortaya çıkabilecek fiyat, miktar ve refah etkilerini değerlendirmek için bir simülasyon modeli uygulamışlardır. Söz konusu modelle Rickard ve Lei, küresel gümrük tarifelerinde % 36'lık bir azalmanın elma pazarlarındaki SBS önlemlerinin kaldırılmasından daha fazla refah kazancı sağlayacağı, bununla birlikte portakal pazarlarında uygulanan SBS önlemlerinin üreticiler ve tüketiciler için çok daha büyük ekonomik etkilerinin olduğu, portakal pazarında uygulana gümrük tarifelerindeki % 36'lık bir azalmanın tüm SBS önlemlerinin kaldırılmasına kıyasla genel refaha olan etkilerinin sınırlı kaldığı yönünde sonuçlar elde etmişlerdir (Rickard ve Lei, 2011, s. 19).

Cadot ve Gourdon (2015) ise Tercihli Ticaret Anlaşmalarının (TTA) derin entegrasyon maddelerinin, uluslararası ticaretteki uygunluk değerlendirmelerinden kaynaklanan *"uyum maliyetlerini"* yansıtan TDÖ'lerin maliyet artırıcı etkisini ne ölçüde azalttığını ölçmek için, 2011 ve 2012 yıllarının fiyat verilerini kullanarak 65 ülkeyi kapsayan bir çalışma gerçekleştirmişler ve söz konusu çalışmayla fiyat farkı metodu kullanarak TDÖ'lerin AVE'lerini hesaplamışlardır. Bahse konu çalışmada hesaplanan AVE'lerin eski verilere dayanan önceki tahminlerden önemli ölçüde daha düşük çıktığı, bununla birlikte 6'lı GTİP (HS6) düzeyinde analize dahil edilen malların yarısı için TDÖ'lerin ortalama fiyat yükseltme etkisinin yaklaşık %8, bu oranın TTE önlemleri için %5 ve SBS önlemleri için ise %3 olduğu, ayrıca TTA'ların derin entegrasyon maddelerinin, özellikle de uygunluk değerlendirme prosedürlerinin ilgili ülkelerce

karşılıklı olarak tanınmasının, TDÖ'lerin ithal mallarının maliyet artışına yönelik etkisini önemli ölçüde azalttığı yönünde önemli bulgular elde edilmiştir. (Cadot ve Gourdon, 2015, s. 21).

Yukarıda belirtilen örnek çalışmalardan da görüleceği üzere, *fiyat farkına dayalı AVE hesaplanabilmesi için gerekli olan bilgi miktarı, bu konudaki araştırmaların çoğunu küçük bir ülke grubu için özellikle tarım ürünlerinin analiziyle sınırlı bırakmıştır.* Dean ve diğer. (2009) ve Cadot ve Gourdon (2015)'nin gerçekleştirdiği çalışmalar ise bu alandaki nadir istisnaları oluşturmaktadır. Fiyat farkı metodu yaklaşımının bir başka dezavantajı ise TDÖ'ler yok sayıldığında, yerel mal fiyatlardaki değişimin gözlemlenebilir olmamasıdır. Bu nedenle, TDÖ'lerden etkilenen malların yerel fiyatları ürün kalitesindeki farklılıkların olası etkileri de ihmal edilerek genellikle doğrudan uluslararası fiyatlarla karşılaştırılmaktadır. Ayrıca, TDÖ'ler tedarik zinciri boyunca farklı aşamalarda uygulanmaktadır, bu da tek bir ürün için üretim ve dağıtım zinciri boyunca farklı fiyatların karşılaştırılmasına gerekli kılmaktadır. Bir başka ifadeyle uluslararası ticaret konu olan bir malın teslim şekli o malın nihai fiyatının belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu durumda, ticarete konu olan eşya, mal bedeli, navlun ve sigorta masrafları ödenmiş olarak (CIF) gönderildiğinde ortaya çıkacak fiyat, malların gümrük vergisi ödenmiş olarak teslim edilmesi (DDP) durumunda oluşacak fiyattan daha düşük olacaktır. Gerçek hayatta bu denli bir fiyat karşılaştırması uygulayabilmek pek de mümkün değildir. Ayrıca yasaklayıcı mahiyetteki TDÖ'ler söz konusu olduğunda, hiçbir fiyat da gözlemlenemeyecektir (Ghodsi ve diğer., 2016a, s. 7).

AVE'lerin ekonometrik modellemeye dayalı olarak elde edilmesindeki ikinci yöntem ise Kee ve diğer. (2009) tarafından geliştirilmiştir. Bu kapsamda TDÖ'lerin ithalata olan etkilerinin ölçülmesinde Kee ve diğer. (2009) ilk defa iki aşamalı bir yaklaşım geliştirmiş ve çekim modeli kullanmak suretiyle AVE'lerin ölçülmesini sağlayarak bu alandaki literatürü adeta tetiklemiştir. Bu yöntemle daha önce de bahsedildiği üzere ilk aşamada oluşturulan çekim modeliyle tahmin sonuçları elde edilmekte, ikinci aşamada bu tahmin sonuçları, önceden hesaplanmış olan ithalat talep esneklik değerleri kullanılarak AVE'lere dönüştürülmektedir. *Çekim modeli kullanılarak hesaplanan AVE yaklaşımının fiyat farkı yaklaşımına göre ana avantajı, her yerde bolca bulunan ayrıştırılmış ürün düzeyindeki ticaret verilerini kullanıyor olmasıdır.* Ayrıca bu

yöntemle, zaman içinde farklı TDÖ'lerin geliştiği büyük bir ülke ve ürün grubunu içeren geniş panel veri analizi için de kullanılabilmektedir.

Bu kapsamda TDÖ'lerin ithalata olan etkilerini analiz eden ve bu alanda gerçekleştirdikleri ve literatürde bu alanda öncül bir rol oynayan Kee ve diğer. (2009), aralarında Türkiye'nin de bulunduğu gelişmiş ve gelişmekte olan 78 ülke için yatay kesit verileri kullanarak 6'lı GTİP düzeyindeki eşyalara uygulanan TDÖ'lerin ticarete olan etkilerini incelemişler ve TDÖ'lerin advalorem eşdeğerlerini (AVE) hesaplamışlardır. Kee ve diğer. (2009) bu işlemi 2 aşamada gerçekleştirmiştir. Birinci aşamada geçerli bir "Çekim Modeli" oluşturmuşlar ikinci aşamada ise oluşturulan çekim modelinde, TDÖ'yü temsil eden değişken için hesaplanan parametrenin katsayısının üssünün alıp, Kee ve diğer. (2008) tarafından hesaplanmış olan talep esneklik katsayısına bölmek suretiyle TDÖ'lerin etkilerinin AVE'lere dönüştürerek sayısallaştırmıştır (Kee ve diğer., 2009, s. 174-178).

Kee ve diğer. (2009) söz konusu çalışmayla, mevcut olan TDÖ'lerle ilgili hesapladıkları AVE'lerin basit ortalamasının %12, ithalatla ağırlıklandırıldığında bu değerin %10 gümrük tarifesine eşdeğer olduğunu, ortalamaların etkilenen tarife satırı üzerinden hesaplandığında ise bu rakamların %45 ve %32 gibi çok daha yüksek değerlere ulaştığını tespit etmişlerdir (Kee ve diğer., 2009, s. 174-178). Ayrıca Kee ve diğer. (2009) hesaplamış oldukları bu TDÖ'lerin AVE'lerini de kullanmak suretiyle analize konu ettikleri ülkeler için üç farklı ticareti kısıtlama endeksi oluşturmuşlardır. Bu endekslerden ilki (TRI); ülkenin uyguladığı ticaret politikalarının ülkenin kendi refah düzeyini ne ölçüde etkilediğini, ikinci endeks (OTRI); her ülkenin ticaret politikalarının kendi ithalatı üzerine etkilerini ve son endeks olan MA-OTRİ ise; her ülkenin uyguladığı ticaret politikalarının dünyanın geri kalanının ihracatına olan etkileri göstermektedir (Kee ve diğer., 2009, s. 196-198).

Son olarak Kee ve diğer. (2009) hesapladıkları AVE'lerin pozitif işaretli[43] olması yönünde kısıtlamış, şayet TDÖ'nün ticarete olumsuz yönde bir etkisi yoksa bu değerin en fazla "0" olabileceğini varsaymışlardır. Bir başka ifadeyle parametre kısıtlamaları kullanarak tüm TDÖ'lerin yalnızca tarifelerle karşılaştırılabilir düzeyde ithalatı kısıtlayıcı

[43] **Pozitif işaretli AVE**: TDÖ'lerin ithal malının fiyatı üzerinde maliyet artırıcı bir etkide bulunduğu, diğer bir ifadeyle ticareti olumsuz yönde etkilediği, **Negatif işaretli AVE** ise TDÖ'lerin ithal malının fiyatı üzerinde maliyet azaltıcı, diğer bir ifadeyle ticareti kolaylaştırıcı etkide bulunduğu anlamına gelmektedir.

etkilere sahip olmaya zorlamışlar ve TDÖ'lerin ticarete pozitif yönde katkı sağlama ihtimalini reddetmişlerdir. Aslında yaptıkları hesaplamalarda tüm örneklem düzeyinde hesaplanan AVE'lerin %13'ünün ticareti olumlu yönde etkilediğini hesaplasalar da bu hesaplamaları belirtilen nedenle ekonomik olarak anlamsız bulmuş ve yok saymışlardır (Kee ve diğer., 2009, s. 177).

Aslında piyasa aksaklıkları göz önüne alındığında, TDÖ'lerin ticareti kolaylaştırmaya da hizmet etmesi pekâlâ mümkündür (Ghodsi ve diğer., 2016a, s. 7). Bu sebeple Beghin ve diğer. (2015), Kee ve diğer (2009)'nin yaptığı çalışmanın bir benzerini onların talep esneklik verilerini kullanarak, piyasa aksaklıklarını da dikkate alarak genişletmiş ve TDÖ'lerin korumacı özelliklerinin yanı sıra ithalatı olumlu etkileyebilme özelliklerini de hesaba katarak AVE'lerin pozitif ve negatif değerler almasına izin vermek suretiyle 2001-2003 yılları için bir analiz gerçekleştirmişlerdir. Söz konusu çalışmada 6'lı GTİP kodu seviyesindeki tüm ürünlerin %12'si teknik düzenlemelerden etkilendiğini, bunların %39'unun negatif AVE'ler sergilediği, yani ithalatı kolaylaştırdığı yönünde bulgulara ulaşmışlardır. Böylelikle Beghin ve diğer. (2015), ürün kalitesini etkileyen düzenlemeler veya piyasa aksaklıklarından kaynaklanan bazı dışsallıklar yoluyla TDÖ'lerin ithalatı kolaylaştırıcı etkiler yaratabildiğini ortaya koymuşlardır (Beghin ve diğer., 2015, s. 1534).

Bratt (2014), TDÖ'lerin ticarete olan etkisini, mukayeseli üstünlük değişkenlerini de içeren bir çekim modelini Heckman iki aşamalı prosedürünü uygulayarak 2000 yılına ait yatay kesit verilerini kullanarak, 85 ülkeden oluşan ihracatçı-ithalatçı çiftlerine göre nasıl değişebileceğini araştırmıştır. Bratt söz konusu çalışmasında Kee ve diğer. (2008)'nin talep esneklik değerlerini kullanarak Kee ve diğer. (2009)'un çalışmasıyla ortaya koydukları yukarıda belirtilen AVE hesaplama yöntemini uygulamak suretiyle TDÖ'lerin AVE'lerini hesaplamıştır. Bratt (2014)'ün çalışmasını Kee (2009)'dan ayıran temel farklılık Bratt (2014)'in de hesaplanan AVE'lerin pozitif ve negatif değerler almasına izin vermesidir. Bratt (2014), TDÖ'lerin genel olarak %15,7'lik bir ortalama AVE ile ticareti kolaylaştırmak yerine engellediği, ancak hesaplanan tüm AVE'lerin %46,1'inin ticaret üzerinde olumlu bir etki gösterdiği, gıda sektörünü hedef alan TDÖ'lerin imalat sektörünü hedef alan TDÖ'lerden daha fazla ithalat üzerinde kısıtlayıcı etkiye sahip olduğu, ek olarak Bratt ayrıca bir TDÖ'nün etkisinin ticaret ortağı ve ürünün

niteliklerine göre farklı etkiler doğurabildiği yönünde önemli bulgulara ulaşmıştır (Bratt, 2014, s. 18-21).

TDÖ'lere yönelik yukarıda özetlenen Kee ve diğer. (2009), Beghin ve diğer. (2015) ile Bratt (2014) tarafından gerçekleştirilen çalışmalar TDÖ'lerle ilgili yeterli bilgi bulunmaması nedeniyle yatay kesit verileri üzerinden gerçekleştirilmiştir.

Bu alandaki bilgi eksikliği Ticaret politikası önlemlerinin şeffaflığının artırılması amacıyla DTÖ bünyesinde kurulan Entegre Ticaret Bilgi Portalı (Integrated Trade Intelligence Portal) (I-TIP) sayesinde giderilmiştir. Bu kapsamda TDÖ uygulayan ülkelerin, uyguladığı önlemleri yasal süresi içinde DTÖ'ye yaptığı bildirimler de kullanılarak, UNCTAD'ın öncülüğünde DTÖ bünyesinde ticaret politikası önlemlerine ilişkin geniş bir bilgi havuzu oluşturulmuştur. TDÖ'lerin bilgi kaynağına yönelik kaydedilen bu gelişmelerle başta TDÖ'ler olmak gümrük vergileri de dâhil pek çok detaylı bilgi sayesinde geçmiş yılları kapsayan panel veriler oluşturulabilmektedir.

TDÖ'lere yönelik bilgi eksikliğinin I-TIP sayesinde belirli bir ölçüde giderilmesi bu alanda yürütülen çalışmaları da çeşitlendirmiştir. Bu kapsamda Ghodsi ve diğer. (2016a)[44] tarafından gerçekleştirilen ithalatçı ülkelere özgü AVE'lerin hesaplandığı çalışma bu alanda yakın dönemde gerçekleştirilen öncül çalışmalara örnek gösterilebilir.

Ghodsi ve diğer. (2016a) söz konusu çalışmayla I-TIP'in TDÖ'lere ilişkin zengin veri tabanını da kullanarak yukarıda ele alınan çalışmaları panel veri analizi düzeyine genişletmiştir. Dahası önceki çalışmalar sahip oldukları farklı nitelikler sayesinde çeşitli ticari sonuçlar doğurabilecek TDÖ tiplerini ayırt etmezken söz konusu çalışmada farklı TDÖ tiplerinin kullanımının etkileri hakkında daha iyi bilgi sağlayabilen ana TDÖ kategorileri ayrıştırılmış ve analize konu edilmiştir. Ayrıca, daha önceki çalışmalarda uygulanan TDÖ'lerin miktarı dikkate alınmamış, bunun yerine, TDÖ'lerin varlığı kukla değişkenler kullanılmak suretiyle temsil edilmiştir. Bahse konu çalışma ise DTÖ'ye bildirimi yapılan TDÖ sayı ve tiplerinin kullanım yoğunluğuna dayandırılmıştır. Ek

[44] Söz konusu çalışma Avrupa Komisyonu tarafından 7. Çerçeve Programı kapsamında finanse edilen "Verimlilik, Tarife Dışı Önlemler ve Açıklık" projesi olan PRONTO (Productivity, Non-Tariff Measures and Openness) projesi kapsamında Viyana Enstitüsü bünyesinde yürütülmüştür.

olarak TDÖ'lerin etkilerinin engeli uygulayan ithalatçı ülkelere göre farklılık göstermesi de sağlanmıştır.

Söz konusu çalışma da temelde Kee ve diğer. (2009)'nin uygulamış olduğu iki aşamalı analiz yöntemine dayanmaktadır. Bu çerçevede çalışmanın ilk aşamasında TDÖ'lerin ithalat miktarı üzerindeki etkisini tahmin etmek için bir çekim modeli kullanılmakta, ikinci aşamada ise TDÖ'lerin tahmin edilmiş olan bu etkileri daha önce hesaplanmış ithalat talep esneklik değerleri kullanılmak suretiyle fiyat etkisine, yani AVE'lere dönüştürülmektedir. Ayrıca bahse konu çalışma, oluşturulan çekim denklemine eklenen TDÖ değişkeni açısından da bir farklılık göstermektedir. Şöyle ki; yukarıda da belirtildiği üzere Kee ve diğer. (2009) söz konusu çalışmalarında TDÖ değişkenini kukla değişken kullanarak modele eklemişken, Ghodsi ve diğer. (2016a) TDÖ değişkenini, uygulanan/DTÖ'ye bildirimi yapılan sayılar açısından kümülatif toplam değer vermek suretiyle modele eklemiştir. Bu kapsamda Ghodsi ve diğer. (2016a) söz konusu ampirik çalışmayla, çekim modelini kullanmak suretiyle 2002-2011 yıllarını kapsayan ve aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 100 ülke için, Sağlık ve Bitki Sağlığı (SBS) Önlemleri, Ticarette Teknik Engeller (TTE), Anti damping önlemleri (AD), Telafi edici TEV ve Korunma önlemlerini kapsayan TDÖ'leri incelemişler ve her bir ülke ve her bir önlem çeşidine yönelik TDÖ'lerin AVE'lerini hesaplamışlardır. Diğer taraftan çalışmada hesaplanan AVE'ler, ithalatçı ülkelerin yanında coğrafi lokasyon, gelir ve ürün grupları düzeyinde farklı boyutlara genişletilmek suretiyle analize ciddi bir derinlik kazandırılmıştır.

Ghodsi ve diğer. (2016a) söz konusu ampirik çalışmasına ilişkin sonuçlar incelendiğinde ise; en yüksek değerde hesaplanan AVE'lerin anti damping önlemlerine ait olduğu, hesaplanan pozitif işaretli AVE'lerin sayısının negatif işaretli AVE'lerden %27 daha fazla ve negatif AVE'lerin payının yaklaşık %40 olduğu ve bu anlamda Kee ve diğer. (2009)'un çalışmasını daha da geliştiren Beghin ve diğer. (2015) ve Bratt (2014)'in bulgularıyla (sırasıyla %39 ve %46) da paralellik arz ettiği görülmektedir. Diğer taraftan çalışmada elde edilen AVE'ler 69 ülke için ticareti engelleyici, 28 ülke için ise ticareti kolaylaştırıcı etkiye sahiptir. Önlem türlerine bakıldığında ise SBS ile TTE önlemleri için hesaplanan AVE'ler diğer önlemlere göre çok daha küçük değere sahiptir. Ülkeler açısından Türkiye, hesaplanan AVE'lerin düşüklük sıralamasında tüm ülkeler arasında en düşük 4. ülkedir. Ayrıca Türkiye'nin uyguladığı SBS ve TTE önlemlerinin AVE'si,

sırasıyla -5,0 ile-5.7 olup anılan önlemlerin ticareti kolaylaştırdığı anlaşılmaktadır. Son olarak Ghodsi ve diğer. (2016a) bahse konu çalışmayla zengin ülkeler yoksul ülkelerden daha fazla TDÖ uygulasalar da yoksul ülkelerin uyguladığı TDÖ'lerin zengin ülkelerinkine oranla daha fazla etkiye sahip olduğu yönünde detaylı bulgulara ulaşmışlardır (Ghodsi ve diğer., 2016a, s. 14-27).

Ing ve Cadot (2017) ise ASEAN ülkelerinin uyguladıkları TDÖ'lerin AVE'lerini hesaplamak için, 2017 yılı için fasıllar bazında ithalatçı ve ihracatçı ülkeleri kapsayan iki yönlü panel veri oluşturarak ikili ticaret akışlarını, gerçekleştirdikleri ampirik çalışmayla analiz etmiştir. Söz konusu çalışmada da tıpkı Ghodsi ve diğer. (2016a) gibi çekim modeli kullanmışlar ve TDÖ değişkenini kümülatif sayı olarak modele eklemiştir. Ancak Ing ve Cadot (2017)'un yaptığı çalışma, Kee ve diğer. (2009), Beghin ve diğer. (2015), Bratt (2014) ve Ghodsi ve diğer. (2016a) tarafından yapılan ve yukarıda özetlenen çalışmalardan iki farklı noktada ayrışmaktadır. Birincisi AVE hesaplamasındaki yöntem farklılığıdır. Öyle ki Kee ve diğer. (2009)'nin metodunu uygulayan ve yukarıda belirtilen diğer araştırmacılar AVE'yi daha önceden hesaplanmış olan talep esneklik değerlerini kullanarak hesaplarken, Ing ve Cadot (2017) birinci aşamada oluşturduğu çekim modelindeki TDÖ değişkeninin parametre katsayısını kullanarak hesaplamıştır. Diğer İkinci farklı nokta ise analize konu edilen malların ticaretine ilişkin "sıfır ticaret" değerleri taşıyan gözlemleri dikkate almamasıdır. Ing ve Cadot AVE'yi yoğun ticari marja göre hesaplamıştır.

Söz konusu çalışmada Ing ve Cadot; hem ASEAN ülkeleri hem de diğer ülkelerle ilgili olarak nakliye, makine ve kimya sektörüne uygulanan TTE önlemleri için sırasıyla %4,5 ve %5 oranında AVE hesaplamış, *modelde TDÖ değişkeni kukla değişken olarak temsil edildiğinde, sayı değişkeni olarak kullanımına göre makul olmayan sonuçlar elde etmiştir.* Diğer taraftan Myanmar için hesapladıkları -%1 değerindeki AVE değerini, hükümetin piyasa aksaklıklarındaki başarısız ticaret politikası uygulamalarına bağlamışlardır (Ing ve Cadot, 2017, s. 24-25). *Söz konusu çalışma ayrıca, ticaret politikası analizlerinde TDÖ değişkeninin sayı değişkeni olarak kullanılmasının kukla değişken olarak kullanılmasına göre üstünlüğünü ortaya koyması bakımından ayrıca önem taşımaktadır.*

Şu ana kadar TDÖ'lerin Otomotiv sektörü özelinde etkilerinin analizine ilişkin tespit edilen tek çalışma Decreux, Milner ve Péridy (2010) tarafından AB-Kore STA'sının mal, hizmet ve Doğrudan Yabancı Yatırımlar (DYY) kapsamında incelendiği ve söz konusu STA'nın, ticari sürdürülebilirlik etki değerlendirmesinin yapıldığı çalışma raporunda ele alındığı görülmüştür.

Söz konusu çalışmada Decreux ve diğer. (2010) 8703 pozisyonunda (Binek otomobiller ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar) yer alan 9 faklı GTİP koduna denk gelen eşyayı, Kee ve diğer (2009)'un uyguladığı ekonometrik yöntemi kullanarak bir çekim denklemi yardımıyla 2007 ve 2008 yılları için incelemişlerdir. Çalışmanın ikinci aşamasında ise öncelikle Kee ve diğer (2008) tarafından hesaplanmış olan 6'lı GTİP düzeyindeki talep esneklik değerleri ile, ayrıca AB'nin otomotiv sektörü için daha önceden hesaplanmış olan -2.2 değerindeki talep esneklik değerini de kullanmak suretiyle her bir eşya için iki farklı AVE değeri hesaplamışlardır. Bu çerçevede tahmin ettikleri AVE değerleri %22 ila %59 arasında değişmektedir. Sonuç olarak söz konusu çalışmayla Kore tarafından AB'ye uygulanan TDÖ'lerin geri çekilmesinin, bu eşyalara uygulanan gümrük tariflerinde indirilme gidilmesinden daha fazla ticaret potansiyeli yaratacağı yönünde önemli bulgular elde edilmiştir (Decreux ve diğer., 2010, s. 99).

TDÖ'lerin ticaret akışlarına olan etkilerine ilişkin literatüre olan katkıları bakımından gerek teorik gerekse ampirik anlamda uluslararası camiada kabul görmüş onlarca çalışma gerçekleştirilmiştir. Ancak bu alanda ekonometrik modellemeye dayalı Türkiye'de gerçekleştirilen çalışmaların sayısı son derece sınırlıdır. Bu çerçevede TDÖ'lerin ticarete olan etkileri bakımından Türkiye'de ekonometrik temelli gerçekleştirilmiş olan çalışmalar aşağıda özetlenmiştir.

Bu kapsamda Gençosmanoğlu (2014), TDÖ'lerin gümrük tarifeleri gibi korumacılık için bir politika aracı olarak kullanıp kullanılamayacağı noktasından hareketle, TDÖ uygulanan bazı sektör veya madde grupları için 1996-2013 dönemini kapsayan panel veri seti kullanarak geleneksel çekim modeli ile birlikte PPML metodunu kullanarak incelemiştir. Bahse konu çalışmada, TDÖ değişkenine ilişkin katsayının ağırlıklı olarak pozitif hesaplandığı, bu çerçevede ithalatı artırıcı etkisinin kısıtlayıcı etkisinden daha fazla olduğu, diğer taraftan TDÖ'lerin Çin, İran veya Tayvan gibi

bireysel ülkelere uygulanması halinde daha etkili sonuç doğurduğu, önlemlerin kapsamının genişletilerek daha fazla ülkeye uygulanması halinde ise etkilerinin azaldığı yönünde bulgular elde etmiştir. Ayrıca tahmin sonuçlarının, tarifelerin *TDÖ'lere göre öneminin azaldığı ve "TDÖ'lerin uluslararası ticaretin gelişimini olumsuz etkilediği" şeklindeki yaygın kanaati açık şekilde desteklemediği, tarifelerin modeldeki diğer değişkenlere göre ithalat üzerindeki etkisinin açık ara daha çok olduğundan bahisle tarifelerin halen korumacılık yönünden en etkili politika aracı olduğu* sonucuna varmıştır (Gençosmanoğlu, 2014, s. 268-271).

TDÖ'lerin etkilerine ilişkin Türkiye'de yapılan bir diğer çalışma ise Şeker (2015)'e ait olup, söz konusu çalışmayla Türkiye'nin tekstil ithalatında uyguladığı ek mali yükümlülük, önlemlerin etkisiz kılınması önlemi, anti-damping önlemleri ile ithalat kotası olmak üzere dört ana kategorideki TDÖ'lerin tekstil sektörü ithalatına olan etkileri incelenmiştir. TDÖ'lerin tekstil ithalatına etkisi 2005–2013 yılları için oluşturulan panel veri seti kullanılarak *geleneksel çekim modeli yardımıyla analiz edilmiştir.* Şeker (2015) söz konusu çalışmada, yalnızca uygulanan kotaların tekstil ithalatına olumsuz etkide bulunduğu ve diğer önlemlerin herhangi bir etkisinin bulunmadığı noktasından hareketle analize konu ettiği *TDÖ'lerin Türkiye'nin tekstil ithalatında etkin bir dış ticaret politikası aracı olmadığı sonucuna varmıştır* (Şeker, 2015, s. 115).

Tarife Dışı Önlemlerin ticaret akışlarına olan etkisinin analizine ilişkin bugüne kadar gerçekleştirilen ve bu alanda öncül bir role sahip olduğu düşünülen çalışmalara yukarıda genel olarak yer verilmiştir. Ancak literatürde bu alanında, yukarıda belirtilenlerin dışında birçok farklı çalışmanın mevcut olduğunu da belirtmek gerekir.

Yukarıda açıklanan Fiyat Farkı metodu gibi, esasen Kee ve diğer. (2009)'un geliştirdiği ilk aşamada çekim modelinin tahmin edilmesi, ikinci aşamada ise talep esnek değerlerini kullanılarak AVE'lerin hesaplanmasına dayalı bu yöntem de yerli ürünlerin kalitesini yabancı mallardan ayırmadığından TDÖ'lerin etkisini etkileme potansiyeline sahiptir. Ayrıca, AVE hesaplamaları, kendileri de bir "hesaplanan değer" olan ithalat talebi esnekliklerine dayanmaktadır. *Bu bakımdan her iki yaklaşımın da kendine özgü olumlu ve olumsuz yanlarını da kabul edilerek, bu çalışmada çekim modeline dayalı AVE hesaplama yaklaşımı kullanılacaktır.*

4.4. Tarife Dışı Önlemlerin 1995 – 2018 Dönemi İçin Türkiye'nin Otomotiv Sektörü Ana ve Yan Sanayii İthalatına Olan Etkilerinin Çekim Modeli Kullanılarak Ölçülmesi

4.4.1. Araç ve Yöntemler

Bu bölümde yöntemsel olarak araştırmanın tasarımının temel bileşenleri ve araştırmada kullanılacak olan veriye dair bilgiler sunulmaktadır. Bu çerçevede öncelikle çalışmada kullanılan ampirik sınamaların dayandığı kuramsal çerçeve, ardından bu kuramsal çerçeveye dayanacak olan ampirik tahmin denkleminin tahmin edileceği ekonometrik modeller tartışılacaktır. Bu ana çerçevenin çizilmesinin ardından tahminlerde kullanılacak değişkenlerin hesaplama yöntemleri detaylı olarak tartışılacaktır. Devamında analizde kullanılan veriler ile bu verilerin elde edildikleri kaynaklar hakkında bilgi verilecektir.

4.4.1.1. Araştırmanın yöntemi

4.4.1.1.1. Kuramsal Çerçeve

Bu çalışmanın esas amacı Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'lerin otomotiv ana ve yan sanayii sektörünü ne yönde etkilediğinin araştırılması ve bu etkilerin ölçülerek sayısallaştırılmasıdır. Bu amaçla model, bağımlı değişkeni otomotiv sektörü yıllık ithalat değerleri olan, bağımsız değişkenleri ise TDÖ'ler, ülkelerin ekonomik büyüklüğü, uygulanan gümrük tarifeleri, ekonomik benzerlik endeksi, Ülkelerin Faktör ve Coğrafi mesafeleri, komşuluk ilişkisi, tercihli ticaret anlaşmaları, Ortak dil, Sömürge bağı ve döviz kurundan oluşan iki farklı yapısal çekim modeli denklemleriyle tahmin edilecektir.

Yukarıda yer alan 4.3.1. No.lu bölümde çekim modeli, modelin Teorik Temelleri ve tarihsel Gelişimi tüm yönleriyle tartışılmıştır. Kısaca özetlenecek olursa model literatüre ilk defa Tinbergen (1962) tarafından ampirik bir uygulama olarak ortaya çıkmış olsa da literatürde yapılmış olan birçok farklı kuramsal ekonomik modellerle de çekim modelinin teorik sınamaları yapılmıştır.

Çekim modeli ilk defa Armington varsayımı altında Anderson (1979) tarafından kuramsal bir çerçeveye oturtulmuştur. Devamında Bergstrand (1985, 1989) modele monopolcü rekabet boyutunu eklemiştir. Ardından modele Deardorff (1998) CES tercih fonksiyonunu eklemiştir. Eaton ve Kortum (2002) ise modeli temelde uluslararası teknoloji ve verimlilik farklılıklarına dayandıran Ricardo eksenli bir uluslararası ticaret modeline dönüştürmüştür. Ardından son olarak Helpman ve diğer. (2008) ise firma heterojenliği bağlamında sıfır ticarete de imkân tanıyarak modele katkıda bulunmuştur. Son olarak Anderson ve Van Wincoop (2003) tarafından çok yanlı ticaret dirençlerinin de modele eklenmesiyle modelin en güncel halini aldığını belirtmek yerinde olacaktır.

4.4.1.1.2. Ekonometrik Tahmin Yöntemi

Daha önce de belirtildiği üzere çekim modeli, uluslararası ticarette uygulanan ticaret politikasının, geçmişe dayalı ticaret verilerine olan etkilerini analiz etmek için kullanılan (ex-post yaklaşım) ekonometrik bir ticaret analiz modelidir. Ekonometrik ticaret modelleri de bu şekilde işlemektedir. Söz konusu yaklaşım çerçevesinde, bu çalışmada 1995-2018 yılları için 24 yıllık bir dönem aralığı seçilmiştir. Bahse konu analiz dönemi için seçilmiş 149 ülkeden otomotiv ana ve yan sanayii kapsamında bulun HS6 düzeyindeki 74 farklı eşyanın Türkiye'ye olan ithalatına ilişkin veriler kullanılmak suretiyle, TDÖ'lerin otomotiv sektörü ithalatına olan etkilerinin incelenerek sayısallaştırılması amaçlanmıştır.

Otomotiv sektöründe tarife dışı önleme tabi tutulan eşyalar, yukarıda 4.3.2. no.lu bölümde ayrıntılı bir şekilde ele alınan yapısal çekim modelinin en yalın halini ifade eden

$$X_{ij} = G\, S_i\, M_j \emptyset_{ij} \tag{16}$$

(16) No.lu denklemden yola çıkılarak bu çalışmada kullanılacak olan sektörel seviyedeki çekim modeline ilişkin aşamalar aşağıda kısaca ele özetlenecektir. Bu çerçevede yukarıda da belirtildiği üzere Anderson ve Van Wincoop (2003) tarafından geliştirilen yapısal çekim modeli Anderson ve Van Wincoop (2004) tarafından ticarette bölünebilirlik varsayımı altında ticaret akımlarının hem genel hem de ürün veya sektör seviyesinde incelenmesine olanak tanımaktadır. Bu noktadan hareketle bu çalışmada kullanılacak sektörel seviyedeki ana çekim modeli

$$X^k{}_{ij,t} = \frac{Y^k_{j,t}E^k_{j,t}}{Y^k_t}\left(\frac{t^k_{ij,t}}{P^k_{j,t}\Pi^k_{i,t}}\right)^{(1-\sigma)k} \quad (17)$$

olup, modelin multiplikatif formu ise (18) No.lu denklemde gösterilmiştir.

$$\ln X^k{}_{ij,t} = \ln E^k_{j,t} + \ln Y^k_{i,t} - \ln Y^k_t + (1-\sigma)\ln t^k_{ij,t} - (1-\sigma)\ln P^k_{j,t} - (1-\sigma)\ln \Pi^k_{i,t} + \varepsilon_{ij,t} \quad (18)$$

Söz konusu model kullanılarak, bu çalışmada 1995-2018 yıllarını içeren 24 yıllık bir dönem için, seçilmiş 149 ülkeden otomotiv ana ve yan sanayii kapsamında bulunan HS6 düzeyindeki 74 farklı eşyanın Türkiye'ye olan ithalatına ilişkin veriler kullanılmak suretiyle, TDÖ'lerin otomotiv sektörü ithalatına olan etkileri ele alınmaktadır.

Çalışmada (18) No.lu temel model iki farklı şekilde çalıştırılacaktır. Öncelikle HS6 düzeyindeki her bir eşya genel ticaret düzeyi gibi ele alınıp incelenecek, bu yönüyle her bir eşyaya denk gelen toplamda 74 farklı panel veri seti kullanılacaktır. Çalışmada ele alından otomotiv sektörü eşyasının temel özelliği, HS2, HS4 veya HS6 GTİP düzeyinde en az bir çeşit veya sayıda TDÖ'ye tabi tutulmuş olmasıdır. Sonrasında ise söz konusu model bahse konu 74 farklı HS6 düzeyindeki ürünlerin yıllara göre havuzlanması suretiyle oluşturulan tek bir panel veri seti üzerinden tek bir ürünmüş gibi analize tabi tutulacaktır. Böylelikle sektöre uygulanan TDÖ'lerin etkileri gerek eşya özelinde gerekse sektör özelinde değerlendirilmiş olacaktır.

Ana tahmin modeli olarak tasarlanan (18) No.lu yapısal çekim modeli, sektörel düzeyde kurgulanmıştır. Yukarıda belirtildiği üzere sektöre özel çekim modelinin en önemli özelliği ticaret maliyetlerini temsil eden $t^k_{ij,t}$ değişkeninin sektör spesifik olmasıdır. Bir başka ifadeyle ticaret maliyetleri değişkeni sektör spesifik olduğundan maliyet unsurunu içinde yer alan tüm ticaret politikası değişkenleri de yine sektöre özel dizayn edilmiştir. Bu bakımdan sektör spesifik olarak tasarlanmış olan ticaret maliyeti değişkeni aşağıda yer alan 19. No.lu eşitlikte belirtilmiştir.

$$t^k_{ij,t} = \beta_1 DIST_{ij} + \beta_2 CNTG_{ij} + \beta_3 LANG_{ij} + \beta_4 CLNY_{ij} + \beta_5 RTA_{ij,t} + \beta_6 TARIFF^k{}_{ij,t} + \boldsymbol{\beta_7 NTM^k_{ij,t}} \quad (19)$$

Söz konusu eşitlikte belirtilen $TARIFF^k{}_{ij,t}$ değişkeni, otomotiv sektöründe yer alan k malının ithalatında j ülkesine uygulanan gümrük vergisini, $NTM^k{}_{ij,t}$ değişkeni ise k

malının ithalatında j ülkesine uygulanan TDÖ'yü temsil etmektedir. Diğer taraftan daha önce de belirtildiği üzere, ticaret maliyeti değişkeni ayrıca, sırasıyla, iki ülke arasındaki coğrafi uzaklık, ülkelerin sınır komşusu olup olmadığı, aynı dili konuşup konuşmadıkları, aynı ülkenin kolonileri olup olmadığı, aralarında kolonyal bir (sömürge) ilişki bulunup bulunmadığı, söz konusu ülkeler arasında herhangi bir tercihli ticaret anlaşması bulunup bulunmadığını gösteren değişkenlerden oluşmaktadır. Modelde ticaret maliyetini oluşturan değişkenlerden coğrafi mesafe, komşuluk durumu, ortak dili temsil eden değişkenler zamana bağlı olarak değişmeyen (time invariant) değişkenlerden oluşmaktadır. Diğer yandan tercihli ticaret anlaşmaları, gümrük tarifeleri ve TDÖ'leri temsil eden değişkenler ise zamana bağlı olarak değişen (time variant) ticaret politikası değişkenlerinden oluşmaktadır. Bu bakımdan gerçekleştirilecek olan model tahminlerinde bu durum göz önünde bulundurulacaktır.

Diğer taraftan oluşturulan model ile ticaret akışları, sektörel seviyede ve eşya özelinde gerçekleşmiş olan ticaret verileri kullanılarak analiz edilecektir. Bu durumun en bariz sonuçlarından birisi ise gerek firma heterojenliği gerekse ülkelerin her malı üretememesi ya da başka nedenlerden dolayı ticaret verilerinde ciddi düzeyde *"sıfır ticaret"* verisi bulunmasıdır. Bu kapsamda yukarıda birçok yönüyle detaylı bir şekilde ele alındığı üzere sıfır ticaret akışı sorununa getirilen kolay ve kullanışlı bir çözüm yolu da çekim modelinin logaritmik form yerine çarpımsal formda tahmin edilmesidir. Silva ve Tenreyro (2006) tarafından savunulan bu yaklaşım, çekim modelini tahmin etmek için PPML tahmin metodunun uygulanmasından ibarettir. Ayrıca daha önce de değinildiği üzere Monte Carlo simülasyon testleri, PPML tahmincisinin, heteroskedastisite ile birlikte sıfır ticaret oranının çok yüksek olduğu durumlarda bile çok iyi performans ortaya koyduğunu göstermiştir (Silva ve Tenreyro, 2006, s. 653). Model tahmininde PPML tahmincisinin sıfır ticaretin yanı sıra heteroskedastisite sorununa çözüm sunması tahmin yönteminin sağladığı önemli bir avantajdır. Bunların yanında bu hesaplama yönteminin sunduğu bir başka ciddi avantaj da genellikle kukla değişkenler kullanmak suretiyle sabit etkilerin modele dâhil edilmesini gerektiren çekim modeli tahminlerinde, bu değişkenlerin modele dâhil edilmesine olanak tanıması da bu tahmin yönteminin sağladığı bir başka önemli avantajdır (Fally, 2012, s. 5-6).

Bu sebeple modelin tahmininde, çekim modeline ilişkin özet olarak verilen sunduğu bu avantajlar ile birlikte literatürde bu yönüyle kaydedilen güncel gelişmeler de

dikkate alınarak PPML tahmin metodu kullanılacaktır. PPML tahmin metodu üstel matematiksel forma dayalı bir tahmin metodu olduğundan yapısal çekim modeli bu forma dönüştürüldüğünde aşağıdaki eşitliğe dönüşmektedir.

$$X^k{}_{ij,t} = exp\left[\ln Y_t^k + \ln E_{j,t}^k P_{j.t}^{1-\sigma_k} + \ln Y_{i,t}^k \Pi_{i,t}^{1-\sigma_k} + \ln t_{i,j}^{1-\sigma_k}\right] \times \varepsilon_{ij,t} \qquad (20)$$

Modelde yer alan değişkenleri bir kez daha özetlemek gerekirse, $X^k{}_{ij,t}$ k sektörüne ilişkin ticaret akışını, Y_t^k sektörü ilişkin toplam üretim miktarını, $Y_{i,t}^k$ ile $E_{j,t}^k$değişkenleri ise sırasıyla sektörün arz miktarı ile harcama tahsis boyutunu, $\Pi_{i,t}^k$ ihracatçının pazara erişim kolaylığını yani dışa dönük çok yanlı ticaret dirençlerini, $P_{j,t}^k$ değişkeni ithalatçının pazara erişim kolaylığını yani içe dönük çok yanlı ticaret dirençlerini, $t_{i,j}^{1-\sigma_k}$ ise ticaret maliyetlerini temsil etmektedir. Diğer taraftan formülde bulunan σ_k ise k sektörünün ikame esnekliğini, $\varepsilon_{ij,t}$ ise modeldeki hata terimini temsil etmektedir. Ayrıca modelde bulunan t indisi zaman boyutunu göstermekte olup, modelde panel veri kullanıldığını başka bir deyişle modelde kullanılan verilerin zamana bağlı olarak değiştiğini ifade etmektedir.

İhracatçı, ithalatçı ve zaman sabit etkileri de dikkate alındığın bu çalışmada kullanılacak olan çekim modeli (21) No.lu eşitlik ile gösterilmiştir. Ancak söz konusu model bu çalışmada 2 farklı aşamada iki farklı şekilde kullanılacaktır. Model tahmininin ***1. aşamasında,*** model her bir ürüne özgü oluşturuluş olan veri seti için ayrı ayrı çalıştırılacağından bu konuda Yotov ve diğer. (2016)'nin önerileri doğrultusunda, modele ihracatçı ülke-ithalatçı ülke-zaman sabit etkileri dahil edilecek ürün sabit etkileri ise modele dahil edilmeyecektir.

$$im_{ijht}^{HS6} = \beta_{0h} + \beta_{1hn}^{HS6}\ln(1 + t_{ijhnt-1}^{HS6}) + \beta_{2hn}^{HS6}\ln(1 + NTM_{ijhnt-1}^{HS6}) + \beta_{3hn'}^{HS6}\ln(1 + NTM_{ijhn't-1}^{HS6}) + \beta_{4h}Gr_{ijht} + \beta_{5h}S_{ijht} + \gamma_{it} + \delta_{jt} + \mu_{ijht} \qquad (21)$$

$\forall h;\ \forall n.n' \in \{\text{TBT}, \text{INSP}, \text{CTPM}, \text{QC}, \text{PC}, \text{OTH}, \text{EXP}\}, n \neq n'$ Olup n indisi tarife dışı önlem çeşidini ifade etmektedir.

Çekim denkleminde yer alan, im_{ijht}^{HS6} ithal edilen *h* çeşit otomotiv sektörü eşyası miktarı, $t_{ijhnt-1}^{HS6}$ *h* eşyasına uygulanan advalorem oranlı gümrük vergisi oranını, $NTM_{ijhnt-1}^{HS6}$ *h* eşyası ithalatında Türkiye'nin uygulamış olduğu *n* tipindeki tarife dışı önlemin kümülatif

sayısını, $NTM_{ijhn't-1}^{HS6}$ h eşyası ithalatında Türkiye'nin uygulamış olduğu n tipi dışında kalan önlemlerin tip ve kümülatif sayılarını, $\beta_{4h}Gr_{ijht}$, coğrafi mesafe, ortak dil, sınır komşuluğu, ortak sömürge geçmişi ve tercihli ticaret değişkeni ile zamana bağlı ekonomik şokları temsil eden ekonomik kriz değişkenini, $\beta_{5h}S_{ijht}$ ekonomik benzerlik endeksini, γ_{it} ihracatçı ülke-zaman sabit etkilerini, δ_{jt} ithalatçı ülke-zaman sabit etkilerini temsil etmekte olup, modelde yer verilen değişkenler ile söz konusu değişkenlerin elde ediliş yöntemlerine ilişkin detaylı bilgiler alt bölümde tartışılmıştır.

(21) No.lu çekim modeli ile 74 farklı otomotiv sektörü eşyası özelinde tahmin gerçekleştirilmiş olacaktır. Söz konusu tahminlerle *167 adet TDÖ değişkeni için* katsayı tahmini yapılmış olacaktır. Bu amaçla, her bir tahmin için Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'lerin otomotiv sektörüne olan etkilerinin HS6 düzeyindeki ürünler özelinde araştırılması için, aşağıda yer alan hipotez testi gerçekleştirilecektir.

Hipotez $\mathbf{1_h}$***:*** $\boldsymbol{H_0: \beta_{2hn}^{HS6} = 0}$ ***h= {1,2,3…74} farklı otomotiv sektörü eşyası için***

Söz konusu sıfır hipotezinin reddedilmesi durumda, analize konu edilen otomotiv sektörünü temsil eden her bir eşya için, Türkiye'nin uygulamış olduğu tarife dışı önlemin, söz konusu eşyanın ithalatı üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkisinin olduğu ispatlanmış olacaktır. Söz konusu katsayının işaretinin ise normal şartlarda eksi olması beklenmektedir. Ancak bu konuda literatürde, bazı şartlarda söz konusu işaretin pozitif olabileceği yönünde bilgiler mevcut olup, bu konudaki tartışmalara yukarıda 4.3.3. No.lu bölümde yer verilmiştir. Kısaca bu tartışmaları özetleyecek olursak, TDÖ'ler her zaman ticareti olumsuz etkilememekte, bazı durumlarda pozitif katkı da sunmaktadır. Örneğin TTE ve SBS gibi TDÖ kategorilerinde uygulanan önlemler ürün kalitesini arttırması nedeniyle bu ürünlere olan talebi de arttırdığın, söz konusu önlem türleri için hesaplanan katsayılar pozitif olarak hesaplanabilmektedir. Kimi araştırmacılar ise pozitif işaretli katsayıların varlığını piyasa aksaklıklarına, kimileri ise hükümetlerin ticaret politikası uygulamalarındaki başarısız yönetim tarzlarına bağlamıştır.

Sektörel seviyede yıllara göre havuzlanmış verilere yönelik gerçekleştirilen analizlerde, Yotov ve diğer. (2016)'nin önerileri doğrultusunda ihracatçı ülke-ithalatçı ülke-zaman sabit etkilerinin yanı sıra ürün sabit etkilerini de yapısal çekim modeline dahil edilmesi gerekmektedir. Ancak söz konusu öneri uygulanmaya çalışılmış ise de elde

bulunan bilgisayar donanımları bu denli büyük hesaplamalar için yeterli olmadığından, sektörel seviyedeki modelde ihracatçı ülke-ithalatçı ülke-ürün-zaman sabit etkilerinin yerine *ihracat-ithalatçı ve zaman sabit etkileri* kullanılacaktır. Bu kapsamda, modelin sektörel seviyedeki tahminine yönelik ***2. aşamada*;** yukarıda belirtilen 74 farklı otomotiv sektörü eşyası için havuzlanarak oluşturulmuş tekbir sektör veri seti için çekim modeli çalıştırılacak ve bu defa modele ürün sabit etkileri (ϑ_h) de dahil edilecektir.

$$im_{ijt}^{sektör} = \beta_{0h} + \beta_{1sektör,n}^{HS6} \ln\left(1 + t_{ijht-1}^{HS6}\right) + \beta_{2sektör,n}^{HS6} \ln\left(1 + NTM_{ijhnt-1}^{HS6}\right) + \beta_{3sektör,n'}^{HS6} \ln\left(1 + NTM_{ijhn't-1}^{HS6}\right) + \beta_{4h} Gr_{ijht} + \beta_{5h} S_{ijht} + \gamma_{it} + \delta_{jt} + \boldsymbol{\vartheta_h} + \mu_{ijht} \qquad (22)$$

$\forall h;\ \forall n.n' \in \{\text{TBT, INSP, CTPM, QC, PC, OTH, EXP}\}, n \neq n'$ Olup n indisi tarife dışı önlem çeşidini ifade etmektedir.

(21) No.lu çekim denklemi kullanılarak çeşitli tahminler yapılıp TDÖ değişkenlerinin katsayılarının anlamlılığı test edildikten sonra **2.aşamada** (22) No.lu çekim denklemi kullanılarak Türkiye'nin, uygulamış olduğu TDÖ'lerin genel olarak otomotiv sektörünü ne yönde etkilediği aşağıda yer alan hipotezle test edilecektir.

Hipotez* $\mathbf{2}_{sektor}$*: $\boldsymbol{H_0: \beta_2^{sektör} = 0}$

Otomotiv sektörü özelinde sıfır hipotezinin reddedilmesi durumunda, Türkiye'nin uygulamış olduğu tarife dışı önlemlerin, sektör ithalatı üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkisinin olduğu ortaya konulmuş olacaktır. Bu kapsamda söz konusu katsayının işaretinin de yine normal şartlarda eksi olması beklenmektedir. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere bazı şartlarda söz konusu katsayı işareti pozitif olabilmektedir.

4.4.1.1.3. Model Tahmininde Dikkate Alınan Önemli Hususlar

Bu çalışmada gerek çekim modelinin doğru tahmin edilmesi gerekse ticaret politikası analizlerinde oluşabilecek yanlılığın önüne geçilmesi bakımından, bu alanda literatürde yer alan öneriler doğrultusunda çeşitli uygulamalara gidilmiştir.

a) Ekonometrik tahminlerde panel veri kullanımı tahmin verimliliğini artırmakta ve ticaret politikası değişkenlerindeki endojenite (içselliği) konusunu çözümünde ülke çifti sabit etkiler yöntemlerinin uygulanmasını olanak tanımaktadır.

Diğer taraftan zamana bağlı olarak değişmeyen ticaret maliyetleri etkilerinin ikili sabit etkiler kullanılarak esnek ve kapsamlı bir şekilde ele alınması ve tahmin edilmesini sağladığından bu çalışmada *panel veri kullanılmıştır.*

b) Ekonometrik modellemeye dayalı olan etki analizlerinde, TDÖ'lerin ticarete olan etkileri bu alandaki veri kısıtı nedeniyle genel olarak TDÖ'lerin ilgili modellere kukla değişken olarak dahil edilmesine neden olmuştur. Son yıllarda TDÖ'lere yönelik bilgi eksikliğinin DTÖ bünyesindeki I-TIP sayesinde belirli bir ölçüde giderilmesinin ardından bu alanda yürütülen çalışmaları da çeşitlendirmiş ve daha nitelikli çalışmaların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu kasamda dikkate değer çalışmaların başında Bao ve Qui (2012), Ghodsi ve diğer. (2016a), Ing ve Cadot (2017) ile Ghodsi (2018) örnek verilebilir. Bu dört çalışmanın de ortak özelliği söz konusu çalışmalarda incelenen TDÖ'lerin, modellerde DTÖ'ye yapılan bildirim sayılarını kullanmış olmasıdır. Bu kapsamda literatürdeki son gelişmeler ışığında, *Türkiye'nin DTÖ'ye yaptığı TDÖ bildirimlerinin sayıları, çekim modeline sayı değişkeni olarak ilave edilmek suretiyle bu çalışmada da aynı yöntem kullanılmıştır.* Böylelikle TDÖ'lerin etkileri hem uygulanan TDÖ çeşidi hem yoğunluğu bakımından analizin boyutlarının genişletilmesine olanak tanımıştır. Söz konusu uygulamanın Türkiye'deki literatüre önemli bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

c) Ticaret akışlarının ticaret politikasında meydana gelen değişikliklere verdiği tepki anlık değildir ve ticaret düzeyinin gerçekleşen bu değişikliklere uyum sağlaması zaman almaktadır. Ayrıca anti damping veya telafi edici vergiler gibi bazı TDÖ türleri doğası gereği karşı koyucu mahiyettedir, yani sadece ithalat zaten güçlü bir şekilde arttığında uygulanmaktadır. Bu nedenle, ticaret politikası değişkenlerindeki dönemsel gecikmeyi hesaba katmamak hem içsellik (endojenite) hem de ters nedensellik (reverse causality) sorunlarına neden olmaktadır. Bu çerçevede Yotov ve diğer. (2016)'un önerileri doğrultusunda, Bao ve Qui (2012) ile Ghodsi ve diğer. (2016a)'nin bu konudaki yaklaşımları da dikkate alınarak bu çalışmada iki önemli ticaret politikası değişkeni olan TDÖ ile gümrük vergisi değişkenleri t-1, yani bir yıl gecikmeli olarak kullanılmıştır.

d) TDÖ değişkeni ile gümrük tarifesi değişkenleri sayı değişkeni olarak kullanıldığından, söz konusu bu iki değişken yıllara göre birçok sıfır değeri taşımaktadır. Bu değişkenler çekim modeli denkleminin sağ tarafında bulunan tüm sayı değişkenleri

gibi logaritmik formda kullanıldığından, bu iki değişkene bir rakamı eklenerek $\ln\left(1 + NTM_{ijhnt-1}^{HS6}\right)$ ile $\ln\left(1 + t_{ijht-1}^{HS6}\right)$ şeklinde modele dâhil dilmiştir.

e) Yukarıda belirtildiği üzere bu çalışmada panel veri kullanılmaktadır. Panel veri kullanımı ise çok yanlı ticaret dirençlerinin modele dâhil edilmesine olanak tanımaktadır. Bu kapsamda ithalatçı-zaman, ihracatçı-zaman sabit etkilerinin modele eklenmesi çok yanlı ticaret dirençlerinin modelde hesaba katılmasına olanak tanımaktadır. Bu nedenle 21 No.lu denklemin çalıştırıldığı 1. aşamada çok yanlı ticaret dirençleri, ithalatçı-zaman ile ihracatçı-zaman sabit etkileri kullanılmak suretiyle modele dahil edilmiştir. Ne var ki bu yaklaşım, otomotiv sektörünün tek bir eşya gibi havuzlanarak gerçekleştirilen analizinde, çok fazla sayıda değişkeni kapsadığından, elde bulunan bilgisayar donanımın yetersiz kalması (örneğin bir model çalıştırıldığında yaklaşık 7 gün boyunca bilgisayarın hesaplama yaparak sonunda hata mesajı vermesi) nedeniyle 22. No.lu denklemin çalıştırılmasında çok yanlı ticaret dirençleri, ithalatçı-zaman ile ihracatçı-zaman sabit etkileri kullanmak yerine ihracatçı-sabit, ithalatçı-sabit ve zaman-sabit etkileri kullanılması yoluyla modele dâhil edilmiştir.

f) Yukarıda da belirtildiği üzere PPML tahmincisi sıfır ticaret akışlarının yanı sıra heteroskedastisite sorununa da ciddi bir çözüm getirmektedir. Ayrıca yukarıda belirtilen sabit etkiler, kukla değişkenler kullanılmak suretiyle çekim modeli tahminlerinde kullanılmakta olup PPML tahmin metodu da değişkenlerin kullanıldığı model tahminlerine olanak tanımaktadır. Açıklanan bu önemli nedenlerden dolayı bu çalışmada PPML tahmin metodu kullanılmıştır.

4.4.1.1.4. TDÖ'lerin Etkilerinin Sayısallaştırılması

Yukarıda, bölüm 4.2.2.2.'de belirtildiği üzere çekim modeli kullanılmak suretiyle TDÖ'lerin otomotiv sektörü ithalatı üzerine olan etkilerinin sayısallaştırılması iki aşamada gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede birinci aşamada, yukarıda belirtilen (21) ve (22) No.lu çekim denklemleri ile hem otomotiv sektöründe analize konu edilen HS6 düzeyindeki her bir ürün hem de otomotiv sektörü seviyesinde olmak üzere ayrı ayrı model tahminleri gerçekleştirilmiştir. (21) ve (22) No.lu çekim denklemleri tahmin edilip TDÖ değişkenin modeldeki anlamlılığı test edildikten sonra istatistiksel olarak anlamlı bulunanlar için 2. aşamada Kee ve diğer. (2009)'nin geliştirmiş olduğu dünya bankası

yaklaşımı kullanılarak *TDÖ'lerin AVE'leri hesaplanmış, diğer bir ifadeyle TDÖ'lerin otomotiv sektörüne olan etkileri sayısallaştırılmıştır.*

Söz konusu AVE hesaplama işlemi, yukarıda 4.2.2.2.2.1 No.lu bölümde yer alan (10) No.lu formül yardımıyla TDÖ uygulanmış olan eşyalara hem eşya hem de sektör özelinde gerçekleştirilmiştir.

Bu durumda;

- (h) ürünü özelinde uygulanmış olan her bir *n tipindeki TDÖ* için hesaplanacak olan AVE için; $AVE_{hn}^{HS6} = \frac{e^{\beta_{2hn}^{HS6}} - 1}{\varepsilon_i^{HS6}}$
- Otomotiv sektörü özelinde uygulanmış olan her bir *n tipindeki TDÖ* için hesaplanacak olan AVE için ise $AVE_n^{sektör} = \frac{e^{\beta_{2sektör,n}^{HS6}} - 1}{\varepsilon_i^{HS6}}$

kullanılarak TDÖ'lerin AVE'leri hesaplanmıştır. Formüllerde yer alan *n,* istatistiksel olarak anlamlı bulunan TDÖ tipini, β_{2hn}^{HS6} ve $\beta_{2sektör,n}^{HS6}$ ise n tipi TDÖ için ürün/sektör için hesaplanmış olan katsayıyı, h ürün çeşidini ve ε_i^{HS6} ise HS6 seviyesinde her bir eşya için hesaplanmış olan ithalat talep esneklik değerini ifade etmektedir.

Şu ana kadar ülkeler ve HS6 seviyesindeki eşyalar için ithalat talep esneklik değeri hesaplanmasına yönelik literatürde iki farklı çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmalardan ilki, Dünya Bankasının öncülüğünde Kee ve diğer. (2008) tarafından aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 117 ithalatçı ülke ve HS6 düzeyindeki 4.600 eşya için hesaplanmış olan ithalat talep esneklik değerleridir. İthalat talep esneklik değerlerine ilişkin diğer bir çalışma ise yine Kee ve diğer. (2008)'in geliştirdiği metodu kullanan Ghodsi, Grübler ve Stehrer (2016b) tarafından gerçekleştirilmiştir. Söz konusu çalışmayla Ghodsi ve diğer. (2016b), Kee ve diğer (2008)'in hesaplamış oldukları ithalat talep esneklik değerlerini güncelleyerek 167 ithalatçı ülke ve 5129 eşyaya genişletmişlerdir.

Bu çalışmada gerçekleştirilmiş olan AVE hesaplamalarında her iki çalışma da dikkate alınarak her iki çalışmaya göre de AVE hesaplanmıştır. Bu çerçevede çalışmada analize konu edilen HS6 düzeyindeki 74 farklı eşyaya karşılık gelen Kee ve diğer (2008)

ile Ghodsi ve diğer. (2016b) tarafından hazırlanmış olan talep esneklik değerleri otomotiv sektörüne indirgenerek Ek-2'de yer alan Tablo 9'de belirtilmiştir.

4.4.1.2. Modelde Kullanılan Değişkenler

Model, TDÖ'lerin analizinde kullanılan açıklayıcı değişkenler bakımından Bao ve Qiu (2012), Ghodsi (2018) ile Ghodsi ve diğer. (2016a)'nin kullanmış oldukları değişkenlerden yola çıkılarak tahmin edilmiştir. Diğer taraftan çalışmanın nihai aşamasını oluşturan TDÖ'lerin etkilerinin AVE'lere dönüştürülerek sayısallaştırılması ise Dünya Bankası Metodu olarak da adlandırılan Kee ve diğer. (2009)'un yaklaşımından yola çıkılarak gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışmanın ana konusu olan TDÖ'lerin Türkiye'nin otomotiv ana ve yan Sanayii ithalatına olan etkileri, yukarıda bölüm 4.3.3.'de TDÖ'lerin etki analizine ilişkin literatürde kaydedilen en son gelişmeler de dikkate alınarak modelde kullanılan bazı ilave açıklayıcı değişkenler ile söz konusu değişkenlerin elde ediliş biçimleri aşağıda ele alınmıştır.

Ülkeler arasındaki ikili ticaret akımları daha önce de belirtildiği üzere ticaret ortağı olan iki ülkeler arasındaki benzerliklerden büyük ölçüde etkilenmektedir. Bu bakımdan sadece etnik köken, dil ve tarih mirası konusundaki benzerlikler değil, aynı zamanda ekonomik faktörlerdeki benzerlikler de ülkelerin yaptığı ticarette önemli rol oynamaktadır. İki ticaret ortağı arasındaki faktör donatımının benzerliği, klasik uluslararası ticaret teorisinde göz ardı edilmiş ise de Ricardo modellerinde bu durum dikkate alınmıştır. Bu nedenle Krugman (1980) veya Helpman ve Krugman (1985) ve bunların dışında yer alan birçok araştırmacı tarafından uygulanmış olan çekim modellerinde yeni ticaret teorisi ölçek ekonomileri, ürün farklılaştırması ve nakliye maliyetleri ile karakterize edilmiştir. Bu çerçevede Helpman (1987) ampirik olarak 14 ticaret ortağı olan sanayi ülkeleri arasındaki gelir benzerliğinin ticaret hacmini artırdığını, Benzer şekilde Bergstrand (1990) ise, faktör donatımındaki farklılıkların ikili ticareti olumsuz yönde etkilediğini ortaya koymuştur (Ghodsi, 2015, s. 4).

Ülkelerin ekonomik benzerliklerinin oluşturulan çekim modellerindeki önemini vurgulaması bakımından Baltagi, Egger ve Pfaffermayr (2003)'in gerçekleştirmiş

oldukları ampirik çalışma literatürde önemli bir yere sahiptir. Söz konusu çalışmayla, ticaret yapan iki ülkenin göreli ülke büyüklüğünü ölçen bir *GSYH benzerlik endeksi*, yine bu iki ülkenin *göreli faktör donanımındaki mutlak farkı ifade eden faktör mesafesi* ve iki ülkenin toplam ülke büyüklüğünün bir ölçüsü olarak *iki ülkenin GSYH'lerinin toplamını* göstermek üzere üç farklı değişken oluşturulmuştur. Sonrasında ise bahse konu değişkenlerin dâhil edildiği panel veriler de kullanılarak bir çekim denklemi oluşturulmuş ve çeşitli model tahminleri gerçekleştirilmiştir. Söz konusu çalışmada, göreli ülke büyüklükleri ile ikili ticaret akışları arasında pozitif bir ilişki bulunurken, göreli faktör donatımındaki benzerlikler ile ticaret arasındaki bu denli bir pozitif ilişkinin, oluşturulan modelin spesifikasyonuna ve modelde kullanılan sabit etkilerin çeşidine bağlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Baltagi, Egger ve Pfaffermayr, 2003, s 394).

Ülkelerin ekonomik benzerliklerine ilişkin Baltagi, Egger ve Pfaffermayr (2003)'ün oluşturduğu bu değişkenler sonrasında birçok araştırmacı tarafından kullanılmıştır. Bu kapsamda örneğin Wang ve diğer (2010) söz konusu değişkenleri oluşturdukları çekim modellerinde sabit etkileri de dahil ederek kullanmışlardır (Ghodsi, 2015, s. 4).

Baltagi, Egger ve Pfaffermayr (2003)'ün oluşturmuş olduğu ülkelerin genel ekonomik büyülüğü, ülkelerin GSYH benzerlik endeksi ile ülkelerin göreli faktör donanımındaki mutlak farkı (Faktör Mesafesi) gösteren değişkenlerin hesaplanma yöntemleri Ghodsi (2018)'in uygulamış olduğu haliyle dikkate alınmış[45] ve aşağıda sırasıyla açıklanmıştır.

Bu çerçevede,

a) Ülkelerin genel ekonomik büyüklüğü;

$$GDT_{ijt} = \ln(GDP_{it} + GDP_{jt}) \tag{23}$$

[45] Baltagi, Egger ve Pfaffermayr (2003) faktör mesafesine ilişkin hesaplamayı göreceli faktör mesafesini mutlak değer olarak kullanmıştır. Bu değerin mutlak değer olarak kullanılması Ghodsi (2018)'e göre ticaret ortaklarının birbirine göre daha yüksek veya daha düşük faktör donanımına sahip olup olmadığı gibi önemli bilgileri ihmal ettiğinden hesaplamalarda yanlılığa neden olmakta bu da bazı değişkenlerin tutarsız tahminlerine sebebiyet vermektedir. Bu değer mutlak değer olarak kullanıldığında Ghodsi (2018)'nin yaptığı hesaplamalara göre gümrük tarifesinin hesaplanan katsayısı pozitif olmakta veya (a)'da belirtilen GSYH toplamı için hesaplanan katsayı negatife dönüşmektedir (Ghodsi, 2018, s. 7). Bu gibi nedenlerden dolayı (b) ile (c) maddesinde belirtilen değişken hesaplamaları Baltagi'den farklı olarak Ghodsi (2018)'in uyguladığı haliyle ele alınmıştır.

Olup, formülde bulunan GDP, Ülkelerin satın alam gücü paritesine göre (PPP) milli gelirlerini ifade etmekte olup, oluşturulan çekim modelinde pazar potansiyelini temsil etmektedir. Çekim modeli literatürüne göre bu değişken iki ülke arasındaki ticaret akışlarını arttırmaktadır.

b) Ekonomik benzerlik endeksi;

$$SimY_{ijt} = \frac{GDP_{it}^2}{(GDP_{it}+GDP_{jt})^2} - \frac{GDP_{jt}^2}{(GDP_{it}+GDP_{jt})^2} - 1, SimY_{ijt} \epsilon (0, 0.5) \quad (24)$$

Şeklinde hesaplanmaktadır. Formülde yer alan GDP, ülkelerin kişi başına düşen milli gelirlerini ifade etmektedir. $SimY_{ijt}$ i ve j ülkelerinin, satınalma gücü paritesine göre hesaplanan milli gelirlerine göre bir birleriyle benzeşip benzeşmediklerini gösteren benzerlik endeksini göstermektedir. Elde edilen değer, iki ülke ekonomik açıdan birbirine yakınlaştıkça 0.5'e, birbirinden uzaklaştıkça 0'a (sıfıra) yaklaşmaktadır.

c) Ülkelerin Göreli faktör mesafesi;

$$Fk_{ijt} = \ln\left(\frac{Fk_{jt}}{GDP_{jt}}\right) - \ln\left(\frac{Fk_{it}}{GDP_{it}}\right), Fk_{ijt} \in \{L, A, K\} \quad (25)$$

Formülde L toplam işgücü stokunu, A ekilebilir tarım arazisini, K ise gayrisafi sermaye oluşumunu temsil etmekte olup, formül üç farklı faktör donanımı için çalıştırıldığında faktör mesafesini gösteren Fk_{ijt} değişkeni üç farklı faktör mesafesini temsil etmektedir.

Söz konusu bu değişkenler;

$\boldsymbol{FkL_{ijt}}$**:** Türkiye'nin *t* zamanındaki işgücü stokunun milli gelirine oranı ile, *j* ülkesinin *t* zamandaki işgücü stokunun milli gelirine oranı arasındaki farkı,

$\boldsymbol{FkK_{ijt}}$ Türkiye'nin *t* zamanındaki gayrisafi sermaye oluşumunun milli gelirine oranı ile, *j* ülkesinin *t* zamandaki gayri safi sermaye oluşumunun milli gelirine oranı arasındaki farkı,

$\boldsymbol{FkA_{ijt}}$ Türkiye'nin *t* zamanındaki ekilebilir arazisinin milli gelirine oranı ile, *j* ülkesinin *t* zamandaki ekilebilir arazisinin milli gelirine oranı arasındaki farkı

temsil etmektedir.

Bergstrand (1990)'a göre, faktör donatımındaki farklılıklar ikili ticareti olumsuz etkilemekteyken, Baltagi, Egger ve Pfaffermayr (2003)'e göre bu değişkenin ticarete olan etkileri model spesifikasyonuna göre değişmektedir.

Yukarıda belirtilen (21) No.lu ana çekim modelinde S_{ijht} olarak belirtilen ticaret ortaklarının birbirine olan ekonomik benzerlikler, sözü edilen bu beş değişkeni de içermekte olup, bu durumda eşitlik;

$$S_{ijht} = GDT_{ijt} + SimY_{ijt} + FkL_{ijt} + FkK_{ijt} + FkA_{ijt} \quad (26)$$

şeklinde ifade edilmektedir.

Yukarıda yer alan (20) No.lu denklemde modelde teorik olarak ticaret maliyeti değişkeni olarak ele alınan ve $t_{ij,t}^{k}$ ile sembolize edilen ticaret maliyeti değişkeni, altı farklı değişkeni temsil edecek şekilde modele dahil edilmiş olup, söz konusu değişkenler aşağıda sırasıyla açıklanmıştır.

$t_{ij,t}^{k} = {TARIFF^{k}}_{ijn,t} + {NTM^{k}}_{ijn,t} + {NTM^{k}}_{ijn',t} + distw_{ij} + contig_{ij} + rta_{ijt} + comlang_{ij} + colony_{ij}$ olup; (27)

$\boldsymbol{{TARIFF^{k}}_{ijn,t}}$; Türkiye'nin j ülkesinden yaptığı k malı ithalatında uygulamış olduğu advalorem gümrük vergisini,

$\boldsymbol{{NTM^{k}}_{ijn,t}}$; Türkiye'nin j ülkesinden yaptığı k malı ithalatında uygulamış olduğu n tipindeki tarife dışı önlem(ler)in kümülatif sayısını

$\boldsymbol{{NTM^{k}}_{ijn',t}}$; Türkiye'nin j ülkesinden yaptığı k malı ithalatında uygulamış olduğu n tipi dışındaki tarife dışı önlem(ler)in kümülatif sayısı (Birden fazla önlem uygulanması durumunda ayrı ayrı olmak üzere toplamları ifade etmektedir.)

$\boldsymbol{distw_{ij}}$; Türkiye ile j ülkesi arasındaki nüfusa göre ağırlıklandırılmış coğrafi mesafesidir.

$\boldsymbol{contig_{ij}}$; Türkiye ile j ülkesinin ortak sınır veya komşuluk ilişkisini gösteren kukla değişken olup, komşuluk bağı var ise 1 aksi durumda 0 değerini almaktadır.

$\boldsymbol{rta_{ijt}}$; Türkiye ile j ülkesi arasında t zamanında tercihli ticaret anlaşması bulunup bulunmadığını gösteren kukla değişkeni olup, bu değişken anlaşmanın varlığı halinde 1 aksi durumda 0 değerini almaktadır.

$\boldsymbol{comlang_{ij}}$; Türkiye ile j ülkesi arasında ortak dil ilişkisini gösteren kukla değişkenini olup, dil bağı var ise 1 aksi durumda 0 değerini almaktadır.

$\boldsymbol{colony_{ij}}$; Türkiye ile j ülkesi arasında sömürge geçmişi bulunup bulunmadığını gösteren kukla değişkeni olup, sömürge geçmişi var ise 1 aksi durumda 0 değerini almaktadır.

$\boldsymbol{Crises_t}$; Zaman bağlı ekonomik şokları temsil etmekte olup, içinde bulunulan yıl kriz yılı ise 1, aksi durumda 0 değerini almaktadır.

Ayrıca ithalat üzerinde zaman zaman önemli etkileri bulunan döviz kuru değişkeni de yine modele dahil edilmiştir.

$\boldsymbol{exrate_{it}}$ Türkiye'de *t* zamanındaki ABD Doları cinsinden yıllık döviz kurunu

ifade etmektedir.

Diğer taraftan (21) ve (22) No.lu modelde bu çalışmanın ana amacı açısından çok önemli bir yere sahip olan ticaret politikası değişkenleri (Gümrük vergisi ile tarife dışı önlem değişkenleri) ana modelde anlatım kolaylığı sağlaması bakımından diğer ticaret maliyeti değişkenlerinden özellikle ayrı sembolize edilmiştir. Diğer maliyet değişkenleri olan $distw_{ij}, contig_{ij}, rta_{ijt}, comlang_{ij}$ ve $colony_{ij}$ ise genel olarak çekim modelini karakterize etmesi bakımından ana modelde Gr_{ijht} ile sembolize edilmiştir.

Modelde yer verilen ve yukarıda sırasıyla açıklanan kontrol değişkenlerinin katsayılarının ticaret üzerindeki etkilerine dair beklentiler aşağıda yer alan 10 No.lu Tablo'da tanımlanmış olup, bu çalışmanın ana amacı olan tarife dışı önlemlerin ticarete olan etkilerine ilişkin katsayı beklentileri ise model tahmin sonuçlarıyla birlikte detaylı bir şekilde değerlendirilecektir.

Tablo 10. Tahmin Edilecek Çekim Denklemlerinde Yer Alan Kontrol Değişkenlerinin Katsayılarına İlişkin Beklentiler

Değişken Tanımı	Katsayının İşareti	Neden Olduğu Etki
GDT_{ijt} - Ülkelerin ekonomik büyüklüğü toplamları	+	Çekim modelinin çıkarımları doğrultusunda artan hacim etkisi ticareti olumlu etkiler
$Tariff^{k}{}_{ijnt}$- Gümrük tarifeleri	-	Ticareti olumsuz yönde etkileyeceği beklenir
$SimY_{ijt}$ – Ekonomik Benzerlik endeksi	+	Ekonomik benzerliklerin ticareti artıracağı beklenir
Fk_{ijt}- Ülkelerin Faktör Mesafesi	-/+	Faktör çeşidine göre farklı sonuçlar doğurmaktadır.
$Distw_{ij}$ – Ülkelerin Coğrafi mesafe	-	Çekim modelinin çıkarımları doğrultusunda ticareti olumsuz etkiler
$Contig_{ij}$ - Komşuluk ilişkisi	+	Komşuluk ilişkisinin ticareti arttırması beklenir
Rta_{ijt}- Tercihli ticaret anlaşmaları	+	Tercihli ticaret ilişkisinin ticareti arttırması beklenir
$Comlang_{ij}$ - Ortak dil	+	Ortak dil varlığının ticareti arttırması beklenir
$Colony_{ij}$ - Sömürge bağı	+	Sömürge bağının varlığının ticareti arttırması beklenir
$Crises_{t}$ – Ekonomik kriz	-	Zamana bağlı ekonomik şokların ticareti olumsuz etkilemesi beklenir
$Exrate_{it}$ - Döviz kuru	-	Kurdaki yükselmelerin ithalatı olumsuz yönde etkilemesi beklenir

Kaynak: Literatürde yapılan çalışmaların yazar tarafından analiz edilmesiyle elde edilmiştir.

4.4.1.3. Araştırmada Kullanılan Veri Seti

Bu çalışmada 1995-2018 yıllarını içeren 24 yıllık bir dönem için, seçilmiş 149 ülkeden otomotiv ana ve yan sanayii kapsamında bulunan HS6 düzeyindeki 74 farklı eşyanın Türkiye'ye olan ithalatına ilişkin veriler kullanılmak suretiyle, TDÖ'lerin otomotiv sektörü ithalatına olan etkileri ele alınmaktadır.

Örnekle büyüklüğünün analiz sonuçlarının güvenilirliğini artırması noktasından hareketle, çalışmanın sınırları olabildiğince geniş tutulmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda çalışmada kullanılan ülke seçiminde, Türkiye'nin önlem uyguladığı 74 farklı otomotiv sektörü eşyası için gerçekleştirdiği ithalat işlemleri önemli bir belirleyici olmuştur. Şöyle ki otomotiv sektöründe yer alan ana ve yan sanayii düşünüldüğünde her bir eşyanın yapısı gereği ithalat gerçekleştirilen ülkeler de farklılaşmaktadır. Örneğin bir eşya 20 farklı ülkeden ithal edilirken başka bir sektör eşyası 40, bir başka eşya ise 55 farklı ülkeden ithal edilmektedir. Söz konusu analize konu edilen 74 eşya için 1995-2018 dönemi için

Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu ithalatları kapsayacak şekilde ihracatçı ülke kümesi belirlenmiştir. Bu kapsamda bu 74 eşyadan en az birinin ithal edilmesi durumunda söz konusu bu ihracatçı ülke, ihracatçı ülke kümesine eklenmiş, oluşturulan ülke kümelerinin kesişimi sonrasında 149 farklı ihracatçı ülke grubu belirlenmiştir. Söz konusu ülkeler Ek-3'de sunulan 11 No.lu Tablo'da belirtilmiştir. İhracatçı ülke grubunun belirlenmesinde dikkate alınan bir diğer unsur ise söz konusu ihracatçı ülkeye ilişkin başta çekim denkleminde kullanılanlar olmak üzere verilerine ulaşılabilirlik durumudur. Bu kapsamda aşağıda detayları belirtilen başta ticaret, TDÖ, çekim modeli ile faktör donanımına ilişkin verileri bulunmayan ülkeler analiz dışı bırakılmıştır. Bu ülkelere Sırbistan ve Karadağ örnek verilebilir.

Çalışmanın zaman bakımından sınırlarını belirleyen bir diğer etmen ise çalışmanın esas aldığı 1995-2018 yıllarını kapsayan 24 yıllık dönemdir. Söz konusu dönemin dikkate alınmasındaki başlıca etken Türkiye'nin TDÖ verilerinin sağlıklı bir şekilde elde edilebildiği en eski yılın 1995 yıllı olmasıdır. Söz konusu 24 yıllık dönem aralığını kapsayan Türkiye'nin otomotiv ana ve yan sanayii ithalatında uygulamış olduğu TDÖ'lere ilişkin bilgiler UNCTAD'ın "Ticaret Analizi Bilgi Sistemi" (TRAINS) içerisinde yer alan "Tarife Dışı Önlemler Global Veritabanından[46] elde edilmiştir. Ancak TDÖ'lere ilişkin edinilen söz konusu bilgiler, önlemin çeşidi, önlemin uygulandığı yıl ve yürürlükten kalktığı yıl olmak üzere ekonometrik analizde kullanılabilir durumda olmadığından, ekonometrik modelde kullanılabilir hale getirilmiş ve ithal eşyasına uygulanan önlem tip ve sayıları haline getirilerek, çalışmada kullanılabilecek hale dönüştürülmüştür.

Otomotiv sektörüyle ilgili 149 ülke, 74 farklı eşya grubu ve 1995-2018 yıl aralığına ilişkin Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu ABD doları cinsinden yıllık ithalat verileri Dünya Bankası ile UNCTAD'ın işbirliğiyle hazırlanan WITS (World Integrated Trade Solution) portalında yer alan UN COMTRADE[47] veri tabanından temin edilmiştir.

Söz konusu eşyalar için uygulanan advalorem gümrük tarifesi oranları ise Ekonomi Bakanlığınca her takvim yılı başında Resmî Gazete'de yayımlanan İthalat

[46] https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx
[47] http://wits.worldbank.org/WITS/WITS/AdvanceQuery/RawTradeData/QueryDefinition.aspx?Page=RawTradeData

Rejim Kararına Ek Karar'lardan temin edilmiştir. Gümrük tarifesi oranları kullanılırken GB üyesi ülkeler, STA imzalanan ülkeler, GTS'den yararlanacak olan ülkeler ile diğer ülkeler dikkate alınmıştır. GTS ülkeleri ise Gelişme Yolundaki Ülkeler (GYÜ), Özel Teşvik Düzenlemelerinden Yararlanacak Ülkeler (ÖTDÜ ve En Az Gelişmiş Ülkeler (EAGÜ) olmak üzere üç farklı kategoride değerlendirilmiş ve gümrük tarifeleri de bu duruma göre uygulanmıştır.

Ülkelerin ekonomik büyüklüklerini gösteren ve çekim modelinde sıklıkla kullanılan GSYH (GDP) ile ekilebilir tarım arazisi (km^2), gayri safi sermaye oluşumu (ABD doları) ve toplam iş gücü sayıları (15 yaş ve Üzeri) gibi ülkelerin faktör donanımına ilişkin veriler ise Dünya Bankası Grubu bünyesinde bulunana "Dünya Kalkınma Göstergeleri" veri tabanından[48] [World Development Indicators (WDI)] elde edilmiştir.

Çalışmada GSYH değişkeni satın alma gücü paritesi (GDP-PPP, ABD doları) ile kişi başı satın alma gücü paritesine göre (GDP-PC-PPP, ABD doları) olmak üzere iki farklı şekilde kullanılmıştır.

Çekim modelinin temel değişkenlerinden olan coğrafi mesafe, komşuluk, sömürge bağı ve ortak dil ile ilgili veriler Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales (CEPII) veri tabanından[49] temin edilmiştir. Ülkeler arasındaki uzaklığı hesaplamanın birçok farklı yolları bulunsa da bu çalışmada coğrafi mesafenin ülke nüfusuna göre ağırlıklandırıldığı distw değişkeni uzaklık olarak dikkate alınmıştır[50].

Modelde kullanılan bölgesel ticaret anlaşmaları (tercihli ticaret) değişkeni Rta_{ijt}, Türkiye'nin imzalamış olduğu STA'lar ile Türkiye'nin AB ile imzalamış olduğu Gümrük Birliği (GB) anlaşmasını kapsamaktadır. AB'nin üç farklı genişleme aşamasına göre AB'ye üye olan ülkeler çeşitlilik göstermekte olup, bu durum veri setinde göz önüne alınmıştır. Buna göre, AB üyesi ülkeler ile STA imzalanmış olan ülkeler için Rta_{ijt} değişkeni 1 değerini, diğer durumlarda ise 0 değerini almaktadır. Söz konusu değişkeni oluşturan veri seti Ticaret Bakanlığı'nın internet sitesinden temin edilmiştir. Bu

[48] https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=world-development-indicators
49 http://www.cepii.fr/CEPII/en/bdd_modele/download.asp?id=6
[50] Konu hakkında daha detaylı bilgi için Mayer ve Zignago (2011)'in çalışmasına başvurulabilir.

kapsamda modelde kullanılmak üzere 1995-2018 yılları için Türkiye'nin imzalamış olduğu BTA'larını gösteren liste Ek-4'te bulunan Tablo 12'de verilmiştir.

Diğer taraftan, 2000, 2001 ve 2008 yılları ekonomik kriz yılları olarak kabul edilmiş ve bu doğrultuda söz konusu yılları kapsayacak şekilde oluşturulmuş olan kriz kukla değişkeni ile zamana bağlı ekonomik şoklar, gerçekleştirilen model tahminlerinde dikkate alınmak suretiyle tahmin yanlılığının önlenmesi amaçlanmıştır.

Ayrıca Türkiye açısından ithalatta önemli bir etkiye sahip olduğu düşünülen ABD doları cinsinden döviz alış kurunun yıllık ortalamaları da modele eklenmiş olup, söz konusu bilgiler T.C. Merkez Bankası Elektronik Veri Dağıtım sistemi (EVDS)'den[51] temin edilmiştir.

[51] https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?/evds/serieMarket

5. BÖLÜM

ARAŞTIRMA SONUCUNDA ELDE EDİLEN BULGULAR

Bu çalışmada toplam 149 ülkenin 24 yıllık ticaret verilerinden oluşan veri seti kullanılarak, TDÖ'lerin otomotiv sektörü ithalatına olan etkileri araştırılmıştır. Söz konusu analiz, otomotiv sektöründe Türkiye'nin TDÖ uygulamış olduğu her bir eşya özelinde olmak üzere öncelikle 21 No.lu denklemde, sonrasında ise sektörel seviyede olmak üzere 22 No.lu denklemde belirtilen model ile STATA programının 14.2 No.lu versiyonu kullanılarak "PPML" komutu çalıştırılmak suretiyle gerçekleştirilmiştir. PPML komutu Yotov ve diğer.(2016)'nın önerileri doğrultusunda standart hata düzeltmelerini de içeren cluster (pair_id) seçeneğiyle kullanılmıştır.

Araştırmada, *eşya özelinde* gerçekleştirilen analizlerde 21 No.lu eşitlikte belirtilen ihracatçı-ithalatçı-zaman sabit etkilerinin (M1) kullanılacağı belirtilmiş ise de M1'in yanı sıra, ihracatçı-ithalatçı-ülke çifti-zaman sabit etkileri (M2), ithalatçı ülke-zaman sabit etkileri (M3) ile ihracatçı ülke-zaman sabit etkileri (M4) şeklinde olmak üzere toplamda dört farklı ülke sabit etkisinin yer aldığı dört farklı model kullanılmıştır. Bunun nedeni çalıştırılmış olan dört farklı modelde TDÖ değişkenin kaydetmiş olduğu değişimi gözlemleyebilmektir. Bu nedenle eşya özelinde gerçekleştirilen çekim modeli tahminlerinde bahse konu dört farklı model de dikkate alındığında, model tahminleriyle $74 \times 167 \times 4 = 49.432$ sayıdaki TDÖ değişkeni için katsayı tahmini gerçekleştirilmiştir.

Diğer taraftan *sektör düzeyinde* çalıştırılan 22 No.lu denklem veri boyutunun büyüklüğünden kaynaklı olarak kullanılan bilgisayarların yetersiz kalması nedeniyle ihracatçı ve ithalatçı ülke sabit etkilerinin (M1) yanı sıra, yukarıda belirtilen gerekçelerle, ihracatçı-ithalatçı-ülke çifti sabit etkileri (M2), ithalatçı ülke sabit etkileri (M3) ile ihracatçı ülke sabit etkileri (M4) şeklinde olmak üzere yine toplamda dört farklı model kullanılmış olup, zaman etkileri modele ayrıca dâhil edilmiştir.

Bu bağlamda gerçekleştirilmiş olan analizlerden elde edilen bulgular öncelikle sektör eşyası özelinde, devamında ise sektörel seviyede olmak üzere iki aşamalı olarak ele alınmıştır.

5.1. Türkiye'nin Uygulamış Olduğu TDÖ'lerin Sektör Eşyası Özelinde Değerlendirilmesi

Türkiye otomotiv sektörü kapsamındaki her bir eşya özelinde 22 tanesi otomotiv ana sanayii ve 52 tanesi ise otomotiv yan sanayii kapsamında yer alan toplamda 74 adet sektör eşyasına TDÖ uygulamıştır. TDÖ'lerin eşya özelinde değerlendirilmesi öncelikle TDÖ değişkenlerinin istatistiksel anlamlılığı bakımından, devamında ise modelde kullanılan diğer kilit değişkenler açısından ve son olarak hesaplanan AVE'ler bakımından incelenecektir.

5.1.1. İstatistiksel Anlamlılık Bakımından TDÖ'lere İlişkin Bulgular

Bu doğrultuda Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'lere ilişkin gerçekleştirilmiş olan çekim modeli sonuçları dört farklı model için hem sayı hem de anlamlılık düzeyleri dağılımları bakımından Tablo 13'de gösterilmiştir.

Tablo 13. Türkiye'nin Otomotiv Sektörüne Uygulanmış Olan TDÖ'lere İlişkin Tahmin Sonuçları ile Anlamlılık Dağılımları (Sayı ve %)

TDÖ Çeşidi ve Anlamlılık Yüzdesi	**Tahmin Edilen Modeller***				
	TDÖ Uygulanan Eşya Sayısı	**M1**	**M2**	**M3**	**M4**
TTE	57	12	7	5	9
Anlamlılık Yüzdesi (%)		21.05	12.28	8.77	15.79
Fiyat Kontrolleri	29	10	7	7	16
Anlamlılık Yüzdesi (%)		34.48	24.14	24.14	55.17
Gözetim Önlemleri	38	4	6	5	5
Anlamlılık Yüzdesi (%)		10.53	15.79	13.16	13.16
İhracatla İlgili Önlemler	28	3	3	3	11
Anlamlılık Yüzdesi (%)		10.71	10.71	10.71	39.29
Korunma Önlemleri	10	5	5	4	5
Anlamlılık Yüzdesi (%)		50	50	40	50
Miktar Kısıtlamaları	5	-	-	-	4

Anlamlılık Yüzdesi (%)		-	-	-	80
GENEL TOPLAM	***167***	***34***	***28***	***24***	***50***
Anlamlılık Yüzdesi (%)		***20.36***	***16.77***	***14.37***	***29.94***

Kaynak: https://trains.unctad.org/Forms/TableView.aspx portalından elde edilen veriler doğrultusunda yazar tarafından gerçekleştirilen hesaplamalar doğrultusunda hazırlanmıştır.

*M1: İthalatçı-İhracatçı-Zaman Sabit Etkileri
M2: İthalatçı-İhracatçı-Ülke Çifti-Zaman Sabit Etkileri
M3: İthalatçı-Zaman Sabit Etkileri
M4: İhracatçı-Zaman Sabit Etkileri

Tabloda belirtildiği üzere otomotiv sektöründe 57 farklı eşyaya özel olmak üzere en çok kullanılmış olan önlem türü TTE olup, gerçekleştirilen model tahminlerinde bu çalışmanın dikkate aldığı M1 modelinde TTE önlemleri için yapılan katsayı tahminlerinden %21.05'i istatistiksel olarak anlamlı bulunmuş ve söz konusu değişken için AVE hesaplanabilmiştir. Söz konusu değişkenle ilgili diğer modellerde bu oran sırasıyla %12.28, 8.77 ve 15.79'dur. Sektörde en çok başvurulan ikinci önlem türü Gözetim Önlemleri olup, 38 farklı eşyaya uygulanmıştır. M1 modelinde Gözetim Önlemleri için yapılan katsayı tahminlerinin %10.53'ü istatistiksel olarak anlamlı bulunmuş ve AVE'leri hesaplanmıştır.

Model tahminlerinde öne çıkan önemli bulgulardan biri de ihracatla ilgili önlemlere ilişkin olup, model tahminlerinde en düşük anlamlılık dağılımına sahiptir. Öyle ki söz konusu önlemlerle ilgili çalıştırılan modellerin genelinde, bahse konu önlemlerin yalnızca yaklaşık %3'ü istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur.

Konuya dair bir diğer önemli bulgu da korunma önlemlerine ilişkindir. Daha önce de belirtildiği üzere korunma önlemleri dışında kalan tüm TDÖ'ler tasarımları gereği ihracatçı ülkelerin geneline uygulanmaktadır. Korunma önlemleri ise gerek anti-damping, gerek korunma önlemi gerekse telafi edici vergiler yoluyla yalnızca belirli ülkelere uygulanmaktadır. Bu doğrultuda Türkiye Çin, Endonezya, Malezya, Tayland, Vietnam, Hindistan, Sri Lanka ve İsrail'den gerçekleştirilen otomotiv sektörü kapsamında bulunan toplamda on farklı eşyanın ithalatında korunma önlemi uygulamıştır. Bahse konu önlem için yapılan model tahminlerinin %50'si istatistiksel olarak anlamlı çıkmıştır. Bu yönüyle bakıldığında en yüksek anlamlılık yüzdesi korunma önlemlerine aittir. Korunma önlemi değişkenine yönelik yapılan model tahminlerinde,

motosiklet dış lastiği-yeni, yapıştırılmış cam yapraklardan oluşan diğer emniyet camları ile diğer amaçlar için dizel-yarı dizel motor olarak tanımlanmış olan üç farklı eşya tüm model tahminlerinde istatistiksel olarak anlamsız çıkmıştır.

Son olarak yukarıda yer alan tablodan yapılabilecek bir diğer önemli çıkarım da miktar kısıtlamalarına ilişkindir. Miktar kısıtlaması değişkenine dair yapılan model tahminlerinden yalnızca ithalatçı-zaman sabit etkilerinin dikkate alındığı M4 No.lu modelde söz konusu değişken istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Türkiye'nin otomotiv sektörü kapsamındaki her bir eşya özelinde toplamda 74 adet sektör eşyasına uygulamış olduğu TDÖ'lere ilişkin çekim modeli sonuçları, Ek-5'te yer alan 14 No.lu Tablo'da sunulmuştur. Bahse konu tabloda eşya özelinde gerçekleştirilen tüm model tahminlerine dair, başta değişken katsayıları ile bu katsayılarla ilgili p-değerleri ile standart hataları, ayrıca hesaplamalarda dikkate alınan *p<0,10 **p<0,05 ***p<0,01 şeklinde belirtilen t istatistikleri (hata payları) olmak üzere tüm teknik bilgiler verilmiştir.

Üzerinde durulması gereken bir diğer konu da TDÖ'lerin hesaplanan katsayılarının işaretine ilişkindir. Bu alanda literatürde fikir birliği olmasa yapılan çalışmalar genellikle TDÖ'lerin %50 ile %60 arasında ticareti negatif yönde etkilediğini göstermektedir. Daha önceki bölümde de belirtildiği üzere bu alanda Bratt (2014), Beghin ve diğer. (2015) ile Ghodsi ve diğer. (2016a) tarafından yapılan başlıca çalışmalara göre TDÖ'ler %55-%60 dolayında ticareti negatif yönde etkilemektedir. Bu bağlamda, yapılan bu çalışmada TDÖ'ler için hesaplanmış katsayı işaretlerinin %47'sinin negatif işaretli olduğu ve literatürde elde edilmiş olan değerlerle paralellik arz ettiği söylenebilir.

Yukarıda, Otomotiv sektörü kapsamında bulunup TDÖ uygulanmış olan eşyalar özelinde gerçekleştirilen model tahminlerinin en az birinde istatistiksel olarak anlamlı bulunan TDÖ değişkenlerinin genel anlamlılık boyutu ele alınmıştır. Belirtilen durum, önlem uygulanan toplam 74 adet sektör eşyasından 45 adeti için geçerli bulunmaktadır. Diğer bir ifadeyle, otomotiv sektörü kapsamında bulunan eşyalara uygulanmış olan TDÖ'lerin modelde kullanılan değişkenlerinin bazıları tüm model tahminlerinde istatistiksel olarak anlamsız bulunmuştur.

Daha önce de belirtildiği üzere söz konusu 74 adet eşyasının 22 tanesi ana sanayii ve geriye kalan 52 adet eşya ise otomotiv yan sanayii kapsamında bulunmaktadır. Bu bağlamda toplamda 29 adet eşyaya uygulanmış olan tüm TDÖ'ler istatistiksel olarak

anlamsız çıkmış olup, söz konusu eşyalar ve bu eşyalara uygulanmış olan TDÖ'lerin listesi Ek-6'da sunulan Tablo 15'de belirtilmiştir. Bahse konu 29 eşyaya ilişkin dikkat çekici bir ayrıntı ise bu eşyalardan 3 tanesinin otomotiv ana sanayii, 26 tanesinin ise otomotiv yan sanayii kapsamında yer almasıdır. Öyle ki otomotiv ana sanayii kapsamında bulunan eşyalar özelinde gerçekleştirilen model tahminlerinde TDÖ değişkeni, belirtilen modellerden en az birinde istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Başka bir deyişle ana sanayii kapsamında yer alan eşyalar için yapılan model tahminlerinin neredeyse tamamında TDÖ değişkeni anlamlıdır. Belirtilen durum yan sanayii açısından değerlendirildiğinde 52 adet eşyadan ancak 26 tanesi için TDÖ değişkeni anlamlıdır. Bu itibarla otomotiv yan sanayiinde kullanılan TDÖ değişkenleri anlamlılık dağılımı bakımından %50 düzeyindedir.

5.1.2. Modelde Kullanılan Diğer Önemli Değişkenlere İlişkin Bulgular

TDÖ değişkeninden sonra, bu araştırmada kullanılan diğer önemli değişken *gümrük tarifesi (tariff) değişkenidir.* Yukarıda yer alan 10 No.lu Tablo'da da belirtildiği üzere söz konusu değişkenin ticareti olumsuz yönde etkileyeceği beklenmektedir. Bu bağlamda, gerçekleştirilen 74 model tahmininde (M1 için) söz konusu değişkenin 49 tanesi negatif işaretlidir. Bir başka ifadeyle söz konusu modelde tahmin edilen gümrük vergisi değişkeni katsayısının %67'si literatürde yer alan beklentiyle paralel olarak negatif işaretli olarak hesaplanmıştır. Söz konusu değişkene dair belirtilmesi gereken diğer önemli nokta, gerçekleştirilen model tahminlerinin %49'unda yani neredeyse yarısında gümrük tarifesi değişkeninin istatistiksel olarak anlamlı olmasıdır.

Bu araştırmada kullanılan ve gümrük tarifesi dışında bir diğer önemli ticaret politikası değişkeni de *tercihli ticaret anlaşması değişkeni (RTA)* olup, ülkeler arasındaki tercihli ticaret ilişkisinin ticareti arttırdığı kabul edilmektedir. Bu çalışmada tahmin edilen RTA değişkenine ilişkin katsayıların %84'ü pozitif işaretlidir. Söz konusu değişkene dair önemli bir bulgu da istatistiksel açıdan söz konusu değişkenin %58'inin anlamlı olması, bunun yanında anlamlı bulunan değişkenlerin katsayısının literatürdeki beklentiye paralel olarak %95 gibi önemli bir oranda pozitif işaretli olmasıdır.

Çekim modeli literatüründe son derece önemli bir yere sahip olan ve ticaret maliyetlerini temsil ettiği varsayılan bir başka değişkense *mesafe değişkeni (distw)* olup

yine 10 No.lu Tablo'da belirtildiği üzere söz konusu değişkenin ticareti olumsuz yönde etkileyeceği beklenmektedir. Bu bağlamda tahmin edilen çekim denklemlerinin %67'sinde söz konusu değişken için tahmin edilen katsayılar negatif karakterli olup, bahse konu değişkenin ticareti olumsuz yönde etkilediği anlaşılmaktadır. Bu yönüyle yine mesafe değişkeni için yapılan katsayı tahmin sonuçları da literatürle paralellik arz etmektedir.

Yine ticaret analizlerinde kullanılan ve mesafe değişkeninin yanı sıra ticaret maliyetlerini temsil etmesi bakımından önemli görülen bir diğer değişken de *komşuluk bağı (contig)* değişkenidir. Komşuluk bağının ticareti artırması beklenmektedir. Aksi durumda ticareti olumsuz etkilediği varsayılmaktadır. Otomotiv sektörü ise sermaye yoğun bir yapıya sahiptir. Bu yönüyle genellikle sanayileşmiş ülkelerden ithal edilmektedir. Bu bağlamda, Türkiye'nin bulunduğu şartlar ve coğrafya açısından bakıldığında, ticaretin komşuluk bağı bulunmayan ülkelerle yapılması doğal bir sonuçtur ve söz konusu değişkenin katsayısının negatif olması beklenmektedir. Yapılan model tahminlerinde elde edilen katsayıların %71'i negatif işaretli olup, beklentiler paralelindedir.

Özellikle Türkiye gibi gelişmekte olan ve döviz bağımlılığı yüksek ve kırılgan bir ekonomik yapıya sahip ülkeler için uluslararası ticarette döviz kuru ticareti etkileyen önemli bir faktör olarak kabul edilmektedir. Bu yönüyle bakıldığında döviz kurundaki artışlar, özellikle ithalatçı ülke açısından ithal malını pahalılaştırması bakımından ithalatı kısıtlayıcı bir etkiye sahiptir. Bu çalışmada yapılan model tahminlerinde *döviz kuru (exrate) değişkenine* dair hesaplanan hesaplanmış olan katsayıların %33'ü negatiftir. Bununla birlikte istatistiksel olarak anlamlı bulunan döviz kuru değişkenlerinin %76'sı negatif özelliklidir. Bu bakımdan literatürle örtüşmektedir.

Son olarak modelde ülkeler arasındaki pazar potansiyelini temsil eden *ticaret hacmi değişkeninin (GDT)* ticareti olumlu etkilediği varsayılmaktadır. Söz konusu değişken için hesaplanan katsayıların %85'i istatistiksel olarak anlamlıdır. Buna ek olarak anlamlı bulunan katsayıların %100'ü yani tamamı pozitif işaretli olup, söz konusu değişken literatürdeki varsayımla tamamen örtüşmektedir.

5.1.3. Modelden Elde Edilen AVE'lere İlişkin Bulgular

Daha önce de belirtildiği üzere bu çalışmanın temel amacı otomotiv sektörüne uygulanan TDÖ'lerin gerek eşya özelinde gerekse sektörel seviyede etkilerinin analiz edilerek ölçülmesidir. Yukarıda ifade edildiği üzere TDÖ'lerin ölçülmesindeki temel amaç, uygulanan önlemin fiyata olan etkilerine yönelik tahminler üreterek bu tahminleri *örtük tarife* veya *örtük koruma* oranı olarak da adlandırılan AVE'lere dönüştürmektir. Söz konusu bu yaklaşım, genellikle birbiriyle ilişkili çok boyutları bulunan bir veya birden çok önlemin etkisini sentezlenmek suretiyle tek bir ölçü birimine dönüştürmesi bakımından bu alandaki literatürde giderek önem kazanmaya başlamıştır. Literatürde oluşan bu eğilim doğrultusunda, bu çalışmada da TDÖ'lerin ticarete olan etkileri AVE'lere dönüştürülerek sayısallaştırılması yapılmıştır. Bu kapsamda öncelikle AVE'lere ilişkin literatürden elde edilen bulgular özetlenecek, devamında ise bu çalışma Türkiye'nin otomotiv sektörü ithalatında uygulamış olduğu TDÖ'lerin AVE karşılıkları literatürde yer alan bu bulgularla kıyaslanacak ve çeşitli çıkarımlarda bulunulacaktır.

Yukarıda, üst bölümde değinildiği üzere TDÖ'lerin tarife eşdeğerlerinin yani AVE'lerinin hesaplanmasında karşılaşılan temel tartışma söz konusu AVE'lerinin negatif veya pozitif işaretli olup olmadığına ilişkindir. *Pozitif işaretli AVE*; TDÖ'lerin ithal malının fiyatı üzerinde maliyet artırıcı bir etkide bulunduğu, diğer bir ifadeyle ticareti olumsuz yönde etkilediği, *negatif işaretli AVE* ise TDÖ'lerin ithal malının fiyatı üzerinde maliyet azaltıcı, diğer bir ifadeyle ticareti kolaylaştırıcı etkide bulunduğu anlamına gelmektedir.

Gerçekleştirdikleri ticaret analizleriyle AVE hesaplamaları yapan Dean ve diğer. (2009), Kee ve diğer. (2009), Beghin ve diğer. (2014), Bratt (2014), Cadot ve Gourdon (2015) ile Ghodsi ve diğer. (2016a) bu alanda literatüre ciddi düzeyde katkı sunmuş araştırmacıların başında gelmektedir. Bu çerçevede yapılan ampirik çalışmalardan AVE'lerin hesaplanması konusunda elde edilen bulgular şöyle özetlenebilir. Bu kapsamda Kee ve diğer. (2009) TDÖ'lerle ilgili hesapladıkları AVE'lerin basit ortalamasının %12 olarak, diğer bir ifadeyle AVE'lerin genel olarak ticareti %12 düzeyinde olumsuz etkilediğini hesaplamıştır. *Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'lerin* ise tüm tarife satırları özelinde AVE'sini %0.06 olarak hesaplamıştır. Söz konusu oran diğer ülkelere göre oldukça düşük düzeyle bir AVE oranıdır. Türkiye'nin tarım sektörüne

uygulamış olduğu TDÖ'lerin AVE karşılığını ise %34 gibi yüksek bir oran olarak hesaplamışlardır. Ancak belirtmek gerekir ki söz konusu çalışmada hesaplanan AVE'ler pozitif işaretli olması yönünde kısıtlanmış, şayet TDÖ'nün ticarete olumsuz yönde bir etkisi yoksa bu değerin en fazla sıfır "0" değerini alabileceğini varsaymıştır. Aslında yaptıkları hesaplamalarda tüm örneklem düzeyinde hesaplanan AVE'lerin %13'ünün ticareti olumlu yönde etkilediğini hesaplasalar da bu hesaplamaları belirtilen nedenle ekonomik olarak anlamsız bulmuş ve yok saymışlardır.

Cadot ve Gourdon (2015), TDÖ'lerin ortalama fiyat yükseltme etkisinin yaklaşık %8 olduğu, diğer bir ifadeyle AVE'lerin genel olarak ticareti %8 dolayında olumsuz etkilediğini, bunun yanında söz konusu bu oranın TTE önlemleri için %5 ve SBS önlemleri içinse %3 olduğunu ortaya koymuştur. Beghin ve diğer. (2014), yaptıkları çalışmada hesapladıkları AVE'lerin %39'unun negatif AVE'ler sergilediği, yani ithalatı kolaylaştırdığı yönünde bulgulara ulaşmışlardır. Bu bağlamda Bratt (2014), TDÖ'lerin genel olarak %15,7'lik bir ortalama AVE ile ticareti kolaylaştırmak yerine engellediği, ancak hesaplanan tüm AVE'lerin %46,1'inin ticaret üzerinde olumlu bir etki gösterdiğini hesaplamıştır. Bunun yanında Bratt (2014) *gıda sektörünü hedef alan TDÖ'lerin imalat sektörünü hedef alan TDÖ'lerden daha fazla ithalat üzerinde kısıtlayıcı etkiye sahip olduğu*, ayrıca bir TDÖ'nün etkisinin ticaret ortağı ve ürünün niteliklerine göre farklı etkiler doğurabildiği yönünde önemli bulgulara ulaşmıştır. Decreux ve diğer. (2010) Güney Kore'nin AB'den yaptığı binek otomobil ithalatında uygulamış olduğu TDÖ'ler için %22 ila %59 arasında değişen oranlarda AVE değerleri hesaplamışlardır.

Ing ve Cadot (2017) hem ASEAN ülkeleri hem de diğer ülkelerle ilgili olarak nakliye, makine ve kimya sektörüne uygulanan TTE önlemleri için sırasıyla %4,5 ve %5 oranında AVE hesaplamıştır. Son olarak Ghodsi ve diğer. (2016a) ise SBS ile TTE önlemleri için hesaplanan AVE'lerin diğer önlemlere göre çok daha küçük değerlere sahip olduğunu ortaya koymuşlar. Türkiye açısından hesaplanan AVE'lerin düşüklük sıralamasında tüm ülkeler arasında en düşük 4. ülke olduğu, bunun yanında Türkiye'nin uyguladığı SBS ve TTE önlemlerine yönelik hesapladıkları AVE'lerin sırasıyla -5,0 ile-5.7 olduğu, dolayısıyla ticareti kolaylaştırdığını hesaplamışlardır.

Türkiye'nin otomotiv sektörüne uygulamış olduğu TDÖ'lere dair hesaplanan AVE'lere ilişkin bilgiler Ek-7'de 16 No.lu Tablo'da sunulmuştur. Belirtmek gerekir ki

bu çalışmada gerçekleştirilen AVE hesaplamalarında ortaya çıkan ve genel ortalamayı bozacak nitelikte olan negatif uç değerler Ghodsi ve diğer. (2016a)'nın yaptığı gibi (-100) değeriyle sınırlandırılmıştır. Bunun altında yatan temel mantık, uygulanan bir TDÖ'nün bir eşyanın ithalat fiyatını o eşyanın ithalat değerinin en çok tamamına yani %100'üne kadar indirebilmesidir. Böylelikle elde edilen hesaplamaların genel ortalama değerlerinin söz konusu bu uç değerlerle bozulmasının önüne geçilmiştir.

Bu kapsamda hesaplanmış olan AVE'lerle ilgili ilk önemli bulgu işaretine yöneliktir. Yapılan hesaplamalarda elde edilen AVE'lerin %53'ü pozitif işaretlidir. Diğer bir ifadeyle hesaplanan AVE'lere göre otomotiv sektörüne uygulanmış olan TDÖ'lerin %53'ü sektör ithalatını olumsuz, %47'si ise olumlu yönde etkilemiştir. Elde edilen bu oran Kee ve diğer. (2009), Bratt (2014) ve Ghodsi ve diğer. (2016a) elde ettiği oranlarla (sırasıyla %60, %55 ve %55) benzerlik göstermektedir.

Öte yandan otomotiv sektörüne uygulanmış olan her bir TDÖ çeşidine ilişkin gerçekleştirilmiş olan AVE hesaplamalarına dair bulgular aşağıda TDÖ'ler itibariyle sırasıyla değerlendirilmiştir.

5.1.3.1. TTE Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri

TTE önlemleri için hesaplanmış olan AVE Değerleri Ek-8'de yer alan Tablo 17'de gösterilmiştir. Türkiye'nin uygulamış olduğu TTE'lerin %58'i otomotiv sektörü ithalatını olumsuz etkilemiştir, diğer bir ifadeyle bu önlem türüne karşılık gelen AVE işareti pozitiftir. TTE önlemlerinin % 42'si ise sektör ithalatını olumlu etkilemiş olup, işareti negatiftir. Yukarıda ve daha önce bir çok defa değinildiği üzere literatürde yer alan ampirik çalışmalar TTE önlemlerinin bazı durumlarda ticareti pozitif olarak da etkileyebileceğini ortaya koymuştur. Bu kapsamda söz konusu çalışmalardan elde edilen bulgular, bahse konu önlem türüne karşılık gelen AVE değerlerinin ortalama olarak %40 düzeyinde ticareti pozitif yönde etkilediğini göstermektedir. Bu bağlamda TTE'lerin genel etkisine dair bu çalışmadan elde edilen AVE değerleri çok büyük bir oranda bu alanda gerçekleştirilmiş olan ampirik çalışmalarla örtüşmektedir.

Diğer taraftan TTE önlemlerine ilişkin AVE değerlerine bakıldığında, en yüksek pozitif AVE değerinin %4,26 ile 87042023 GTİP kodunda tanımlı Dizel/yarı dizel

motorlu taşıtlara (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük) ait olduğu görülmektedir. Diğer bir ifadeyle sektörde TTE önlemlerinden en yüksek oranda söz konusu araç grubunun olumsuz etkilendiği anlaşılmaktadır. Diğer taraftan TTE önlemlerinin en yüksek oranda ithalatını pozitif yönde etkilediği sektör eşyası %50,91'lik AVE değeri ile 870130 GTİP kodunda tanımlı paletli traktörlerdir.

Son olarak TTE'lere ilişkin hesaplanmış olan AVE değerlerinin ortalaması ise yukarıda açıklanan uç değerler devre dışı bırakıldığında -6,36'dır. Ghodsi ve diğer. (2016a) Türkiye'nin ithal ettiği tüm eşyalara uygulamış olduğu TTE önlemleri için -5,7 AVE değeri hesaplamıştır. Ayrıca söz konusu çalışmada elde edilen TTE önlemlerine ilişkin AVE değeriyle Türkiye, bahse konu çalışmada TTE açısından en düşük AVE değerine sahip 4. Ülke konumundadır. Başka bir deyişle söz konusu AVE değeri esasen Türkiye'nin ticaretini engellemek yerine, getirdiği teknik standartlarla ticareti olumlu yönde etkilediğini göstermektedir. Bu bağlamda TTE önlemleri dolayısıyla bu çalışmada hesaplanmış olan otomotiv sektörüne uygulanan TTE önlemlerinin AVE değeri ile Ghodsi ve diğer. (2016a)'nin Türkiye için hesaplamış olduğu AVE değerinin örtüştüğü söylenebilir.

5.1.3.2. Korunma Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri

Korunma Önlemleri için hesaplanmış olan AVE değerleri, Ek-9'da yer alan Tablo 18'de sunulmuştur. UNCTAD tarafından yapılan MAST sınıflandırması, D kategorisinde Korunma Önlemleri ana başlığı altında, Damping Önlemleri, Telafi Edici Vergiler, Korunma Önlemlerinin tamamını kapsamaktadır. Öncelikle korunma önlemleri için hesaplanmış olan AVE değerlerinin tamamı pozitiftir. Dolayısıyla bu kapsamda uygulanmış olan önlemler, sektör ithalatını olumsuz yönde etkilemiştir. Bu bağlamda en büyük AVE değeri ortalaması, 401120 GTİP kodunda tanımlı yeni mahiyetteki otobüs ve kamyon dış lastiklerinin Çin'den yapılan ithalatına uygulanmış olan korunma önlemleri için hesaplanmış olup, değeri 3,40'dır. Bahse konu AVE değeri esasen Kee, Nicita ve Olarreaga (2008) ile Ghodsi, Grübler ve Stehrer (2016b) tarafından hesaplanmış olan ithalat talep esneklik değerleri dikkate alınarak ayrı ayrı olmak üzere hesaplanmış olan AVE'lerin aritmetik ortalaması alınarak elde edilmiştir. Bu bağlamda Kee ve diğer. (2008) ile Ghodsi ve diğer. (2016b)'nin esnekler değerleri ayrı ayrı ele alındığında AVE değerleri sırasıyla 5,50 ve 1,29 olarak hesaplanmaktadır. Bununla birlikte belirtmek

gerekir ki bu çalışmada yapılan tüm AVE değerlendirmeleri söz konusu çalışmalarla elde edilmiş olan talep esneklik değerleri için hesaplanmış olan AVE değerlerinin ortalamalarına göre yapılmaktadır.

Diğer taraftan çalışmada korunma önlemlerine yönelik hesaplanmış AVE'lerin genel ortalaması 1,56'dır. Başka bir deyişle Türkiye'nin ilgili ülkelere uygulamış olduğu korunma önlemleri, söz konusu önlemlerin uygulama dönemi aralığını kapsamak üzere ticareti % 1,56 düzeyinde olumsuz etkilemiştir. Bu çerçevede, Çin, Tayland, Vietnam, Endonezya, Malezya, Srilanka, Hindistan ve İsrail'e uygulanmış olan korunma önlemleri bu ülkelerden yapılan ithalatın maliyetini %1,56 oranında arttırmıştır. Öte yandan bahse konu önlemin eşyalar özelinde hesaplanmış olan AVE değerleri ise Ek-9'da bulunan 18 No.lu Tablo'da tüm detaylarıyla verilmiştir.

5.1.3.3. Gözetim Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri

Daha önce de belirtildiği üzere M1 modeli kapsamında, 38 eşyaya uygulanmış olan gözetim önlemleri için yapılan tahminlerin %10.53'ü istatistiksel olarak anlamlı bulunmuş ve bu kapsamda 4 farklı eşya için AVE hesaplanabilmiştir. Bu çerçevede iki eşya için elde edilen AVE değeri pozitif işaretli olup ortalaması 1,22 diğer iki eşya için ise negatif işaretli olup değer ortalaması -2,67'dir. Dolayısıyla hesaplanan AVE değerlerine göre, sektöre uygulanan gözetim önlemlerinin bir kısmı sektör ithalatını olumsuz etkilerken, bir kısmının ise olumlu etkilediği söylenebilir. Son olarak dikkat çeken önemli bir husus da AVE değeri hesaplanabilen eşyalarının tümünün otomotiv yan sanayii kapsamında yer almasıdır. Bu kapsamda hazırlanmış olan AVE değerlerini içeren liste Ek-10'da yer alan 19 No.lu Tablo'da belirtilmiştir. En yüksek değerli ve pozitif işaretli AVE, 681381 GTİP kodlu Amyant içermeyen fren balataları için hesaplanmış olup değeri 1,72'dir. Bununla birlikte en yüksek negatif işaretli AVE ise -2,86 ile 851230 GTİP No.lu Sesli işaret cihazları için hesaplanmıştır.

5.1.3.4. Fiyat Kontrolleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri

Yukarıda da değinildiği üzere analiz dönemi içerisinde Türkiye otomotiv sektörü kapsamında yer alan 29 farklı eşyaya ilave vergi ve ücretler dâhil fiyat kontrolleri kapsamında önlem uygulamıştır. M1 modeli kapsamında gerçekleştirilen çekim modeli

tahminlerinin %34.48'inde TDÖ değişkeni istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Belirtmek gerekirse, söz konusu eşyaların tamamı otomotiv ana sanayii kapsamında yer almaktadır. Bu çerçevede 10 farklı eşya için AVE hesaplaması yapılabilmiştir. Elde edilen AVE değerlerine ilişkin bilgiler Ek-11'de sunulan 20 No.lu tabloda belirtilmiştir. Söz konusu model tahminlerinden 2 tanesinde elde edilen AVE değeri, uç değeri aştığından ekstrem nitelikte olup, yukarıda belirtilen gerekçelerle 100 ile sınırlandırılmıştır. Bu kapsamda, elde edilen pozitif işaretli AVE değerlerinin ortalaması ise 1,22 olarak hesaplanmıştır. Bir başka ifadeyle analiz dönemi içerisinde Türkiye'nin 870120, 870210, 870290 ve 870324 GTİP kodunda tanımlı mallara uygulamış olduğu fiyat kontrol önlemleri, söz konusu malların ithalatını %1,22 oranında negatif olarak etkilemiştir. Bunun yanında elde edilen en yüksek değerli pozitif işaretli AVE ise % 2,31 ile 870290 GTİP Kodunda tanımlı Minibüs tanımlı eşyaya aittir. Diğer taraftan bahse konu analizden elde edilen negatif işaretli AVE değeri ortalaması ise -21,46 olarak hesaplanmış olup, söz konusu hesaplamada ekstrem değerler hariç tutulmuştur. Fiyat kontrollerine ilişkin hesaplanmış olan AVE değerleri genellikle negatif işaretli olup uç değerlere yakın olarak hesaplanmıştır.

5.1.3.5. İhracatla İlgili Önlemler İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri

Yukarıda da değinildiği üzere analiz dönemi içerisinde Türkiye otomotiv sektörü kapsamında yer alan 28 eşyaya ihracatla ilgili önlem uygulamıştır. Yine M1 modeli kapsamında gerçekleştirilen çekim modeli tahminlerinin %10,71'inde (3 tanesinde) TDÖ değişkeni istatistiksel olarak anlamlı bulunmuş, bu çerçevede bahse konu değişkenler için 3 farklı AVE hesaplanmıştır. Elde edilen AVE değerlerine ilişkin bilgiler Ek-12'de sunulan 21 No.lu tabloda belirtilmiştir. Söz konusu modelden elde edilen 3 AVE de negatif işaretlidir. Diğer bir ifadeyle elde edilen AVE değerleri ihracatla ilgili uygulanmış olan önlemler ile gerçekleştirilmiş olan ithalat miktarı arasında pozitif bir ilişkinin varlığını ortaya koymaktadır. Nitekim analiz döneminde uygulamaya koyulan ihracatla ilgili önlemlerin, yapılan ithalata ortalama olarak %4,73 değerinde katkı sağladığı anlaşılmaktadır. Ayrıca söz konusu katkı değeri "içten yanmalı motorlar için yağ-yakıt ve hava filtrelerinde" -6,29 ile -3,59 değerinde, "Yatak kovanları ve mil yataklarında ise -4,31 olarak hesaplanmıştır. Görüldüğü üzere ihracatla ilgili önlemlere dair hesaplanmış

olan AVE değerlerinin tamamı negatif olup, otomotiv yan sanayii kapsamında yer alması dikkate değer bir diğer önemli noktadır.

5.2. Türkiye'nin Uygulamış Olduğu TDÖ'lerin Sektörel Seviyede Değerlendirilmesi

Yukarıda da belirtildiği üzere Türkiye analiz dönemi aralığında otomotiv sektörü kapsamındaki her bir eşya özelinde 22 tanesi otomotiv ana sanayii ve 52 tanesi ise otomotiv yan sanayii kapsamında yer alan toplamda 74 adet sektör eşyasının ithalatında TDÖ uygulamıştır. Yukarıda yer alan *4.4.1.1.2. No.lu üst bölümde* belirtilen 21 No.lu denklem çalıştırılarak, TDÖ'lerin eşya özelinde değerlendirilmesi TDÖ değişkenlerinin istatistiksel anlamlılığı, modelde kullanılan diğer önemli değişkenler ve son olarak hesaplanan AVE'ler bakımından sırayla ele alınmıştır. Bu alt bölümde ise, yukarıda belirtilen *4.4.1.1.2. No.lu üst bölümde* ele alınan 22 No.lu denklem 74 adet sektör eşyası tek bir eşya gibi ele alınmak suretiyle çalıştırılmıştır. Bu kapsamda 22 No.lu çekim denklem çalıştırılarak elde edilen otomotiv sektörüne ilişkin analiz sonuçları *Ek-13'de yer alan Tablo 22'de gösterilmiştir.* Bu kapsamda bu bölümde otomotiv sektörünün sektörel seviyedeki bulguların değerlendirilmesi, TDÖ Değişkenleri, Modelde Kullanılan Diğer Önemli değişkenler ve son olarak hesaplanan AVE'ler açısından yapılacaktır.

5.2.1. Modellerde Kullanılan TDÖ Değişkenlerine İlişkin Bulgular

TDÖ uygulanan 74 farklı otomotiv sektörü eşyasının havuzlanarak tek bir veri setine dönüştürülmesi suretiyle yapılan çekim modeli analizi 4 farklı model için ayrı ayrı olmak üzere gerçekleştirilmiştir. Bu itibarla modele dâhil edilen İthalatçı ve İhracatçı Sabit Etkileri M1, İthalatçı, İhracatçı ve Ülke Çifti Sabit Etkileri M2, İthalatçı Sabit Etkileri M3 ve son olarak İhracatçı Sabit Etkileri ise M4 ile temsil edilmektedir. Öncelikle belirtmek gerekir ki sözü edilen çekim modelleri ayrı ayrı çalıştırılmış ve söz konusu modellerde kullanılan 6 farklı TDÖ değişkeni M1, M2 ve M4 modellerinin tümünde istatistiksel olarak anlamsız bulunmuştur. Başka bir deyişle çekim denklemine yalnız ithalatçı ülke ve zaman sabit etkilerinin dahil edildiği M3 modelinde ise sadece korunma önlemleri istatistiksel olarak anlamlı bulunmuş ve söz konusu önleme ilişkin AVE değeri hesaplanabilmiştir. Daha önce de değinildiği üzere MAST sınıflandırmasıyla D

kategorisinde Korunma Önlemleri ana başlığı altında, Damping Önlemleri, Telafi Edici Vergiler ile TPSA kapsamındaki Korunma Önlemlerinin tamamı korunma önlemleri olarak kodlanmıştır. Bu itibarla burada değinilen korunma önlemlerinin büyük bir oranda damping önlemlerinden oluştuğunu ifade etmekte yarar görülmektedir.

Diğer taraftan sözü edilen modellerde kullanılan 6 farklı TDÖ değişkeninin 3 tanesi pozitif diğer 3 tanesi ise negatif işaretlidir. Bu bakımdan değerlendirildiğinde TDÖ'lerin ticarete olan etkisi bakımından elde edilen bulguların literatürle paralellik arz ettiği görülmektedir.

5.2.2. Modellerde Kullanılan Diğer Önemli Değişkenlere İlişkin Bulgular

Sektörel düzeyde gerçekleştirilmiş olan analiz sonuçları ile bu sonuçlar kapsamında modellerde kullanılan değişkenlerle ilgili olarak elde edilen katsayı tahminlerine ilişkin tüm bilgiler Ek-13'de yer alan Tablo 22'de gösterilmiştir.

Bu çerçevede, TDÖ değişkeni dışında bu araştırmada kullanılan diğer önemli ticaret politikası değişkeni *gümrük tarifesi (tariff) değişkenidir*. Yukarıda yer alan üst bölümde 10 No.lu Tablo'da da gösterildiği üzere literatürde yer alan bilgilere göre söz konusu değişkenin ticareti olumsuz yönde etkileyeceği beklenmektedir. Bu bağlamda, sektörel seviyede çalıştırılan ve yukarıda belirtilen *M1, M2, M3 ve M4 modellerinin tamamında söz konusu değişken için tahmin edilen katsayı değerleri negatif işaretli olup beklentiye uyumludur*. Bunun yanında gümrük tarifesi değişkeni tıpkı TDÖ değişkeninde olduğu gibi, yalnızca M3 modelinde istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur.

Bu araştırmada kullanılan ve gümrük tarifesi dışında bir diğer önemli ticaret politikası değişkeni de *tercihli ticaret anlaşması değişkeni (RTA) olup*, daha önce de belirtildiği üzere ülkeler arasında gerçekleştirilen tercihli ticaret ilişkisinin, ticareti arttırdığı kabul edilmektedir. Sektörel seviyede çalıştırılan söz konusu modellerden yalnızca M3 modelinde RTA değişkeni istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Bu kapsamda söz konusu değişken için yapılan katsayı tahmini de pozitif olup, RTA değişkenindeki bir birimlik artış yapılan ithalat üzerinde 2,96 gibi güçlü bir etki düzeyine sahiptir. Bu itibarla RTA değişkenine dair M3 modelinden elde edilen bulgular literatürdeki beklentiyle örtüşmektedir.

Çekim modeli literatüründe son derece önemli bir yere sahip olan ve ticaret maliyetlerini temsil ettiği varsayılan bir başka değişkense *mesafe (distw) değişkenidir* ve yine 10 No.lu Tablo'da belirtildiği üzere söz konusu değişkenin ticareti olumsuz yönde etkileyeceği beklenmektedir. Bu bağlamda 4 farklı model için tahmin edilen çekim denklemlerinin tamamında söz konusu değişken için tahmin edilen katsayılar negatif işaretlidir. Bahse konu değişkenin ticareti olumsuz yönde etkilediği görülmektedir. Buna karşılık hesaplanan modellerin tamamında söz konusu değişken istatistiki açıdan anlamsız bulunmuştur.

Coğrafi mesafe değişkeninin yanı sıra ticaret analizlerinde kullanılan ve ticaret maliyetlerini temsil etmesi bakımından son derece önemli görülen bir diğer değişken de *komşuluk bağı (contig) değişkenidir.* Komşuluk bağının ticareti artırması beklenmektedir. Aksi durumda ise ticareti olumsuz yönde etkilediği varsayılmaktadır. Daha önce de belirtildiği üzere Otomotiv sektörü ise sermaye yoğun bir yapıya sahiptir. Bu yönüyle genellikle sanayileşmiş ülkelerden ithal edilmekte olup, ortaya çıkan bu ticari realite komşuluk olgusuyla çok da izah edilememektedir. Bu bağlamda, Türkiye'nin bulunduğu şartlar ve coğrafya açısından bakıldığında, ticaretin komşuluk bağı bulunmayan ülkelerle yapılması doğal bir sonuç olup, söz konusu değişkenin katsayısının negatif olması beklenmektedir. Yapılan model tahminlerinde M2 ile M3 modellerinde elde edilen katsayılar hem istatistiki açıdan anlamlı hem de negatif işaretli olup beklentiyle örtüşmektedir.

Oluşturulan modellerde ülkeler arasındaki pazar potansiyelini temsil eden *ticaret hacmi değişkeninin (GDT)* ticareti olumlu etkilediği varsayılmaktadır. Söz konusu değişken için belirtilen 4 farklı model ile hesaplanan katsayıların tamamı pozitif işaretlidir. Söz konusu değişken yalnızca M3 modelinde istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. M3 modeli göz önüne alındığında söz konusu değişken literatürdeki beklentiyle örtüşmektedir.

Model sonuçları açısından dikkat çeken bir diğer değişken ise zamana bağlı ekonomik şokları temsil eden ekonomik kriz (crises) değişkenidir. Tahmin edilen modellerin tamamında kriz değişkeni istatistiksel olarak anlamlıdır. Bunun yanında kriz değişkeni sözü edilen dört modelde de negatif işaretlidir. Bahse konu değişken için M3 modeli dışında yaklaşık -1.62, M3 modelinde ise -0.47 değerinde katsayı tahmin

edilmiştir. Bu noktadan hareketli Türkiye'nin bugüne kadar yaşamış olduğu ekonomik krizler otomotiv sektörüne yönelik ithalatı ciddi anlamda azaltıcı etki yarattığını söylemek mümkündür.

Bu çalışmaya özellikle Türkiye bağlamındaki literatür göz önüne alındığında *özgünlük boyutu kazandıran iki farklı değişken* bulunmaktadır. Bunlardan ilki ülkelerin, satın alma gücü paritesine göre hesaplanan milli gelirlerine göre bir birleriyle benzeşip benzeşmediklerini gösteren *benzerlik endeksi* ($\mathrm{SimY_{ijt}}$) ile ticaret yapan ülkeler arasındaki *faktör mesafesini* gösteren ($\mathrm{Fk_{ijt}}$) değişkenidir.

Benzerlik endeksi yukarıda 24 No.lu denklem ile hesaplanmaktadır. Hesaplama sonucunda elde edilen değer, ticaret yapan iki ülke ekonomik açıdan birbirine yakınlaştıkça 0.5'e, birbirinden uzaklaştıkça 0'a (sıfıra) yaklaşmaktadır. Dolayısıyla elde edilen bu değişken için, sözü edilen değişken sektörel seviyedeki çekim modelini temsil eden 22 No.lu denkleme dâhil edilmek suretiyle yukarıda belirtilen 4 farklı model için katsayı tahmini yapılmıştır. Bahse konu değişken dört farklı modelde de istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuş ve hesaplanan katsayı değerlerinin ise oldukça yüksek olduğu görülmüştür. Bunun yanında TDÖ değişkeni, söz konusu değişkenin istatistiksel açıdan anlamlı bulunduğu M3 modelinde negatif işaretli, diğer üç modelde ise pozitif işaretli olarak tahmin edilmiştir. *Benzerlik endeksine göre kişi başına düşen GSYH (gelişme düzeyi) açısından iki ticaret ortağı birbirinden ne kadar uzaksa, ölçek ekonomisi etkisi nedeniyle ithal edilen ürünün Türkiye'ye giriş fiyatı da o kadar ucuz olmakta, dolayısıyla ithalatı da o denli artırmaktadır. Bu noktadan hareketle M1, M2 ve M4 modellerine göre benzerlik endeksiyle ithalat arasından pozitif yönlü bir ilişki olduğu görülmekte olup, bu yönüyle literatürle uyumludur.* M3 modeli dikkate alındığında, söz konusu değişken için yapılabilecek yorum, *Türkiye'nin otomotiv sektörü ithalatını daha çok ekonomik açıdan kendisine benzeyen ülkelerden gerçekleştirdiği, dolayısıyla ithalat ile benzerlik endeksi arasında negatif yönlü bir ilişki olduğu* yönündedir.

Sektörel seviyede dikkate alınan bir diğer önemli değişken de faktör mesafesi değişkeni olup, sermaye stoku (FkK_{ijt}), toplam iş gücü (FkL_{ijt}) ile ekilebilir tarım arazisi (FkA_{ijt}) bakımından 22 No.lu denkleme üç farklı üretim faktörü şeklinde dâhil edilmiştir.

Toplam iş gücü FkL_{ijt} değişkeni bakımından *ihracatçı ve ithalatçı iki ülke arasındaki mesafenin büyüklüğünün ithalatçı ülkeye ihracat yapılma olasılığını artırdığı varsayılmaktadır.* Söz konusu değişken tüm modellerde istatistiksel olarak anlamsız çıkmıştır.

İhracatçı ve ithalatçı iki ülke arasındaki *ekilebilir tarım arazisi FkA_{ijt} açısından faktör mesafesi ne derece küçükse, ithalatçı ülkeye ihracat yapılma olasılığının da o denli yüksek olduğu kabul edilmektedir*. Ekilebilir tarım arazisine yönelik faktör mesafesini temsil eden FkA_{ijt} değişkeni M3 modelinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuş olup, modele göre söz konusu değişken ile gerçekleştirilen ithalat arasında negatif yönlü bir ilişki vardır. Bu bağlamda söz konusu değişkenin işaretinin negatif olması, Türkiye ile ihracatçı ülke arasındaki ekilebilir tarım arazisi açısından Türkiye lehine fark bulunduğu, dolayısıyla otomotiv sektörü ithalatını negatif yönde etkilediği anlaşılmaktadır.

Görece daha büyük sermaye birikimine sahip olan ülkelerden gerçekleştirilen ürün ithalatının diğer ülkelere göre daha pahalı olduğu, bunun da ürünlerin kalitesinin bir göstergesi olduğu kabul edilmektedir. Bu açıdan sermaye stoku değişkeni FkK_{ijt} ile otomotiv sektörü ithalatı arasında negatif yönlü bir ilişkinin varlığı söz konusudur. Bahse konu değişken M1, M2 ve M4 modellerinde negatif işaretli olsa da hesaplanan tüm modellerde istatistiksel olarak anlamsız bulunmuştur.

5.2.3. Sektörel Düzeyde Oluşturulan Modellerden Elde Edilen AVE'lere İlişkin Bulgular

Yukarıda da ifade edildiği üzere TDÖ uygulanan 74 farklı otomotiv sektörü eşyasının tek bir veri setine dönüştürülmesi suretiyle yapılan sektörel çekim modeli analizi 4 farklı model için yapılmış ise de söz konusu modellerde kullanılan 6 farklı TDÖ değişkeni M1, M2 ve M4 modellerinin tümünde istatistiksel olarak anlamsız bulunmuştur. Diğer taraftan yalnızca "İthalatçı ve Zaman Sabit Etkilerinin" modele dâhil edildiği M3 modelinde damping önlemlerini de içeren korunma önlemleri istatistiksel olarak anlamlı bulunmuş ve bahse konu TDÖ'ye ilişkin AVE hesaplanabilmiştir. Bu itibarla, bu çalışmada esasen M1 modeli temel alınmış olsa da çalışma açısından kilit öneme sahip olan TDÖ değişkeninin diğer üç modelde de istatistiki açıdan anlamsız bulunması nedeniyle, M3 modeli kullanılarak hesaplanmış olan korunma önlemlerinin

tarife eşdeğerleri olan AVE karşılıkları, M3 modelinde gerçekleştirilen katsayı tahmini esas alınarak yapılmıştır. Bu bağlamda korunma önlemlerine yönelik hesaplanmış olan AVE değerleri aşağıda yer alan Tablo 23'de gösterilmiştir. Diğer taraftan söz konusu AVE değerlerine ilişkin daha detaylı bilgiler Ek-14'de bulunan 24 No.lu Tablo'da sunulmuştur.

Tablo 23. Otomotiv Sektörüne İlişkin Hesaplanan AVE Değerleri (%)

İhracatçı Ülke	**AVE Ülke Ortalaması (%)**
Çin	1.00
Hindistan	0.98
Endonezya	0.88
İsrail	0.74
Malezya	0.88
Sri Lanka	1.10
Tayland	0.91
Vietnam	0.88

Kaynak: Yazar tarafından hesaplanmıştır.

Daha önce de belirtildiği üzere korunma önlemleri dışında kalan tüm TDÖ'ler tasarımlarının bir sonucu olarak genellikle ihracatçı ülkelerin geneline ülke ayrımı gözetilmeksizin uygulanmaktadır. Korunma önlemleri ise karşı koyucu mahiyette olup, gerek anti-damping gerek korunma önlemi gerekse telafi edici vergiler yoluyla yalnızca belirli ülkelere uygulanmaktadır. Bu doğrultuda Türkiye Çin, Endonezya, Malezya, Tayland, Vietnam, Hindistan, Sri Lanka ve İsrail'den gerçekleştirilen otomotiv sektörü kapsamında bulunan muhtelif eşyanın ithalatında korunma önlemi uygulamıştır. Bu kapsamda söz konusu tabloda da görüldüğü üzere, analiz döneminde uygulanan korunma önlemlerine ilişkin en yüksek AVE değeri %1.10 ile Sri Lanka için hesaplanmıştır. Diğer bir ifadeyle korunma önlemleri uygulanmak suretiyle en çok Sri Lanka'dan gerçekleştirilen ithalatın fiyatının yani maliyetinin artışı sağlanmıştır. Bu bakımdan uygulanan söz konusu önlemle Sri Lanka'dan gerçekleştirilen ithalata ek olarak %1,10 oranında ek koruma sağlandığı da söylenebilir.

Diğer taraftan korunma önlemlerinden en çok etkilenen ikinci ülke ise Çin'dir. Ek-14'de bulunan 24 No.lu Tablo'da da görüleceği üzere Türkiye tarafından otomotiv sektörüne yönelik uygulanmış olan korunma önlemleri sayısında Çin ülkesi ilk sırada

gelmektedir. Bu itibarla bazı mallar için yüksek AVE hesaplanırken bazı mallar içinse düşük hesaplanmıştır. Bahse konu AVE değerlerinin ortalaması dikkate alındığında Çin'e uygulanmış olan korunma önlemlerinin AVE karşılığı %0,98'dir. Diğer taraftan, Türkiye tarafından otomotiv sektörüne yönelik korunma önlemine karşılık gelen en düşük AVE değeri ise İsrail için hesaplanmış olup, değeri %0,74'dür. Son olarak tabloda gösterilen sekiz ülkeye uygulanmış olan korunma önlemlerinin AVE değeri ortalaması ise %0,92 olarak hesaplanmıştır. Diğer bir deyişle bahse konu korunma önlemlerinin sektörel düzeyde gümrük tarifelerine ek olarak sağlamış olduğu örtük koruma %0,92'dir.

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Otomotiv ana ve yan sanayii, günümüzde Türkiye imalat sanayinin lokomotif sektörlerinden birisi konumundadır. Otomotiv sanayii aynı zamanda savunma sanayi ve gemi inşa sanayinin de altyapısını oluşturmaktadır. Bu itibarla Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahiptir. Bu nedenle, çalışmada Türkiye'nin otomotiv ana ve yan sanayiine uygulamış olduğu TDÖ'lerin, gerek otomotiv sektörünü oluşturan eşyalar özelinde gerekse sektörel seviyede otomotiv sektörü nezdinde yaratmış olduğu etkileri çekim modeli kullanılarak analiz edilerek, bahse konu bu etkilerinin sayısallaştırılması amaçlanmıştır.

Özellikle Türkiye açısından değerlendirildiğinde, TDÖ'lerin ticarete olan etkilerine yönelik yapılan çalışmaların son derece sınırlı olması, bu çalışmayı daha da özel kılmaktadır. Bu itibarla Türkiye özelinde konuya dair bugüne kadar yürütülen çalışmaların sınırlı oluşunun yanı sıra çalışmada kullanılan metodoloji de dikkate alındığında bu alandaki literatüre önemli bir katkı sunduğu düşünülmektedir.

Daha önce de değinildiği üzere Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ/GATT) nezdinde gerçekleştirilen çok müzakerelerin ardından, geleneksel ticaret engeli olarak kabul edilen gümrük tarife oranlarında ciddi indirimler sağlanmış ve bu kapsamda tarife dışı önlemler daha da önem kazanmıştır. Tarife Dışı Önlemlerin (TDÖ) ticaret politikası aracı olarak kullanımının artmasına yönelik oluşan bu yeni eğilimle birlikte 2009 küresel ekonomik ve mali krizinden bu yana dünya ticaretindeki durgun büyüme, yatırım faaliyetleri ile ticareti azaltan yeni korumacı programların artacağına dair endişeleri arttırmıştır. Söz konusu bu endişeler, TDÖ'lerin ticaret politikası aracı olarak kullanılmasına yönelik tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Ticaret politikası aracı olarak TDÖ'lerin kullanımının yayılma hızı, bu alandaki literatüre TDÖ'lerin ekonomik etkilerine yönelik yapılan araştırmalar şeklinde yansımıştır.

Bu çerçevede geçmişten günümüze birçok araştırmacı TDÖ'lerin uluslararası ticaret üzerindeki etkisini analiz etmiştir. Özellikle 90'ların ortalarından itibaren dünya

genelinde uygulanan ortalama gümrük tarifesi oranları yaklaşık yarı yarıya azalmış olsa da TDÖ'lerin ticaret politikası aracı olarak kullanımının artmasına yönelik oluşan bu yeni eğilim, TDÖ'lerin gümrük tarifelerinin yerine geçip geçemeyeceğine yönelik araştırmaların sayısını da arttırmıştır.

Bahse konu araştırmalarla ilgili olarak karşılaşılan en büyük zorluk, ekonometrik temelli araştırma modellerinin tahminine yöneliktir. Bu bağlamda ticaret maliyetlerinin ticaret akışları üzerindeki etkilerinin tahmin edilmesinde kullanılan en etkili araçlardan birisi şüphesiz Çekim modelidir. Bu nedenle TDÖ'lerin etkilerinin tahmin edilmesinde yaygın olarak kullanılmaktadır.

Tarife Dışı Önlemlerin (TDÖ) uluslararası ticaretin olağan akışına olan etkilerinin analizinde, gerek çekim modelinin doğru tahmin edilmesi gerekse ticaret politikası analizlerinde oluşabilecek tahmin yanlılığının önüne geçilmesi bakımından ciddi önem arz etmektedir. Bu nedenle, ticaret politikası analizlerinde kullanılan çekim modeline ilişkin doğru ve yansız tahminlerin elde edilebilmesinde, söz konusu tahminlerin bu alandaki uluslararası ticaret literatüründe kendisine ciddi anlamda yer edinmiş çalışmalar göz önünde bulundurularak gerçekleştirilmesi ciddi önem taşımaktadır.

Bu itibarla çalışmada, çekim modeli literatüründe yer alan en güncel gelişmeler de dikkate alınarak, Türkiye'nin seçilmiş ülkelerden 1995-2018 yılları arasında gerçekleştirmiş olduğu otomotiv sektörü ithalat verileri kullanılarak, TDÖ'lerin otomotiv sektörüne olan etkileri araştırılmıştır. Çalışmada toplam 149 ülkenin 24 yıllık ticaret verilerinden oluşan panel veri seti kullanılmıştır. Araştırma, öncelikle otomotiv sektöründe Türkiye'nin TDÖ uygulamış olduğu her bir eşya özelinde, sonrasında ise sektörel seviyede olmak üzere ihracatçı-zaman ve ithalatçı-zaman sabit etkileri kullanılmak suretiyle yapısal çekim modeli kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Sıfır ticaret akışlarının yanı sıra heteroskedastisite sorununa ciddi bir çözüm getirmesi, ayrıca ihracatçı ve ithalatçı sabit etkilerinin dâhil edildiği yapısal çekim modeli tahminlerine olanak tanıması gibi önemli faydaları da göz önüne alınarak bu çalışmada PPML tahmin metodu kullanılmıştır. Bu itibarla, çalışmada tarife satırı temelinde sıkça karşılaşılan sıfır ticaret sorununun yanı sıra, değişen varyans sorunu da dikkate alınmıştır. Bunun yanında yukarıda da değinildiği üzere söz konusu araştırma, otomotiv sektöründe Türkiye'nin TDÖ uygulamış olduğu her bir eşya özelinde olmak üzere öncelikle 21 No.lu

denklemde, sonrasında ise sektörel seviyede olmak üzere 22 No.lu denklemde belirtilen model ile iki aşamalı olarak gerçekleştirilmiştir. Model hesaplamaları, STATA programının 14.2 No.lu versiyonu kullanılarak "PPML" komutu çalıştırılmak suretiyle gerçekleştirilmiş olup, PPML komutu Yotov ve diğer. (2016)'nın önerileri doğrultusunda standart hata düzeltmelerini de içeren cluster (pair_id) seçeneğiyle kullanılmıştır.

Daha önce de ifade edildiği üzere TDÖ'lerin etkilerinin ölçülmesindeki temel amaç, uygulanan önlemin fiyata olan etkilerine yönelik tahminler üreterek bu tahminleri *örtük tarife* veya *örtük koruma* oranı olarak da adlandırılan TDÖ'lerin advalorem tarife eşdeğerlerine [Advalorem Tariff Equivalent (AVE)] dönüştürmektir. Söz konusu bu yaklaşım, genellikle birbiriyle ilişkili çok boyutları bulunan bir veya birden çok önlemin etkisini sentezlemek suretiyle tek bir ölçü birimine dönüştürmesi bakımından bu alandaki literatürde giderek önem kazanmaya başlamıştır. Literatürde oluşan bu eğilim doğrultusunda, bu çalışmada da TDÖ'lerin ticarete olan etkilerinin AVE'lere dönüştürülerek sayısallaştırılması yapılmıştır.

Bu bağlamda söz konusu araştırma iki aşamada gerçekleştirilmiş olup, ilk aşamada otomotiv sektörünü oluşturan eşyaların her biri özelinde ayrı ayrı olmak üzere mikro ölçekli model tahminleri gerçekleştirilmiş, elde edilen tahmin sonuçları sonrasında ise TDÖ'lerin AVE'leri hesaplanmıştır. İkinci aşamada TDÖ uygulanan otomotiv sektörü eşyası tek bir eşya gibi analize tabi tutularak, sektörün geneline dair yapılmış olan makro ölçekli model tahmin sonuçları çerçevesinde yine TDÖ'lerin AVE karşılıkları hesaplanmıştır.

Bu çerçevede otomotiv sektörü kapsamında yer alan ve TDÖ uygulanan *her bir eşya özelinde mikro düzlemde* gerçekleştirilen analiz sonuçlarından elde edilen genel sonuçlardan ilki, Türkiye'nin otomotiv ana ve yan sanayiine uygulamış olduğu TDÖ'lerin %47'sinin sektöre ilişkin yapılan ithalatı negatif yönde etkilediğidir. Bir başka ifadeyle otomotiv sektörü eşyası özelinde uygulanan TDÖ'lerin yaklaşık yarısı sektör ithalatını olumsuz yönde etkilemiştir. Daha önce de değinildiği üzere Bratt (2014), Beghin ve diğer. (2015) ile Ghodsi ve diğer. (2016a) tarafından yapılan başlıca çalışmalara göre TDÖ'ler %50-%60 dolayında ticareti negatif yönde etkilemektedir. Dolayısıyla mikro düzlemde yapılan analiz sonuçlarının literatürde yer alan değerlerle paralellik arz ettiği söylenebilir.

Araştırmadan elde edilen bulgular bölümünde detaylı olarak tartışıldığı üzere, TDÖ'lere ilişkin AVE'lerin hesaplanmasında karşılaşılan temel tartışma söz konusu AVE'lerinin negatif veya pozitif işaretli olup olmadığına ilişkindir. Bu itibarla p*ozitif işaretli AVE*; TDÖ'lerin ithal malının fiyatı üzerinde maliyet artırıcı bir etkide bulunarak ticareti olumsuz yönde etkilediği, başka bir deyişle söz konusu malın ithalatında gümrük vergisi dışında ek bir koruma sağladığı, *negatif işaretli AVE* ise TDÖ'lerin ithal malının fiyatı üzerindeki maliyeti azaltmak suretiyle ticareti kolaylaştırıcı etkide bulunduğu anlamına gelmektedir.

Bu bağlamda, örneğin Kee ve diğer. (2009) hesaplamış oldukları AVE'leri pozitif işaretli olması yönünde kısıtlayarak, negatif işaretli olarak hesaplamış oldukları AVE'leri belirtilen nedenle ekonomik olarak anlamsız bulmuş ve yok saymışlardır. Sonrasında ise devam eden araştırmalarda Beghin ve diğer. (2014), Bratt (2014) Ghodsi ve diğer. (2016a) gibi önde gelen çalışmalar, AVE'lerin negatif değer de alabileceğini diğer bir ifadeyle ticareti kolaylaştırabileceğini ortaya koymuşlardır.

Bu çalışmada her bir eşya özelinde mikro düzlemde gerçekleştirilen analiz sonucunda elde edilen AVE'lerin %53'ü pozitif işaretlidir. Diğer bir ifadeyle hesaplanan AVE'lere göre otomotiv sektörüne uygulanmış olan TDÖ'lerin %53'ü sektör eşyasına yönelik ithalatı olumsuz yönde etkilemiştir. Elde edilen bu oran Kee ve diğer. (2009), Bratt (2014) ve Ghodsi ve diğer. (2016a) elde ettiği oranlarla (sırasıyla %60, %55 ve %55) benzerlik göstermektedir.

Eşya özelinde gerçekleştirilen mikro analizlerde toplamda 74 farklı eşyaya, Ticarette Teknik Engeller (TTE), Korunma Önlemleri, Gözetim Önlemleri, İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri ile İhracatla İlgili Önlemler olmak üzere toplamda 6 çeşit önlem uygulanmış olup, gerçekleştirilen analiz sonuçlarına göre TDÖ çeşidine karşılık gelen AVE hesaplamalarına dair sonuçlar aşağıda kısaca özetlenmiştir.

Ticarette Teknik Engeller (TTE) kapsamında yer alan önlemler açısından, yapılan analizde Türkiye'nin uygulamış olduğu TTE'lerin %58'i otomotiv sektörü ithalatını olumsuz, %42'sinin ise sektör ithalatını olumlu etkilediği görülmüştür. Ticarete olan olumlu etki açısından literatürde bu oran ortalama %40 düzeyindedir. Bu bağlamda TTE'lerin genel etkisine dair bu çalışmadan elde edilen AVE değerleri çok büyük bir oranda bu alanda gerçekleştirilmiş olan ampirik çalışmalarla örtüşmektedir. Diğer

taraftan TTE önlemlerine ilişkin AVE değerlerine bakıldığında, en yüksek pozitif işaretli AVE değerinin %4,26 ile 87042023 GTİP kodunda tanımlı Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlara ait olduğu görülmektedir. Diğer bir ifadeyle *sektörde uygulanan TTE önlemlerinin söz konusu araç grubu için %4,26 oranında ek koruma sağladığı anlaşılmaktadır.* Diğer taraftan TTE'lere ilişkin hesaplanmış olan AVE değerlerinin ortalaması ise -6,36'dır.

Korunma Önlemleri açısından, hesaplanmış olan AVE değerlerinin tamamı pozitiftir. Dolayısıyla bu kapsamda uygulanmış olan önlemlerin tamamı sektör ithalatını olumsuz etkilemiştir. Bu kapsamda en büyük AVE ortalaması, 401120 GTİP kodunda tanımlı yeni mahiyetteki otobüs ve kamyon dış lastiklerinin Çin'den yapılan ithalatına uygulanmış olan korunma önlemleri için hesaplanmış olup, değeri %3,40'dır. Başka bir deyişle söz konusu eşya için %3,40 oranında ek koruma sağlanmıştır. Diğer taraftan bu çalışmada korunma önlemlerine yönelik hesaplanmış olan AVE'lerin genel ortalaması ise 1,56'dır. Bu doğrultuda Türkiye'nin ilgili ülkelere uygulamış korunma önlemleri, söz konusu önlemlerin uygulama dönemi aralığını kapsamak üzere ticareti %1,56 düzeyinde olumsuz etkilemiştir. *Bu çerçevede, Çin, Tayland, Vietnam, Endonezya, Malezya, Srilanka, Hindistan ve İsrail'e uygulanmış olan korunma önlemleri, bu ülkelerden yapılan ithalatın maliyetini ortalama olarak %1,56 oranında arttırarak sektöre ek koruma sağlamıştır.*

Gözetim Önlemleri açısından, yapılan hesaplamalarda 4 farklı eşya için AVE hesaplanabilmiştir. Bu çerçevede iki eşya için elde edilen AVE değeri pozitif işaretli olup ortalaması 1,22 diğer iki eşya için ise negatif işaretli olup değer ortalaması -2,67'dir. Dolayısıyla hesaplanan AVE değerlerine göre, sektöre uygulanan gözetim önlemlerinin bir kısmı sektör ithalatını olumsuz etkilerken, bir kısmı ise olumlu etkilemiştir. Son olarak dikkat çeken önemli bir husus da AVE değeri hesaplanabilen eşyaların tümünün otomotiv yan sanayii kapsamında yer almasıdır. Gözetim önlemleri için en yüksek değerli pozitif işaretli AVE, 681381 GTİP kodlu Amyant içermeyen fren balataları için hesaplanmış olup değeri 1,72'dir. Bununla birlikte en yüksek negatif işaretli AVE ise -2,86 ile 851230 GTİP No.lu Sesli işaret cihazları için hesaplanmıştır.

İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri açısından, on farklı eşya için AVE hesaplaması yapılabilmiştir. Bu kapsamda, elde edilen pozitif işaretli AVE değerlerinin

ortalaması ise 1,22 olarak hesaplanmıştır. Bir başka ifadeyle analiz dönemi içerisinde Türkiye'nin 870120, 870210, 870290 ve 870324 GTİP kodunda tanımlı mallara uygulamış olduğu fiyat kontrol önlemleri, söz konusu malların ithalatını %1,22 oranında pahalılaştırmıştır. *Bunun yanında elde edilen en yüksek değerli pozitif işaretli AVE ise %2,31 ile 870290 GTİP Kodunda tanımlı Minibüs tanımlı eşyaya aittir.*

İhracatla İlgili Önlemler açısından, 3 farklı AVE hesaplanabilmiştir. Yapılan hesaplamalardan elde edilen AVE değerleri, ihracatla ilgili uygulanmış olan önlemler ile gerçekleştirilmiş olan ithalat miktarı arasında pozitif yönlü bir ilişkinin varlığını ortaya koymaktadır. Ayrıca ihracatla ilgili önlemlere dair hesaplanmış olan AVE değerlerinin tamamı negatif olup, otomotiv yan sanayii kapsamında yer alması dikkate değer bir diğer önemli noktadır.

Araştırma kapsamında gerçekleştirilen *analizin ikinci aşamasında TDÖ uygulanan otomotiv sektörü eşyası tek bir eşya gibi analize tabi tutulmak suretiyle, analiz sektörel seviyeye taşınmıştır.* Bu kapsamda, sektörün geneline dair yapılmış olan makro ölçekli model tahmin sonuçları çerçevesinde yine TDÖ'lerin AVE karşılıkları hesaplanmıştır. Ancak otomotiv sektörü eşyasına uygulanan ve yukarıda belirtilen 6 çeşit önlemden yalnızca damping ve sübvansiyon önlemlerini de içinde barındıran Korunma Önlemleri istatistiksel olarak anlamlı bulunduğundan yalnızca korunma önlemlerine karşılık gelen AVE değerleri hesaplanabilmiştir.

Türkiye Çin, Endonezya, Malezya, Tayland, Vietnam, Hindistan, Sri Lanka ve İsrail'den gerçekleştirilen otomotiv sektörü kapsamında bulunan çeşitli sektör eşyasının ithalatında korunma önlemi uygulamıştır. Bu kapsamda analiz döneminde uygulanan korunma önlemlerine ilişkin en yüksek AVE değeri %1.10 ile Sri Lanka için hesaplanmıştır. Bu itibarla uygulanan söz konusu önlem ile Sri Lanka'dan gerçekleştirilen söz konusu eşyaların ithalatına ek olarak %1,10 oranında ek gümrük vergisi getirilmiş gibi bir etki yaratıldığı, diğer bir ifadeyle korunma önlemleri uygulanmak suretiyle en çok Sri Lanka'dan gerçekleştirilen ithalat için sektöre yönelik ek bir koruma sağlanmıştır.

Ayrıca korunma önlemlerinden en çok etkilenen ikinci ülke ise Çin'dir. Türkiye tarafından otomotiv sektörüne yönelik korunma önlemi en fazla Çin'e uygulanmıştır. Bu itibarla bazı mallar için yüksek AVE hesaplanırken bazı mallar içinse düşük

hesaplanmıştır. Bahse konu AVE değerlerinin ortalaması dikkate alındığında Çin'e uygulanmış olan korunma önlemlerinin AVE karşılığı %0,98'dir. Diğer taraftan, Türkiye tarafından otomotiv sektörüne uygulanan korunma önlemi için en düşük AVE değeri ise İsrail için hesaplanmış olup %0,74 değere sahiptir. Son olarak korunma önlemi uygulanan ülkelerin genel AVE ortalaması ise %0,92 olarak hesaplanmıştır. Bu itibarla Türkiye otomotiv sektörüne yönelik uygulamış olduğu korunma önlemiyle, ilgili ülkelere karşılık gelen AVE değeri ölçüsü nispetinde ek koruma sağlamıştır. Genel AVE ortalaması dikkate alındığında ise ilgili ülkelerden yapılan sektör ithalatına karşı %0,92 oranında ek bir koruma sağlandığı görülmektedir.

Bu çalışmada varılan sonuçlar itibariyle Türkiye'nin uygulamış olduğu TDÖ'ler kimi eşyalar özelinde söz konusu eşyaların ithalatında ek bir koruma sağlarken kimi eşyalar için ise ithalatını kolaylaştırıcı etki yaratmıştır. Bu sebeple TDÖ'lerin yarattığı etkiler eşyalar özelinde farklılık gösterdiği gibi ihracatçı ülkeler özelinde de farklılık gösterebilmektedir. Özellikle ürün standartlarına yönelik uygulanan önlemler, ürünlerin kalite düzeylerini yükselttiğinden mal talebini de artırabilmektedir. Bu nedenle de uygulanan önlem ticaret üzerinde olumlu bir etki yaratabilmektedir. Konu bu çerçevede değerlendirildiğinde, ürünlerin yapıları farklı olduğundan bu ürünlere uygulanan TDÖ'lerin etkileri de sektörlere göre farklılık gösterebilmektedir. Bu yüzden TDÖ'nün etkisi ihracatçılar arasında da farklılık arz edebilmektedir.

Öte yandan günümüzde çevresel kaygılar gerekçe gösterilmek suretiyle oluşturulan başta ürün standartları gibi pek çok düzenlemenin, aslında ülkelerin ithalatı sınırlandırmakta kullandığı birer görünmez engel işlevi gördüğü de bir gerçektir. Bu itibarla Türkiye'nin otomotiv sektörüne uygulamış olduğu TDÖ'lere ilişkin hesaplanmış olan pozitif işaretli AVE değerleri, esasen sektör eşyasına veya sektöre sağlanan korumayı ortaya koymaktadır. Bunun yanında elde edilen negatif işaretli AVE değerlerinin ise birçok nedeni bulunmaktadır. Başta çevre ve sağlık kaygılarıyla oluşturulan standartların ürün kalitesini artırarak ithalatı tetiklemesi, diğer taraftan sözü edilen standartların ithalat düzeyinde meydana getirdiği sınırlandırmaların uluslararası ticarette neden olduğu trafik sapması gibi birçok farklı nedenin, AVE'lerin ticareti kolaylaştırmasının altında yatan başlıca faktörler olduğu ifade edilebilir.

Daha önce de değinildiği üzere Türkiye ekonomisinin en belirgin özelliği, temelde ithalata bağımlı oluşudur. Kimi alanlarda içinde bulunulan bu kısır döngü kırılmış olsa da genel anlamda bu bağımlılık halen devam etmektedir. Öyle ki Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu ihracat da büyük ölçüde ithalata bağımlı bulunmaktadır. Türkiye'de her ne kadar ithalat bağımlılığının azaltılmasına dönük Girdi Tedarik Stratejisi (GİTES) Eylem Planları gibi iyi niyetli çalışmalar yürütülmekte ise de bu çalışmalar halen neticelenmiş veya başarıya ulaşabilmiş değildir.

Hal böyle olunca, ithalat bağımlılığının asgari seviyelere indirilmesi, bunu yaparken de Türkiye'nin uygulamaya koyduğu TDÖ'lerin, bu konudaki politika yapıcılarının gerek ithalat bağımlılığının yüksek olduğu sektörler gerekse en alt seviyedeki makine ve ekipmanlar özelinde *"ince bir işçilikle"* özenle ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Başka bir ifadeyle, bir tarafta yüksek teknoloji ürünleri ithal edilip üretime kanalize edilmesi suretiyle Türkiye'de katma değer yaratılmak istenirken, diğer tarafta yanlış veya yersiz bir şekilde uygulanan bir TDÖ politikasıyla ortaya konulmak istenen bu teknolojik dönüşümün engellenmemesi son derece önem arz etmektedir. Belirtilen nedenlerle politika yapıcıları ve uygulamacı kuruluşlar ile sektör temsilcileri arasındaki tüm iletişim kanallarının canlı tutulması ve bu suretle gerekli olan eşgüdümün sağlanmasının bu alanda son derece önemli olduğu düşünülmektedir.

EKLER

EK-1

Tablo 7. Türkiye'nin Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Sektörüne Uyguladığı Tarife Dışı Önlemler (1995-2018)

GTİP Kodu	Eşya Tanımı	Önlem Türü	Önlem Kodu	Önlemin Uygulandığı Ülkeler	Uygulama Dönemi	
					Başlangıç	Bitiş
870110	Tek akslı traktörler (87.09 pozisyonuna giren traktörler hariç)	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870110	Tek akslı traktörler (87.09 pozisyonuna giren traktörler hariç)	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870110	Tek akslı traktörler (87.09 pozisyonuna giren traktörler hariç)	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870110	Tek akslı traktörler (87.09 pozisyonuna giren traktörler hariç)	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870110	Tek akslı traktörler (87.09 pozisyonuna giren traktörler hariç)	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870110	Tek akslı traktörler (87.09 pozisyonuna giren traktörler hariç)	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870120	Yarı römorklar için çekiciler	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870120	Yarı römorklar için çekiciler	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870120	Yarı römorklar için çekiciler	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…

(Tablo 7. Devam)

870120	Yarı römorkler için çekiciler	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870120	Yarı römorkler için çekiciler	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870120	Yarı römorkler için çekiciler	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870120	Yarı römorkler için çekiciler	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870120	Yarı römorkler için çekiciler	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870120	Yarı römorkler için çekiciler	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870130	Paletli traktörler	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870130	Paletli traktörler	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870130	Paletli traktörler	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870130	Paletli traktörler	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870130	Paletli traktörler	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870130	Paletli traktörler	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…

(Tablo 7. Devam)

870190	*Diğer traktörler*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870190	*Diğer traktörler*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870190	*Diğer traktörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870190	*Diğer traktörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870190	*Diğer traktörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870190	*Diğer traktörler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870190	*Diğer traktörler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870190	*Diğer traktörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870210	*Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870210	*Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870210	*Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…

(Tablo 7. Devam)

870210	*Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870210	*Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870210	*Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870210	*Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870210	*Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870210	*Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli,*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…

(Tablo 7. Devam)

	kapasitesi >=10 kişi					
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…

(Tablo 7. Devam)

	arabaları vb. özel taşıtlar					
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/01/2015	…
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870321	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870321	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870321	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…

(Tablo 7. Devam)

870321	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870321	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870321	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870321	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870321	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870321	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870322	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçen fakat 1500 cm^{3}.ü geçmeyenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870322	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçen fakat 1500 cm^{3}.ü geçmeyenler*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…

(Tablo 7. Devam)

870322	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçen fakat 1500 cm^{3}.ü geçmeyenler*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870322	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçen fakat 1500 cm^{3}.ü geçmeyenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870322	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçen fakat 1500 cm^{3}.ü geçmeyenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870322	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçen fakat 1500 cm^{3}.ü geçmeyenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870322	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçen fakat 1500 cm^{3}.ü geçmeyenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870322	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü geçen fakat 1500 cm^{3}.ü geçmeyenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870322	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^{3}'ü*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…

(Tablo 7. Devam)

	geçen fakat 1500 cm^3.ü geçmeyenler					
870323	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870323	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870323	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870323	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870323	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870323	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…

(Tablo 7. Devam)

870323	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870323	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870323	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…

(Tablo 7. Devam)

	3000 cm^3.ü geçenler					
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…

(Tablo 7. Devam)

870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3'ü geçen fakat 2500 cm^3'ü geçmeyenler:*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3'ü geçen fakat 2500 cm^3'ü geçmeyenler:*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3'ü geçen fakat 2500 cm^3'ü geçmeyenler:*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3'ü geçen fakat 2500 cm^3'ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3'ü geçen fakat*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…

(Tablo 7. Devam)

	2500 cm^{3}'ü geçmeyenler:					
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^{3}'ü geçen fakat 2500 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^{3}'ü geçen fakat 2500 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^{3}'ü geçen fakat 2500 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^{3}'ü geçen fakat 2500 cm^{3}'ü geçmeyenler:*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870333	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 2500 cm^{3}'ü geçenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870333	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 2500 cm^{3}'ü geçenler*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870333	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 2500 cm^{3}'ü geçenler*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870333	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 2500 cm^{3}'ü geçenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…

(Tablo 7. Devam)

870333	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 2500 cm^{3}'ü geçenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870333	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 2500 cm^{3}'ü geçenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870333	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 2500 cm^{3}'ü geçenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870333	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 2500 cm^{3}'ü geçenler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870333	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 2500 cm^{3}'ü geçenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870390	*İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870390	*İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870390	*İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870390	*İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870390	*İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870390	*İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870390	*İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…

(Tablo 7. Devam)

870390	*İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870390	*İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870410	*Karayolu şebekesi dışında kullanılan damperler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870410	*Karayolu şebekesi dışında kullanılan damperler*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870410	*Karayolu şebekesi dışında kullanılan damperler*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870410	*Karayolu şebekesi dışında kullanılan damperler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870410	*Karayolu şebekesi dışında kullanılan damperler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870410	*Karayolu şebekesi dışında kullanılan damperler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870410	*Karayolu şebekesi dışında kullanılan damperler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870410	*Karayolu şebekesi dışında kullanılan damperler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870421	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Kota ve Miktar Kısıtlamaları	E111	TÜM	01/03/2000	…
870421	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…

(Tablo 7. Devam)

870421	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870421	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870421	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870421	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870421	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870421	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870421	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870421	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)*	Kota ve Miktar Kısıtlamaları	E111	TÜM	01/03/2000	…
870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…

(Tablo 7. Devam)

	20 tondan küçük)					
870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…

(Tablo 7. Devam)

870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870422	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	Kota ve Miktar Kısıtlamaları	E111	TÜM	01/03/2000	…
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…

(Tablo 7. Devam)

	kapasitesi 20 tondan büyük)					
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Kota ve Miktar Kısıtlamaları	E111	TÜM	01/03/2000	…
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…

(Tablo 7. Devam)

870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870432	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)*	Kota ve Miktar Kısıtlamaları	E111	TÜM	01/03/2000	…
870432	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870432	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870432	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…

(Tablo 7. Devam)

	kapasitesi 5 tondan büyük)					
870432	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
870432	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870432	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870432	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870432	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870432	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
870490	*Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
870490	*Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
870490	*Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/08/2012	…

(Tablo 7. Devam)

870490	*Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/11/2012	…
870490	*Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
870490	*Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F69	TÜM	01/07/2015	…
870490	*Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
870490	*Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
401120	*Otobüs-kamyon dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN	20/08/2004	…
401120	*Otobüs-kamyon dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN	20/08/2005	…
401130	*Uçak dış lastiği; yeni*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN	18/09/2002	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	TAYLAND	18/09/2002	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN	30/04/2003	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	TAYLAND	30/04/2003	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN TAYVANI	11/03/2004	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	VİETNAM	11/03/2004	…

(Tablo 7. Devam)

401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	VİETNAM	27/09/2004	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN TAYVANI	27/09/2004	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ENDONEZYA	20/03/2008	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	MALEZYA	20/03/2008	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ENDONEZYA	01/08/2009	…
401140	*Motosiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	MALEZYA	01/08/2009	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN	14/09/2002	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	HİNDİSTAN	14/09/2002	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	TAYLAND	14/09/2002	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN	30/04/2003	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	HİNDİSTAN	30/04/2003	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	TAYLAND	30/04/2003	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	SRİ LANKA	11/03/2004	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN TAYVANI	11/03/2004	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	VİETNAM	11/03/2004	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	SRİ LANKA	27/09/2004	…

(Tablo 7. Devam)

401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN TAYVANI	27/09/2004	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	VİETNAM	27/09/2004	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	MALEZYA	20/03/2008	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ENDONEZYA	20/03/2008	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ENDONEZYA	01/08/2009	…
401150	*Bisiklet dış lastiği; yeni*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	MALEZYA	01/08/2009	…
401213	*Hava taşıtları için sırt geçirilmiş dış lastikler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
401220	*Kullanılmış dış lastikler*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/09/1996	…
401220	*Kullanılmış dış lastikler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
401220	*Kullanılmış dış lastikler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN	14/09/2002	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	TAYLAND	14/09/2002	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN	30/04/2003	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	TAYLAND	30/04/2003	…

(Tablo 7. Devam)

401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	SRİ LANKA	11/03/2004	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN TAYVANI	11/03/2004	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	VİETNAM	11/03/2004	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	SRİ LANKA	27/09/2004	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN TAYVANI	27/09/2004	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	VİETNAM	27/09/2004	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	MALEZYA	20/03/2008	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ENDONEZYA	20/03/2008	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ENDONEZYA	01/08/2009	…
401320	*Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	MALEZYA	01/08/2009	…
401390	*Kauçuktan diğer iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN	18/09/2002	…
401390	*Kauçuktan diğer iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN	30/04/2003	…
401390	*Kauçuktan diğer iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN TAYVANI	11/03/2004	…
401390	*Kauçuktan diğer iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	VİETNAM	11/03/2004	…

(Tablo 7. Devam)

401390	*Kauçuktan diğer iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	VİETNAM	27/09/2004	…
401390	*Kauçuktan diğer iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN TAYVANI	27/09/2004	…
401390	*Kauçuktan diğer iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ENDONEZYA	20/03/2008	…
401390	*Kauçuktan diğer iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	MALEZYA	20/03/2008	…
401390	*Kauçuktan diğer iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ENDONEZYA	01/08/2009	…
401390	*Kauçuktan diğer iç lastikler*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	MALEZYA	01/08/2009	…
401699	*Motorlu araçlar için vulkanize kauçuktan diğer eşyalar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
681381	*Amyant içermeyen fren balata ve yastıkları*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/07/2011	…
681381	*Amyant içermeyen fren balata ve yastıkları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
700711	*Kara, deniz, hava, uzay araçları için uygun ölçü-şekilde cam*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/10/2010	…
700711	*Kara, deniz, hava, uzay araçları için uygun ölçü-şekilde cam*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN	23/12/2014	…
700711	*Kara, deniz, hava, uzay araçları için uygun ölçü-şekilde cam*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	İSRAİL	26/12/2014	…
700711	*Kara, deniz, hava, uzay araçları için uygun ölçü-şekilde cam*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN	18/11/2015	…

(Tablo 7. Devam)

700711	*Kara, deniz, hava, uzay araçları için uygun ölçü-şekilde cam*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	İSRAİL	18/11/2015	…
700719	*Diğer kırılmaz emniyet camları (Emaye Olanlar)*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN	23/12/2014	…
700719	*Diğer kırılmaz emniyet camları (Emaye Olanlar)*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	İSRAİL	26/12/2014	…
700719	*Diğer kırılmaz emniyet camları (Emaye Olanlar)*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN	18/11/2015	…
700719	*Diğer kırılmaz emniyet camları (Emaye Olanlar)*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	İSRAİL	18/11/2015	…
700721	*Araçlar için, yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/10/2010	…
700721	*Araçlar için, yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN	23/12/2014	…
700721	*Araçlar için, yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	İSRAİL	26/12/2014	…
700721	*Araçlar için, yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN	18/11/2015	…
700721	*Araçlar için, yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	İSRAİL	18/11/2015	…
700721	*Araçlar için, yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…

(Tablo 7. Devam)

700729	*Yapıştırılmış cam yapraklardan oluşan diğer emniyet camları*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN	23/12/2014	…
700729	*Yapıştırılmış cam yapraklardan oluşan diğer emniyet camları*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	İSRAİL	26/12/2014	…
700729	*Yapıştırılmış cam yapraklardan oluşan diğer emniyet camları*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN	18/11/2015	…
700729	*Yapıştırılmış cam yapraklardan oluşan diğer emniyet camları*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	İSRAİL	18/11/2015	…
840710	*Hava taşıtlarının motorları*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
840710	*Hava taşıtlarının motorları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
840710	*Hava taşıtlarının motorları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
840731	*Kara taşıtları için kıvılcım ateşlemeli motorlar; silindir hacmi 50 cm^3.ü geçmeyenler*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/01/2008	…
840732	*Kara taşıtları için kıvılcım ateşlemeli motorlar; silindir hacmi 50 cm^3.ü geçen fakat 250 cm^3.ü geçmeyenler*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/01/2008	…
840734	*Kara taşıtları için motorlar, silindir hacmi 1000 cm^3. ü geçenler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…

(Tablo 7. Devam)

840810	*Deniz taşıtları için dizel, yarı dizel motorlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
840890	*Diğer amaçlar için dizel-yarı dizel motorlar*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	ÇİN	03/08/2012	…
840890	*Diğer amaçlar için dizel-yarı dizel motorlar*	Ticarette Korunma Önlemleri	D11	HİNDİSTAN	03/08/2012	…
840890	*Diğer amaçlar için dizel-yarı dizel motorlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/11/2012	…
840890	*Diğer amaçlar için dizel-yarı dizel motorlar*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	ÇİN	21/11/2013	…
840890	*Diğer amaçlar için dizel-yarı dizel motorlar*	Ticarette Korunma Önlemleri	D12	HİNDİSTAN	21/11/2013	…
840890	*Diğer amaçlar için dizel-yarı dizel motorlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
840910	*Hava taşıtlarının motor aksam-parçaları*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/01/2015	…
840910	*Hava taşıtlarının motor aksam-parçaları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2015	…
840910	*Hava taşıtlarının motor aksam-parçaları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
841330	*İçten yanmalı pistonlu motorlar yakıt, yağ/soğutma pompaları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
842123	*İçten yanmalı motorlar için yağ ve yakıt filtreleri*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/09/2007	…
842123	*İçten yanmalı motorlar için yağ ve yakıt filtreleri*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…

(Tablo 7. Devam)

842131	*İçten yanmalı motorlar için hava filtreleri*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/09/2007	…
842131	*İçten yanmalı motorlar için hava filtreleri*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
848210	*Bilyalı rulmanlar*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/08/2008	…
848310	*Transmisyon milleri ve kranklar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
848330	*Yatak kovanları (rulmansız olanlar) mil yatakları*	İhracatla İlgili Önlemler	P13	TÜM	01/09/2007	…
848330	*Yatak kovanları (rulmansız olanlar) mil yatakları*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/02/2011	…
848330	*Yatak kovanları (rulmansız olanlar) mil yatakları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
848340	*Dişliler, dişli sistemleri, bilyeli vidalar, dişli kutuları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B14	TÜM	01/01/2016	…
848340	*Dişliler, dişli sistemleri, bilyeli vidalar, dişli kutuları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
848350	*Volanlar, kasnaklar (kasnak blokları dahil)*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/06/2011	…
848350	*Volanlar, kasnaklar (kasnak blokları dahil)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
848360	*Kavramalar, kaplinler (birleştirme, irtibat cihazları)*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…

(Tablo 7. Devam)

848390	*Transmisyon mili, krank, kovan, dişli kutuları vb. parçaları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
848410	*İki yada daha fazla metal tabakalardan yapılmış contalar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
848490	*Diğer conta, poşet, zarf vb. takım ve grupları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
850710	*Pistonlu motorlar için kurşun asitli starter akümülatörler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
850710	*Pistonlu motorlar için kurşun asitli starter akümülatörler*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/03/2009	…
850710	*Pistonlu motorlar için kurşun asitli starter akümülatörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
850720	*Diğer kurşun asitli akümülatörler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
850720	*Diğer kurşun asitli akümülatörler*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/03/2009	…
850720	*Diğer kurşun asitli akümülatörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
850730	*Nikel-kadmiyumlu akümülatörler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
850730	*Nikel-kadmiyumlu akümülatörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…

(Tablo 7. Devam)

850740	*Nikel-demirli akümülatörler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
850740	*Nikel-demirli akümülatörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
850780	*Diğer akümülatörler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
850780	*Diğer akümülatörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
850790	*Elektrikli akümülatörlerin aksam, parçası ve separatörler*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/08/2002	…
850790	*Elektrikli akümülatörlerin aksam, parçası ve separatörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
851110	*Ateşleme bujileri*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
851120	*Ateşleme ve dinamo manyetoları, manyetik volanlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
851130	*Distribütörler; ateşleme bobinleri*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
851140	*Marş motorları*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
851150	*İçten yanmalı motorlarda kullanılan diğer jeneratörler*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…

(Tablo 7. Devam)

851180	*İçten yanmalı motorlarda kullanılan diğer tertibat, cihazlar*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
851230	*Sesli işaret cihazları*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/01/2009	…
870830	*Kara taşıtları için fren ve servo-frenler vb. aksam, parçaları*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/07/2011	…
870870	*Kara taşıtları için tekerlekleri vb aksam, parça/aksesuarı*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/07/2008	…
870880	*Kara taşıtları için suspansiyon sistemleri vb. aksam ve parçaları*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/07/2008	…
870891	*Kara taşıtları için radyatörler vb. aksam ve parçaları*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C4	TÜM	01/07/2008	…
910400	*Taşıtların alet tabloları için saatler vb.*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B31	TÜM	01/07/2015	…
910400	*Taşıtların alet tabloları için saatler vb.*	İlave Vergi ve Ücretler Dâhil Fiyat Kontrolleri	F71	TÜM	01/07/2015	…
910400	*Taşıtların alet tabloları için saatler vb.*	Ticarette Teknik engeller (TTE)	B83	TÜM	01/01/2016	…
940120	*Motorlu taşıtlarda kullanılan oturmaya mahsus mobilyalar*	Sevk Öncesi İnceleme (Gözetim)	C3	TÜM	01/10/2014	…

EK-2

Tablo 9. İthalat Talep Esneklik Değerleri

SIRA NO	HS6 GTİP KODU	Kee ve diğer. (2008)	Ghodsi ve diğer. (2016b)
1	870421	-0.9167101	-0.8514318
2	870422	-3.537972	-1.227574
3	870423	-0.0809328	-0.6663035
4	870431	-0.5381061	-0.392187043
5	870110	-16.18490408	-0.382194375
6	870190	-0.6147549	-0.6252762
7	870120	-0.9242314	-0.9035013
8	870130	-63.20063	-0.382194375
9	870210	-3.091275	-0.6839811
10	870290	-0.5804722	-0.34199
11	870310	-2.074594256	-0.1380432
12	870321	-2.074594256	-0.584390689
13	870322	-0.5710665	-1.078558
14	870323	-0.9669448	-1.040482
15	870324	-1.414638	-0.7806914
16	870331	-4.004387	-0.9475343
17	870332	-9.707005	-0.940191
18	870333	-2.007307	-0.3340163
19	870390	-2.074594256	-0.584390689
20	870410	-10.34061	-0.392187043
21	870490	-2.202047286	-0.392187043
22	850710	-0.5273668	-0.412080483
23	850720	-1.377774	-0.8760847
24	870432	-2.202047286	-0.392187043
25	850730	-0.5326436	-0.9016606
26	401120	-0.1764494	-0.749272
27	401130	-0.8503841	-0.591529114
28	401140	-1.910323	-1.09864
29	401150	-1.157733	-0.591529114
30	401213	-0.355717	-0.261696933
31	401220	-0.355717	-0.261696933
32	401320	-0.5080994	-0.6094372
33	401390	-0.8642884	-0.9633325
34	401699	-0.3652345	-0.9758967
35	681381	-0.3590447	-0.98687455
36	700711	-0.6574194	-1.072778
37	700719	-2.068206	-0.699241025
38	700721	-1.171569	-1.01435
39	700729	-1.672538	-0.7098361
40	840710	-1.626850113	-1.535743475

(Tablo 9. Devam)

41	840731	-0.4319277	-0.2647337
42	840732	-0.4535751	-1.135958
43	840734	-0.7972106	-0.9281241
44	840810	-1.190211	-0.9488001
45	840890	-0.684278	-0.6824819
46	840910	-1.062091567	-0.477222633
47	841330	-1.073166	-1.141651
48	842123	-1.330441	-1.098282
49	842131	-0.9239585	-0.8967323
50	848210	-0.9705826	-0.9872428
51	848310	-1.265824	-0.9456166
52	848330	-1.108494	-0.966938
53	848340	-0.9997743	-0.9809639
54	848350	-0.9635428	-0.9812613
55	848360	-0.986432043	-0.7289735
56	848390	-1.568571	-0.8116188
57	848410	-0.6786276	-0.9295874
58	848490	-0.6204458	-0.8830599
59	850740	-0.487479917	-0.412080483
60	850780	-0.487479917	-0.412080483
61	850790	-0.4870951	-0.6947376
62	851110	-0.8435193	-0.9508669
63	851120	-0.9429921	-0.7604582
64	851130	-0.8016277	-1.159625
65	851140	-1.292834	-0.8495565
66	851150	-1.063593	-0.7480611
67	851180	-0.8582219	-0.8679394
68	851230	-0.9249222	-0.6607544
69	870830	-0.94927372	-0.953933273
70	870870	-1.08826	-0.9216031
71	870880	-0.72638	-0.9281234
72	870891	-0.9422822	-0.974014
73	910400	-	-0.3658979
74	940120	-0.6518275	-0.864

Kaynak: Kee ve diğer. (2008) ile Ghodsi ve diğer. (2016b)

EK-3

Tablo 11. Analize Dâhil Edilen İhracatçı Ülkeler

ÜLKELER		
Afganistan	Guyana	Mısır
Almanya	Güney Afrika Cumhuriyeti	Moldova
Amerika Birleşik Devletleri	Gürcistan	Moritanya
Andorra	Hırvatistan	Namibya
Angola	Hindistan	Nauru
Antigua ve Barbuda	Hollanda	Nepal
Arjantin	Hong Kong	Nijer
Arnavutluk	Irak	Nijerya
Avustralya	İran İslam Cumhuriyeti	Nikaragua
Avusturya	İrlanda	Norveç
Azerbaycan	İspanya	Orta Afrika Cumhuriyeti
Bahamalar	İsrail	Özbekistan
Bahreyn	İsveç	Pakistan
Bangladeş	İsviçre	Panama
Barbados	İtalya	Peru
Belarus	İzlanda	Polonya
Belçika	Jamaika	Portekiz
Belize	Japonya	Romanya
Bermuda	Kamboçya	Rusya Federasyonu
Birleşik Arap Emirlikleri	Kamerun	San Marino
Birleşik Krallık	Kanada	Sao Tome ve Principe
Birmanya (Myanmar)	Katar	Senegal
Bosna Hersek	Kazakistan	Seyşel Adaları
Brezilya	Kenya	Sierra Leone
Brunei Darussalam	Kırgızistan	Singapur
Bulgaristan	Kolombiya	Slovakya
Burundi	Kongo	Slovenya
Cape Verde	Kore Cumhuriyeti	Sri Lanka (Seylan)
Cezayir	Kosta Rika	St. Vincent ve Grenadines
Cibuti	Kuveyt	Sudan
Çekya (Çek Cumhuriyeti	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	Suudi Arabistan
Çin Halk Cumhuriyeti	Kuzey Kore	Şili
Danimarka	Küba	Tacikistan
Dominik Cumhuriyeti	Laos	Tanzanya
Ekvador	Lesoto	Tayland
Ekvator Ginesi	Letonya	Tunus
El Salvador	Liberya	Türkmenistan
Endonezya	Libya	Uganda
Estonya	Litvanya	Ukrayna
Etiyopya	Lübnan	Umman
Fas	Lüksemburg	Uruguay

(Tablo 11. Devam)

Fiji	Macaristan	Ürdün
Fildişi Sahili	Madagaskar	Venezuela
Filipinler	Makedonya Cumhuriyeti	Vietnam
Finlandiya	Malavi	Yemen
Fransa	Maldiv Adaları	Yeni Zelanda
Gabon	Malezya	Yunanistan
Gambia	Mali	Zambiya
Gana	Malta	Zimbabve
Gine	Meksika	

EK-4

Tablo 12. Türkiye'nin İmzalamış Olduğu Bölgesel Ticaret Anlaşmaları

Ülkeler	Bölgesel Ticaret Anlaşması	Yürürlük Tarihi
Almanya	Gümrük Birliği	1.01.1996
Arnavutluk	Serbest Ticaret Anlaşması	1.05.2008
Avusturya	EFTA	1.10.1992
Avusturya	Gümrük Birliği	1.01.1996
Belçika	Gümrük Birliği	1.01.1996
Bosna Hersek	Serbest Ticaret Anlaşması	1.07.2003
Bulgaristan	Serbest Ticaret Anlaşması	1.01.1999
Bulgaristan	Gümrük Birliği	1.01.2007
Çek Cumhuriyeti	Serbest Ticaret Anlaşması	1.09.1998
Çek Cumhuriyeti	Gümrük Birliği	1.05.2004
Danimarka	Gümrük Birliği	1.01.1996
Estonya	Serbest Ticaret Anlaşması	1.07.1998
Estonya	Gümrük Birliği	1.05.2004
Faroe Adaları	Serbest Ticaret Anlaşması	1.10.2017
Fas	Serbest Ticaret Anlaşması	1.01.1996
Filistin	Serbest Ticaret Anlaşması	1.06.2005
Finlandiya	EFTA	1.05.1992
Finlandiya	Gümrük Birliği	1.01.1996
Fransa	Gümrük Birliği	1.01.1996
Güney Kıbrıs Rum Kesimi	Gümrük Birliği	1.05.2004
Güney Kore	Serbest Ticaret Anlaşması	1.05.2013
Gürcistan	Serbest Ticaret Anlaşması	1.11.1997
Hırvatistan	Serbest Ticaret Anlaşması	1.07.2003
Hırvatistan	Gümrük Birliği	1.07.2013
Hollanda	Gümrük Birliği	1.01.1996
İngiltere	Gümrük Birliği	1.01.1996
İrlanda	Gümrük Birliği	1.01.1996
İspanya	Gümrük Birliği	1.01.1996
İsrail	Serbest Ticaret Anlaşması	1.05.1997
İsveç	EFTA	1.04.1992
İsveç	Gümrük Birliği	1.01.1996
İsviçre	EFTA	1.04.1992
İtalya	Gümrük Birliği	1.01.1996
İzlanda	EFTA	1.09.1992
Karadağ	Serbest Ticaret Anlaşması	1.03.2010
Letonya	Serbest Ticaret Anlaşması	1.07.2000
Letonya	Gümrük Birliği	1.05.2004
Lihtenştayn	EFTA	1.04.1992
Litvanya	Serbest Ticaret Anlaşması	1.03.1998
Litvanya	Gümrük Birliği	1.05.2004
Lüksemburg	Gümrük Birliği	1.01.1996

(Tablo 12. Devam)

Macaristan	Serbest Ticaret Anlaşması	1.04.1998
Macaristan	Gümrük Birliği	1.05.2004
Makedonya	Serbest Ticaret Anlaşması	1.09.2000
Malezya	Serbest Ticaret Anlaşması	1.08.2015
Malta	Gümrük Birliği	1.05.2004
Mısır	Serbest Ticaret Anlaşması	1.03.2007
Moldova	Serbest Ticaret Anlaşması	1.11.2016
Morityus	Serbest Ticaret Anlaşması	1.06.2013
Norveç	EFTA	1.04.1992
Polonya	Serbest Ticaret Anlaşması	1.05.2000
Polonya	Gümrük Birliği	1.05.2004
Portekiz	Gümrük Birliği	1.01.1996
Romanya	Serbest Ticaret Anlaşması	1.02.1998
Romanya	Gümrük Birliği	1.01.2007
Sırbistan	Serbest Ticaret Anlaşması	1.09.2010
Singapur	Serbest Ticaret Anlaşması	1.10.2017
Slovakya	Serbest Ticaret Anlaşması	1.09.1998
Slovakya	Gümrük Birliği	1.05.2004
Slovenya	Serbest Ticaret Anlaşması	1.06.2000
Slovenya	Gümrük Birliği	1.05.2004
Suriye[52]	Serbest Ticaret Anlaşması	1.01.2007
Şili	Serbest Ticaret Anlaşması	1.03.2011
Tunus	Serbest Ticaret Anlaşması	1.07.2005
Ürdün	Serbest Ticaret Anlaşması	1.03.2011
Yunanistan	Gümrük Birliği	1.01.1996

Kaynak: https://ticaret.gov.tr

[52] 06.12.2011 tarihinde yürürlükten kaldırılmıştır

EK-5

Tablo 14. Türkiye'nin Otomotiv Sektörüne Her Bir Eşya Özelinde Uygulamış Olduğu TDÖ'lere İlişkin Çekim Modeli Sonuçları

850720 - Diğer kurşun asitli akümülatörler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.0807	-0.0854	-0.1252	-0.0738
P-Değeri	-0.5746	-0.3312	-0.4615	-0.2938
Standart Hata	-0.1440	-0.0880	-0.1700	-0.0700
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
PC	1.3356	**-1.4269****	MODEL DIŞI	0.5906
P-Değeri	-0.1618	-0.0213		-0.2910
Standart Hata	-0.9550	-0.6190		-0.5590
INSP	0.4022	-0.0842	0.0811	0.1377
P-Değeri	-0.6193	-0.9157	-0.8377	-0.7415
Standart Hata	-0.8090	-0.7950	-0.3960	-0.4170
GDT	**2.2407*****	**2.6059*****	**3.0112*****	**2.2663*****
P-Değeri	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
Standart Hata	-0.4140	-0.3810	-0.3100	-0.3800
SimY	**-11.6372****	**-12.9510****	**-10.1738*****	**-12.0739*****
P-Değeri	-0.0112	-0.0493	-0.0048	-0.0087
Standart Hata	-4.5880	-6.5890	-3.6110	-4.6010
FkA	-0.2057	0.0462	**-0.4021*****	-0.2098
P-Değeri	-0.1805	-0.7249	-0.0008	-0.1656
Standart Hata	-0.1540	-0.1310	-0.1200	-0.1510
FkK	0.4497	0.1916	0.5535	0.4093
P-Değeri	-0.3677	-0.7028	-0.2940	-0.3349
Standart Hata	-0.4990	-0.5020	-0.5270	-0.4240
FkL	**1.7700*****	**1.4617*****	**1.8496*****	**1.7646*****
P-Değeri	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
Standart Hata	-0.1810	-0.1630	-0.1830	-0.1800
distw	0.0870	-1.0863	0.1714	0.0735
P-Değeri	-0.8495	-0.2059	-0.6504	-0.8707
Standart Hata	-0.4590	-0.8590	-0.3780	-0.4510
contig	1.4130	**6.5847*****	1.0119	1.2997
P-Değeri	-0.1284	0.0000	-0.3024	-0.1568
Standart Hata	-0.9290	-0.6750	-0.9810	-0.9180
RTA	**2.4853*****	1.6838	**3.3107*****	**2.4788*****
P-Değeri	-0.0033	-0.1083	0.0000	-0.0028
Standart Hata	-0.8470	-1.0490	-0.7220	-0.8290
crisis	0.7263	**-1.0750*****	-0.4411	**0.3073*****
P-Değeri	-0.1091	-0.0016	-0.3855	-0.0040
Standart Hata	-0.4530	-0.3410	-0.5080	-0.1070
comlang	**0.2325****	0.0531	1.8131	**0.2287****

(Tablo 14. Devam)

P-Değeri	-0.0391	-0.7355	-0.2052	-0.0437
Standart Hata	-0.1130	-0.1570	-1.4310	-0.1130
exrate			-1.0418	**-1.1161*** **
P-Değeri			-0.1737	-0.0027
Standart Hata			-0.7660	-0.3720
colony	-0.8224	**-7.4496*** **	-0.7880	-0.7303
P-Değeri	-0.2807	0.0000	-0.4100	-0.3346
Standart Hata	-0.7620	-1.3830	-0.9560	-0.7570
_cons	-53.7975***	-51.7775***	-75.7738***	-52.5997***
P-Değeri	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
Standart Hata	-12.0100	-12.0820	-9.7070	-11.2200
GÖZLEM S.	**592**	**592**	**2398**	**592**
870110 - Tek akslı traktörler (87.09 pozisyonuna giren traktörler hariç)				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-5.5248	-3.5338	**1.2636***	-0.0798
	-0.5399	-0.4240	-0.0994	-0.7740
	-9.0120	-4.4200	-0.7670	-0.2780
TBT	-10.1280	3.7178	-1.7433	**-1.0533*** **
	-0.5510	-0.6260	-0.4092	-0.0009
	-16.9870	-7.6270	-2.1120	-0.3170
PC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-0.3518***
				-0.0526
				-0.1820
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**2.1874****	**-19.0286*** **	**6.8321***	**4.5483*** **
	-0.0499	0.0000	-0.0576	-0.0001
	-1.1160	-4.2290	-3.5990	-1.1610
SimY	1.3027	**-51.6493*** **	-54.7907	**-50.8793*** **
	-0.9140	0.0000	-0.4598	0.0000
	-12.0660	-10.3620	-74.1220	-11.0570
FkA	-0.7898	**7.8251*** **	**-0.8528***	**-1.4576*** **
	-0.1039	0.0000	-0.0797	-0.0017
	-0.4860	-1.7410	-0.4870	-0.4650
FkK	-0.4493	**2.3440****	-0.7622	**-4.0595****
	-0.8612	-0.0335	-0.6490	-0.0315
	-2.5690	-1.1030	-1.6750	-1.8870
FkL	**1.5561*** **	**-15.9805*** **	1.0554	**1.1178*** **
	-0.0059	0.0000	-0.6327	-0.0096
	-0.5660	-3.4880	-2.2090	-0.4310
distw	-0.1313	**7.4847***	**-2.9437****	-1.3572
	-0.8581	-0.0930	-0.0317	-0.3231
	-0.7340	-4.4560	-1.3700	-1.3740
contig	-4.8417		-0.1685	**-3.6451***
	-0.6651		-0.8841	-0.0702

(Tablo 14. Devam)

	-11.1870		-1.1560	-2.0130
RTA	-4.6510	-4.5840	**5.0814****	1.6028
	-0.6968	-0.1063	-0.0121	-0.4401
	-11.9360	-2.8380	-2.0260	-2.0760
crisis	-12.2369	0.2447	**1.2696*****	**-0.9913****
	-0.5205	-0.9781	-0.0072	-0.0482
	-19.0410	-8.9220	-0.4730	-0.5020
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-2.5213****
				-0.0271
				-1.1410
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
_cons	-33.9048	497.6167***	-167.6697*	-105.5973***
	-0.4975	0.0000	-0.0762	-0.0017
	-49.9700	-98.0740	-94.5460	-33.5990
GÖZLEM S.	**57**	**57**	**1933**	**57**
870190 - Diğer traktörler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.4507****	-0.2383	-0.8334	-0.6594
	-0.0162	-0.2279	-0.1845	-0.1257
	-0.6040	-0.1980	-0.6280	-0.4310
TBT	-1.7820	**7.4486*****	-1.5054	0.0147
	-0.2089	0.0000	-0.2812	-0.9219
	-1.4180	-1.4040	-1.3970	-0.1500
PC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.1006
				-0.6569
				-0.2260
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**1.2562*****	**-8.3452*****	**3.0689*****	**1.4918*****
	-0.0056	-0.0010	0.0000	-0.0027
	-0.4530	-2.5410	-0.6050	-0.4980
SimY	4.8067	**-12.1810*****	4.8628	2.0388
	-0.3079	-0.0062	-0.4236	-0.6327
	-4.7140	-4.4490	-6.0770	-4.2660
FkA	**-0.5545****	-3.8430	**-0.4068****	**-0.5812****
	-0.0226	-0.1245	-0.0102	-0.0277
	-0.2430	-2.5020	-0.1580	-0.2640
FkK	**-1.7220****	0.7604	-1.1084	**-1.9303*****
	-0.0345	-0.3721	-0.1479	-0.0095
	-0.8140	-0.8520	-0.7660	-0.7440
FkL	**-0.7787***	**-5.4065****	0.1129	-0.3097
	-0.0682	-0.0209	-0.8085	-0.3204
	-0.4270	-2.3410	-0.4660	-0.3120
distw	-1.0412	0.8575	-0.7293	-1.0517

(Tablo 14. Devam)

	-0.2402	-0.2602	-0.3636	-0.2262
	-0.8870	-0.7620	-0.8030	-0.8690
contig	**-4.5410*****	-0.9815	**-3.1088*****	**-4.5078*****
	-0.0003	-0.6041	-0.0015	0.0000
	-1.2480	-1.8930	-0.9770	-1.0410
RTA	-1.2577	**-1.0181*****	**2.1837*****	-0.4802
	-0.1360	0.0000	-0.0006	-0.4303
	-0.8440	-0.1800	-0.6360	-0.6090
crisis	**-4.8329*****	**6.5634*****	**-3.4224****	**-0.4490****
	-0.0042	0.0000	-0.0401	-0.0236
	-1.6880	-0.9910	-1.6670	-0.1980
comlang	-1.8496	MODEL DIŞI	**4.8174*****	-2.5887
	-0.3912		-0.0061	-0.1238
	-2.1570		-1.7560	-1.6820
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**1.0256***
				-0.0796
				-0.5850
colony	**-1.9196****	**-3.4841*****	**-7.9778*****	**-1.9109*****
	-0.0362	0.0000	0.0000	-0.0086
	-0.9170	-0.6330	-1.5880	-0.7270
_cons	-8.2625	238.6534***	-67.1897***	-19.4534**
	-0.3311	-0.0003	0.0000	-0.0314
	-8.5020	-65.2360	-13.4150	-9.0370
GÖZLEM S.	**335**	**335**	**2398**	**335**
870210 - Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.6906*****	**-0.3126****	**-1.7015*****	**-0.2386*****
	0.0000	-0.0130	-0.0014	0.0000
	-0.1570	-0.1260	-0.5340	-0.0590
TBT	0.4743	-1.6123	-0.4747	-0.3148
	-0.4477	-0.2558	-0.3409	-0.3099
	-0.6250	-1.4190	-0.4980	-0.3100
PC	**-2.8005****	-2.2319	-0.6597	0.4300
	-0.0132	-0.4130	-0.6002	-0.6113
	-1.1300	-2.7260	-1.2590	-0.8460
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.4907
				-0.5642
				-0.8510
GDT	**3.6630*****	3.0336	**5.2492*****	**4.0522*****
	0.0000	-0.6116	0.0000	0.0000
	-0.7740	-5.9740	-0.7550	-0.7610
SimY	-26.1910	37.8484	-13.0373	**-34.5299***
	-0.3366	-0.4604	-0.4643	-0.0993
	-27.2540	-51.2730	-17.8150	-20.9520

(Tablo 14. Devam)

FkA	**-2.5676****	**16.0433*****	**-1.2759*****	**-2.5663****
	-0.0339	0.0000	-0.0002	-0.0160
	-1.2100	-3.8890	-0.3480	-1.0660
FkK	0.8048	3.0010	-0.3678	1.1380
	-0.8227	-0.1163	-0.8201	-0.6897
	-3.5920	-1.9110	-1.6170	-2.8500
FkL	4.6019	-4.1241	1.3403	4.5063
	-0.2115	-0.5104	-0.3293	-0.1591
	-3.6830	-6.2660	-1.3740	-3.2000
distw	-0.2302	**-31.0377*****	-0.6757	0.0275
	-0.8357	0.0000	-0.6163	-0.9809
	-1.1100	-5.0300	-1.3480	-1.1450
contig	-0.3637	**-62.6201*****	0.3536	0.8291
	-0.8425	0.0000	-0.8122	-0.6666
	-1.8310	-11.5550	-1.4880	-1.9240
RTA	6.0647	**1.3819****	**3.2645***	7.9348
	-0.2624	-0.0362	-0.0657	-0.1070
	-5.4120	-0.6600	-1.7740	-4.9230
crisis	0.0748	**0.9394*****	0.7076	**0.3231****
	-0.8636	-0.0067	-0.3759	-0.0415
	-0.4350	-0.3470	-0.7990	-0.1590
comlang	1.0814	**-41.9472****	-0.7946	-0.9336
	-0.7951	-0.0104	-0.6430	-0.7922
	-4.1650	-16.3800	-1.7140	-3.5430
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-1.6043*****
				-0.0074
				-0.5990
colony	-3.8790	3.5053	-2.1560	-2.7165
	-0.2585	-0.7568	-0.4243	-0.3365
	-3.4330	-11.3190	-2.6990	-2.8260
_cons	-91.2362***	192.7101	-133.0792***	-107.0383***
	-0.0039	-0.1661	0.0000	-0.0004
	-31.5880	-139.1450	-23.3450	-30.4360
GÖZLEM S.	**280**	**280**	**2398**	**280**
870290 - Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.2053	1.0827	-0.3220	0.1395
	-0.5587	-0.1894	-0.3181	-0.3397
	-0.3510	-0.8250	-0.3230	-0.1460
TBT	**4.0662*****	-3.3807	1.0092	-0.3951
	-0.0052	-0.2941	-0.2152	-0.6796
	-1.4550	-3.2220	-0.8140	-0.9570
PC	**-5.4452****	-11.3070	**-2.4934****	**2.8575***
	-0.0143	-0.4677	-0.0483	-0.0680
	-2.2220	-15.5680	-1.2630	-1.5660

(Tablo 14. Devam)

INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-1.4776
				-0.2190
				-1.2020
GDT	**2.6708****	19.2743	**5.0072*****	**3.0896*****
	-0.0206	-0.5072	0.0000	-0.0024
	-1.1540	-29.0620	-0.8270	-1.0160
SimY	-17.8231	-62.8961	-6.1449	-27.3750
	-0.4187	-0.5555	-0.8113	-0.1551
	-22.0400	-106.6990	-25.7330	-19.2570
FkA	0.1039	28.7823	-0.5271	0.2353
	-0.8460	-0.2869	-0.2522	-0.6178
	-0.5350	-27.0280	-0.4600	-0.4710
FkK	4.1450	**17.0817****	0.8156	**5.7883***
	-0.1897	-0.0435	-0.6562	-0.0603
	-3.1610	-8.4630	-1.8320	-3.0810
FkL	-1.2142	2.4221	-0.6593	**-1.8442****
	-0.3168	-0.7663	-0.6371	-0.0473
	-1.2130	-8.1480	-1.3970	-0.9300
distw	**-4.2826****	-1.3047	**-4.0805*****	**-5.4749*****
	-0.0398	-0.9625	-0.0005	-0.0044
	-2.0830	-27.7500	-1.1810	-1.9210
contig	0.0079	48.5121	-2.3548	1.3806
	-0.9968	-0.2936	-0.3531	-0.3971
	-1.9900	-46.1870	-2.5360	-1.6300
RTA	-0.5008	3.1369	1.1626	-1.5361
	-0.7217	-0.2082	-0.2983	-0.2426
	-1.4060	-2.4930	-1.1180	-1.3150
crisis	**-2.4172****	1.1630	0.9304	-0.2943
	-0.0199	-0.1536	-0.2510	-0.5993
	-1.0380	-0.8150	-0.8110	-0.5600
comlang	**-10.3824****	-123.0930	-0.4829	**-12.3150****
	-0.0422	-0.2492	-0.8543	-0.0112
	-5.1110	-106.8190	-2.6290	-4.8570
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-3.4002***
				-0.0824
				-1.9570
colony	3.1974	109.0044	-2.2182	3.1189
	-0.2925	-0.2407	-0.3798	-0.2335
	-3.0380	-92.9150	-2.5260	-2.6180
_cons	-29.5482	-553.6584	-102.8381***	-31.0502*
	-0.1217	-0.4240	0.0000	-0.0515
	-19.0900	-692.5770	-19.2940	-15.9480
GÖZLEM S.	**82**	**82**	**2398**	**82**
870310 - Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar				

(Tablo 14. Devam)

DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**1.3126*****	**1.3992*****	HESAPLANAMADI	**0.9381*****
	0.0000	0.0000	HESAPLANAMADI	-0.0004
	-0.2870	-0.1790	HESAPLANAMADI	-0.2660
TBT	**-2.0556*****	1.2142	HESAPLANAMADI	0.2935
	-0.0001	-0.2739	HESAPLANAMADI	-0.1667
	-0.5290	-1.1100	HESAPLANAMADI	-0.2120
PC	**2.8042*****	**4.2313*****	HESAPLANAMADI	**0.4082***
	-0.0016	-0.0046	HESAPLANAMADI	-0.0790
	-0.8880	-1.4920	HESAPLANAMADI	-0.2320
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	**-1.7534*****
			HESAPLANAMADI	0.0000
			HESAPLANAMADI	-0.3830
GDT	**1.0996*****	**-3.7731*****	HESAPLANAMADI	**1.1616*****
	0.0000	0.0000	HESAPLANAMADI	0.0000
	-0.1370	-0.7230	HESAPLANAMADI	-0.1200
SimY	5.9633	-8.4585	HESAPLANAMADI	-2.0535
	-0.1010	-0.4712	HESAPLANAMADI	-0.6097
	-3.6370	-11.7400	HESAPLANAMADI	-4.0220
FkA	**0.2775*****	**-11.6328*****	HESAPLANAMADI	**0.2859*****
	0.0000	-0.0013	HESAPLANAMADI	-0.0001
	-0.0580	-3.6270	HESAPLANAMADI	-0.0750
FkK	-0.1273	**-3.3230****	HESAPLANAMADI	-0.5190
	-0.7736	-0.0202	HESAPLANAMADI	-0.4403
	-0.4420	-1.4300	HESAPLANAMADI	-0.6720
FkL	**-0.6204*****	**5.7880***	HESAPLANAMADI	**-0.6791*****
	0.0000	-0.0651	HESAPLANAMADI	0.0000
	-0.1250	-3.1380	HESAPLANAMADI	-0.1060
distw	0.7003	**13.3742*****	HESAPLANAMADI	**1.1260****
	-0.2054	0.0000	HESAPLANAMADI	-0.0406
	-0.5530	-3.0460	HESAPLANAMADI	-0.5500
contig	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
RTA	**3.3689*****	-0.1207	HESAPLANAMADI	**2.9786*****
	-0.0004	-0.8819	HESAPLANAMADI	-0.0011
	-0.9470	-0.8120	HESAPLANAMADI	-0.9090
crisis	0.2011	**1.0995*****	HESAPLANAMADI	0.1247
	-0.2734	-0.0001	HESAPLANAMADI	-0.4170
	-0.1840	-0.2850	HESAPLANAMADI	-0.1540
comlang	**3.2102****	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	**4.1750*****
	-0.0165		HESAPLANAMADI	-0.0036
	-1.3390		HESAPLANAMADI	-1.4330
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	0.3330
			HESAPLANAMADI	-0.4483
			HESAPLANAMADI	-0.4390

(Tablo 14. Devam)

colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
_cons	-31.4100***	2.5693	HESAPLANAMADI	-34.2505***
	0.0000	-0.9367	HESAPLANAMADI	0.0000
	-4.7880	-32.3400	HESAPLANAMADI	-4.9590
			HESAPLANAMADI	
GÖZLEM S.	**168**	**168**	HESAPLANAMADI	**168**
870130- Paletli traktörler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**2.0654****	**-2.8937*****	1.4529	**0.8328***
	-0.0223	-0.0001	-0.3001	-0.0972
	-0.9040	-0.7460	-1.4020	-0.5020
TBT	**4.7546****	3.4009	3.6478	**-2.4248*****
	-0.0469	-0.2726	-0.4008	0.0000
	-2.3930	-3.1000	-4.3410	-0.4160
PC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.1957
				-0.5255
				-0.3080
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**1.5270****	**-7.2286*****	**3.2163*****	0.7505
	-0.0374	0.0000	-0.0060	-0.2012
	-0.7340	-1.4430	-1.1720	-0.5870
SimY	-14.2966	-170.8534	**-72.1862****	**-47.5311*****
	-0.1652	-0.2758	-0.0153	-0.0045
	-10.3020	-156.7750	-29.7770	-16.7240
FkA	0.4872	6.6552	0.0588	0.3228
	-0.2427	-0.6256	-0.8300	-0.2404
	-0.4170	-13.6390	-0.2740	-0.2750
FkK	1.5044	**-8.0531***	0.3076	0.6928
	-0.3447	-0.0982	-0.8307	-0.5556
	-1.5920	-4.8700	-1.4390	-1.1750
FkL	-3.4287	**-49.5295*****	**-7.6324*****	**-3.4561****
	-0.1305	0.0000	-0.0009	-0.0292
	-2.2680	-8.5520	-2.2930	-1.5850
distw	**-3.0025****	14.7891	**-1.8333****	-0.2879
	-0.0278	-0.3913	-0.0237	-0.7701
	-1.3640	-17.2520	-0.8110	-0.9850
contig	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
RTA	-2.5626	MODEL DIŞI	1.4187	0.2863
	-0.1483		-0.1508	-0.8405
	-1.7730		-0.9880	-1.4220
crisis	**5.9492****	**5.7267****	4.8558	0.1065
	-0.0107	-0.0483	-0.1385	-0.8472
	-2.3300	-2.9000	-3.2780	-0.5530
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI

(Tablo 14. Devam)

Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**1.9480*****
				-0.0059
				-0.7080
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
_cons	-11.6657	106.8360	-73.3031***	-6.6483
	-0.4376	-0.3716	-0.0083	-0.6462
	-15.0290	-119.5830	-27.7910	-14.4810
GÖZLEM S.	**45**	**45**	**2083**	**45**
870321 - Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm3'ü geçmeyenler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.4217**	-0.6082	HESAPLANAMADI	-0.4335
	-0.2571	-0.2668	HESAPLANAMADI	-0.1290
	-0.3720	-0.5480	HESAPLANAMADI	-0.2860
TBT	**0.4249**	-3.2669	HESAPLANAMADI	0.0386
	-0.4077	-0.2929	HESAPLANAMADI	-0.9024
	-0.5130	-3.1060	HESAPLANAMADI	-0.3150
PC	**-1.5254**	1.3165	HESAPLANAMADI	1.6580
	-0.1954	-0.2765	HESAPLANAMADI	-0.1525
	-1.1780	-1.2100	HESAPLANAMADI	-1.1590
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	-0.4754
			HESAPLANAMADI	-0.6783
			HESAPLANAMADI	-1.1460
GDT	**0.9349*****	3.4846	HESAPLANAMADI	**0.7855****
	-0.0060	-0.5297	HESAPLANAMADI	-0.0197
	-0.3400	-5.5440	HESAPLANAMADI	-0.3370
SimY	-20.9289**	-22.8818	HESAPLANAMADI	**-13.6695****
	-0.0212	-0.1237	HESAPLANAMADI	-0.0249
	-9.0840	-14.8630	HESAPLANAMADI	-6.0940
FkA	0.2705	3.7669	HESAPLANAMADI	0.2219
	-0.2409	-0.2603	HESAPLANAMADI	-0.3448
	-0.2310	-3.3460	HESAPLANAMADI	-0.2350
FkK	1.7900**	-2.1157	HESAPLANAMADI	**1.7323*****
	-0.0102	-0.1733	HESAPLANAMADI	-0.0039
	-0.6970	-1.5540	HESAPLANAMADI	-0.6000
FkL	0.6816**	-1.3969	HESAPLANAMADI	**0.6419****
	-0.0274	-0.5613	HESAPLANAMADI	-0.0277
	-0.3090	-2.4050	HESAPLANAMADI	-0.2920
distw	-0.1714	-7.7501	HESAPLANAMADI	-0.1571
	-0.7904	-0.2892	HESAPLANAMADI	-0.8032
	-0.6450	-7.3130	HESAPLANAMADI	-0.6300
contig	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
RTA	1.1516	**-1.6356***	HESAPLANAMADI	1.0148
	-0.2728	-0.0696	HESAPLANAMADI	-0.3880
	-1.0500	-0.9010	HESAPLANAMADI	-1.1760

(Tablo 14. Devam)

crisis	-1.6200***	1.6784	HESAPLANAMADI	**-0.4805****
	-0.0021	-0.1725	HESAPLANAMADI	-0.0210
	-0.5270	-1.2300	HESAPLANAMADI	-0.2080
comlang	MODEL DIŞI	**-10.0638*****	HESAPLANAMADI	-1.9324
		-0.0049	HESAPLANAMADI	-0.2813
		-3.5780	HESAPLANAMADI	-1.7930
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	-0.8378
			HESAPLANAMADI	-0.3651
			HESAPLANAMADI	-0.9250
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
_cons	-8.8562	-16.3211	HESAPLANAMADI	-7.0765
	-0.4028	-0.8721	HESAPLANAMADI	-0.5180
	-10.5850	-101.3860	HESAPLANAMADI	-10.9470
GÖZLEM S.	**249**	**249**	HESAPLANAMADI	**249**
870322 - Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm3'ü geçen fakat 1500 cm3.ü geçmeyenler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.8267***	-0.3438	**-0.6796****	**-0.7605***
	-0.0537	-0.4920	-0.0367	-0.0713
	-0.4290	-0.5000	-0.3250	-0.4220
TBT	-0.5285	-0.3385	-0.2979	0.1106
	-0.3123	-0.5964	-0.7274	-0.4636
	-0.5230	-0.6390	-0.8550	-0.1510
PC	1.1295	0.8827	-0.6311	0.9949
	-0.1407	-0.4836	-0.5286	-0.1120
	-0.7670	-1.2600	-1.0010	-0.6260
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.5488
				-0.3845
				-0.6310
GDT	**1.1949***	1.8340	**2.5459*****	1.2099*
	-0.0514	-0.1493	0.0000	-0.0503
	-0.6130	-1.2720	-0.4970	-0.6180
SimY	-14.1074	9.2403	-29.6431	-14.2135
	-0.1862	-0.3091	-0.1130	-0.1384
	-10.6730	-9.0860	-18.7040	-9.5920
FkA	-0.1782	0.3544	-0.3625	-0.1730
	-0.6085	-0.4023	-0.1187	-0.6112
	-0.3480	-0.4230	-0.2320	-0.3400
FkK	0.4475	0.6285	0.6236	0.4469
	-0.6966	-0.6497	-0.6003	-0.6836
	-1.1480	-1.3840	-1.1900	-1.0960
FkL	-0.0238	**3.5234***	-0.3382	-0.0182
	-0.9720	-0.0574	-0.7343	-0.9788
	-0.6790	-1.8540	-0.9970	-0.6840

(Tablo 14. Devam)

distw	0.8256	0.0730	0.5697	0.8061
	-0.2112	-0.9499	-0.1616	-0.2024
	-0.6600	-1.1620	-0.4070	-0.6320
contig	0.5505	**-12.5900*****	0.3706	0.4442
	-0.5503	0.0000	-0.6953	-0.6179
	-0.9220	-2.7570	-0.9460	-0.8900
RTA	0.7955	0.2797	**2.1181****	0.9182
	-0.4287	-0.7880	-0.0209	-0.3891
	-1.0050	-1.0400	-0.9170	-1.0660
crisis	-0.4906	-0.4347	-0.4989	-0.1246
	-0.1590	-0.1487	-0.1781	-0.2817
	-0.3480	-0.3010	-0.3700	-0.1160
comlang	-2.4256		**2.8685*****	-1.8515
	-0.2179		-0.0086	-0.3385
	-1.9690		-1.0920	-1.9340
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.5860
				-0.2817
				-0.5440
colony	-2.9016	**-6.5673*****	**-9.5460*****	**-3.3847****
	-0.1011	-0.0002	0.0000	-0.0467
	-1.7700	-1.7420	-1.2830	-1.7020
_cons	-23.7648	-34.9371	-60.2788***	-23.6732
	-0.1641	-0.2798	0.0000	-0.1616
	-17.0810	-32.3250	-14.3410	-16.9130
GÖZLEM S.	**420**	**420**	**2398**	**420**
870323 - Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm3.ü geçen fakat 3000 cm3.ü geçmeyenler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.0031*****	**-0.8777*****	**-0.8937*****	-0.6038
	-0.0013	-0.0058	-0.0001	-0.1219
	-0.3130	-0.3180	-0.2350	-0.3900
TBT	**-1.7644*****	**-1.6212****	0.3637	-0.0939
	-0.0039	-0.0350	-0.6747	-0.7323
	-0.6120	-0.7690	-0.8660	-0.2740
PC	-0.9774	-1.0421	**-3.4820*****	0.0340
	-0.1553	-0.1983	-0.0048	-0.9381
	-0.6880	-0.8100	-1.2330	-0.4380
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.1830
				-0.7519
				-0.5790
GDT	**2.6415*****	**2.8711*****	**3.3595*****	**2.4028*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.5450	-0.5510	-0.4970	-0.5540
SimY	**-17.8817***	14.3239	**-28.5759*****	-10.9823

(Tablo 14. Devam)

	-0.0750	-0.3731	-0.0024	-0.1948
	-10.0420	-16.0840	-9.3980	-8.4700
FkA	**-0.8702*** **	**-0.8361*** **	**-0.7120*** **	**-0.7888*** **
	-0.0005	-0.0002	-0.0001	-0.0004
	-0.2500	-0.2250	-0.1770	-0.2230
FkK	-0.6078	0.1350	0.1511	-0.4503
	-0.4897	-0.9086	-0.8339	-0.5390
	-0.8800	-1.1750	-0.7210	-0.7330
FkL	0.3229	**6.0158*** **	-0.4705	0.2790
	-0.6921	-0.0095	-0.5773	-0.7047
	-0.8150	-2.3180	-0.8440	-0.7360
distw	0.2590	-0.8019	0.4370	0.0080
	-0.7218	-0.3079	-0.4142	-0.9919
	-0.7270	-0.7860	-0.5350	-0.7840
contig	-0.8809	**-3.4827*** **	-0.3911	-0.9924
	-0.4189	-0.0092	-0.7233	-0.3222
	-1.0900	-1.3370	-1.1050	-1.0020
RTA	1.6464	1.3393	**2.7651*** **	**1.9925***
	-0.1066	-0.2379	-0.0058	-0.0953
	-1.0200	-1.1350	-1.0020	-1.1940
crisis	**-2.6940*** **	**-2.8691*** **	**-0.8429*** **	-0.0113
	-0.0008	-0.0001	0.0000	-0.9569
	-0.8030	-0.7310	-0.1190	-0.2090
comlang	0.0972	**-3.8273*** **	0.7660	0.3259
	-0.9423	-0.0041	-0.5885	-0.6929
	-1.3440	-1.3340	-1.4160	-0.8250
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-1.4012*** **
				0.0000
				-0.2260
colony	**-2.9945*** **	-1.6622	**-4.7206*** **	**-3.1233*** **
	-0.0001	-0.4148	-0.0001	0.0000
	-0.7460	-2.0390	-1.1680	-0.7230
_cons	-57.9579***	-55.8514***	-80.8918***	-51.5345***
	0.0000	-0.0004	0.0000	-0.0001
	-13.5130	-15.7860	-13.4400	-12.9950
GÖZLEM S.	**546**	**546**	**2398**	**546**
870324 - Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm3.ü geçenler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.3582***	-0.0739	**-0.5237** **	-0.1208
	-0.0585	-0.6648	-0.0209	-0.3626
	-0.1890	-0.1710	-0.2270	-0.1330
TBT	**0.9152***	**1.8967** **	**-2.2622** **	-0.0162
	-0.0892	-0.0314	-0.0127	-0.9370
	-0.5380	-0.8810	-0.9080	-0.2050
PC	**-3.0548*** **	**-6.3335*** **	0.2450	**0.7989** **

(Tablo 14. Devam)

	-0.0087	0.0000	-0.5701	-0.0123
	-1.1640	-0.7910	-0.4310	-0.3190
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.1363
				-0.7693
				-0.4650
GDT	**3.8047*** **	**4.2038** **	**4.9595*** **	**3.3820*** **
	0.0000	-0.0147	0.0000	0.0000
	-0.8050	-1.7240	-1.1080	-0.4910
SimY	9.4386	25.9763	-19.2657	**17.8130** **
	-0.2139	-0.4868	-0.2385	-0.0180
	-7.5930	-37.3550	-16.3460	-7.5290
FkA	**-0.6762** **	0.4024	**-0.9638*** **	**-0.7411*** **
	-0.0201	-0.3256	-0.0031	-0.0084
	-0.2910	-0.4090	-0.3250	-0.2810
FkK	0.1711	0.9524	-0.3416	0.0705
	-0.8957	-0.3940	-0.7591	-0.9490
	-1.3050	-1.1170	-1.1140	-1.1030
FkL	**3.0537*** **	**14.6549*** **	-1.0942	**2.4846*** **
	-0.0038	0.0000	-0.1687	-0.0038
	-1.0550	-3.4550	-0.7950	-0.8580
distw	**-1.5970*** **	**-5.0739*** **	-0.5177	**-1.5174*** **
	0.0000	-0.0001	-0.4358	-0.0003
	-0.3760	-1.3350	-0.6640	-0.4210
contig	**-4.0265*** **	**-8.2021*** **	-0.5341	**-3.9720*** **
	-0.0058	-0.0004	-0.7477	-0.0045
	-1.4580	-2.3090	-1.6600	-1.3980
RTA	1.5683	-2.2511	**3.4768*** **	**1.9314** **
	-0.1065	-0.3954	-0.0010	-0.0371
	-0.9710	-2.6490	-1.0570	-0.9270
crisis	**-2.8101*** **	**-2.1941*** **	**-1.4658** **	**-0.4152*** **
	0.0000	0.0000	-0.0268	0.0000
	-0.5260	-0.4060	-0.6620	-0.0600
comlang	-1.0801	**-18.6011*** **	0.5385	-1.8349
	-0.6348	-0.0097	-0.6913	-0.3108
	-2.2740	-7.1920	-1.3560	-1.8100
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-1.9094*** **
				-0.0003
				-0.5320
colony	-3.3553	-1.2225	**-4.2403*** **	-2.6068
	-0.1126	-0.4143	-0.0016	-0.1877
	-2.1150	-1.4970	-1.3460	-1.9790
_cons	-81.0989***	-54.8169	-126.0529***	-71.5937***
	-0.0006	-0.3699	-0.0003	0.0000
	-23.7480	-61.1290	-34.5850	-16.0130

(Tablo 14. Devam)

GÖZLEM S.	**246**	**246**	**2398**	**246**
870331 - Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm3.ü geçmeyenler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.1388	**1.4671****	0.0353	-0.2322
	-0.8020	-0.0101	-0.9460	-0.6985
	-0.5540	-0.5700	-0.5220	-0.6000
TBT	**-3.4347*****	-3.8478	**-4.1832*****	-0.0674
	-0.0002	-0.2815	0.0000	-0.8078
	-0.9290	-3.5730	-0.8550	-0.2770
PC	**8.4793*****	**11.3642*****	**7.5580*****	**5.3146*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-1.0890	-1.9620	-1.5470	-0.5300
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-5.1024*****
				0.0000
				-0.5560
GDT	**0.8489****	1.3174	**2.3838*****	**0.9440****
	-0.0335	-0.8310	-0.0008	-0.0161
	-0.3990	-6.1710	-0.7080	-0.3920
SimY	-6.5448	**56.0663*****	-8.3913	-7.2005
	-0.1721	-0.0013	-0.3381	-0.1312
	-4.7930	-17.3920	-8.7610	-4.7710
FkA	0.3851	2.1497	0.1921	0.3518
	-0.1074	-0.4167	-0.7012	-0.1887
	-0.2390	-2.6470	-0.5010	-0.2680
FkK	**1.3255****	1.0070	0.7134	0.7744
	-0.0356	-0.4069	-0.3114	-0.1740
	-0.6310	-1.2140	-0.7050	-0.5700
FkL	0.1657	1.7927	0.6454	0.0974
	-0.7615	-0.3730	-0.3305	-0.8530
	-0.5460	-2.0120	-0.6630	-0.5250
distw	-0.0717	0.1040	-0.2707	0.1336
	-0.9161	-0.9797	-0.7479	-0.8522
	-0.6810	-4.0920	-0.8420	-0.7170
contig	-1.6306	**-16.3062*****	-3.2460	-1.2321
	-0.1265	-0.0006	-0.1687	-0.2548
	-1.0670	-4.7410	-2.3580	-1.0820
RTA	0.7692	**-1.1276*****	**4.5726***	0.9504
	-0.5200	0.0000	-0.0922	-0.4766
	-1.1960	-0.2650	-2.7160	-1.3350
crisis	**0.6655****	1.5396	-0.0992	-0.2720
	-0.0276	-0.4407	-0.7343	-0.1690
	-0.3020	-1.9970	-0.2920	-0.1980
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.0958

(Tablo 14. Devam)

				-0.8820
				-0.6460
colony	**-8.4461*** **	5.3593	**-11.5639*** **	**-8.5459*** **
	0.0000	-0.1398	0.0000	0.0000
	-0.4570	-3.6300	-1.4010	-0.5030
_cons	-12.6547	-28.8530	-57.4284***	-13.9482
	-0.3232	-0.8856	-0.0045	-0.2451
	-12.8080	-200.5600	-20.2080	-12.0010
GÖZLEM S.	**234**	**234**	**2356**	**234**
870332 - Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm3'ü geçen fakat 2500 cm3'ü geçmeyenler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.4660** **	**-3.7998*** **	**-1.0501** **	**-1.5121** **
	-0.0185	0.0000	-0.0109	-0.0171
	-0.6230	-0.5490	-0.4130	-0.6340
TBT	**-1.1099*** **	**-4.1394*** **	-0.9118	**-0.2427***
	-0.0052	0.0000	-0.4211	-0.0907
	-0.3970	-0.8530	-1.1340	-0.1430
PC	**3.3895*** **	**4.4610*** **	0.8462	**1.9689*** **
	-0.0003	0.0000	-0.6332	-0.0046
	-0.9320	-0.9060	-1.7730	-0.6950
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-1.9815*** **
				-0.0003
				-0.5500
GDT	**2.2573*** **	**2.1001*** **	**3.1210*** **	**2.4176*** **
	-0.0017	0.0000	0.0000	-0.0009
	-0.7200	-0.2880	-0.6110	-0.7290
SimY	**-17.5540** **	**47.2019*** **	**-33.8135** **	**-20.8355*** **
	-0.0225	-0.0053	-0.0240	-0.0057
	-7.6910	-16.9310	-14.9760	-7.5410
FkA	-0.5315	-0.6627***	-0.4823*	-0.5522
	-0.1610	-0.0059	-0.0745	-0.1375
	-0.3790	-0.2410	-0.2700	-0.3720
FkK	0.1096	1.1362	0.1736	-0.0078
	-0.9090	-0.3311	-0.8681	-0.9932
	-0.9580	-1.1690	-1.0450	-0.9110
FkL	**1.2258***	**9.1949*** **	**-0.6450**	**1.2022***
	-0.0564	0.0000	-0.4936	-0.0881
	-0.6420	-2.0300	-0.9420	-0.7050
distw	0.7827	**1.0918*** **	0.6454	0.8077
	-0.3807	-0.0073	-0.1595	-0.3683
	-0.8930	-0.4070	-0.4590	-0.8980
contig	**-4.2486*** **	**-2.9583** **	**-5.9117*** **	**-4.4025*** **
	-0.0097	-0.0474	0.0000	-0.0063

(Tablo 14. Devam)

	-1.6430	-1.4920	-1.2090	-1.6100
RTA	0.7087	**-2.1176*** **	**2.2845** **	0.7126
	-0.4367	0.0000	-0.0139	-0.4401
	-0.9110	-0.2800	-0.9290	-0.9230
crisis	**0.7779*** **	**-3.9131*** **	-0.0385	-0.0624
	-0.0026	-0.0002	-0.7993	-0.3502
	-0.2590	-1.0610	-0.1520	-0.0670
comlang	0.4818	MODEL DIŞI	**5.5444** **	0.4448
	-0.8780		-0.0201	-0.8861
	-3.1400		-2.3840	-3.1050
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.3213
				-0.5680
				-0.5630
colony	-0.4286	0.9977	**-9.1447*** **	-1.0472
	-0.7290	-0.3658	0.0000	-0.3824
	-1.2370	-1.1030	-2.0180	-1.1990
_cons	-55.3531***	-47.6728***	-77.8738***	-58.4192***
	-0.0054	0.0000	0.0000	-0.0043
	-19.8880	-7.8720	-17.2910	-20.4340
GÖZLEM S.	**367**	**367**	**2398**	**367**
870333 - Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 2500 cm3'ü geçenler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.3094*** **	**-1.6409*** **	**-1.9644** **	**-0.7452***
	-0.0053	0.0000	-0.0218	-0.0574
	-0.4690	-0.2280	-0.8560	-0.3920
TBT	-0.3461	-0.3375	**-2.2409** **	-0.5494
	-0.7617	-0.8093	-0.0178	-0.1300
	-1.1420	-1.3980	-0.9460	-0.3630
PC	0.7541	**3.3205***	**2.3821***	**1.2187***
	-0.6551	-0.0904	-0.0564	-0.0799
	-1.6880	-1.9610	-1.2480	-0.6960
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-1.6749** **
				-0.0227
				-0.7350
GDT	**2.8731*** **	-1.8753	**4.5577*** **	**2.9802*** **
	-0.0001	-0.5245	0.0000	-0.0001
	-0.7120	-2.9470	-0.9730	-0.7570
SimY	3.2880	0.4421	-10.2664	-0.8105
	-0.7512	-0.9789	-0.4328	-0.9206
	-10.3700	-16.7060	-13.0890	-8.1320
FkA	**-0.7112** **	0.9764	**-0.8214** **	**-0.7203*** **
	-0.0155	-0.1830	-0.0108	-0.0089
	-0.2940	-0.7330	-0.3220	-0.2750
FkK	-1.2597	**3.2024*** **	-1.2121	-1.5171

(Tablo 14. Devam)

	-0.2509	-0.0025	-0.3315	-0.1337
	-1.0970	-1.0600	-1.2480	-1.0120
FkL	0.0392	-4.7879	-0.6938	0.0734
	-0.9510	-0.1345	-0.3450	-0.9114
	-0.6380	-3.1990	-0.7350	-0.6600
distw	0.2955	-2.7143	0.9600	0.3465
	-0.7990	-0.3195	-0.4427	-0.7575
	-1.1610	-2.7260	-1.2510	-1.1220
contig	**-2.5829***	-12.6245	-0.8861	**-2.1433***
	-0.0722	-0.2109	-0.7362	-0.0804
	-1.4370	-10.0900	-2.6300	-1.2260
RTA	1.1101	-6.5228	**2.1683****	2.4975
	-0.5464	-0.2748	-0.0419	-0.1930
	-1.8400	-5.9730	-1.0660	-1.9190
crisis	-0.6555	-1.8811	0.3724	0.1130
	-0.5826	-0.1862	-0.6826	-0.4647
	-1.1930	-1.4230	-0.9110	-0.1550
comlang	1.4589	5.0198	4.2741	1.0664
	-0.3482	-0.7117	-0.1468	-0.4243
	-1.5550	-13.5840	-2.9460	-1.3350
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.7875
				-0.4649
				-1.0780
colony	-2.1511	-1.5264	**-5.7345****	-2.1570
	-0.1344	-0.8799	-0.0216	-0.1288
	-1.4370	-10.1000	-2.4960	-1.4200
_cons	-70.7229**	96.0564	-125.9580***	-75.7503***
	-0.0108	-0.3881	-0.0005	-0.0085
	-27.7430	-111.3070	-36.2300	-28.7960
GÖZLEM S.	**242**	**242**	**2398**	**242**
870390 - İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.3603	**-2.6209*****	HESAPLANAMADI	-0.0671
	-0.3870	-0.0024	HESAPLANAMADI	-0.8897
	-0.4160	-0.8640	HESAPLANAMADI	-0.4840
TBT	**3.2712*****	**19.2928*****	HESAPLANAMADI	**1.8510*****
	0.0000	0.0000	HESAPLANAMADI	-0.0081
	-0.4680	-4.2320	HESAPLANAMADI	-0.6990
PC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	-3.8469*
			HESAPLANAMADI	-0.0610
			HESAPLANAMADI	-2.0530
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	2.0141
			HESAPLANAMADI	-0.3216
			HESAPLANAMADI	-2.0320

(Tablo 14. Devam)

GDT	**2.5043*** **	**-36.1359*** **	HESAPLANAMADI	**2.6907*** **
	-0.0001	0.0000	HESAPLANAMADI	-0.0001
	-0.6190	-5.6360	HESAPLANAMADI	-0.6640
SimY	4.6177	-73.1230	HESAPLANAMADI	-6.0551
	-0.6982	-0.4144	HESAPLANAMADI	-0.5877
	-11.9100	-89.5920	HESAPLANAMADI	-11.1670
FkA	-0.2724	**-38.4609*** **	HESAPLANAMADI	**-0.4329***
	-0.2449	-0.0011	HESAPLANAMADI	-0.0695
	-0.2340	-11.7770	HESAPLANAMADI	-0.2380
FkK	1.6571	-3.5619	HESAPLANAMADI	1.3544
	-0.1759	-0.5924	HESAPLANAMADI	-0.1529
	-1.2240	-6.6540	HESAPLANAMADI	-0.9480
FkL	-0.0271	-2.5758	HESAPLANAMADI	-0.0857
	-0.9421	-0.8371	HESAPLANAMADI	-0.7873
	-0.3730	-12.5250	HESAPLANAMADI	-0.3180
distw	-0.8796	-8.2394	HESAPLANAMADI	0.0341
	-0.5265	-0.2549	HESAPLANAMADI	-0.9770
	-1.3890	-7.2370	HESAPLANAMADI	-1.1830
contig	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
RTA	0.4009	3.3088	HESAPLANAMADI	2.1800
	-0.8689	-0.8778	HESAPLANAMADI	-0.3628
	-2.4280	-21.5240	HESAPLANAMADI	-2.3960
crisis	-1.2114	-16.2920**	HESAPLANAMADI	**-3.3753*** **
	-0.1837	-0.0155	HESAPLANAMADI	-0.0048
	-0.9110	-6.7310	HESAPLANAMADI	-1.1970
comlang	1.0554	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	1.5199
	-0.8183		HESAPLANAMADI	-0.7217
	-4.5950		HESAPLANAMADI	-4.2680
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	**3.3061****
			HESAPLANAMADI	-0.0497
			HESAPLANAMADI	-1.6850
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
_cons	-57.3138**	1007.7569***	HESAPLANAMADI	-70.4244**
	-0.0257	0.0000	HESAPLANAMADI	-0.0116
	-25.7010	-137.5950	HESAPLANAMADI	-27.9000
GÖZLEM S.	**71**	**71**	HESAPLANAMADI	**71**
870410 - Karayolu şebekesi dışında kullanılan damperler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.1225	-0.9225	HESAPLANAMADI	-0.0422
	-0.7358	-0.1480	HESAPLANAMADI	-0.8380
	-0.3630	-0.6380	HESAPLANAMADI	-0.2060
TBT	0.6578	**-5.5050****	HESAPLANAMADI	0.6100
	-0.5272	-0.0497	HESAPLANAMADI	-0.3908
	-1.0400	-2.8050	HESAPLANAMADI	-0.7110
PC	1.6703	-1.5603	HESAPLANAMADI	0.6557

(Tablo 14. Devam)

	-0.3411	-0.7747	HESAPLANAMADI	-0.6112
	-1.7550	-5.4510	HESAPLANAMADI	-1.2900
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	**-2.1051****
			HESAPLANAMADI	-0.0477
			HESAPLANAMADI	-1.0630
GDT	-0.1441	5.4388	HESAPLANAMADI	0.0551
	-0.7553	-0.2644	HESAPLANAMADI	-0.8746
	-0.4630	-4.8730	HESAPLANAMADI	-0.3490
SimY	**17.3168****	56.1749	HESAPLANAMADI	**9.4742***
	-0.0174	-0.5318	HESAPLANAMADI	-0.0976
	-7.2810	-89.8440	HESAPLANAMADI	-5.7200
FkA	-0.3173	**15.2797*****	HESAPLANAMADI	-0.2581
	-0.1355	-0.0018	HESAPLANAMADI	-0.2336
	-0.2130	-4.8990	HESAPLANAMADI	-0.2170
FkK	-0.1149	1.7828	HESAPLANAMADI	0.1735
	-0.9505	-0.4533	HESAPLANAMADI	-0.9254
	-1.8530	-2.3770	HESAPLANAMADI	-1.8530
FkL	0.1066	-4.4437	HESAPLANAMADI	0.5219
	-0.8938	-0.6501	HESAPLANAMADI	-0.4599
	-0.7980	-9.7960	HESAPLANAMADI	-0.7060
distw	1.2136	**7.4002****	HESAPLANAMADI	1.1256
	-0.1539	-0.0264	HESAPLANAMADI	-0.1684
	-0.8510	-3.3320	HESAPLANAMADI	-0.8170
contig	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	1.3387
			HESAPLANAMADI	-0.1300
			HESAPLANAMADI	-0.8840
RTA	1.3452	**-16.4953*****	HESAPLANAMADI	0.1734
	-0.1986	-0.0070	HESAPLANAMADI	-0.4222
	-1.0460	-6.1180	HESAPLANAMADI	-0.2160
crisis	**1.6513***	-2.5069	HESAPLANAMADI	-1.3056
	-0.0662	-0.2986	HESAPLANAMADI	-0.4871
	-0.8990	-2.4120	HESAPLANAMADI	-1.8790
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	0.6195
			HESAPLANAMADI	-0.5572
			HESAPLANAMADI	-1.0550
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
_cons	3.8850	-161.2476	HESAPLANAMADI	1.3036
	-0.7758	-0.1953	HESAPLANAMADI	-0.8877
	-13.6430	-124.5160	HESAPLANAMADI	-9.2350
GÖZLEM S.	**143**	**143**	HESAPLANAMADI	**143**
870421 - Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.7969****	**-0.4395***	**-0.4860*****	**-0.6663*****

(Tablo 14. Devam)

	-0.0107	-0.0519	-0.0083	-0.0061
	-0.3120	-0.2260	-0.1840	-0.2430
TBT	0.3940	0.0971	**-0.7106***	0.0001
	-0.5432	-0.7565	-0.0889	-0.9996
	-0.6480	-0.3130	-0.4180	-0.1940
PC	-0.8728	0.1769	**-1.3763*****	**1.2634****
	-0.3554	-0.8297	-0.0099	-0.0397
	-0.9440	-0.8230	-0.5330	-0.6140
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.3052
				-0.7011
				-0.7950
QC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-0.8938***
				-0.0696
				-0.4930
GDT	**0.7329***	0.0549	**2.2178*****	**0.6152***
	-0.0812	-0.9348	0.0000	-0.0955
	-0.4200	-0.6700	-0.3860	-0.3690
SimY	**-8.8031****	12.4324	**-20.8994*****	**-6.9751***
	-0.0305	-0.3202	-0.0045	-0.0572
	-4.0680	-12.5060	-7.3520	-3.6680
FkA	**-0.4642****	-0.0234	**-0.4710*****	**-0.4598****
	-0.0495	-0.8797	-0.0013	-0.0302
	-0.2360	-0.1550	-0.1460	-0.2120
FkK	-0.4964	0.5815	-0.1321	-0.4422
	-0.6704	-0.6623	-0.9104	-0.6678
	-1.1660	-1.3320	-1.1730	-1.0300
FkL	0.2922	**2.6052***	0.1898	0.2494
	-0.5453	-0.0589	-0.7902	-0.5930
	-0.4830	-1.3790	-0.7130	-0.4670
distw	0.5720	-0.4386	0.4848	0.4070
	-0.2754	-0.6123	-0.1663	-0.3837
	-0.5240	-0.8650	-0.3500	-0.4670
contig	**-5.0519*****	**-12.4482*****	**-4.2279*****	**-5.2505*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-1.0260	-2.0400	-0.7070	-0.8760
RTA	-0.3895	-0.5520	**1.4038*****	-0.3407
	-0.5236	-0.1574	-0.0046	-0.5392
	-0.6110	-0.3900	-0.4960	-0.5550
crisis	-0.3304	0.0965	**-0.7665*****	0.0044
	-0.4865	-0.8577	-0.0010	-0.9611
	-0.4750	-0.5380	-0.2340	-0.0900
comlang	**2.3893***	-1.0273	**5.4657*****	**2.3949****
	-0.0781	-0.2615	-0.0002	-0.0461
	-1.3560	-0.9150	-1.4500	-1.2010

(Tablo 14. Devam)

Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.7957
				-0.2272
				-0.6590
colony	**-5.1049*****	**3.9448*****	**-6.8549*****	**-5.5451*****
	0.0000	-0.0023	0.0000	0.0000
	-1.2030	-1.2940	-1.5040	-1.1080
_cons	-6.1914	21.0577	-48.8895***	-2.1072
	-0.6145	-0.2346	0.0000	-0.8436
	-12.2920	-17.7170	-10.7500	-10.6830
GÖZLEM S.	**421**	**421**	**2398**	**421**
870422 - Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük 20 tondan küçük)				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.0322	-0.3797	-0.2658	0.1695
	-0.9264	-0.1107	-0.3178	-0.2868
	-0.3480	-0.2380	-0.2660	-0.1590
TBT	0.8522	0.7462	-0.6085	-0.0730
	-0.2813	-0.7200	-0.5704	-0.6971
	-0.7910	-2.0810	-1.0720	-0.1880
PC	-0.6350	-1.3438	-0.2146	**2.6478****
	-0.7206	-0.2267	-0.9085	-0.0129
	-1.7760	-1.1120	-1.8670	-1.0650
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-4.0093*****
				-0.0001
				-1.0530
QC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-3.1546*****
				-0.0001
				-0.7980
GDT	**1.9044*****	-2.2949	**2.9847*****	**1.9580*****
	0.0000	-0.2492	0.0000	-0.0003
	-0.4670	-1.9920	-0.4790	-0.5380
SimY	-10.6202	-27.9636	-25.2216	-15.4393
	-0.5338	-0.1941	-0.1508	-0.4461
	-17.0700	-21.5330	-17.5540	-20.2650
FkA	-0.2531	-2.4086	-0.2340	-0.2353
	-0.3087	-0.3441	-0.4431	-0.3419
	-0.2490	-2.5460	-0.3050	-0.2480
FkK	0.8667	-2.3673	1.9425	0.7942
	-0.4736	-0.1221	-0.1389	-0.4882
	-1.2090	-1.5310	-1.3130	-1.1460
FkL	**-1.8973***	2.5613	**-2.9771****	**-1.9853***
	-0.0660	-0.2098	-0.0374	-0.0968
	-1.0320	-2.0420	-1.4310	-1.1950
distw	**-1.9777*****	6.0560	**-2.0455****	**-1.8490*****

(Tablo 14. Devam)

	-0.0078	-0.7288	-0.0248	-0.0061
	-0.7430	-17.4700	-0.9110	-0.6750
contig	**-1.8803****	-1.5126	-1.2477	**-1.9071****
	-0.0116	-0.7545	-0.2706	-0.0112
	-0.7450	-4.8370	-1.1320	-0.7520
RTA	0.5877	0.1948	**1.0853***	**1.2532***
	-0.4182	-0.8387	-0.0588	-0.0791
	-0.7260	-0.9570	-0.5740	-0.7140
crisis	**-1.8562****	-0.9708	-0.2895	0.1617
	-0.0199	-0.2181	-0.3993	-0.2276
	-0.7980	-0.7880	-0.3430	-0.1340
comlang	-2.0681	2.3793	1.2560	-1.5878
	-0.1427	-0.7592	-0.4525	-0.2656
	-1.4110	-7.7630	-1.6720	-1.4260
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**1.6331***
				-0.0690
				-0.8980
colony	-0.4127	-3.6684	-2.0425	-0.5761
	-0.7218	-0.7895	-0.2071	-0.5825
	-1.1590	-13.7390	-1.6190	-1.0480
_cons	-25.5456*	36.9674	-55.8569***	-29.1629*
	-0.0573	-0.7951	-0.0005	-0.0722
	-13.4370	-142.3150	-15.9550	-16.2180
GÖZLEM S.	**342**	**342**	**2398**	**342**
870423 - Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.5312	0.1942	**-1.0610*****	0.0682
	-0.8320	-0.8153	-0.0070	-0.5312
	-2.5040	-0.8320	-0.3940	-0.1090
TBT	**-0.9554***	-1.1425	1.7927	-0.1608
	-0.0639	-0.5572	-0.1636	-0.6759
	-0.5160	-1.9460	-1.2870	-0.3850
PC	**1.8412****	2.7698	**-4.0381****	**1.8814*****
	-0.0301	-0.5080	-0.0218	-0.0005
	-0.8490	-4.1840	-1.7600	-0.5440
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-2.3647*****
				-0.0050
				-0.8420
QC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-1.4840****
				-0.0427
				-0.7320
GDT	**1.2254*****	**0.9715****	**2.7659*****	**1.2773*****
	-0.0019	-0.0340	0.0000	-0.0024
	-0.3940	-0.4580	-0.4670	-0.4200

(Tablo 14. Devam)

SimY	**12.0692****	11.4554	0.4362	**9.5314****
	-0.0136	-0.7326	-0.9221	-0.0242
	-4.8910	-33.5230	-4.4630	-4.2290
FkA	**-0.4742****	-0.1715	**-0.6530****	**-0.5213****
	-0.0106	-0.7002	-0.0189	-0.0152
	-0.1860	-0.4450	-0.2780	-0.2150
FkK	**-2.4088****	-1.5396	0.7102	**-2.2490***
	-0.0269	-0.3493	-0.5324	-0.0543
	-1.0890	-1.6450	-1.1380	-1.1690
FkL	-0.0377	-2.1772	0.7225	0.1833
	-0.9641	-0.7872	-0.2709	-0.8396
	-0.8380	-8.0660	-0.6560	-0.9060
distw	1.4189	-0.7459	0.2912	1.2414
	-0.1509	-0.6596	-0.7107	-0.2188
	-0.9880	-1.6940	-0.7850	-1.0090
contig	2.7061	-1.5238	-1.3604	1.0391
	-0.5836	-0.7250	-0.3798	-0.5382
	-4.9370	-4.3320	-1.5490	-1.6880
RTA	5.7149	0.3789	**3.5156*****	**4.2886*****
	-0.4331	-0.9631	-0.0013	-0.0069
	-7.2910	-8.1990	-1.0950	-1.5870
crisis	0.0263	-0.1882	**-4.4761*****	0.1146
	-0.9539	-0.9460	-0.0002	-0.4328
	-0.4550	-2.7790	-1.1840	-0.1460
comlang	3.0042	2.4947	**4.5860*****	**4.3404****
	-0.5103	-0.5806	-0.0071	-0.0129
	-4.5630	-4.5150	-1.7040	-1.7460
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	1.1084
				-0.2179
				-0.8990
colony	**-6.5102*****	-3.1345	**-4.7558*****	**-6.4673*****
	0.0000	-0.4578	-0.0002	0.0000
	-1.2260	-4.2220	-1.2630	-1.2060
_cons	-37.1662**	-8.9538	-67.5568***	-35.8636**
	-0.0287	-0.7190	0.0000	-0.0217
	-16.9870	-24.8820	-14.5570	-15.6240
GÖZLEM S.	**224**	**224**	**2398**	**224**
870431 - Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**0.2732*****	0.1537	0.2896	0.0439
	-0.0001	-0.3167	-0.1618	-0.7114
	-0.0680	-0.1530	-0.2070	-0.1190
TBT	**-2.7495*****	**-4.5021*****	-1.3640	-0.0746
	-0.0093	-0.0013	-0.4004	-0.8604
	-1.0570	-1.4000	-1.6220	-0.4240

(Tablo 14. Devam)

PC	**5.2030*** **	0.8048	-2.3003	**5.6831*** **
	0.0000	-0.8739	-0.1711	0.0000
	-1.2040	-5.0700	-1.6810	-1.2240
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-5.1671*** **
				-0.0004
				-1.4610
QC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-2.3779***
				-0.0721
				-1.3220
GDT	0.9219	3.5419	**3.0707*** **	0.3767
	-0.1563	-0.5588	0.0000	-0.2853
	-0.6500	-6.0590	-0.5320	-0.3530
SimY	**-27.1341*** **	**-30.8173***	**-43.6217*** **	**-21.0458*** **
	-0.0040	-0.0648	0.0000	-0.0017
	-9.4320	-16.6890	-10.2400	-6.6960
FkA	**0.6890*** **	**16.8118*** **	**0.3750** **	**0.7631*** **
	-0.0002	-0.0030	-0.0490	-0.0008
	-0.1830	-5.6560	-0.1900	-0.2270
FkK	**3.9318*** **	**2.2823***	**4.7137*** **	**3.7231*** **
	0.0000	-0.0744	-0.0001	0.0000
	-0.8640	-1.2790	-1.1640	-0.7740
FkL	-0.0117	**-10.9622*** **	-0.2121	-0.0804
	-0.9710	-0.0092	-0.7311	-0.7545
	-0.3220	-4.2070	-0.6170	-0.2570
distw	**-0.9861***	**-6.7906** **	**-1.4083** **	-0.5781
	-0.0780	-0.0164	-0.0122	-0.2627
	-0.5600	-2.8300	-0.5620	-0.5160
contig	-0.5704	MODEL DIŞI	**-5.7148*** **	**-1.9147** **
	-0.6987		-0.0004	-0.0403
	-1.4740		-1.6260	-0.9340
RTA	**0.7738*** **	0.0995	**1.6669*** **	0.3295
	-0.0098	-0.7592	-0.0061	-0.3154
	-0.2990	-0.3250	-0.6080	-0.3280
crisis	**3.0357*** **	**2.5680*** **	-0.1200	**0.7901** **
	0.0000	0.0000	-0.9216	-0.0448
	-0.6430	-0.3940	-1.2190	-0.3940
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-4.4249*** **
				-0.0020
				-1.4350
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
_cons	-10.2913	-41.2311	-63.1301***	9.9520
	-0.4868	-0.8120	0.0000	-0.2227
	-14.7970	-173.3490	-14.8830	-8.1620

(Tablo 14. Devam)

GÖZLEM S.	**133**	**133**	**2242**	**133**
870490 - Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**2.0425*** **	-0.0723	**1.1543** **	**0.5313** **
	0.0000	-0.9119	-0.0347	-0.0391
	-0.2740	-0.6540	-0.5470	-0.2580
TBT	**-6.0581*** **	MODEL DIŞI	**6.1876*** **	**-1.2187***
	-0.0016		-0.0060	-0.0836
	-1.9230		-2.2530	-0.7040
PC	MODEL DIŞI	-6.7233	**-6.0493*** **	**2.8317** **
		-0.3081	-0.0009	-0.0178
		-6.5960	-1.8230	-1.1950
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-1.5695
				-0.4421
				-2.0420
GDT	**1.0423** **	-6.3345	**4.4610*** **	0.4645
	-0.0163	-0.5311	0.0000	-0.2845
	-0.4340	-10.1140	-0.8920	-0.4340
SimY	**-33.7477*** **	**-172.9048*** **	-30.8913	-8.7447
	-0.0069	0.0000	-0.1700	-0.4703
	-12.4920	-37.0640	-22.5110	-12.1110
FkA	**0.7920*** **	-13.9852	**0.7737*** **	**1.0283*** **
	0.0000	-0.2158	-0.0071	0.0000
	-0.1900	-11.3000	-0.2870	-0.0860
FkK	**5.3703*** **	-3.1353	**5.4479*** **	**4.0457*** **
	-0.0001	-0.4365	-0.0059	0.0000
	-1.3340	-4.0290	-1.9800	-0.5880
FkL	**-1.7373*** **	**-20.1996*** **	**-1.8274** **	-0.5978
	-0.0051	-0.0004	-0.0467	-0.1524
	-0.6200	-5.6970	-0.9190	-0.4180
distw	**-4.5855*** **	-4.5933	**-3.0525*** **	**-2.5738*** **
	-0.0005	-0.3391	0.0000	-0.0002
	-1.3150	-4.8050	-0.7360	-0.6940
contig	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
RTA	-1.2520		**3.8471*** **	**-1.6350***
	-0.3566		-0.0024	-0.0613
	-1.3580		-1.2660	-0.8740
crisis	**-3.7346***	-5.1550	**3.4986** **	**-0.5751*** **
	-0.0674	-0.3930	-0.0116	-0.0004
	-2.0420	-6.0360	-1.3870	-0.1620
comlang	**-15.1467*** **	MODEL DIŞI	**20.8976*** **	**-9.2382*** **
	0.0000		0.0000	0.0000
	-2.9390		-2.6020	-1.7960
Exrate	**7.3930*** **	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.9386
	-0.0003			-0.4626
	-2.0340			-1.2780

(Tablo 14. Devam)

colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-25.1668*****	MODEL DIŞI
			0.0000	
			-3.1060	
_cons	14.6155	207.7361	-97.0437***	20.0883**
	-0.1359	-0.4202	-0.0001	-0.0318
	-9.8010	-257.6870	-24.0470	-9.3550
GÖZLEM S.	**59**	**59**	**2094**	**59**
870432 - Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	1.2199	-48.5900	HESAPLANAMADI	0.5102
	-0.1121	-0.2603	HESAPLANAMADI	-0.3272
	-0.7680	-43.1650	HESAPLANAMADI	-0.5210
TBT	-0.2968	-78.8418	HESAPLANAMADI	-0.8461
	-0.9286	-0.2801	HESAPLANAMADI	-0.4279
	-3.3130	-72.9920	HESAPLANAMADI	-1.0670
PC	2.6801	**101.3240****	HESAPLANAMADI	10.2560
	-0.6832	-0.0385	HESAPLANAMADI	-0.1465
	-6.5670	-48.9680	HESAPLANAMADI	-7.0630
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	10.2560
			HESAPLANAMADI	-0.1465
			HESAPLANAMADI	-7.0630
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	-10.0270
			HESAPLANAMADI	-0.1874
			HESAPLANAMADI	-7.6060
QC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	-11.9105
			HESAPLANAMADI	-0.1473
			HESAPLANAMADI	-8.2200
GDT	**1.8514*****	**-373.2497****	HESAPLANAMADI	-0.5678
	-0.0063	-0.0352	HESAPLANAMADI	-0.5136
	-0.6780	-177.2140	HESAPLANAMADI	-0.8690
SimY	32.9421	1316.6018	HESAPLANAMADI	119.6360
	-0.4165	-0.1871	HESAPLANAMADI	-0.2779
	-40.5420	-997.9290	HESAPLANAMADI	-110.2520
FkA	**0.6039****	-20.0235	HESAPLANAMADI	1.6556
	-0.0488	-0.7713	HESAPLANAMADI	-0.3729
	-0.3060	-68.8880	HESAPLANAMADI	-1.8580
FkK	3.2556	**33.3447*****	HESAPLANAMADI	**8.0271***
	-0.3542	0.0000	HESAPLANAMADI	-0.0560
	-3.5140	-5.3990	HESAPLANAMADI	-4.2010
FkL	**5.5728****	182.2117	HESAPLANAMADI	9.2410
	-0.0385	-0.3096	HESAPLANAMADI	-0.1366
	-2.6920	-179.3300	HESAPLANAMADI	-6.2080
distw	-3.2238	**97.5084*****	HESAPLANAMADI	-5.5672
	-0.3205	-0.0008	HESAPLANAMADI	-0.1860
	-3.2450	-29.1170	HESAPLANAMADI	-4.2090
contig	-2.0007	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	-2.5777
	-0.4864		HESAPLANAMADI	-0.2720

(Tablo 14. Devam)

	-2.8740		HESAPLANAMADI	-2.3470
RTA	3.8667	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	-1.3459
	-0.1567		HESAPLANAMADI	-0.5060
	-2.7300		HESAPLANAMADI	-2.0240
crisis	-0.7643	-141.4314	HESAPLANAMADI	**-3.9452*****
	-0.6466	-0.3058	HESAPLANAMADI	-0.0033
	-1.6670	-138.1050	HESAPLANAMADI	-1.3420
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	-6.9250
			HESAPLANAMADI	-0.1742
			HESAPLANAMADI	-5.0960
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	5.6519
			HESAPLANAMADI	-0.2585
			HESAPLANAMADI	-5.0020
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
_cons	-22.6616	9826.3114**	HESAPLANAMADI	66.2818
	-0.5568	-0.0405	HESAPLANAMADI	-0.1763
	-38.5630	-4796.6740	HESAPLANAMADI	-49.0180
GÖZLEM S.	**35**	**35**	HESAPLANAMADI	**35**
870830 - Kara traşıtları için fren ve servo-frenler vb. aksam, parçaları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.9897****	-0.7563	**-0.9965****	**-0.9875****
	-0.0189	-0.1106	-0.0104	-0.0192
	-0.4210	-0.4740	-0.3890	-0.4220
INSP	**-1.1610****	**-1.0744****	**-0.9563****	**-0.4815*****
	-0.0246	-0.0498	-0.0451	-0.0004
	-0.5160	-0.5480	-0.4770	-0.1370
GDT	**3.0595*****	**2.8745*****	**3.2135*****	**3.0590*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3760	-0.3900	-0.3500	-0.3730
SimY	-11.1727	-9.5917	-11.6881	-11.1337
	-0.2297	-0.3347	-0.1964	-0.2264
	-9.3020	-9.9440	-9.0480	-9.2040
FkA	-0.3692	-0.3364	**-0.3859***	-0.3689
	-0.1033	-0.2522	-0.0584	-0.1035
	-0.2270	-0.2940	-0.2040	-0.2270
FkK	0.9250	0.7758	0.9399	0.9198
	-0.2064	-0.3186	-0.1963	-0.2098
	-0.7320	-0.7780	-0.7270	-0.7330
FkL	**0.8442****	**0.9212****	**0.8289****	**0.8414****
	-0.0255	-0.0179	-0.0358	-0.0257
	-0.3780	-0.3890	-0.3950	-0.3770
distw	-0.1603	-0.2823	-0.1747	-0.1594
	-0.7071	-0.6016	-0.6710	-0.7090
	-0.4270	-0.5410	-0.4110	-0.4270
contig	-0.5991	0.1036	-0.5268	-0.5990
	-0.5615	-0.9326	-0.6301	-0.5611

(Tablo 14. Devam)

	-1.0320	-1.2250	-1.0940	-1.0310
RTA	**2.8087*** **	**2.9250** **	**2.9600*** **	**2.8091*** **
	-0.0008	-0.0209	0.0000	-0.0009
	-0.8410	-1.2660	-0.7130	-0.8420
crisis	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**0.2101** **	0.0864
			-0.0264	-0.3014
			-0.0950	-0.0840
comlang	-0.0321	-0.5750	-0.1529	-0.0284
	-0.9818	-0.6257	-0.9204	-0.9839
	-1.4100	-1.1790	-1.5300	-1.4070
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.7937
				-0.1626
				-0.5680
colony	**-1.8529***	**-2.5033***	**-1.9955***	**-1.8534***
	-0.0956	-0.0569	-0.0559	-0.0966
	-1.1120	-1.3140	-1.0440	-1.1150
_cons	-71.9804***	-65.7847***	-76.6692***	-71.3994***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-12.4340	-13.4080	-11.6860	-12.1750
GÖZLEM S.	**538**	**538**	**1115**	**538**
870120- Yarı römorklar için çekiciler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-2.1614*** **	-0.0697	HESAPLANAMADI	-0.1130
	-0.0048	-0.7896	HESAPLANAMADI	-0.8103
	-0.7670	-0.2610	HESAPLANAMADI	-0.4710
TBT	**5.3072*** **	0.4489	HESAPLANAMADI	0.1449
	-0.0017	-0.6048	HESAPLANAMADI	-0.5099
	-1.6950	-0.8680	HESAPLANAMADI	-0.2200
PC	**-10.0966*** **	-0.1881	HESAPLANAMADI	**1.0237***
	-0.0019	-0.8956	HESAPLANAMADI	-0.0756
	-3.2590	-1.4330	HESAPLANAMADI	-0.5760
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	**-1.6071*** **
			HESAPLANAMADI	-0.0056
			HESAPLANAMADI	-0.5800
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
GDT	**1.0380*** **	**1.6012** **	HESAPLANAMADI	**1.0945** **
	-0.0098	-0.0489	HESAPLANAMADI	-0.0271
	-0.4020	-0.8130	HESAPLANAMADI	-0.4950
SimY	9.7728	**29.5744** **	HESAPLANAMADI	3.5163
	-0.3226	-0.0115	HESAPLANAMADI	-0.4101
	-9.8810	-11.6990	HESAPLANAMADI	-4.2690
FkA	**-1.0535*** **	**-0.9129*** **	HESAPLANAMADI	**-1.2276*** **
	-0.0012	0.0000	HESAPLANAMADI	-0.0018
	-0.3260	-0.2180	HESAPLANAMADI	-0.3940
FkK	**-2.3398***	-0.7642	HESAPLANAMADI	-1.5639

(Tablo 14. Devam)

	-0.0811	-0.6311	HESAPLANAMADI	-0.2950
	-1.3410	-1.5920	HESAPLANAMADI	-1.4930
FkL	0.3458	0.8369	HESAPLANAMADI	1.5668
	-0.8087	-0.6202	HESAPLANAMADI	-0.2242
	-1.4280	-1.6890	HESAPLANAMADI	-1.2890
distw	**3.2864****	2.6563	HESAPLANAMADI	**2.5979***
	-0.0357	-0.2762	HESAPLANAMADI	-0.0826
	-1.5640	-2.4390	HESAPLANAMADI	-1.4960
contig	2.5402	0.2781	HESAPLANAMADI	1.0503
	-0.2900	-0.8699	HESAPLANAMADI	-0.7040
	-2.4010	-1.6980	HESAPLANAMADI	-2.7640
RTA	**4.5099****	**3.3914*****	HESAPLANAMADI	**5.6063***
	-0.0201	-0.0007	HESAPLANAMADI	-0.0514
	-1.9400	-1.0000	HESAPLANAMADI	-2.8770
crisis	**-7.6941*****	**-2.4117****	HESAPLANAMADI	0.0810
	-0.0001	-0.0166	HESAPLANAMADI	-0.7997
	-1.9330	-1.0070	HESAPLANAMADI	-0.3190
comlang	-3.4701	-0.2743	HESAPLANAMADI	**-3.6182***
	-0.1174	-0.9460	HESAPLANAMADI	-0.0947
	-2.2160	-4.0490	HESAPLANAMADI	-2.1650
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	**-0.5139***
			HESAPLANAMADI	-0.0987
			HESAPLANAMADI	-0.3110
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
_cons	-36.8734**	-55.0682	HESAPLANAMADI	-40.5671**
	-0.0250	-0.2049	HESAPLANAMADI	-0.0362
	-16.4460	-43.4430	HESAPLANAMADI	-19.3710
GÖZLEM S.	**216**	**216**	HESAPLANAMADI	**216**
870880 - Kara taşıtları için suspansiyon sistemleri vb. aksam ve parçaları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.7057****	-0.0875	**-0.6776****	**-0.6585****
	-0.0376	-0.7710	-0.0335	-0.0295
	-0.3390	-0.3010	-0.3190	-0.3030
INSP	0.2614	-0.3222	0.2384	0.2608
	-0.6893	-0.7551	-0.6809	-0.6521
	-0.6540	-1.0330	-0.5800	-0.5790
GDT	**2.6256*****	**2.5353*****	**2.9512*****	**2.5412*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3000	-0.5390	-0.2860	-0.2470
SimY	**-22.8197****	**-20.2616****	**-22.1802****	**-19.7833*****
	-0.0180	-0.0346	-0.0235	-0.0027
	-9.6500	-9.5910	-9.7920	-6.5900
FkA	**-0.4345***	-0.2864	**-0.3856***	**-0.4392***
	-0.0584	-0.2696	-0.0511	-0.0504
	-0.2300	-0.2590	-0.1980	-0.2240

(Tablo 14. Devam)

FkK	1.4491	2.1661	1.5332	1.0215
	-0.1861	-0.1279	-0.1640	-0.2357
	-1.0960	-1.4230	-1.1020	-0.8610
FkL	0.6442	**1.8951***	0.4598	**0.7084****
	-0.1008	-0.0510	-0.3056	-0.0289
	-0.3930	-0.9710	-0.4490	-0.3240
distw	0.1698	-0.7280	0.2481	0.1339
	-0.7156	-0.1991	-0.4823	-0.7766
	-0.4660	-0.5670	-0.3530	-0.4720
contig	**-2.8203*****	-3.8634	**-2.4542*****	**-2.7358*****
	0.0000	-0.1202	0.0000	0.0000
	-0.6270	-2.4860	-0.5170	-0.5320
RTA	**2.6764*****	**2.3192****	**3.0623*****	**2.5940*****
	-0.0010	-0.0228	0.0000	-0.0018
	-0.8130	-1.0180	-0.7210	-0.8320
crisis	-0.3921	-1.0826	-0.9820	0.1218
	-0.2368	-0.1043	-0.1483	-0.4485
	-0.3310	-0.6660	-0.6790	-0.1610
comlang	0.7225	-3.8028	0.8739	0.8717
	-0.1858	-0.3484	-0.3234	-0.2281
	-0.5460	-4.0560	-0.8850	-0.7230
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-1.1687	**-1.0612*****
			-0.1558	-0.0011
			-0.8230	-0.3260
colony	-1.5166	-1.5658	-1.8790	-1.9324
	-0.2720	-0.4808	-0.1617	-0.1177
	-1.3810	-2.2210	-1.3430	-1.2350
_cons	-63.5256***	-52.8411***	-72.6071***	-59.6765***
	0.0000	-0.0006	0.0000	0.0000
	-10.2080	-15.4790	-9.3220	-7.8690
GÖZLEM S.	**817**	**817**	**2398**	**817**
870891 - Kara taşıtları için radyatörler vb. aksam, parçaları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.4805	0.0421	-0.4670	**-0.5512****
	-0.1030	-0.8528	-0.1148	-0.0213
	-0.2950	-0.2270	-0.2960	-0.2390
INSP	0.1190	0.8287	0.5689	0.2167
	-0.8968	-0.2256	-0.3261	-0.6489
	-0.9170	-0.6840	-0.5790	-0.4760
GDT	**2.5383*****	**2.3159*****	2.8268***	**2.5335*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.2930	-0.3970	-0.2810	-0.2390
SimY	**-18.7241*****	**-22.1548*****	-19.0016***	**-17.3408*****
	-0.0028	-0.0032	-0.0032	-0.0001
	-6.2610	-7.5240	-6.4410	-4.4520

(Tablo 14. Devam)

FkA	**-0.3396****	**-0.3050****	-0.3208**	**-0.3786*****
	-0.0114	-0.0205	-0.0260	-0.0037
	-0.1340	-0.1320	-0.1440	-0.1300
FkK	0.8043	0.4950	0.8222	0.4285
	-0.1551	-0.5185	-0.1516	-0.3625
	-0.5660	-0.7670	-0.5730	-0.4710
FkL	**0.7088***	1.0381	0.6132	**0.8092****
	-0.0531	-0.1999	-0.1172	-0.0124
	-0.3670	-0.8100	-0.3910	-0.3240
distw	-0.2784	**-1.5602*****	-0.3154	-0.2546
	-0.4281	0.0000	-0.3406	-0.4444
	-0.3510	-0.3410	-0.3310	-0.3330
contig	**-3.0851*****	**2.2444*****	-2.7957***	**-3.1077*****
	0.0000	-0.0067	0.0000	0.0000
	-0.6590	-0.8280	-0.5560	-0.6390
RTA	**2.5571*****	**1.2445***	2.8219***	**2.5034*****
	-0.0009	-0.0885	-0.0001	-0.0013
	-0.7690	-0.7310	-0.6970	-0.7780
crisis	**-1.4622*****	**-0.7349****	-1.1832***	0.1978
	-0.0041	-0.0376	-0.0011	-0.2409
	-0.5090	-0.3530	-0.3620	-0.1690
comlang	**4.4623*****	-1.3512	4.2686***	**4.8510*****
	0.0000	-0.1933	0.0000	0.0000
	-0.7900	-1.0390	-1.0270	-0.7040
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.3181	**-0.8371****
			-0.7253	-0.0184
			-0.9050	-0.3550
colony	**-5.1401*****	**-7.1241*****	-5.7252***	**-5.5706*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.9090	-0.7130	-0.8610	-0.7370
_cons	-56.8458***	-39.1223***	-65.1821***	-56.5320***
	0.0000	-0.0002	0.0000	0.0000
	-9.9900	-10.5020	-9.4630	-8.5580
GÖZLEM S.	**883**	**883**	**2398**	**883**
870870 - Kara taşıtları için tekerlekleri vb aksam, parça/aksesuarı				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.1191	-0.1258	-0.1150	**-0.2660****
	-0.4120	-0.2498	-0.4655	-0.0180
	-0.1450	-0.1090	-0.1580	-0.1120
INSP	**1.2566****	**1.1674***	-0.2060	-0.3664
	-0.0116	-0.0580	-0.6756	-0.3584
	-0.4980	-0.6160	-0.4920	-0.3990
GDT	**2.8933*****	**2.2123*****	**3.1357*****	**2.7951*****
	0.0000	-0.0002	0.0000	0.0000
	-0.3180	-0.6020	-0.3010	-0.2590

(Tablo 14. Devam)

SimY	**-22.9235*** **	**-37.0896*** **	**-23.1914*** **	**-19.5634*** **
	-0.0003	-0.0018	-0.0006	0.0000
	-6.3500	-11.9010	-6.7730	-4.1130
FkA	**-0.4686*** **	**-0.4307*** **	**-0.4520*** **	**-0.5025*** **
	-0.0019	-0.0044	-0.0018	-0.0003
	-0.1510	-0.1510	-0.1450	-0.1400
FkK	0.8334	0.3615	0.9560	0.3037
	-0.1792	-0.6897	-0.1248	-0.5191
	-0.6200	-0.9050	-0.6230	-0.4710
FkL	**0.6639** **	-1.4423	**0.5820** *	**0.6982*** **
	-0.0331	-0.2590	-0.0851	-0.0043
	-0.3120	-1.2780	-0.3380	-0.2450
distw	0.0183	0.3033	0.0539	-0.0122
	-0.9500	-0.3222	-0.8576	-0.9635
	-0.2910	-0.3060	-0.3010	-0.2670
contig	**-1.1372** **	-0.0743	**-1.0981** **	**-1.3168*** **
	-0.0110	-0.9299	-0.0387	-0.0024
	-0.4470	-0.8450	-0.5310	-0.4340
RTA	**3.1323*** **	**2.8990*** **	**3.4089*** **	**2.8107*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.4760	-0.5540	-0.4420	-0.4640
crisis	-0.2470	0.0817	-0.8924	0.1396
	-0.4881	-0.8198	-0.1023	-0.4689
	-0.3560	-0.3590	-0.5460	-0.1930
comlang	-0.6208	-0.4496	-0.3037	-0.1450
	-0.3132	-0.6914	-0.6861	-0.7972
	-0.6150	-1.1320	-0.7510	-0.5640
Exrate	**-0.5263** *	-0.1891	0.6636	**-0.5833** *
	-0.0630	-0.3681	-0.1885	-0.0719
	-0.2830	-0.2100	-0.5050	-0.3240
colony	**-3.0033*** **	**-3.7829** **	**-3.4494*** **	**-3.5225*** **
	-0.0002	-0.0107	0.0000	0.0000
	-0.8110	-1.4820	-0.8370	-0.6590
_cons	-70.4312***	-52.7231***	-78.1431***	-66.4355***
	0.0000	-0.0009	0.0000	0.0000
	-8.0740	-15.8850	-7.7670	-6.8050
GÖZLEM S.	**899**	**899**	**2398**	**899**
940120 - Motorlu taşıtlarda kullanılan oturmaya mahsus mobilyalar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.1677	0.1938	**-0.2359** **	-0.0539
	-0.1696	-0.6355	-0.0302	-0.7676
	-0.1220	-0.4090	-0.1090	-0.1820
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-1.1562** **
				-0.0175
				-0.4870

(Tablo 14. Devam)

GDT	3.6703***	**3.0279*** **	**4.0989*** **	**3.2805*** **
	0.0000	-0.0011	0.0000	0.0000
	-0.5380	-0.9290	-0.4710	-0.5070
SimY	-32.0962**	-24.3350	**-33.0240** **	-18.5053
	-0.0234	-0.4501	-0.0169	-0.2098
	-14.1560	-32.2210	-13.8300	-14.7560
FkA	-0.1923	-0.1430	**-0.2203***	-0.1396
	-0.1528	-0.7613	-0.0605	-0.4158
	-0.1350	-0.4710	-0.1170	-0.1720
FkK	2.3601**	2.3084	**2.7090*** **	1.8552
	-0.0294	-0.1483	-0.0067	-0.1327
	-1.0840	-1.5970	-1.0000	-1.2340
FkL	-0.5769	-0.1692	-0.6856	-0.3015
	-0.4003	-0.8860	-0.3180	-0.6741
	-0.6860	-1.1800	-0.6870	-0.7170
distw	-0.2369	-0.7252	-0.1966	-0.2343
	-0.5433	-0.3768	-0.5788	-0.5286
	-0.3900	-0.8210	-0.3540	-0.3720
contig	-3.3860*	-1.7565	-2.7388	-2.2222
	-0.0699	-0.4896	-0.1251	-0.2699
	-1.8680	-2.5420	-1.7860	-2.0140
RTA	4.7083***	4.4564	**5.1327*** **	**4.7548*** **
	-0.0001	-0.2675	0.0000	-0.0029
	-1.1780	-4.0190	-1.1330	-1.5990
crisis	0.2171	0.1168	0.0509	-0.2505
	-0.6872	-0.8978	-0.9164	-0.4720
	-0.5390	-0.9090	-0.4850	-0.3480
comlang	-0.0031	MODEL DIŞI	-0.2661	-0.2462
	-0.9974		-0.7218	-0.7982
	-0.9460		-0.7470	-0.9630
Exrate	-1.8675**	-0.7676	**-2.0498** **	-0.3937
	-0.0222	-0.6330	-0.0133	-0.6635
	-0.8170	-1.6070	-0.8280	-0.9050
colony	0.6035	-2.3360	0.2731	-0.4370
	-0.6799	-0.4594	-0.8532	-0.7895
	-1.4630	-3.1580	-1.4760	-1.6370
_cons	-92.7973***	-71.4927**	-105.9057***	-82.8253***
	0.0000	-0.0259	0.0000	0.0000
	-15.5730	-32.0860	-13.6900	-16.1800
GÖZLEM S.	**562**	**562**	**2398**	**562**
910400 - Taşıtların alet tabloları için saatler vb.				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**1.8938*** **	**1.2004*** **	**1.6954*** **	1.2842***
	-0.0027	0.0000	-0.0042	0.0000
	-0.6320	-0.2650	-0.5920	-0.2760

(Tablo 14. Devam)

TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-1.5237
				-0.3089
				-1.4980
PC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	-0.3939	**-5.4358*** **	**1.2560***	0.1264
	-0.6141	-0.0042	-0.0609	-0.8307
	-0.7810	-1.9000	-0.6700	-0.5910
SimY	-9.2636	**68.4435*** **	**-35.3147** **	-19.5697**
	-0.1213	-0.0050	-0.0444	-0.0471
	-5.9790	-24.4030	-17.5690	-9.8590
FkA	**-0.5647*** **	**-0.8985***	**-0.6069*** **	-0.5212***
	0.0000	-0.0930	0.0000	-0.0002
	-0.1290	-0.5350	-0.1050	-0.1400
FkK	-0.4538	-1.5603	**1.8408** **	-0.1013
	-0.3565	-0.3058	-0.0137	-0.8503
	-0.4920	-1.5240	-0.7470	-0.5360
FkL	0.5204	**-2.5820***	-0.0793	0.1524
	-0.3035	-0.0781	-0.9299	-0.8551
	-0.5060	-1.4650	-0.9010	-0.8350
distw	**1.4514*** **	0.6636	**1.3047*** **	1.0234*
	-0.0089	-0.4883	0.0000	-0.0600
	-0.5550	-0.9580	-0.3040	-0.5440
contig	-0.5117	**-5.6406*** **	-1.8012	-2.3486
	-0.6310	-0.0037	-0.2275	-0.1005
	-1.0650	-1.9420	-1.4920	-1.4300
RTA	**3.1022*** **	-0.2113	**3.8272*** **	1.9500**
	-0.0009	-0.8306	0.0000	-0.0133
	-0.9330	-0.9880	-0.5630	-0.7880
crisis	-0.0680	**-1.4855***	0.0663	-1.0078*
	-0.9374	-0.0916	-0.9439	-0.0856
	-0.8650	-0.8800	-0.9420	-0.5860
comlang	-0.2302	MODEL DIŞI	-0.9229	0.9140
	-0.7698		-0.6271	-0.3697
	-0.7870		-1.8990	-1.0190
Exrate	**1.3965***	**6.4158*** **	0.3396	0.6741
	-0.0967	-0.0006	-0.6907	-0.5488
	-0.8410	-1.8740	-0.8540	-1.1240
colony	-0.5728	2.7579	0.4453	-0.0869
	-0.3708	-0.1449	-0.7807	-0.9228
	-0.6400	-1.8920	-1.6000	-0.8960
_cons	5.1590	152.2896***	-41.3743**	-2.9272
	-0.7876	-0.0035	-0.0226	-0.8448
	-19.1520	-52.1230	-18.1450	-14.9510
GÖZLEM S.	**386**	**386**	**2398**	**386**
851230 - Sesli işaret cihazları				

(Tablo 14. Devam)

DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.0300	**1.2631*** **	-0.0596	-0.1421
	-0.9537	-0.0079	-0.9033	-0.6005
	-0.5170	-0.4750	-0.4910	-0.2710
INSP	**1.8386*** **	**1.6478** **	0.4880	0.1541
	-0.0049	-0.0455	-0.4740	-0.6839
	-0.6540	-0.8240	-0.6820	-0.3780
GDT	**2.6850*** **	**1.7092*** **	**3.0843*** **	**2.7516*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.4590	-0.3500	-0.4260	-0.4130
SimY	**-11.2831** **	**-19.6854*** **	**-11.4119** **	**-12.8723*** **
	-0.0207	-0.0015	-0.0193	-0.0001
	-4.8750	-6.2020	-4.8760	-3.2700
FkA	**-0.4686*** **	-0.2395	**-0.4672*** **	**-0.5199*** **
	-0.0027	-0.2754	-0.0024	-0.0005
	-0.1560	-0.2200	-0.1540	-0.1490
FkK	**1.4103***	0.2399	**1.3336***	1.0246
	-0.0563	-0.8147	-0.0660	-0.1088
	-0.7390	-1.0230	-0.7250	-0.6390
FkL	**1.5039*** **	**1.2193*** **	**1.4231*** **	**1.6027*** **
	0.0000	0.0000	-0.0001	0.0000
	-0.3080	-0.2100	-0.3660	-0.3130
distw	-0.8252	**-2.5820*** **	-0.6356	-0.7435
	-0.1911	-0.0001	-0.2446	-0.2004
	-0.6310	-0.6650	-0.5460	-0.5810
contig	**-2.1697*** **	**3.8700*** **	**-2.7781*** **	**-2.0672*** **
	-0.0002	-0.0007	-0.0036	-0.0020
	-0.5900	-1.1450	-0.9530	-0.6690
RTA	**2.3685*** **	0.6640	**2.8626*** **	**2.3356*** **
	-0.0012	-0.1584	0.0000	-0.0020
	-0.7330	-0.4710	-0.6860	-0.7570
crisis	0.0689	**1.0696** **	**-1.4353*** **	0.0363
	-0.8832	-0.0146	-0.0002	-0.8203
	-0.4690	-0.4380	-0.3850	-0.1600
comlang	0.2530	-2.0698	0.8180	0.4993
	-0.7542	-0.1656	-0.5642	-0.4758
	-0.8080	-1.4930	-1.4190	-0.7000
Exrate	-0.8461	1.7230	0.0207	**-0.7619***
	-0.4346	-0.1181	-0.9848	-0.0894
	-1.0830	-1.1030	-1.0850	-0.4480
colony	**-2.3918** **	**-10.1689*** **	**-3.2252*** **	**-2.7501*** **
	-0.0291	0.0000	-0.0011	-0.0057
	-1.0960	-0.7440	-0.9890	-0.9940
_cons	-59.5832***	-17.1152*	-72.9602***	-61.3307***
	0.0000	-0.0715	0.0000	0.0000

(Tablo 14. Devam)

	-12.1970	-9.4970	-11.3200	-11.2390
GÖZLEM S.	**681**	**681**	**2398**	**681**
850790 - Elektrikli akümülatörlerin aksam, parçası ve separatörler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.3426****	-0.0795	**-1.1158***	-0.1143
	-0.0411	-0.8328	-0.0798	-0.7871
	-0.6570	-0.3770	-0.6370	-0.4230
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
PC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**1.5004****
				-0.0187
				-0.6380
GDT	**3.3868*****	**2.7065*****	**3.8408*****	**3.2364*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3460	-0.3270	-0.3800	-0.3220
SimY	**-9.2529***	**-22.9541*****	-8.0275	-4.4865
	-0.0831	-0.0085	-0.1969	-0.3920
	-5.3400	-8.7200	-6.2210	-5.2410
FkA	-0.2745	0.2297	-0.2631	-0.2542
	-0.3046	-0.3264	-0.2967	-0.3716
	-0.2670	-0.2340	-0.2520	-0.2840
FkK	0.5035	0.5761	0.7393	0.3888
	-0.6161	-0.2960	-0.4720	-0.7066
	-1.0040	-0.5510	-1.0280	-1.0330
FkL	**-0.7362****	**-0.9735*****	-0.7430	-0.6714
	-0.0474	0.0000	-0.1489	-0.1175
	-0.3710	-0.2140	-0.5150	-0.4290
distw	**-2.1174*****	**-2.4054*****	**-1.6437*****	**-2.2965*****
	0.0000	0.0000	-0.0017	0.0000
	-0.4990	-0.3370	-0.5240	-0.5030
contig	0.2502	2.2587	**1.6554***	1.4284
	-0.8055	-0.2542	-0.0966	-0.2389
	-1.0160	-1.9810	-0.9960	-1.2130
RTA	0.3545	**1.1520***	**1.9633*****	**1.4714***
	-0.5942	-0.0505	-0.0008	-0.0772
	-0.6650	-0.5890	-0.5860	-0.8320
crisis	**-1.6416*****	-0.4700	**-1.5486*****	-0.0982
	-0.0022	-0.3983	-0.0032	-0.3057
	-0.5360	-0.5560	-0.5250	-0.0960
comlang	1.6454	3.5849	**1.9615***	1.5002
	-0.1218	-0.1000	-0.0952	-0.2179
	-1.0630	-2.1800	-1.1750	-1.2180
Exrate	**-2.7348*****	**-1.4912****	**-2.5485*****	**-1.3148*****
	-0.0036	-0.0498	-0.0047	-0.0091
	-0.9380	-0.7600	-0.9020	-0.5040
colony	-1.7115	**-8.2066*****	-2.2653	**-2.9973***

(Tablo 14. Devam)

	-0.2774	0.0000	-0.1630	-0.0925
	-1.5760	-0.6970	-1.6240	-1.7820
_cons	-64.4821***	-43.9152***	-83.3762***	-62.9924***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-9.3830	-9.1180	-9.9950	-8.9850
GÖZLEM S.	**602**	**602**	**2398**	**602**
848340 -Dişliler, dişli sistemleri, bilyeli vidalar, dişli kutuları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.1174	0.2554	-0.1240	-0.2638
	-0.7564	-0.5176	-0.7588	-0.1579
	-0.3780	-0.3950	-0.4040	-0.1870
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**3.0542*** **	**2.8635*** **	**3.1893*** **	**3.0790*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.2640	-0.2680	-0.2560	-0.2700
SimY	-2.4605	-0.7174	-2.4365	-3.9463
	-0.5702	-0.8490	-0.5941	-0.2808
	-4.3330	-3.7670	-4.5720	-3.6590
FkA	**-0.4574*** **	**-0.5612*** **	**-0.4528*** **	**-0.4812*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.0900	-0.1040	-0.0900	-0.0940
FkK	0.4726	0.3120	0.6908	0.0056
	-0.2600	-0.3984	-0.1143	-0.9897
	-0.4200	-0.3700	-0.4370	-0.4350
FkL	0.0329	0.0413	0.0267	0.0511
	-0.9000	-0.8224	-0.9262	-0.8270
	-0.2620	-0.1840	-0.2890	-0.2340
distw	**-1.0270** **	**-1.5935*** **	**-1.0220** **	**-0.8871** **
	-0.0378	-0.0027	-0.0284	-0.0399
	-0.4940	-0.5320	-0.4660	-0.4320
contig	**-1.3143** **	**-2.9662*** **	**-0.9977* **	**-1.3833** **
	-0.0328	0.0000	-0.0960	-0.0325
	-0.6160	-0.7210	-0.5990	-0.6470
RTA	**2.2096*** **	**1.6346*** **	**2.3854*** **	**2.2126*** **
	0.0000	-0.0021	0.0000	0.0000
	-0.5230	-0.5310	-0.4630	-0.5200
crisis	-0.3627	-0.0378	**-1.0916*** **	-0.0120
	-0.3976	-0.9301	-0.0019	-0.9103
	-0.4290	-0.4310	-0.3520	-0.1070
comlang	**2.6439** **	**5.8610*** **	**2.2912* **	**2.9518** **
	-0.0262	0.0000	-0.0664	-0.0285
	-1.1890	-0.7260	-1.2480	-1.3480
Exrate	-0.1966	0.4984	-0.2188	-0.3621
	-0.7145	-0.4263	-0.6943	-0.1932
	-0.5380	-0.6260	-0.5570	-0.2780

(Tablo 14. Devam)

colony	**-3.6544*** **	**-5.8321*** **	**-3.8024*** **	**-4.0247*** **
	-0.0004	0.0000	0.0000	-0.0006
	-1.0380	-0.4490	-0.9290	-1.1690
_cons	-66.9262***	-57.4624***	-71.1125***	-68.1675***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-6.6200	-6.1780	-6.1830	-6.8770
GÖZLEM S.	**1053**	**1053**	**2397**	**1053**
851150 - İçten yanmalı motorlarda kullanılan diğer jeneratörler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.8006** **	**-1.5556** **	**-1.8757*** **	**-1.8576** **
	-0.0148	-0.0448	-0.0067	-0.0114
	-0.7390	-0.7750	-0.6910	-0.7340
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**3.5552*** **	**3.7548*** **	**3.9984*** **	**2.9452*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.5600	-0.4400	-0.5520	-0.4090
SimY	**-44.1864** **	**-65.5729*** **	**-48.6089** **	**-26.3332** **
	-0.0178	0.0000	-0.0100	-0.0102
	-18.6380	-13.8960	-18.8780	-10.2510
FkA	**-0.4699*** **	**-0.3094** **	**-0.4652*** **	**-0.5045** **
	-0.0053	-0.0385	-0.0041	-0.0347
	-0.1680	-0.1490	-0.1620	-0.2390
FkK	**2.0230*** **	**1.3043*** **	**2.2708*** **	0.9494
	-0.0015	-0.0067	-0.0003	-0.1481
	-0.6370	-0.4810	-0.6230	-0.6560
FkL	-1.2013	-1.1328	-1.4035	-0.7218
	-0.1583	-0.4779	-0.1040	-0.2171
	-0.8510	-1.5960	-0.8630	-0.5850
distw	0.0873	-0.4883	0.1259	0.0545
	-0.8519	-0.3880	-0.7694	-0.9130
	-0.4680	-0.5660	-0.4290	-0.4990
contig	**-3.2533*** **	-1.3468	**-2.4660*** **	**-3.1383*** **
	0.0000	-0.7258	-0.0003	-0.0002
	-0.7520	-3.8400	-0.6840	-0.8350
RTA	**2.3067*** **	**1.4195*** **	**2.6323*** **	**1.7508** **
	-0.0024	-0.0010	-0.0001	-0.0203
	-0.7600	-0.4320	-0.6860	-0.7540
crisis	-0.6400	-0.0194	-0.0160	0.0473
	-0.4174	-0.9752	-0.9823	-0.7739
	-0.7890	-0.6240	-0.7200	-0.1650
comlang	**2.5537** **	-0.2349	**3.8422*** **	**3.6377** **
	-0.0173	-0.9677	0.0000	-0.0170
	-1.0730	-5.8030	-0.6410	-1.5240
Exrate	**-1.8615*** **	**-2.7576*** **	**-2.1433*** **	**-0.7948** **
	-0.0024	-0.0003	-0.0008	-0.0393

(Tablo 14. Devam)

	-0.6130	-0.7660	-0.6420	-0.3860
colony	-0.4890	-2.0674	**-2.3734*****	-2.1213
	-0.7083	-0.5592	-0.0089	-0.1389
	-1.3070	-3.5400	-0.9080	-1.4340
_cons	-88.0963***	-86.1872***	-101.2577***	-70.8165***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-15.2540	-14.0030	-15.2580	-10.9890
GÖZLEM S.	**695**	**695**	**2397**	**695**
848490 - Diğer conta, poşet, zarf vb. takım ve grupları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.6384	**0.6819***	-0.5349	-0.1892
	-0.3956	-0.0899	-0.4569	-0.5664
	-0.7520	-0.4020	-0.7190	-0.3300
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**3.0484*****	**3.0207*****	**3.2286*****	**3.0078*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.4410	-0.3500	-0.4190	-0.4440
SimY	**-15.8201*****	-2.6457	**-15.0146*****	**-16.4580*****
	-0.0006	-0.5921	-0.0022	-0.0002
	-4.6120	-4.9370	-4.8940	-4.4550
FkA	**-0.4982*****	**-0.3874*****	**-0.5103*****	**-0.5012*****
	-0.0001	0.0000	0.0000	-0.0001
	-0.1230	-0.0890	-0.1200	-0.1260
FkK	**1.1715*****	**1.3743*****	**1.3900*****	**0.6994***
	-0.0045	0.0000	-0.0015	-0.0556
	-0.4120	-0.3090	-0.4370	-0.3650
FkL	**-1.0820*****	**2.1483*****	**-1.0838*****	**-1.0598*****
	-0.0032	-0.0004	-0.0044	-0.0041
	-0.3670	-0.6110	-0.3810	-0.3690
distw	**-0.6989****	**-1.9758*****	-0.5474	**-0.6616****
	-0.0352	0.0000	-0.1124	-0.0471
	-0.3320	-0.3560	-0.3450	-0.3330
contig	**-2.9861*****	**-7.0906*****	**-1.6182****	**-2.6578*****
	0.0000	0.0000	-0.0204	0.0000
	-0.6910	-1.2950	-0.6980	-0.6530
RTA	**1.4091*****	**0.8880***	**1.9272*****	**1.7570*****
	-0.0091	-0.0559	-0.0002	-0.0026
	-0.5400	-0.4650	-0.5120	-0.5830
crisis	-0.8807	0.2146	**-1.2446*****	-0.1138
	-0.1842	-0.5503	-0.0027	-0.2620
	-0.6630	-0.3590	-0.4140	-0.1010
comlang	**2.0096*****	**8.7224*****	0.6544	**1.8766*****
	0.0000	0.0000	-0.6291	0.0000
	-0.1910	-1.5540	-1.3550	-0.1920
Exrate	-0.7138	0.3793	-0.6220	-0.3269

(Tablo 14. Devam)

	-0.4314	-0.5169	-0.4845	-0.2374
	-0.9070	-0.5850	-0.8900	-0.2770
colony	-0.4016	**-6.9198*****	**-1.2105***	-0.8596
	-0.5851	0.0000	-0.0624	-0.2184
	-0.7360	-0.7970	-0.6500	-0.6980
_cons	-69.5010***	-59.0151***	-76.7035***	-69.3877***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-11.8220	-9.4410	-11.3440	-12.2480
GÖZLEM S.	**856**	**856**	**2398**	**856**
848410 - İki yada daha fazla metal tabakalardan yapılmış contalar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.1045***	0.0444	**-1.0544***	-0.3174
	-0.0719	-0.8739	-0.0892	-0.1048
	-0.6140	-0.2800	-0.6200	-0.1960
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**3.5379*****	**3.7686*****	**3.6799*****	**3.4365*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.4210	-0.3740	-0.3830	-0.4180
SimY	**-12.7400****	**-13.4945*****	**-12.6270****	**-11.1471****
	-0.0226	-0.0004	-0.0361	-0.0358
	-5.5870	-3.8190	-6.0240	-5.3090
FkA	**-0.5826*****	**-0.6464*****	**-0.5914*****	**-0.5644*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.1190	-0.1070	-0.1130	-0.1270
FkK	0.4423	0.6373	0.5885	0.2390
	-0.2382	-0.1224	-0.1282	-0.6160
	-0.3750	-0.4130	-0.3870	-0.4770
FkL	-0.3151	**0.9648****	-0.3276	-0.3022
	-0.2889	-0.0147	-0.3063	-0.3386
	-0.2970	-0.3960	-0.3200	-0.3160
distw	-0.3961	**-1.0594*****	-0.3607	-0.4418
	-0.2482	-0.0012	-0.2703	-0.2059
	-0.3430	-0.3280	-0.3270	-0.3490
contig	-0.7361	**-3.0845****	-0.9576	-0.4103
	-0.4124	-0.0350	-0.3358	-0.6790
	-0.8980	-1.4630	-0.9950	-0.9910
RTA	**2.3354*****	**2.5391*****	**2.6053*****	**2.8723*****
	-0.0002	-0.0021	0.0000	-0.0005
	-0.6260	-0.8260	-0.5840	-0.8290
crisis	-0.9234	0.0096	-1.2461	-0.1033
	-0.1317	-0.9819	-0.1142	-0.1374
	-0.6130	-0.4210	-0.7890	-0.0700
comlang	**1.2777****	**6.5388*****	1.6267	**1.1902****
	-0.0119	0.0000	-0.2143	-0.0152
	-0.5080	-1.2000	-1.3100	-0.4900

(Tablo 14. Devam)

Exrate	**-2.1430*** **	**-1.1059*** **	**-2.1113*** **	**-0.9844*** **
	-0.0012	-0.0044	-0.0015	-0.0018
	-0.6620	-0.3890	-0.6640	-0.3160
colony	**-2.1774*** **	**-6.5949*** **	**-2.8533*** **	**-2.6160*** **
	-0.0040	0.0000	-0.0048	-0.0033
	-0.7570	-0.7340	-1.0110	-0.8900
_cons	-84.8881***	-87.6837***	-89.6854***	-83.6976***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-11.8730	-12.1370	-10.9410	-12.4510
GÖZLEM S.	**868**	**868**	**2397**	**868**
848330 - Yatak kovanları (rulmansız olanlar) mil yatakları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.8049*** **	-0.4632	**-0.7982*** **	-0.3849
	-0.0082	-0.1341	-0.0092	-0.1234
	-0.3050	-0.3090	-0.3070	-0.2500
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
INSP	-0.1261	-0.3187	MODEL DIŞI	-0.2184
	-0.8470	-0.5560		-0.1915
	-0.6530	-0.5410		-0.1670
EXPORT	**1.6978*** **	**1.9250*** **	**1.7913*** **	0.7083***
	-0.0002	-0.0003	-0.0002	-0.0082
	-0.4600	-0.5370	-0.4770	-0.2680
GDT	**3.2101*** **	**3.1458*** **	**3.3558*** **	**3.1622*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3590	-0.3690	-0.3240	-0.3480
SimY	**-6.1570** **	-3.3437	**-6.1822* **	**-5.5311* **
	-0.0440	-0.3682	-0.0503	-0.0831
	-3.0570	-3.7160	-3.1580	-3.1920
FkA	**-0.4298*** **	**-0.4435*** **	**-0.4353*** **	**-0.4326*** **
	-0.0003	-0.0002	-0.0001	-0.0004
	-0.1200	-0.1200	-0.1140	-0.1230
FkK	**1.0504*** **	**1.0947*** **	**1.1962*** **	0.6380
	-0.0063	-0.0088	-0.0035	-0.1263
	-0.3840	-0.4180	-0.4100	-0.4170
FkL	**0.2773* **	**0.3355** **	**0.2666* **	**0.3163* **
	-0.0576	-0.0194	-0.0743	-0.0510
	-0.1460	-0.1440	-0.1490	-0.1620
distw	**-0.6586** **	**-0.7871** **	**-0.6773** **	**-0.6765** **
	-0.0468	-0.0403	-0.0217	-0.0486
	-0.3310	-0.3840	-0.2950	-0.3430
contig	**-1.7451** **	**-2.8771*** **	**-1.6395** **	**-1.6963** **
	-0.0124	-0.0053	-0.0147	-0.0236
	-0.6980	-1.0320	-0.6720	-0.7500
RTA	**1.9664*** **	**2.2219*** **	**2.1345*** **	**2.3435*** **
	-0.0005	-0.0006	0.0000	-0.0008

(Tablo 14. Devam)

	-0.5640	-0.6500	-0.5030	-0.7000
crisis	**-0.6499*****	**-0.6196*****	**-0.6004****	**-0.2448****
	0.0000	-0.0002	-0.0148	-0.0572
	-0.1490	-0.1650	-0.2460	-0.1290
comlang	1.1514	**3.0876*****	1.1600	1.3895
	-0.2552	-0.0006	-0.2972	-0.2464
	-1.0120	-0.8960	-1.1130	-1.1990
Exrate	**-2.2897*****	**-1.7646*****	**-2.4245*****	**-0.8380*****
	-0.0002	-0.0015	0.0000	0.0000
	-0.6160	-0.5550	-0.3670	-0.1490
colony	**-2.7690*****	**-3.6115*****	**-3.1996*****	**-3.3288*****
	-0.0004	0.0000	0.0000	-0.0005
	-0.7890	-0.3640	-0.7020	-0.9590
_cons	-73.0172***	-71.2190***	-77.3050***	-72.8859***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-9.9300	-10.3490	-9.0360	-9.8150
GÖZLEM S.	**979**	**979**	**2398**	**979**
848390 - Transmisyon mili, krank, kovan, dişli kutuları vb. parçaları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.8917****	-0.1161	**-0.9182****	-0.5868
	-0.0205	-0.7909	-0.0145	-0.1378
	-0.3850	-0.4380	-0.3750	-0.3950
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**3.3568*****	**3.0037*****	**3.5272*****	**3.3600*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.2700	-0.2900	-0.2550	-0.2660
SimY	-1.6381	-1.0790	-1.5379	-3.1388
	-0.6699	-0.8044	-0.6834	-0.4461
	-3.8430	-4.3580	-3.7710	-4.1190
FkA	**-0.5750*****	**-0.5450*****	**-0.5864*****	**-0.5900*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.1080	-0.1140	-0.1050	-0.1100
FkK	0.4679	0.2669	0.6500	-0.0415
	-0.3776	-0.6572	-0.2228	-0.9343
	-0.5300	-0.6010	-0.5330	-0.5040
FkL	0.2118	0.2030	0.2415	0.2772
	-0.2123	-0.1546	-0.1990	-0.1257
	-0.1700	-0.1430	-0.1880	-0.1810
distw	**-1.0263*****	**-1.7893*****	**-0.9583*****	**-0.9822*****
	-0.0082	0.0000	-0.0062	-0.0098
	-0.3880	-0.3210	-0.3500	-0.3800
contig	**-1.8763****	**2.2919*****	**-1.4123****	**-1.8045****
	-0.0145	-0.0036	-0.0225	-0.0207
	-0.7680	-0.7880	-0.6190	-0.7800
RTA	**1.5854****	1.1486	**1.8716*****	**1.9134*****

(Tablo 14. Devam)

	-0.0140	-0.1275	-0.0002	-0.0074
	-0.6450	-0.7540	-0.5080	-0.7140
crisis	**-1.1389****	-0.4258	**-1.5540*****	-0.1661
	-0.0375	-0.3012	0.0000	-0.3983
	-0.5470	-0.4120	-0.2740	-0.1970
comlang	**3.6200*****	-1.6438	**2.9468****	**3.8035*****
	-0.0018	-0.1227	-0.0240	-0.0026
	-1.1610	-1.0650	-1.3060	-1.2640
Exrate	**-1.1514*****	-0.0960	**-1.2090*****	-0.3125
	-0.0063	-0.8653	-0.0059	-0.2366
	-0.4220	-0.5660	-0.4390	-0.2640
colony	**-3.4303*****	**-3.7694*****	**-3.5734*****	**-4.0274*****
	-0.0055	0.0000	-0.0006	-0.0015
	-1.2350	-0.6720	-1.0450	-1.2670
_cons	-75.1360***	-59.8103***	-80.8955***	-76.6987***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-7.8100	-8.3180	-7.1990	-7.7740
GÖZLEM S.	**918**	**918**	**2398**	**918**
851140 - Marş motorları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.3143	**0.8531***	0.1617	-0.0962
	-0.6548	-0.0673	-0.8346	-0.8226
	-0.7030	-0.4660	-0.7750	-0.4290
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**1.9223*****	**1.7530*****	**2.4068*****	**1.9387*****
	0.0000	-0.0006	0.0000	0.0000
	-0.3230	-0.5120	-0.2970	-0.2680
SimY	**-11.6577***	-9.3664	**-14.7809***	**-11.3261****
	-0.0545	-0.1157	-0.0616	-0.0171
	-6.0640	-5.9550	-7.9070	-4.7490
FkA	**-0.4224*****	-0.2671	**-0.3694****	**-0.4551*****
	-0.0016	-0.1067	-0.0205	-0.0001
	-0.1340	-0.1660	-0.1590	-0.1180
FkK	-0.0401	**1.8315*****	0.1278	-0.1996
	-0.9554	-0.0089	-0.8798	-0.7528
	-0.7170	-0.7000	-0.8450	-0.6340
FkL	0.3224	**1.4124*****	0.1958	0.3885
	-0.3398	-0.0027	-0.6709	-0.1296
	-0.3380	-0.4700	-0.4610	-0.2560
distw	**-0.7996****	**-1.2919*****	-0.5405	**-0.7159****
	-0.0199	-0.0005	-0.1156	-0.0269
	-0.3430	-0.3740	-0.3430	-0.3240
contig	**-3.8829*****	**-3.6326*****	**-2.8188*****	**-3.8931*****
	0.0000	-0.0004	-0.0004	0.0000
	-0.6710	-1.0180	-0.8020	-0.6430

(Tablo 14. Devam)

RTA	**1.5293*** **	**1.5063*** **	**2.1649*** **	**1.3663*** **
	-0.0040	-0.0052	0.0000	-0.0051
	-0.5310	-0.5390	-0.4770	-0.4880
crisis	0.2066	0.3691	0.6130	0.1310
	-0.7135	-0.4002	-0.3668	-0.3980
	-0.5630	-0.4390	-0.6790	-0.1550
comlang	**5.2865*** **	**2.2766*** **	**5.2837*** **	**5.7284*** **
	-0.0002	0.0000	-0.0023	0.0000
	-1.4030	-0.3610	-1.7320	-1.2570
Exrate	0.9265	**1.6852*** **	0.5290	-0.0341
	-0.1019	-0.0016	-0.3584	-0.9175
	-0.5660	-0.5340	-0.5760	-0.3290
colony	**-5.8460*** **	**-3.9513*** **	**-7.6916*** **	**-6.2237*** **
	-0.0001	0.0000	0.0000	0.0000
	-1.4460	-0.5790	-1.3610	-1.3300
_cons	-37.3057***	-29.3976**	-53.4986***	-36.6868***
	-0.0001	-0.0418	0.0000	0.0000
	-9.7750	-14.4450	-9.0540	-8.4600
GÖZLEM S.	**714**	**714**	**2397**	**714**
851180 - İçten yanmalı motorlarda kullanılan diğer tertibat, cihazlar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.6604****	0.1941	**-0.7253****	**-0.3555****
	-0.0149	-0.6166	-0.0176	-0.0342
	-0.2710	-0.3880	-0.3050	-0.1680
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**3.3226*** **	**3.2575*** **	**3.6357*** **	**3.0631*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3770	-0.5150	-0.3620	-0.4160
SimY	**-12.4093*** **	**-22.3827*** **	**-11.7365****	-4.2828
	-0.0067	-0.0011	-0.0148	-0.3177
	-4.5730	-6.8570	-4.8160	-4.2870
FkA	**-0.6494*** **	**-0.6141*** **	**-0.6200*** **	**-0.6112*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.1220	-0.1500	-0.1280	-0.1360
FkK	0.8280	0.2839	**1.0227***	0.1172
	-0.1210	-0.6911	-0.0515	-0.8718
	-0.5340	-0.7150	-0.5250	-0.7260
FkL	**0.8841*** **	**1.8320*** **	**0.8441*** **	**0.8090*** **
	-0.0001	-0.0062	-0.0019	-0.0048
	-0.2280	-0.6690	-0.2710	-0.2870
distw	-0.5649	-1.0533	-0.3587	-0.5822
	-0.1914	-0.1303	-0.3801	-0.1644
	-0.4320	-0.6960	-0.4090	-0.4190
contig	**-1.2917***	**-6.0968*** **	**-1.5336****	**-1.9289****
	-0.0544	**0.0000**	-0.0164	**-0.0425**

(Tablo 14. Devam)

	-0.6720	-1.4110	-0.6390	-0.9510
RTA	**3.0086*** **	**2.9792** **	**3.5481*** **	**3.1220*** **
	0.0000	-0.0236	0.0000	-0.0016
	-0.6980	-1.3160	-0.6850	-0.9860
crisis	-0.5951	0.6258	-0.6935	**-0.5214*** **
	-0.2408	-0.2268	-0.1706	-0.0002
	-0.5070	-0.5180	-0.5060	-0.1390
comlang	**3.8341*** **	**2.7814***	**5.7759*** **	**5.3347*** **
	0.0000	-0.0622	0.0000	-0.0027
	-0.7920	-1.4920	-1.0400	-1.7780
Exrate	**-1.8391*** **	**-1.5432***	**-1.9419*** **	**-1.0814*** **
	-0.0016	-0.0982	-0.0010	-0.0016
	-0.5820	-0.9330	-0.5920	-0.3430
colony	**-3.2851*** **	**-5.6758*** **	**-5.0531*** **	**-4.5996*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	-0.0002
	-0.6600	-1.1560	-0.7580	-1.2340
_cons	-79.1121***	-72.7167***	-90.3108***	-72.1030***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-11.3340	-15.4650	-11.0830	-13.4050
GÖZLEM S.	**686**	**686**	**2398**	**686**
851130 - Distribütörler; ateşleme bobinleri				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.7960***	-0.2773	**-0.8870***	-0.5161
	-0.0881	-0.6281	-0.0609	-0.1349
	-0.4670	-0.5730	-0.4730	-0.3450
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**2.8279*** **	**2.2432*** **	**3.2167*** **	**2.6986*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3310	-0.4030	-0.3270	-0.2200
SimY	**-18.8335** **	-10.7485	**-19.4665***	**-16.2976*** **
	-0.0485	-0.2873	-0.0511	-0.0015
	-9.5460	-10.1010	-9.9810	-5.1250
FkA	-0.3158	-0.1399	-0.3577	-0.3315
	-0.3223	-0.7107	-0.1986	-0.3204
	-0.3190	-0.3770	-0.2780	-0.3340
FkK	1.9500	**2.7881*** **	**2.1092***	1.3727
	-0.1144	-0.0080	-0.0797	-0.1549
	-1.2350	-1.0520	-1.2040	-0.9650
FkL	0.6578	0.6317	0.6014	**0.6978***
	-0.1827	-0.1191	-0.2529	-0.0939
	-0.4940	-0.4050	-0.5260	-0.4170
distw	-0.1409	-0.7787	-0.0752	-0.1739
	-0.7877	-0.3761	-0.8670	-0.7145
	-0.5230	-0.8800	-0.4490	-0.4750
contig	**-3.2782*** **	-2.8805	**-1.9152*** **	**-2.9957*** **

(Tablo 14. Devam)

	-0.0028	-0.2125	-0.0009	-0.0003
	-1.0980	-2.3100	-0.5750	-0.8360
RTA	**2.4041****	**1.8752***	**2.7627*****	**2.4700****
	-0.0152	-0.0653	-0.0017	-0.0169
	-0.9900	-1.0170	-0.8800	-1.0340
crisis	**-0.9090***	**-1.4714****	**-0.8621***	-0.0523
	-0.0793	-0.0258	-0.0862	-0.7429
	-0.5180	-0.6600	-0.5020	-0.1590
comlang	**2.9875*****	2.8067	**3.3173*****	**2.9770*****
	-0.0004	-0.1783	-0.0014	-0.0001
	-0.8400	-2.0850	-1.0410	-0.7430
Exrate	**-2.2426****	-1.0330	**-2.4205*****	**-1.6325*****
	-0.0169	-0.4452	-0.0070	-0.0082
	-0.9390	-1.3530	-0.8980	-0.6170
colony	-1.4179	-2.5009	**-2.8533*****	**-1.9312***
	-0.2351	-0.1982	-0.0047	-0.0564
	-1.1940	-1.9440	-1.0090	-1.0120
_cons	-66.9874***	-46.2742***	-79.1112***	-63.7613***
	0.0000	-0.0002	0.0000	0.0000
	-9.8160	-12.3280	-9.6680	-6.5640
GÖZLEM S.	**691**	**691**	**2398**	**691**
851110 - Ateşleme bujileri				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.3307***	0.3627	**-1.6438****	-0.9255
	-0.0671	-0.3083	-0.0186	-0.1430
	-0.7270	-0.3560	-0.6980	-0.6320
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**2.7493*****	**3.1970*****	**3.2957*****	**2.6534*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.4570	-0.7190	-0.4080	-0.4360
SimY	**-15.9537*****	4.2391	**-17.8366****	**-14.9143*****
	-0.0036	-0.6720	-0.0130	-0.0092
	-5.4840	-10.0130	-7.1790	-5.7250
FkA	**-0.6455*****	-0.1990	**-0.6322*****	**-0.6181*****
	0.0000	-0.5702	0.0000	-0.0001
	-0.1580	-0.3500	-0.1520	-0.1590
FkK	0.5665	1.2925	0.8424	0.4416
	-0.3259	-0.2760	-0.1989	-0.3893
	-0.5770	-1.1860	-0.6560	-0.5130
FkL	-0.0528	**2.2288***	-0.1447	-0.0784
	-0.8729	-0.0707	-0.7440	-0.8179
	-0.3300	-1.2330	-0.4430	-0.3410
distw	**-1.0916***	**-1.7196***	-0.6449	**-1.1178***
	-0.0534	-0.0801	-0.1897	-0.0613
	-0.5650	-0.9830	-0.4920	-0.5970

(Tablo 14. Devam)

contig	**-3.7348*** **	**-10.5454*** **	**-4.3869*** **	**-3.6376*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.8290	-1.4640	-1.0560	-0.7630
RTA	-0.0739	2.8903	0.7147	0.1135
	-0.8486	-0.2660	-0.1389	-0.8224
	-0.3870	-2.5980	-0.4830	-0.5060
crisis	**-0.7999** **	-0.7801	**-0.8211** **	-0.0850
	-0.0296	-0.1637	-0.0285	-0.4442
	-0.3680	-0.5600	-0.3750	-0.1110
comlang	0.2448	**7.3566***	1.0700	0.5052
	-0.8646	-0.0858	-0.5445	-0.7004
	-1.4350	-4.2820	-1.7660	-1.3130
Exrate	**-1.8054** **	-0.3317	**-2.1796*** **	**-1.1541*** **
	-0.0302	-0.6744	-0.0089	-0.0005
	-0.8330	-0.7900	-0.8340	-0.3290
colony	-0.8164	**-7.8303*** **	-1.9527	-1.1549
	-0.4462	0.0000	-0.1885	-0.3145
	-1.0720	-1.2970	-1.4850	-1.1480
_cons	-54.7470***	-67.2524***	-74.5044***	-52.9253***
	0.0000	-0.0070	0.0000	0.0000
	-11.3590	-24.9530	-10.8060	-10.4830
GÖZLEM S.	**579**	**579**	**2398**	**579**
848360 - Kavramalar, kaplinler (birleştirme, irtibat cihazları)				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.0098	0.2411	-0.1156	-0.1495
	-0.9872	-0.6589	-0.8322	-0.3580
	-0.6140	-0.5460	-0.5460	-0.1630
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**3.8806*** **	**3.9271*** **	**4.0689*** **	**3.9109*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.4250	-0.3800	-0.4020	-0.4560
SimY	1.2928	3.3034	0.8964	-1.9195
	-0.7707	-0.4991	-0.8239	-0.5484
	-4.4360	-4.8870	-4.0280	-3.1980
FkA	**-0.6735*** **	**-1.1598*** **	**-0.6825*** **	**-0.7033*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.1270	-0.2270	-0.1230	-0.1340
FkK	0.0828	0.5502	0.4010	-0.5623
	-0.8982	-0.5717	-0.5184	-0.3345
	-0.6480	-0.9730	-0.6210	-0.5830
FkL	0.0419	**2.9999*** **	0.0352	0.0489
	-0.7702	0.0000	-0.8238	-0.6918
	-0.1430	-0.6870	-0.1580	-0.1230
distw	**-1.3844*** **	**-2.9974*** **	**-1.3490*** **	**-1.2356*** **
	-0.0019	0.0000	-0.0004	-0.0017

(Tablo 14. Devam)

	-0.4450	-0.3870	-0.3830	-0.3940
contig	-0.0938	**-9.4407*****	-1.0402	0.0092
	-0.9017	0.0000	-0.2476	-0.9904
	-0.7590	-1.1910	-0.9000	-0.7640
RTA	**3.0182*****	-0.2112	**3.1582*****	**2.9783*****
	-0.0002	-0.7899	0.0000	-0.0003
	-0.7990	-0.7930	-0.6550	-0.8140
crisis	-0.6045	-0.5834	**-0.9947***	0.0608
	-0.3769	-0.2333	-0.0719	-0.2431
	-0.6840	-0.4890	-0.5530	-0.0520
comlang	0.2506	**15.4224*****	1.8496	0.2499
	-0.7544	0.0000	-0.2932	-0.8070
	-0.8010	-1.5350	-1.7600	-1.0230
Exrate	0.0818	0.1673	-0.1021	-0.2694
	-0.9187	-0.8238	-0.8784	-0.1452
	-0.8010	-0.7520	-0.6670	-0.1850
colony	**-3.6652*****	**-12.5275*****	**-4.5899*****	**-4.0921*****
	-0.0002	0.0000	-0.0012	-0.0002
	-0.9800	-1.3050	-1.4190	-1.0880
_cons	-91.4000***	-76.9442***	-97.1545***	-92.4874***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-12.0880	-9.9330	-11.1630	-13.2300
GÖZLEM S.	**757**	**757**	**2398**	**757**
848310 - Transmisyon milleri (kam milleri ve krank milleri dahil) ve kranklar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.3523*****	-0.4743	**-1.3148*****	**-0.8889****
	-0.0009	-0.1009	-0.0034	-0.0119
	-0.4070	-0.2890	-0.4500	-0.3530
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**2.8507*****	**3.1388*****	**3.0351*****	**2.6758*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.2310	-0.2280	-0.2250	-0.1820
SimY	-13.3338	**-14.1102*****	-13.3661	**-10.0231***
	-0.1139	0.0000	-0.1272	-0.0674
	-8.4340	-2.3890	-8.7620	-5.4810
FkA	**-0.2802****	**-0.1687***	**-0.2947****	-0.2800
	-0.0412	-0.0591	-0.0327	-0.1085
	-0.1370	-0.0890	-0.1380	-0.1750
FkK	**1.7127*****	**2.7760*****	**1.8806*****	**0.9245***
	-0.0073	0.0000	-0.0034	-0.0620
	-0.6390	-0.4780	-0.6410	-0.4950
FkL	0.2578	**1.7484*****	0.2191	0.2917
	-0.5433	0.0000	-0.6224	-0.3849
	-0.4240	-0.3450	-0.4450	-0.3360

(Tablo 14. Devam)

distw	0.3614	-0.1266	0.2733	0.2741
	-0.2638	-0.7212	-0.3672	-0.4298
	-0.3230	-0.3550	-0.3030	-0.3470
contig	0.2560	**-7.0076*** **	0.3754	0.1492
	-0.6559	0.0000	-0.5172	-0.8083
	-0.5750	-0.3680	-0.5800	-0.6150
RTA	**2.6424*** **	**3.1172*** **	**2.7720*** **	**2.7605*** **
	-0.0002	0.0000	0.0000	-0.0022
	-0.6990	-0.7320	-0.6490	-0.9010
crisis	**-1.1809*** **	**-0.7839*** **	**-1.2209*** **	0.0489
	-0.0082	-0.0061	-0.0078	-0.7505
	-0.4470	-0.2860	-0.4590	-0.1540
comlang	**3.0809*** **	**12.0649*** **	**3.4521*** **	**3.0181*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3290	-0.6340	-0.2930	-0.2870
Exrate	**-2.4871*** **	**-1.8180*** **	**-2.4530*** **	**-1.2525*** **
	-0.0001	-0.0014	-0.0004	0.0000
	-0.6490	-0.5690	-0.6870	-0.3070
colony	**-2.9284*** **	**-5.9755*** **	**-3.2074*** **	**-3.2172*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.4530	-0.4260	-0.3970	-0.4620
_cons	-69.3816***	-74.9257***	-74.3092***	-65.1023***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-7.4550	-7.7690	-7.1660	-6.4960
GÖZLEM S.	**1025**	**1025**	**2398**	**1025**
851120 - Ateşleme ve dinamo manyetoları, manyetik volanlar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.2056	**0.9234** **	-0.8817	-0.1700
	-0.6809	-0.0202	-0.3895	-0.8033
	-0.5000	-0.3970	-1.0240	-0.6830
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**1.4593*** **	0.0457	**2.4672*** **	**1.5995*** **
	0.0000	-0.9760	0.0000	0.0000
	-0.3230	-1.5190	-0.4810	-0.2680
SimY	3.6609	-8.2337	-2.1777	2.1122
	-0.1991	-0.5913	-0.6671	-0.5692
	-2.8510	-15.3330	-5.0630	-3.7110
FkA	**-0.7710*** **	**-0.3094** **	**-0.6166*** **	**-0.8079*** **
	0.0000	-0.0329	0.0000	0.0000
	-0.1250	-0.1450	-0.1350	-0.1230
FkK	0.3906	2.5451	**1.8007*** **	-0.0445
	-0.4034	-0.1260	-0.0026	-0.9332
	-0.4670	-1.6630	-0.5970	-0.5310
FkL	**0.7287*** **	-3.1079	**1.0131*** **	**0.7670*** **
	-0.0008	-0.2001	-0.0083	-0.0012

(Tablo 14. Devam)

	-0.2180	-2.4260	-0.3840	-0.2360
distw	-0.5924	-0.6005	-0.3822	-0.5112
	-0.1964	-0.7094	-0.2863	-0.2066
	-0.4590	-1.6110	-0.3580	-0.4050
contig	1.4289	**4.5980****	**-2.8070****	1.2516
	-0.2546	-0.0195	-0.0315	-0.2161
	-1.2540	-1.9680	-1.3050	-1.0120
RTA	-0.9470	-0.5380	-0.3129	-0.7108
	-0.2752	-0.5865	-0.7592	-0.3938
	-0.8680	-0.9890	-1.0210	-0.8340
crisis	0.1103	0.6507	0.0064	0.2949
	-0.8786	-0.4243	-0.9928	-0.2666
	-0.7220	-0.8140	-0.7090	-0.2650
comlang	**-2.5860***	MODEL DIŞI	0.5501	-2.2583
	-0.0959		-0.7436	-0.1151
	-1.5530		-1.6820	-1.4330
Exrate	**-1.4537***	0.3817	**-2.4102****	**-1.1360***
	-0.0665	-0.7563	-0.0174	-0.0708
	-0.7920	-1.2300	-1.0130	-0.6290
colony	0.6634	-2.8997	**-2.5939****	0.3427
	-0.4233	-0.2664	-0.0480	-0.7312
	-0.8290	-2.6090	-1.3120	-0.9970
_cons	-26.3875***	11.1623	-57.0626***	-31.1466***
	-0.0030	-0.7516	0.0000	0.0000
	-8.9050	-35.2590	-12.0480	-7.1160
GÖZLEM S.	**410**	**410**	**2398**	**410**
850740 - Nikel-demirli akümülatörler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.6844	-0.9625	0.6457	0.2072
	-0.3023	-0.4010	-0.4257	-0.7732
	-0.6630	-1.1460	-0.8110	-0.7190
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
PC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.1423
				-0.9161
				-1.3510
GDT	**0.9000****	-8.0029	**3.5257*****	0.3741
	-0.0448	-0.1555	0.0000	-0.4724
	-0.4480	-5.6350	-0.8180	-0.5210
SimY	**-24.3409*****	**-60.9912*****	**-16.5890***	-10.9196
	-0.0011	0.0000	-0.0544	-0.1699
	-7.4870	-10.2480	-8.6240	-7.9560
FkA	**-0.3831*****	**-18.1223*****	**-1.0747*****	**-0.3393****
	-0.0014	-0.0056	-0.0009	-0.0389
	-0.1200	-6.5400	-0.3250	-0.1640
FkK	-1.0640	0.9705	-0.1120	0.9363

(Tablo 14. Devam)

	-0.1660	-0.6204	-0.9172	-0.5267
	-0.7680	-1.9600	-1.0770	-1.4790
FkL	**1.8537*** **	**16.0462*** **	**2.8280*** **	**2.1013*** **
	0.0000	-0.0008	0.0000	-0.0059
	-0.3190	-4.7860	-0.5090	-0.7630
distw	**2.1699** **	**21.6382*** **	0.5756	1.5513
	-0.0358	-0.0058	-0.3264	-0.3546
	-1.0330	-7.8360	-0.5870	-1.6760
contig	-0.4129	MODEL DIŞI	-1.8471	-2.0537
	-0.7555		-0.2577	-0.2759
	-1.3260		-1.6320	-1.8850
RTA	**3.7560*** **	MODEL DIŞI	**4.0357*** **	2.7614
	-0.0085		0.0000	-0.2128
	-1.4270		-0.7960	-2.2160
crisis	**1.1411***	**-4.1303***	**1.1413** **	**-0.3786** **
	-0.0679	-0.0649	-0.0292	-0.0379
	-0.6250	-2.2370	-0.5230	-0.1820
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
Exrate	-0.8547	4.0565	-3.3109	-0.4318
	-0.3583	-0.2251	-0.1564	-0.6728
	-0.9300	-3.3440	-2.3360	-1.0230
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-5.2177*** **	MODEL DIŞI
			-0.0033	
			-1.7770	
_cons	-34.6377**	86.7270	-100.0748***	-15.1504
	-0.0295	-0.4617	0.0000	-0.4823
	-15.9100	-117.8260	-24.0220	-21.5650
GÖZLEM S.	**131**	**131**	**2356**	**131**
850730 - Nikel-kadmiyumlu akümülatörler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.1520	**-0.6795***	0.1347	0.0083
	-0.5992	-0.0683	-0.5782	-0.9612
	-0.2890	-0.3730	-0.2420	-0.1700
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
PC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.0771
				-0.8679
				-0.4630
GDT	**1.9138*** **	0.6528	**2.6455*** **	**1.9280*** **
	-0.0002	-0.2732	0.0000	0.0000
	-0.5120	-0.5960	-0.4330	-0.4320
SimY	-2.4046	**-13.8401** **	-1.3036	-2.6504
	-0.5513	-0.0372	-0.6807	-0.3117
	-4.0350	-6.6410	-3.1680	-2.6200
FkA	**-0.5706*** **	-0.1575	**-0.7024*** **	**-0.5736*** **
	-0.0004	-0.4703	0.0000	0.0000

(Tablo 14. Devam)

	-0.1630	-0.2180	-0.1600	-0.1280
FkK	**1.6720****	**1.4301****	**1.8260****	**1.4776****
	-0.0475	-0.0395	-0.0346	-0.0184
	-0.8440	-0.6940	-0.8640	-0.6270
FkL	**1.7950*****	**1.4769*****	**1.8344*****	**1.7646*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.1940	-0.3200	-0.2420	-0.1510
distw	-0.2836	0.1341	-0.1897	-0.2247
	-0.4973	-0.9007	-0.6210	-0.5959
	-0.4180	-1.0750	-0.3840	-0.4240
contig	**1.6093****	-3.1755	0.0769	**1.5164****
	-0.0148	-0.1430	-0.9159	-0.0197
	-0.6600	-2.1680	-0.7280	-0.6500
RTA	**1.9955*****	0.8542	**2.9323*****	**2.1967*****
	-0.0011	-0.5964	0.0000	-0.0002
	-0.6120	-1.6130	-0.6310	-0.5820
crisis	-0.1499	**-0.5365****	-0.3822	**-0.3013****
	-0.5804	-0.0141	-0.5516	-0.0477
	-0.2710	-0.2180	-0.6420	-0.1520
comlang	**3.8163*****	-4.3558	**4.1509*****	**3.8852*****
	0.0000	-0.2176	-0.0001	0.0000
	-0.2330	-3.5330	-1.0330	-0.2170
Exrate	**-1.5915****	**-2.1202*****	**-1.5881****	**-1.4011*****
	-0.0417	-0.0047	-0.0445	-0.0004
	-0.7810	-0.7510	-0.7900	-0.3970
colony	**-3.2348*****	-0.4579	**-2.9045*****	**-3.1319*****
	0.0000	-0.6181	-0.0008	0.0000
	-0.7870	-0.9180	-0.8700	-0.7300
_cons	-41.0771***	-4.3239	-64.6524***	-42.3793***
	-0.0036	-0.8217	0.0000	-0.0003
	-14.1000	-19.1900	-12.1770	-11.6390
GÖZLEM S.	**516**	**516**	**2398**	**516**
850780 - Diğer akümülatörler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.3268	0.2059	0.3785	-0.0857
	-0.1025	-0.1365	-0.1543	-0.3102
	-0.2000	-0.1380	-0.2660	-0.0840
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
PC	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.8718
				-0.2145
				-0.7020
GDT	**1.7488*****	**1.5541*****	**2.3188*****	**1.9284*****
	0.0000	-0.0002	0.0000	0.0000
	-0.3300	-0.4160	-0.2740	-0.2740
SimY	**-9.0400****	**-10.8846***	**-9.4227****	**-11.5145****

(Tablo 14. Devam)

	-0.0428	-0.0649	-0.0184	-0.0363
	-4.4630	-5.8970	-3.9970	-5.4990
FkA	**-0.4709*** **	**-0.3978*** **	**-0.6114*** **	**-0.5087*** **
	0.0000	-0.0001	0.0000	0.0000
	-0.0740	-0.1020	-0.0700	-0.0780
FkK	**2.2680*** **	**2.0068*** **	**2.1187*** **	**1.9163*** **
	0.0000	-0.0001	0.0000	0.0000
	-0.3680	-0.4980	-0.3440	-0.3080
FkL	**1.4544*** **	**1.3138*** **	**1.4667*** **	**1.3880*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.2150	-0.2140	-0.2800	-0.2170
distw	0.3584	0.1237	0.3886	0.2824
	-0.1815	-0.7536	-0.1394	-0.3250
	-0.2680	-0.3940	-0.2630	-0.2870
contig	-0.1680	**3.8706*** **	0.0357	-0.5076
	-0.7657	0.0000	-0.9552	-0.3984
	-0.5640	-0.2980	-0.6350	-0.6010
RTA	0.4771	-0.0245	**1.1368** **	0.3059
	-0.2478	-0.9383	-0.0126	-0.5420
	-0.4130	-0.3170	-0.4560	-0.5020
crisis	**-0.9107** **	**-0.9072** *	-0.5573	-0.1319
	-0.0416	-0.0589	-0.1742	-0.5257
	-0.4470	-0.4800	-0.4100	-0.2080
comlang	0.0189	0.2058	0.7590	-0.1590
	-0.9685	-0.5218	-0.5445	-0.7681
	-0.4790	-0.3210	-1.2520	-0.5390
Exrate	1.6332	1.4651	1.4599	0.2671
	-0.1369	-0.1147	-0.2316	-0.5410
	-1.0980	-0.9290	-1.2200	-0.4370
colony	0.7520	**-4.0209*** **	-1.1356	1.0212
	-0.2199	0.0000	-0.1672	-0.1090
	-0.6130	-0.7340	-0.8220	-0.6370
_cons	-42.8635***	-34.2875***	-60.2638***	-46.2440***
	0.0000	-0.0003	0.0000	0.0000
	-7.4760	-9.5370	-6.4200	-6.3230
GÖZLEM S.	**713**	**713**	**2398**	**713**
850710 - Pistonlu motorlar için kurşun asitli starter akümülatörler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.1081	0.8842	0.0539	0.0196
	-0.8232	-0.2936	-0.9051	-0.9562
	-0.4840	-0.8420	-0.4520	-0.3570
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
PC	**2.7978*** **	**3.7913*** **	MODEL DIŞI	**2.0271** **
	-0.0068	-0.0064		-0.0243
	-1.0330	-1.3910		-0.9000

(Tablo 14. Devam)

INSP	-1.1330	1.1852	0.6157	**0.8600***
	-0.3291	-0.5856	-0.4487	-0.0617
	-1.1610	-2.1740	-0.8130	-0.4600
GDT	**1.4877*****	-0.3618	**2.4320*****	**1.5494*****
	-0.0004	-0.5692	0.0000	-0.0002
	-0.4200	-0.6360	-0.4110	-0.4210
SimY	**-26.4203*****	-12.3583	**-27.1179*****	**-27.2637*****
	-0.0011	-0.1670	-0.0076	-0.0002
	-8.1090	-8.9430	-10.1580	-7.4140
FkA	-0.2339	0.0768	-0.2964	-0.2563
	-0.2706	-0.7563	-0.1504	-0.1978
	-0.2120	-0.2480	-0.2060	-0.1990
FkK	**1.9164*****	1.2331	**1.9149*****	**1.8327*****
	-0.0047	-0.2144	-0.0087	-0.0052
	-0.6780	-0.9930	-0.7300	-0.6560
FkL	**0.7586***	**0.9349*****	0.4726	**0.7715***
	-0.0988	-0.0061	-0.3936	-0.0704
	-0.4600	-0.3410	-0.5540	-0.4260
distw	-0.4382	**-1.2745***	-0.1071	-0.3980
	-0.3363	-0.0964	-0.7795	-0.3514
	-0.4560	-0.7660	-0.3830	-0.4270
contig	-1.3981	1.1573	-0.7739	-1.4604
	-0.1109	-0.3120	-0.3620	-0.1086
	-0.8770	-1.1450	-0.8490	-0.9100
RTA	**1.8320****	0.4895	**2.9437*****	**1.8366****
	-0.0234	-0.3724	-0.0024	-0.0254
	-0.8080	-0.5490	-0.9690	-0.8220
crisis	-0.9503	0.5276	**-1.6545****	**0.3171***
	-0.3141	-0.7465	-0.0133	-0.0641
	-0.9440	-1.6320	-0.6680	-0.1710
comlang	1.2171	-0.7340	**2.3832****	1.2512
	-0.1695	-0.6558	-0.0150	-0.1616
	-0.8860	-1.6470	-0.9800	-0.8940
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.4213	**-1.5418****
			-0.7173	-0.0183
			-1.1640	-0.6530
colony	-0.3383	**-7.6283*****	-0.8871	-0.2842
	-0.6570	0.0000	-0.3526	-0.7164
	-0.7620	-1.5430	-0.9540	-0.7820
_cons	-26.4340**	32.5878	-57.2850***	-27.9523**
	-0.0312	-0.1074	0.0000	-0.0248
	-12.2720	-20.2390	-12.7020	-12.4520
GÖZLEM S.	**501**	**501**	**2398**	**501**
848350 - Volanlar, kasnaklar (kasnak blokları dahil)				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***

(Tablo 14. Devam)

Tariff	-0.8050	0.7022	-0.8676	-0.7247
	-0.4187	-0.1022	-0.4042	-0.3840
	-0.9950	-0.4300	-1.0400	-0.8320
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
INSP	0.3615	**3.0241***	**2.5043****	-0.2170
	-0.8890	-0.0897	-0.0116	-0.5164
	-2.5910	-1.7820	-0.9920	-0.3340
GDT	**2.8863*****	**2.9125****	**3.1600*****	**2.9406*****
	-0.0022	-0.0278	-0.0002	-0.0015
	-0.9410	-1.3240	-0.8550	-0.9230
SimY	-7.9560	-4.3910	**-9.2478***	**-10.6419****
	-0.1125	-0.6701	-0.0604	-0.0353
	-5.0120	-10.3070	-4.9250	-5.0570
FkA	-0.1969	0.0659	-0.2221	-0.2062
	-0.4940	-0.8722	-0.3900	-0.4539
	-0.2880	-0.4100	-0.2580	-0.2750
FkK	1.0080	**2.2805*****	**1.2021***	0.5655
	-0.1368	-0.0009	-0.0745	-0.4255
	-0.6770	-0.6890	-0.6740	-0.7100
FkL	-0.0178	**3.1841***	-0.0627	0.0340
	-0.9730	-0.0873	-0.9105	-0.9485
	-0.5260	-1.8620	-0.5580	-0.5270
distw	-0.5940	**-2.3841****	**-0.6643***	-0.5102
	-0.1327	-0.0141	-0.0562	-0.1782
	-0.3950	-0.9710	-0.3480	-0.3790
contig	-1.7414	**-7.9040*****	-1.2556	-1.5302
	-0.3055	-0.0028	-0.3377	-0.3698
	-1.6990	-2.6440	-1.3100	-1.7060
RTA	**2.1588*****	1.4708	**2.3013*****	**2.3854*****
	-0.0075	-0.1779	-0.0004	-0.0066
	-0.8080	-1.0920	-0.6520	-0.8780
crisis	-1.4286	0.7026	**-0.7567*****	-0.0791
	-0.3479	-0.3720	-0.0021	-0.4934
	-1.5220	-0.7870	-0.2460	-0.1150
comlang	**-3.2272*****	**8.9996*****	**-3.3126*****	**-3.3513*****
	-0.0029	-0.0053	-0.0002	-0.0014
	-1.0850	-3.2270	-0.8980	-1.0460
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-1.2908	0.5863
			-0.4739	-0.2005
			-1.8020	-0.4580
colony	0.0916	**-10.4358*****	-0.5144	-0.2175
	-0.9429	0.0000	-0.6631	-0.8775
	-1.2790	-1.5530	-1.1810	-1.4110
_cons	-65.7764***	-52.7856	-73.1394***	-68.3267***
	-0.0099	-0.1172	-0.0015	-0.0087

(Tablo 14. Devam)

	-25.5180	-33.6900	-23.0770	-26.0470
GÖZLEM S.	**799**	**799**	**2398**	**799**
848210 - Bilyalı rulmanlar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.4331****	-0.1873	**-0.4314****	**-0.3877***
	-0.0347	-0.3798	-0.0400	-0.0541
	-0.2050	-0.2130	-0.2100	-0.2010
INSP	-0.3216	-0.2482	-0.0945	**-0.5906*****
	-0.5503	-0.7086	-0.8222	-0.0015
	-0.5380	-0.6640	-0.4200	-0.1860
GDT	**2.8990*****	**2.7891*****	**3.1438*****	**2.8135*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.2820	-0.3350	-0.2840	-0.2230
SimY	**-20.5247*****	**-19.4924****	**-20.5808*****	**-17.9212*****
	-0.0019	-0.0126	-0.0034	0.0000
	-6.6110	-7.8090	-7.0320	-4.2800
FkA	**-0.3213***	**-0.3195***	**-0.3312****	**-0.3442****
	-0.0565	-0.0789	-0.0400	-0.0407
	-0.1680	-0.1820	-0.1610	-0.1680
FkK	**1.8706****	**2.3102****	**1.9939****	**1.3454***
	-0.0446	-0.0319	-0.0339	-0.0592
	-0.9310	-1.0770	-0.9400	-0.7130
FkL	**0.6188***	0.6005	0.5672	**0.7096****
	-0.0720	-0.1102	-0.1291	-0.0171
	-0.3440	-0.3760	-0.3740	-0.2980
distw	-0.1729	**-0.7590****	-0.1910	-0.1700
	-0.5887	-0.0149	-0.5109	-0.5845
	-0.3200	-0.3120	-0.2910	-0.3110
contig	**-2.8565*****	**-5.5820*****	-0.7620	**-2.8684*****
	0.0000	0.0000	-0.2424	0.0000
	-0.6010	-1.3590	-0.6520	-0.6240
RTA	**2.3356*****	**2.0953*****	**2.5778*****	**2.3326*****
	0.0000	-0.0002	0.0000	-0.0004
	-0.5720	-0.5590	-0.4840	-0.6630
crisis	**-0.9066*****	**-1.0095*****	0.2901	**-0.2146****
	-0.0002	0.0000	-0.2882	-0.0253
	-0.2450	-0.2460	-0.2730	-0.0960
comlang	**6.6157*****	**5.7961*****	**6.4740*****	**6.7031*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.7840	-0.4730	-0.6360	-0.9320
Exrate	**-1.3984*****	**-0.9474****	**-1.3963*****	**-0.7319*****
	-0.0007	-0.0180	-0.0012	0.0000
	-0.4110	-0.4000	-0.4310	-0.1730
colony	**-3.4013*****	-0.3404	**-5.1217*****	**-3.6610*****
	0.0000	-0.8164	0.0000	0.0000

(Tablo 14. Devam)

	-0.7060	-1.4660	-0.6790	-0.7480
_cons	-66.9564***	-59.7808***	-74.1883***	-64.9396***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-8.9080	-9.4070	-8.5630	-7.7160
GÖZLEM S.	**884**	**884**	**2398**	**884**
841330 - İçten yanmalı pistonlu motorlar yakıt, yağ/soğutma pompaları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-2.4900*** **	-0.8860	**-2.5377*** **	**-1.5405***
	-0.0016	-0.1195	-0.0070	-0.0581
	-0.7870	-0.5690	-0.9420	-0.8130
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**2.4980*** **	**2.8091*** **	**2.7795*** **	**2.4170*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3250	-0.4980	-0.3150	-0.2770
SimY	**-8.6274***	**-14.2301*** **	**-8.9244***	-7.9635
	-0.0582	-0.0001	-0.0742	-0.1314
	-4.5540	-3.6370	-4.9990	-5.2790
FkA	**-0.3335** **	**-0.2605***	**-0.3304** **	**-0.3023** **
	-0.0189	-0.0826	-0.0354	-0.0394
	-0.1420	-0.1500	-0.1570	-0.1470
FkK	0.5058	**1.9634***	0.6110	0.3204
	-0.4292	-0.0595	-0.3459	-0.5979
	-0.6400	-1.0420	-0.6480	-0.6080
FkL	0.4488	**1.9178*** **	0.4018	0.4335
	-0.1535	-0.0001	-0.2446	-0.2253
	-0.3140	-0.5020	-0.3450	-0.3570
distw	-0.1435	-0.6390	-0.1572	-0.1971
	-0.6662	-0.1580	-0.6224	-0.5304
	-0.3330	-0.4530	-0.3190	-0.3140
contig	**-3.8992*** **	**-4.9653*** **	**-3.2068*** **	**-3.8162*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.7350	-0.9430	-0.6040	-0.7180
RTA	**1.5851*** **	**2.0539*** **	**1.8659*** **	**1.8877*** **
	-0.0081	-0.0059	-0.0002	-0.0085
	-0.5990	-0.7460	-0.4950	-0.7180
crisis	**-1.4610*** **	**-0.8982** **	**-1.4680** **	**-0.3777** **
	-0.0058	-0.0389	-0.0123	-0.0158
	-0.5290	-0.4350	-0.5860	-0.1570
comlang	0.1149	-1.6820	-0.1826	-0.0581
	-0.8526	-0.1159	-0.8859	-0.9272
	-0.6180	-1.0700	-1.2730	-0.6350
Exrate	**-2.6046*** **	-1.4999	**-2.6967*** **	**-0.9806***
	-0.0034	-0.1084	-0.0061	-0.0973
	-0.8900	-0.9340	-0.9830	-0.5910
colony	-0.0886	0.1525	-0.8232	-0.3010

(Tablo 14. Devam)

	-0.9347	-0.7707	-0.5118	-0.7773
	-1.0810	-0.5230	-1.2550	-1.0640
_cons	-53.1247***	-59.7246***	-61.3702***	-52.9239***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-10.3150	-14.4480	-9.7320	-8.9940
GÖZLEM S.	**986**	**986**	**2398**	**986**
842131 - İçten yanmalı motorlar için hava filtreleri				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-2.4588*****	-0.2028	**-2.4664*****	**-1.9069*****
	-0.0033	-0.6224	-0.0065	-0.0005
	-0.8360	-0.4120	-0.9060	-0.5440
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	**1.4509*****	**1.1448****	**1.8932*****	**0.4826****
	-0.0001	-0.0125	-0.0002	-0.0399
	-0.3750	-0.4580	-0.5130	-0.2350
GDT	**2.6995*****	**2.7496*****	**2.9554*****	**2.6141*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3780	-0.4370	-0.3480	-0.3490
SimY	**-11.6578*****	-9.3084	**-11.4035*****	**-10.2409*****
	-0.0015	-0.1521	-0.0034	-0.0019
	-3.6650	-6.5000	-3.8950	-3.2980
FkA	**-0.4001*****	**-0.3516****	**-0.3800*****	**-0.3947*****
	-0.0017	-0.0150	-0.0022	-0.0011
	-0.1270	-0.1450	-0.1240	-0.1210
FkK	0.4168	0.6249	0.6439	-0.0561
	-0.2669	-0.3198	-0.1087	-0.8900
	-0.3750	-0.6280	-0.4010	-0.4060
FkL	0.1026	**2.1101****	0.0885	0.1147
	-0.6451	-0.0162	-0.7284	-0.6014
	-0.2230	-0.8770	-0.2550	-0.2200
distw	-0.2141	**-1.9932*****	-0.2337	-0.2172
	-0.4719	0.0000	-0.3961	-0.4462
	-0.2980	-0.4430	-0.2750	-0.2850
contig	**-2.6037*****	**-9.5197*****	**-2.2105*****	**-2.2371*****
	-0.0001	0.0000	-0.0009	-0.0024
	-0.6460	-1.4270	-0.6630	-0.7360
RTA	**1.7242*****	0.5758	**2.0280*****	**1.9068*****
	-0.0010	-0.2709	0.0000	-0.0023
	-0.5220	-0.5230	-0.4410	-0.6250
crisis	**-2.4390*****	-0.3280	-0.4610	-0.0011
	-0.0074	-0.5544	-0.3109	-0.9895
	-0.9110	-0.5550	-0.4550	-0.0840
comlang	-0.6206	**6.2153*****	-0.4000	-0.5781
	-0.2931	-0.0006	-0.6190	-0.3152
	-0.5900	-1.8090	-0.8040	-0.5760

(Tablo 14. Devam)

Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-3.0475*** **	**-1.0233*** **
			0.0000	0.0000
			-0.6690	-0.2450
colony	0.3899	**-2.9840*** **	-0.0301	-0.2006
	-0.6208	0.0000	-0.9741	-0.8325
	-0.7880	-0.7260	-0.9270	-0.9480
_cons	-60.6994***	-48.4508***	-68.0781***	-59.5510***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-10.8370	-11.4990	-9.9320	-10.7150
GÖZLEM S.	**890**	**890**	**2398**	**890**
842123 - İçten yanmalı motorlar için yağ ve yakıt filtreleri				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.5956*** **	-0.4555	**-1.6374*** **	**-1.3986*** **
	-0.0001	-0.2836	-0.0001	-0.0001
	-0.4060	-0.4250	-0.4160	-0.3650
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
EXPORT	**2.1491*** **	**2.2592*** **	**2.1960*** **	0.2298
	-0.0004	-0.0014	-0.0003	-0.2696
	-0.6070	-0.7080	-0.6110	-0.2080
GDT	**2.8505*** **	**3.0506*** **	**3.0548*** **	**2.8065*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.2870	-0.3550	-0.2670	-0.2660
SimY	**-10.4740*** **	**-7.9867***	**-10.6577*** **	**-9.6214*** **
	-0.0016	-0.0699	-0.0011	-0.0012
	-3.3120	-4.4060	-3.2730	-2.9780
FkA	**-0.3067*** **	**-0.3420*** **	**-0.3336*** **	**-0.3221*** **
	-0.0012	-0.0005	-0.0003	-0.0009
	-0.0940	-0.0990	-0.0930	-0.0970
FkK	**0.8461** **	**1.2491** **	**0.9540** **	0.3065
	-0.0370	-0.0333	-0.0213	-0.4240
	-0.4060	-0.5870	-0.4140	-0.3830
FkL	0.0145	0.4481	0.0087	0.0332
	-0.9000	-0.1550	-0.9413	-0.7944
	-0.1150	-0.3150	-0.1180	-0.1270
distw	-0.0143	-0.6422	-0.0569	0.0034
	-0.9651	-0.1341	-0.8530	-0.9911
	-0.3270	-0.4290	-0.3070	-0.3030
contig	**-1.8928** **	-1.1750	**-1.7255** **	**-1.7347** **
	-0.0150	-0.1786	-0.0151	-0.0211
	-0.7780	-0.8740	-0.7100	-0.7520
RTA	**1.7119*** **	**2.1498*** **	**1.8573*** **	**1.8419*** **
	-0.0015	-0.0014	-0.0001	-0.0009
	-0.5400	-0.6730	-0.4710	-0.5540
crisis	-0.1607	0.1207	-0.1796	-0.0013
	-0.4859	-0.5355	-0.4343	-0.9862

(Tablo 14. Devam)

	-0.2310	-0.1950	-0.2300	-0.0740
comlang	**1.6497***	**-3.6260*****	**2.0209****	**1.8355***
	-0.0907	-0.0016	-0.0402	-0.0607
	-0.9750	-1.1520	-0.9850	-0.9780
Exrate	**-2.1222*****	**-1.4415*****	**-2.2068*****	**-0.6787*****
	0.0000	-0.0002	0.0000	-0.0083
	-0.3640	-0.3900	-0.3620	-0.2570
colony	0.3170	0.2870	0.0367	-0.1989
	-0.7285	-0.5454	-0.9693	-0.8463
	-0.9130	-0.4750	-0.9540	-1.0260
_cons	-67.2772***	-69.7084***	-73.0061***	-66.6058***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-9.2730	-11.5650	-8.6880	-8.8850
GÖZLEM S.	**1023**	**1023**	**2398**	**1023**
700729 - Yapıştırılmış cam yapraklardan oluşan diğer emniyet camları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.0749	0.8833	0.5678	-0.0783
	-0.9436	-0.1373	-0.3656	-0.8598
	-1.0580	-0.5940	-0.6280	-0.4430
CTPM	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.0738	MODEL DIŞI
			-0.9240	
			-0.7730	
GDT	**2.0695*****	**2.0680*****	**3.0097*****	**2.0431*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3470	-0.3800	-0.3810	-0.3240
SimY	**-12.4398****	-12.6652	**-12.4905*****	**-12.1988*****
	-0.0191	-0.2488	-0.0054	-0.0051
	-5.3100	-10.9820	-4.4860	-4.3590
FkA	**-0.4313***	**0.1488***	**-0.5699****	**-0.5607****
	-0.0655	-0.0552	-0.0130	-0.0105
	-0.2340	-0.0780	-0.2290	-0.2190
FkK	0.8597	0.9158	**1.7918***	0.2423
	-0.4186	-0.2551	-0.0866	-0.7419
	-1.0630	-0.8050	-1.0460	-0.7360
FkL	**0.9728****	**1.9990****	**1.0224***	**1.2362*****
	-0.0154	-0.0364	-0.0544	-0.0037
	-0.4020	-0.9550	-0.5320	-0.4260
distw	**-2.3029*****	-0.1515	**-2.5547*****	**-2.0314*****
	-0.0003	-0.6536	-0.0011	0.0000
	-0.6440	-0.3380	-0.7830	-0.4600
contig	-0.2973	**1.5771****	0.8049	-0.1392
	-0.7724	-0.0479	-0.3636	-0.8451
	-1.0280	-0.7970	-0.8860	-0.7130
RTA	0.1767	**5.3415*****	**1.8826*****	0.4346
	-0.8921	0.0000	-0.0029	-0.5150

(Tablo 14. Devam)

	-1.3030	-1.2880	-0.6310	-0.6680
crisis	-0.8187	1.2314	-0.1428	**0.5710*** **
	-0.5241	-0.1418	-0.8260	0.0000
	-1.2850	-0.8380	-0.6490	-0.1250
comlang	**3.1242*** **	**2.7054** **	**3.2734*** **	**2.7057*** **
	-0.0001	-0.0103	-0.0001	0.0000
	-0.8030	-1.0540	-0.8550	-0.6240
Exrate	-0.1804	0.5409	0.6771	-0.6914
	-0.9150	-0.6606	-0.5924	-0.1767
	-1.6900	-1.2320	-1.2650	-0.5120
colony	**-6.4649*** **	**-7.7124*** **	**-8.6053*** **	**-6.5249*** **
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.8850	-1.2610	-0.9260	-0.6070
_cons	-29.3033***	-50.7975***	-57.8782***	-30.0576***
	-0.0015	0.0000	0.0000	-0.0001
	-9.2240	-12.1600	-8.1010	-7.8800
GÖZLEM S.	**430**	**430**	**2398**	**430**
840710 - Hava taşıtlarının motorları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	2.9781	-1.2786	**3.3579*** **	-0.4604
	-0.1248	-0.1829	-0.0002	-0.5218
	-1.9400	-0.9600	-0.9000	-0.7190
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-2.0790** **
				-0.0225
				-0.9110
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	-0.5148	-5.5074	**1.9334*** **	-0.3615
	-0.2857	-0.2686	-0.0009	-0.3999
	-0.4820	-4.9780	-0.5800	-0.4290
SimY	**-41.4712***	-6.2655	**-45.6853** **	**-47.9671*** **
	-0.0598	-0.7778	-0.0108	-0.0025
	-22.0310	-22.2070	-17.9230	-15.8970
FkA	0.2018	0.4100	-0.0334	0.0891
	-0.1626	-0.9466	-0.8775	-0.5420
	-0.1440	-6.1270	-0.2170	-0.1460
FkK	**-2.7518** **	**-8.3222** **	0.1836	**-2.7746** **
	-0.0281	-0.0214	-0.8798	-0.0136
	-1.2530	-3.6160	-1.2140	-1.1250
FkL	**-6.4605** **	-5.6860	**-5.8308*** **	**-6.8268*** **
	-0.0155	-0.3433	-0.0026	-0.0001
	-2.6700	-6.0000	-1.9350	-1.7270
distw	-0.0619	5.7124	-0.3952	0.9030
	-0.9541	-0.2380	-0.2028	-0.1181
	-1.0770	-4.8410	-0.3100	-0.5780
contig	**-4.8339*** **	MODEL DIŞI	**-5.7044*** **	**-4.4455*** **

(Tablo 14. Devam)

	0.0000		0.0000	0.0000
	-0.6990		-1.2910	-0.5360
RTA	-0.1477	**-2.9202*****	**1.9065****	-0.8696
	-0.8849	-0.0038	-0.0228	-0.2430
	-1.0200	-1.0090	-0.8380	-0.7450
crisis	1.3339	0.1641	**3.1553*****	0.3040
	-0.2875	-0.9600	0.0000	-0.3417
	-1.2540	-3.2730	-0.6200	-0.3200
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
Exrate	2.9482	2.5466	**2.6918*****	0.5257
	-0.1037	-0.4605	-0.0060	-0.3154
	-1.8120	-3.4500	-0.9790	-0.5240
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-1.4022	MODEL DIŞI
			-0.3504	
			-1.5020	
_cons	23.6704**	125.8268	-47.6473***	17.2706
	-0.0195	-0.2333	-0.0018	-0.1272
	-10.1330	-105.5700	-15.3020	-11.3220
GÖZLEM S.	**125**	**125**	**2356**	**125**
401130 - Uçak dış lastiği; yeni				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.5196	**0.5597****	-0.1845	-0.4467
	-0.5949	-0.0322	-0.7413	-0.5675
	-0.9770	-0.2610	-0.5590	-0.7810
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	-0.2604	-2.3204	**1.7581*****	-0.2601
	-0.6066	-0.2285	0.0000	-0.6292
	-0.5060	-1.9270	-0.4070	-0.5390
SimY	-13.2402	17.9696	-17.0754	-11.5598
	-0.4193	-0.5507	-0.2302	-0.3213
	-16.3950	-30.1180	-14.2310	-11.6540
FkA	-0.2831	**2.2171***	**-0.2195*****	**-0.3853***
	-0.2394	-0.0528	-0.0039	-0.0698
	-0.2410	-1.1450	-0.0760	-0.2120
FkK	0.3083	1.4503	1.1022	-0.7472
	-0.8676	-0.3971	-0.4045	-0.5494
	-1.8490	-1.7130	-1.3220	-1.2480
FkL	-1.9848	-9.6206	-1.7097	-2.2511
	-0.1633	-0.1237	-0.3586	-0.1497
	-1.4240	-6.2490	-1.8620	-1.5630
distw	**1.0987***	4.3223	0.3984	**1.1296***
	-0.0582	-0.6270	-0.2805	-0.0556
	-0.5800	-8.8950	-0.3690	-0.5900
contig	**-2.9047*****	-13.1869	**-4.5528*****	**-1.9099***
	-0.0049	-0.3520	-0.0013	-0.0524

(Tablo 14. Devam)

	-1.0320	-14.1670	-1.4200	-0.9850
RTA	-0.9778	7.2903	**1.1642****	-0.8183
	-0.3695	-0.5371	-0.0381	-0.4602
	-1.0900	-11.8120	-0.5610	-1.1080
crisis	**1.5775****	**2.2737****	-0.7540	**0.6420*****
	-0.0199	-0.0157	-0.2525	-0.0011
	-0.6780	-0.9410	-0.6590	-0.1970
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	2.5890	MODEL DIŞI
			-0.2145	
			-2.0860	
Exrate	2.1160	**5.9067*****	**1.9395****	**1.7002***
	-0.1417	0.0000	-0.0203	-0.0705
	-1.4400	-1.1660	-0.8360	-0.9400
colony	0.0324	14.9693	-3.6091	-1.3208
	-0.9862	-0.5752	-0.2381	-0.3672
	-1.8720	-26.7100	-3.0590	-1.4650
_cons	9.0222	29.0530	-45.8093***	9.2111
	-0.4959	-0.7168	0.0000	-0.5026
	-13.2480	-80.0980	-10.5700	-13.7390
GÖZLEM S.	**223**	**223**	**2398**	**223**
401220 - Kullanılmış dış lastikler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**4.2135*****	**1.7443*****	-0.0127	**3.9756*****
	-0.0029	-0.0028	-0.9874	0.0000
	-1.4160	-0.5830	-0.8050	-0.9690
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-2.9004*****
				-0.0009
				-0.8770
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**11.7048*****
				-0.0001
				-2.9850
GDT	-0.7254	**7.3017*****	**1.7992*****	-0.7718
	-0.1197	0.0000	-0.0028	-0.1112
	-0.4660	-1.6670	-0.6030	-0.4850
SimY	**13.7905*****	40.3360	-16.5660	5.1272
	-0.0045	-0.1459	-0.6106	-0.4587
	-4.8520	-27.7380	-32.5310	-6.9190
FkA	**0.5171***	14.2574	**-0.4033***	**0.3463***
	-0.0501	-0.1274	-0.0638	-0.0653
	-0.2640	-9.3530	-0.2180	-0.1880
FkK	**2.4174****	5.6637	1.2186	-0.2331
	-0.0133	-0.2018	-0.1567	-0.8546
	-0.9760	-4.4370	-0.8600	-1.2720
FkL	-0.9770	-8.8972	-2.7313	-0.7128
	-0.1040	-0.1836	-0.5680	-0.2372

(Tablo 14. Devam)

	-0.6010	-6.6910	-4.7830	-0.6030
distw	**-0.9713***	44.5023	0.2699	0.0633
	-0.0970	-0.1581	-0.8275	-0.9080
	-0.5850	-31.5260	-1.2380	-0.5480
contig	**2.6640****	26.4468	2.5327	0.4011
	-0.0204	-0.1470	-0.2786	-0.7608
	-1.1490	-18.2380	-2.3380	-1.3180
RTA	**2.7395****	-56.5729	**3.1647****	**4.3911*****
	-0.0416	-0.1337	-0.0138	0.0000
	-1.3450	-37.7280	-1.2850	-1.0290
crisis	1.1990	1.2352	**-1.5006****	-0.5918
	-0.4527	-0.6900	-0.0262	-0.4074
	-1.5970	-3.0960	-0.6750	-0.7140
comlang	**-7.4939*****	1.6505	3.8849	0.7146
	-0.0089	-0.7409	-0.1873	-0.5669
	-2.8660	-4.9920	-2.9460	-1.2480
Exrate	**4.6537****	-2.6557	-2.0924	0.5310
	-0.0151	-0.1080	-0.2182	-0.5515
	-1.9150	-1.6520	-1.6990	-0.8920
colony	2.7668	19.8952	**-5.6760*****	**-5.1212*****
	-0.1273	-0.1811	-0.0049	-0.0037
	-1.8140	-14.8770	-2.0170	-1.7630
_cons	25.7645**	-481.6870**	-48.9690***	20.0736*
	-0.0239	-0.0468	-0.0011	-0.0611
	-11.4100	-242.2400	-14.9510	-10.7200
GÖZLEM S.	**99**	**99**	**2398**	**99**
401213 - Hava taşıtları için sırt geçirilmiş dış lastikler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-8.4722****	2.2209	HESAPLANAMADI	**-7.3049***
	-0.0134	-0.4670	HESAPLANAMADI	-0.0554
	-3.4270	-3.0540	HESAPLANAMADI	-3.8130
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
GDT	-0.7784	-5.6050	HESAPLANAMADI	-0.2949
	-0.6129	-0.3377	HESAPLANAMADI	-0.7971
	-1.5380	-5.8460	HESAPLANAMADI	-1.1470
SimY	**-108.1670*****	62.5716	HESAPLANAMADI	**-88.2227*****
	0.0000	-0.1892	HESAPLANAMADI	0.0000
	-26.4770	-47.6550	HESAPLANAMADI	-16.4060
FkA	0.3346	1.4666	HESAPLANAMADI	0.1458
	-0.5137	-0.9072	HESAPLANAMADI	-0.7543
	-0.5120	-12.5850	HESAPLANAMADI	-0.4660
FkK	3.9419	8.8185	HESAPLANAMADI	**4.7297*****
	-0.1648	-0.2779	HESAPLANAMADI	0.0000
	-2.8380	-8.1270	HESAPLANAMADI	-1.0050
FkL	**-17.1945*****	34.7287	HESAPLANAMADI	**-15.4370*****

(Tablo 14. Devam)

	0.0000	-0.2430	HESAPLANAMADI	0.0000
	-2.7770	-29.7490	HESAPLANAMADI	-2.5540
distw	1.7713	**36.8499***	HESAPLANAMADI	2.2085
	-0.5945	-0.0655	HESAPLANAMADI	-0.4633
	-3.3280	-20.0080	HESAPLANAMADI	-3.0110
contig	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
RTA	**-9.0012*****	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	**-6.1746*****
	0.0000		HESAPLANAMADI	-0.0008
	-1.9700		HESAPLANAMADI	-1.8450
crisis	MODEL DIŞI	**2.7518*****	HESAPLANAMADI	**2.2507*****
		-0.0028	HESAPLANAMADI	0.0000
		-0.9210	HESAPLANAMADI	-0.1200
comlang	4.5079	**62.2925*****	HESAPLANAMADI	6.1655
	-0.5624	-0.0001	HESAPLANAMADI	-0.4942
	-7.7810	-15.5960	HESAPLANAMADI	-9.0180
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	**3.0601*****
			HESAPLANAMADI	-0.0020
			HESAPLANAMADI	-0.9880
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
_cons	29.4593	-147.0958***	HESAPLANAMADI	3.4355
	-0.4832	-0.0027	HESAPLANAMADI	-0.9403
	-42.0180	-49.0210	HESAPLANAMADI	-45.9020
GÖZLEM S.	**81**	**81**	HESAPLANAMADI	**81**
401699 - Motorlu araçlar için vulkanize kauçuktan diğer eşyalar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-0.9865***	**-1.5214*****	**-1.0011***	**-0.7641***
	-0.0650	-0.0001	-0.0554	-0.0854
	-0.5350	-0.3880	-0.5230	-0.4440
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**2.6780*****	**2.5601*****	**2.8419*****	**2.6548*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.2420	-0.2680	-0.2290	-0.2190
SimY	**-7.0588****	**-9.4740****	**-7.7489****	**-6.6571****
	-0.0359	-0.0103	-0.0151	-0.0402
	-3.3640	-3.6930	-3.1900	-3.2450
FkA	**-0.4506*****	**-0.4723*****	**-0.4654*****	**-0.4470*****
	-0.0003	0.0000	-0.0002	-0.0002
	-0.1240	-0.0990	-0.1260	-0.1190
FkK	-0.3228	-0.4581	-0.2654	-0.5124
	-0.5749	-0.3825	-0.6280	-0.2928
	-0.5760	-0.5240	-0.5480	-0.4870
FkL	0.3931	0.1810	0.4112	0.3920
	-0.1856	-0.5406	-0.1745	-0.2022
	-0.2970	-0.2960	-0.3030	-0.3070
distw	-0.6408	-0.5226	-0.6179	**-0.6473***

(Tablo 14. Devam)

	-0.1077	-0.1668	-0.1031	-0.0961
	-0.3980	-0.3780	-0.3790	-0.3890
contig	**-1.6811***	**-7.1244*****	**-1.2349***	**-1.6837***
	-0.0767	0.0000	-0.0774	-0.0720
	-0.9500	-0.8350	-0.6990	-0.9360
RTA	**1.6463*****	0.8628	**1.8864*****	**1.8144*****
	-0.0035	-0.1723	0.0000	-0.0015
	-0.5640	-0.6320	-0.4650	-0.5720
crisis	**-1.1986*****	**-1.6068*****	**-0.8659****	-0.0623
	-0.0037	0.0000	-0.0120	-0.4011
	-0.4130	-0.3880	-0.3450	-0.0740
comlang	**4.4554****	**11.6013*****	**4.4381*****	**4.5226****
	-0.0116	0.0000	-0.0030	-0.0104
	-1.7640	-0.6800	-1.4950	-1.7660
Exrate	**-1.4716****	**-1.8535*****	**-1.5232*****	**-0.5786****
	-0.0128	-0.0001	-0.0094	-0.0378
	-0.5910	-0.4690	-0.5860	-0.2790
colony	**-3.7502*****	**-5.4053*****	**-4.2329*****	**-3.9364*****
	-0.0057	0.0000	-0.0012	-0.0029
	-1.3560	-0.5200	-1.3060	-1.3200
_cons	-56.3835***	-52.4654***	-61.4787***	-56.9249***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-7.2560	-8.2470	-6.7670	-6.7240
GÖZLEM S.	**1132**	**1132**	**2398**	**1132**
681381 - Amyant içermeyen fren balata ve yastıkları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-2.0693*****	**-2.2132***	**-2.6491*****	**-2.0509*****
	-0.0064	-0.0514	-0.0006	-0.0066
	-0.7590	-1.1360	-0.7670	-0.7550
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
INSP	**-2.4774*****	**-2.4006*****	**-1.8297*****	**-1.1852*****
	0.0000	-0.0003	0.0000	-0.0098
	-0.4810	-0.6560	-0.3600	-0.4590
GDT	**2.4388*****	**1.9129****	**3.3682*****	**2.4647*****
	-0.0001	-0.0384	0.0000	-0.0001
	-0.6390	-0.9240	-0.4660	-0.6360
SimY	**-8.5289****	**-14.6358****	**-9.8953****	**-8.6990****
	-0.0389	-0.0212	-0.0151	-0.0364
	-4.1300	-6.3510	-4.0720	-4.1570
FkA	**-0.4927***	**-0.5632***	**-0.4775***	**-0.4982***
	-0.0874	-0.0676	-0.0562	-0.0950
	-0.2880	-0.3080	-0.2500	-0.2980
FkK	0.2818	-0.8598	0.5498	0.2374
	-0.7011	-0.2232	-0.4601	-0.7347
	-0.7340	-0.7060	-0.7440	-0.7010

(Tablo 14. Devam)

FkL	0.3023	-0.0489	0.3614	0.3133
	-0.4395	-0.8803	-0.3452	-0.4211
	-0.3910	-0.3250	-0.3830	-0.3890
distw	-0.0743	-0.6510	0.2035	-0.0883
	-0.8962	-0.3711	-0.6403	-0.8775
	-0.5690	-0.7280	-0.4360	-0.5730
contig	-0.3500	**7.3474*****	0.5356	-0.3325
	-0.7039	0.0000	-0.5767	-0.7302
	-0.9210	-1.0190	-0.9590	-0.9640
RTA	0.1694	-1.7011	0.9907	0.2007
	-0.8559	-0.1600	-0.1947	-0.8297
	-0.9330	-1.2110	-0.7640	-0.9330
crisis	**-0.5499*****	**-0.6008****	-0.1938	**-0.4094****
	-0.0082	-0.0123	-0.1920	-0.0211
	-0.2080	-0.2400	-0.1490	-0.1770
comlang	**-2.0474*****	**-1.8276***	**-2.8900****	**-2.0051****
	-0.0057	-0.0846	-0.0237	-0.0188
	-0.7410	-1.0600	-1.2780	-0.8540
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-1.0938***
				-0.0657
				-0.5940
colony	0.1784	**-9.3515*****	-0.3177	0.0329
	-0.8653	0.0000	-0.8037	-0.9755
	-1.0520	-0.4890	-1.2780	-1.0710
_cons	-55.6526***	-33.6970	-85.8305***	-55.5291***
	-0.0013	-0.1296	0.0000	-0.0013
	-17.3260	-22.2300	-13.7070	-17.2970
GÖZLEM S.	**275**	**275**	**1115**	**275**
700721 - Araçlar için, yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.5640	0.1100	-0.7010	-0.3252
	-0.3242	-0.8221	-0.2471	-0.4855
	-0.5720	-0.4890	-0.6060	-0.4660
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
INSP	-1.8705	1.6107	0.6677	-0.3405
	-0.1755	-0.1210	-0.4406	-0.4062
	-1.3810	-1.0390	-0.8660	-0.4100
CTPM	-0.6788	**-1.0031****	**-0.9377****	**-0.7884***
	-0.1771	-0.0483	-0.0389	-0.0962
	-0.5030	-0.5080	-0.4540	-0.4740
GDT	**2.0340*****	**1.0610***	**2.5133*****	**1.9676*****
	-0.0001	-0.0985	0.0000	0.0000
	-0.5040	-0.6420	-0.4630	-0.4690
SimY	**-12.1703*****	-9.7599	**-13.9063*****	**-11.1709*****
	-0.0079	-0.3004	-0.0012	-0.0040

(Tablo 14. Devam)

	-4.5840	-9.4260	-4.2850	-3.8830
FkA	-0.0270	0.4166	-0.0525	-0.0316
	-0.8803	-0.2218	-0.7324	-0.8515
	-0.1790	-0.3410	-0.1540	-0.1690
FkK	1.2345	1.2291	**1.3712***	1.0049
	-0.1401	-0.1303	-0.0880	-0.1462
	-0.8370	-0.8120	-0.8040	-0.6920
FkL	0.1566	-1.1117	0.0849	0.1620
	-0.6315	-0.1743	-0.7980	-0.6232
	-0.3270	-0.8180	-0.3320	-0.3300
distw	-0.4082	**-2.2958*****	-0.4582	-0.4099
	-0.3445	0.0000	-0.2353	-0.3449
	-0.4320	-0.4290	-0.3860	-0.4340
contig	**-1.9189*****	**3.3788*****	**-2.5172*****	**-1.8739*****
	-0.0012	-0.0018	-0.0004	-0.0013
	-0.5940	-1.0830	-0.7120	-0.5830
RTA	**1.8263****	0.0868	**2.1290*****	**2.0056*****
	-0.0187	-0.9253	-0.0017	-0.0060
	-0.7770	-0.9270	-0.6800	-0.7300
crisis	-1.1463	0.3590	**-0.4731****	-0.1926
	-0.1855	-0.1235	-0.0256	-0.1560
	-0.8660	-0.2330	-0.2120	-0.1360
comlang	**2.7816*****	**-2.9037****	**4.1052*****	**2.7369*****
	-0.0002	-0.0203	-0.0006	-0.0001
	-0.7340	-1.2520	-1.1990	-0.7160
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-1.4140	-0.0909
			-0.1200	-0.7859
			-0.9100	-0.3350
colony	**-3.3673*****	**-5.6277*****	**-4.4983*****	**-3.5850*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.8150	-1.3450	-0.8750	-0.7220
_cons	-41.5603***	0.8779	-55.0383***	-40.5634***
	-0.0021	-0.9632	0.0000	-0.0010
	-13.5330	-19.0210	-12.3610	-12.3650
GÖZLEM S.	**720**	**720**	**2398**	**720**
700719 - Diğer kırılmaz emniyet camları (Emaye Olanlar)				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.3023	**1.0271*****	0.1063	0.1028
	-0.3276	-0.0002	-0.6846	-0.4011
	-0.3090	-0.2750	-0.2620	-0.1220
CTPM	**-1.5881*****	**-1.2893*****	**-1.7824*****	**-1.5610*****
	-0.0011	-0.0001	-0.0005	0.0000
	-0.4860	-0.3210	-0.5090	-0.2980
GDT	**3.5621*****	**3.1983*****	**4.2738*****	**3.3728*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000

(Tablo 14. Devam)

	-0.2890	-0.3900	-0.3040	-0.2820
SimY	**-16.5402*****	-6.6317	**-14.6262****	**-10.8158****
	-0.0005	-0.5192	-0.0159	-0.0307
	-4.7150	-10.2880	-6.0640	-5.0040
FkA	**-0.4926****	0.0136	**-0.5559*****	**-0.4272****
	-0.0125	-0.9681	-0.0063	-0.0187
	-0.1970	-0.3390	-0.2030	-0.1820
FkK	1.0940	**2.0601****	1.4078	**1.5475***
	-0.1901	-0.0291	-0.1402	-0.0661
	-0.8350	-0.9440	-0.9540	-0.8420
FkL	**1.2344*****	1.2431	**1.0806*****	**1.2397*****
	0.0000	-0.2824	-0.0006	0.0000
	-0.2480	-1.1570	-0.3160	-0.2520
distw	**-1.5643*****	**-3.0528*****	**-1.4410*****	**-1.6187*****
	-0.0024	-0.0044	-0.0016	-0.0005
	-0.5140	-1.0720	-0.4560	-0.4680
contig	**1.7832*****	**-5.1338*****	**1.7582****	**1.6431****
	-0.0028	-0.0015	-0.0294	-0.0134
	-0.5970	-1.6170	-0.8070	-0.6650
RTA	**2.7898*****	**2.7184****	**3.4427*****	**2.3672*****
	0.0000	-0.0223	0.0000	0.0000
	-0.4960	-1.1900	-0.4640	-0.5740
crisis	1.1067	0.8436	0.4100	-0.0549
	-0.1213	-0.3246	-0.5274	-0.8483
	-0.7140	-0.8560	-0.6490	-0.2870
comlang	**4.7634*****	**-6.2029***	**6.0347*****	**4.9035*****
	0.0000	-0.0765	0.0000	0.0000
	-0.3200	-3.5020	-0.4230	-0.4290
Exrate	**-1.4760****	0.1111	**-1.6697****	**-1.3604****
	-0.0225	-0.8792	-0.0139	-0.0177
	-0.6470	-0.7310	-0.6790	-0.5740
colony	**-3.9892*****	1.8011	**-4.3169*****	**-3.8515*****
	0.0000	-0.3293	0.0000	0.0000
	-0.4790	-1.8460	-0.7030	-0.5650
_cons	-78.8419***	-58.7323***	-101.1012***	-72.7585***
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-7.7960	-9.3740	-7.7860	-7.6860
GÖZLEM S.	**440**	**440**	**2398**	**440**
700711 - Kara, deniz, hava, uzay araçları için uygun ölçü-şekilde cam				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.0154	**0.2966***	0.0532	0.1764
	-0.9657	-0.0884	-0.8662	-0.6479
	-0.3580	-0.1740	-0.3160	-0.3860
INSP	-0.8163	0.4600	-0.8308	**-0.8365****
	-0.4927	-0.6400	-0.6030	-0.0248

(Tablo 14. Devam)

	-1.1900	-0.9840	-1.5970	-0.3730
CTPM	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-3.7760*****	MODEL DIŞI
			-0.0003	
			-1.0400	
GDT	**2.1998*****	**2.3795*****	**2.6550*****	**2.1858*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.3760	-0.4290	-0.2780	-0.3330
SimY	**-24.8406****	-13.9107	**-21.1403****	**-24.2232*****
	-0.0138	-0.2363	-0.0301	-0.0056
	-10.0840	-11.7460	-9.7480	-8.7510
FkA	-0.2095	-0.1813	-0.2405	-0.2230
	-0.2393	-0.1833	-0.1682	-0.2015
	-0.1780	-0.1360	-0.1750	-0.1750
FkK	1.2802	**2.8828*****	1.2179	1.1056
	-0.2730	-0.0081	-0.2326	-0.2540
	-1.1680	-1.0890	-1.0200	-0.9690
FkL	-0.9671	0.7824	-0.6436	**-0.9554***
	-0.1014	-0.5213	-0.2525	-0.0785
	-0.5900	-1.2200	-0.5630	-0.5430
distw	-0.4900	**-1.0674*****	-0.4121	-0.4862
	-0.1827	-0.0013	-0.1771	-0.1873
	-0.3680	-0.3330	-0.3050	-0.3690
contig	**-2.5754*****	**7.6599*****	0.8589	**-2.4111*****
	-0.0003	0.0000	-0.2490	-0.0007
	-0.7190	-0.5170	-0.7450	-0.7120
RTA	**1.7902*****	**1.8267****	**2.5853*****	**1.9829*****
	-0.0036	-0.0326	0.0000	-0.0040
	-0.6140	-0.8550	-0.4770	-0.6900
crisis	-0.3781	-0.0668	**-1.0016*****	-0.1941
	-0.4828	-0.8826	-0.0088	-0.2638
	-0.5390	-0.4520	-0.3830	-0.1740
comlang	**7.8610*****	MODEL DIŞI	**6.5798*****	**7.8115*****
	0.0000		0.0000	0.0000
	-0.6850		-1.2110	-0.6810
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.0144	0.2050
			-0.9852	-0.7059
			-0.7780	-0.5430
colony	-1.8246	**-4.7069*****	**-4.5454*****	**-2.0897***
	-0.1488	-0.0037	-0.0007	-0.0695
	-1.2640	-1.6240	-1.3360	-1.1510
_cons	-46.4761***	-48.2922***	-61.1445***	-46.7202***
	-0.0001	-0.0007	0.0000	0.0000
	-11.4720	-14.1790	-8.3440	-10.1850
GÖZLEM S.	**715**	**715**	**2398**	**715**
401140 - Motosiklet dış lastiği; yeni				

(Tablo 14. Devam)

DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.0052	0.1137	**-0.6994****	-0.1812
	-0.9829	-0.3498	-0.0311	-0.3210
	-0.2430	-0.1220	-0.3240	-0.1830
CTPM	0.0827	-0.1246	0.6402	0.1919
	-0.8897	-0.8532	-0.4776	-0.7106
	-0.5960	-0.6730	-0.9020	-0.5170
GDT	**0.8702****	**0.6668***	**2.3716*****	**1.0541*****
	-0.0318	-0.0960	0.0000	-0.0004
	-0.4050	-0.4010	-0.3570	-0.2960
SimY	**-8.3256*****	**-7.6118***	**-11.3392*****	**-9.6814*****
	-0.0051	-0.0607	-0.0002	-0.0005
	-2.9720	-4.0590	-3.0760	-2.7600
FkA	-0.0461	-0.0722	**-0.4464*****	-0.0935
	-0.7884	-0.6894	-0.0003	-0.5363
	-0.1720	-0.1810	-0.1230	-0.1510
FkK	-0.0638	**-1.1036***	-0.7727	-0.2493
	-0.9183	-0.0743	-0.2644	-0.6223
	-0.6220	-0.6180	-0.6920	-0.5060
FkL	**1.1128*****	0.6877	**1.2242*****	**1.1286*****
	-0.0035	-0.1521	-0.0014	-0.0015
	-0.3810	-0.4800	-0.3840	-0.3560
distw	0.2099	**-0.7542****	0.5114	0.2296
	-0.6016	-0.0359	-0.1455	-0.5813
	-0.4020	-0.3590	-0.3510	-0.4160
contig	0.8929	**-7.6494*****	**1.5573***	0.9601
	-0.1370	0.0000	-0.0704	-0.1157
	-0.6010	-0.8520	-0.8610	-0.6100
RTA	**1.3834****	0.0927	**1.6741*****	**1.3701****
	-0.0376	-0.6278	-0.0013	-0.0385
	-0.6650	-0.1910	-0.5210	-0.6620
crisis	-0.0219	0.1412	0.5607	0.1312
	-0.9487	-0.7557	-0.2108	-0.2609
	-0.3400	-0.4540	-0.4480	-0.1170
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
Exrate	0.6849	**1.0370*****	-0.6103	-0.0230
	-0.4097	-0.0019	-0.4455	-0.9438
	-0.8310	-0.3340	-0.8000	-0.3260
colony	**-6.7599*****	MODEL DIŞI	**-10.7211*****	**-6.7423*****
	0.0000		0.0000	0.0000
	-0.5390		-1.0940	-0.4520
_cons	-16.4738	-1.4400	-61.8295***	-20.7366**
	-0.1706	-0.9138	0.0000	-0.0293
	-12.0220	-13.3080	-11.2260	-9.5170
GÖZLEM S.	**342**	**342**	**2356**	**342**

(Tablo 14. Devam)

401120 - Otobüs-kamyon dış lastiği; yeni				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.3481	0.1523	0.3260	0.1285
	-0.1154	-0.3309	-0.1829	-0.4832
	-0.2210	-0.1570	-0.2450	-0.1830
CTPM	**-3.5005*****	-2.3342	**-5.8957*****	**-3.3827****
	-0.0100	-0.1116	0.0000	-0.0139
	-1.3590	-1.4670	-1.4500	-1.3750
GDT	**1.2008*****	**-0.7774****	**2.4534*****	**1.4368*****
	-0.0080	-0.0464	0.0000	-0.0013
	-0.4530	-0.3900	-0.5080	-0.4450
SimY	-8.7819	**13.0096***	**-17.3854****	**-12.0303***
	-0.1747	-0.0612	-0.0253	-0.0737
	-6.4700	-6.9500	-7.7730	-6.7270
FkA	**-0.5694*****	**-0.6351*****	**-0.5144*****	**-0.6442*****
	0.0000	0.0000	-0.0008	0.0000
	-0.1310	-0.1340	-0.1530	-0.1360
FkK	0.5246	0.8631	0.6696	0.1474
	-0.3321	-0.1615	-0.2121	-0.7769
	-0.5410	-0.6160	-0.5370	-0.5200
FkL	**0.9735***	0.6816	**1.3351****	0.9980
	-0.0975	-0.3751	-0.0322	-0.1123
	-0.5880	-0.7680	-0.6230	-0.6290
distw	**-0.6395****	**-0.9014****	**-0.5721***	**-0.5515***
	-0.0244	-0.0117	-0.0509	-0.0581
	-0.2840	-0.3570	-0.2930	-0.2910
contig	**-1.6465*****	**-7.4465*****	**-2.2097****	**-1.5072*****
	-0.0074	0.0000	-0.0261	-0.0016
	-0.6150	-1.4080	-0.9940	-0.4780
RTA	**1.2160*****	-0.0407	**2.0269*****	**1.2106*****
	0.0000	-0.8605	0.0000	0.0000
	-0.2910	-0.2320	-0.3150	-0.2670
crisis	**-0.8336****	**-2.3059*****	-0.2625	**-0.2195***
	-0.0332	0.0000	-0.4733	-0.0679
	-0.3910	-0.3610	-0.3660	-0.1200
comlang	-3.0174***	**3.1337***	**-5.0634*****	**-2.9597*****
	-0.0001	-0.0873	-0.0002	0.0000
	-0.7590	-1.8330	-1.3630	-0.6380
Exrate	**1.1962***	**2.9889*****	0.3516	0.4928
	-0.0582	0.0000	-0.6154	-0.3683
	-0.6320	-0.4770	-0.7000	-0.5480
colony	-0.5659	-1.6717	-0.5206	-0.8825
	-0.3372	-0.2042	-0.4570	-0.1145
	-0.5900	-1.3170	-0.7000	-0.5590
_cons	-16.3701	41.4231***	-52.5631***	-22.4674*

(Tablo 14. Devam)

	-0.1750	-0.0002	-0.0001	-0.0528
	-12.0700	-11.0420	-13.7070	-11.6020
GÖZLEM S.	**663**	**663**	**2398**	**663**
401150 - Bisiklet dış lastiği; yeni				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.2088	**0.4660****	HESAPLANAMADI	0.1304
	-0.2599	-0.0263	HESAPLANAMADI	-0.4002
	-0.1850	-0.2100	HESAPLANAMADI	-0.1550
CTPM	**-2.3915*****	**-2.2326*****	HESAPLANAMADI	**-1.7656*****
	0.0000	-0.0017	HESAPLANAMADI	-0.0005
	-0.5890	-0.7120	HESAPLANAMADI	-0.5030
GDT	**1.0960*****	**2.1053*****	HESAPLANAMADI	**1.4094*****
	-0.0017	0.0000	HESAPLANAMADI	-0.0001
	-0.3500	-0.4930	HESAPLANAMADI	-0.3600
SimY	**-27.6176*****	-7.7247	HESAPLANAMADI	**-24.8643*****
	0.0000	-0.5958	HESAPLANAMADI	0.0000
	-3.8450	-14.5610	HESAPLANAMADI	-3.4190
FkA	**-0.6047****	**-3.3641*****	HESAPLANAMADI	**-0.6265*****
	-0.0124	-0.0032	HESAPLANAMADI	-0.0004
	-0.2420	-1.1420	HESAPLANAMADI	-0.1780
FkK	-0.0311	-0.8453	HESAPLANAMADI	-0.7259
	-0.9636	-0.2055	HESAPLANAMADI	-0.3443
	-0.6830	-0.6680	HESAPLANAMADI	-0.7670
FkL	**4.4722*****	**4.8477*****	HESAPLANAMADI	**3.8732*****
	0.0000	0.0000	HESAPLANAMADI	0.0000
	-0.7880	-0.7230	HESAPLANAMADI	-0.5750
distw	0.7242	**2.6323****	HESAPLANAMADI	1.0808
	-0.2459	-0.0345	HESAPLANAMADI	-0.1433
	-0.6240	-1.2450	HESAPLANAMADI	-0.7390
contig	**-3.6765*****	2.0668	HESAPLANAMADI	**-3.2122*****
	-0.0018	-0.4808	HESAPLANAMADI	-0.0067
	-1.1780	-2.9310	HESAPLANAMADI	-1.1850
RTA	**2.7813****	-0.0168	HESAPLANAMADI	**3.3329*****
	-0.0218	-0.9938	HESAPLANAMADI	-0.0050
	-1.2130	-2.1660	HESAPLANAMADI	-1.1870
crisis	**-1.4568*****	-1.1167	HESAPLANAMADI	**-0.2041****
	-0.0090	-0.1311	HESAPLANAMADI	-0.0349
	-0.5580	-0.7400	HESAPLANAMADI	-0.0970
comlang	-0.5376	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	-0.5042
	-0.6543		HESAPLANAMADI	-0.6350
	-1.2000		HESAPLANAMADI	-1.0620
Exrate	**1.2409****	1.3327	HESAPLANAMADI	0.5953
	-0.0329	-0.3016	HESAPLANAMADI	-0.1889
	-0.5820	-1.2900	HESAPLANAMADI	-0.4530
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI

(Tablo 14. Devam)

_cons	-28.2541**	-76.5863***	HESAPLANAMADI	-39.6697***
	-0.0304	-0.0014	HESAPLANAMADI	-0.0083
	-13.0550	-24.0340	HESAPLANAMADI	-15.0200
GÖZLEM S.	**254**	**254**	HESAPLANAMADI	**254**
401320 - Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.5590	0.4703	HESAPLANAMADI	-0.1509
	-0.1442	-0.2491	HESAPLANAMADI	-0.5940
	-0.3830	-0.4080	HESAPLANAMADI	-0.2830
CTPM	**-1.8196****	**-1.7620****	HESAPLANAMADI	**-1.1949****
	-0.0150	-0.0465	HESAPLANAMADI	-0.0382
	-0.7480	-0.8850	HESAPLANAMADI	-0.5760
GDT	0.3116	5.9258	HESAPLANAMADI	**0.8220****
	-0.4253	-0.2860	HESAPLANAMADI	-0.0203
	-0.3910	-5.5540	HESAPLANAMADI	-0.3540
SimY	**-21.2467****	-23.4404	HESAPLANAMADI	**-20.6352*****
	-0.0138	-0.1509	HESAPLANAMADI	-0.0044
	-8.6240	-16.3190	HESAPLANAMADI	-7.2540
FkA	-0.2524	2.8912	HESAPLANAMADI	-0.3925
	-0.4093	-0.2863	HESAPLANAMADI	-0.1591
	-0.3060	-2.7120	HESAPLANAMADI	-0.2790
FkK	0.0244	-0.4724	HESAPLANAMADI	-0.1628
	-0.9618	-0.6221	HESAPLANAMADI	-0.7541
	-0.5090	-0.9590	HESAPLANAMADI	-0.5200
FkL	**3.4455****	**4.4706****	HESAPLANAMADI	**3.2490*****
	-0.0121	-0.0131	HESAPLANAMADI	-0.0049
	-1.3740	-1.8020	HESAPLANAMADI	-1.1550
distw	0.9294	40.2543	HESAPLANAMADI	1.0074
	-0.2182	-0.2537	HESAPLANAMADI	-0.2283
	-0.7550	-35.2670	HESAPLANAMADI	-0.8360
contig	-0.9012	63.1599	HESAPLANAMADI	-0.7520
	-0.5479	-0.2858	HESAPLANAMADI	-0.6284
	-1.5000	-59.1680	HESAPLANAMADI	-1.5540
RTA	**3.0729****	80.8432	HESAPLANAMADI	**3.1391****
	-0.0393	-0.2383	HESAPLANAMADI	-0.0248
	-1.4910	-68.5570	HESAPLANAMADI	-1.3990
crisis	-0.2544	0.8851	HESAPLANAMADI	-0.0040
	-0.2880	-0.4001	HESAPLANAMADI	-0.9850
	-0.2390	-1.0520	HESAPLANAMADI	-0.2110
comlang	**-3.3621****	-41.8984	HESAPLANAMADI	**-3.2963****
	-0.0465	-0.2010	HESAPLANAMADI	-0.0230
	-1.6890	-32.7640	HESAPLANAMADI	-1.4500
Exrate	**1.6196****	-2.6564	HESAPLANAMADI	**0.7523***
	-0.0182	-0.4545	HESAPLANAMADI	-0.0837
	-0.6860	-3.5510	HESAPLANAMADI	-0.4350

(Tablo 14. Devam)

colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	HESAPLANAMADI	MODEL DIŞI
_cons	-8.4459	-525.3973	HESAPLANAMADI	-22.1989
	-0.5808	-0.2731	HESAPLANAMADI	-0.1281
	-15.2930	-479.3650	HESAPLANAMADI	-14.5870
GÖZLEM S.	**206**	**206**	HESAPLANAMADI	**206**
401390 - Kauçuktan diğer iç lastikler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.0036	-0.1389	-0.1561	-0.2223
	-0.9887	-0.2503	-0.8040	-0.4115
	-0.2550	-0.1210	-0.6290	-0.2710
CTPM	**-2.0898*****	**-1.7038*****	-4.1372	**-1.8321****
	-0.0089	-0.0028	-0.1535	-0.0111
	-0.7990	-0.5700	-2.8990	-0.7220
GDT	**1.4100*****	-1.5099	**2.8702*****	**1.5383*****
	0.0000	-0.3972	0.0000	0.0000
	-0.3190	-1.7830	-0.5630	-0.2390
SimY	**-19.2757*****	-6.2503	**-23.9971*****	**-19.9450*****
	-0.0008	-0.2521	-0.0001	-0.0001
	-5.7580	-5.4570	-6.3060	-5.1850
FkA	**-1.4515*****	-0.4045	**-1.0698*****	**-1.4693*****
	0.0000	-0.4251	0.0000	0.0000
	-0.2160	-0.5070	-0.1270	-0.1890
FkK	**-1.0285****	0.5004	-1.2450	**-1.1123*****
	-0.0324	-0.4413	-0.3876	-0.0085
	-0.4810	-0.6500	-1.4410	-0.4230
FkL	**3.6020*****	-0.0291	**3.5596*****	**3.4915*****
	0.0000	-0.9905	0.0000	0.0000
	-0.6160	-2.4510	-0.6550	-0.5730
distw	**-0.9873***	1.1214	0.0257	**-1.0009****
	-0.0518	-0.2594	-0.9460	-0.0300
	-0.5080	-0.9940	-0.3790	-0.4610
contig	-1.3499	-2.3841	-1.4925	**-1.3974***
	-0.1858	-0.2257	-0.2517	-0.0897
	-1.0200	-1.9680	-1.3020	-0.8240
RTA	0.5579	-0.5494	**1.9412*****	0.3306
	-0.2893	-0.1178	-0.0004	-0.5301
	-0.5260	-0.3510	-0.5430	-0.5270
crisis	-0.0484	0.6086	0.2449	**-0.4040****
	-0.9282	-0.1106	-0.7496	-0.0205
	-0.5370	-0.3810	-0.7670	-0.1740
comlang	-1.6841	0.8807	**5.0500*****	-1.7419
	-0.5003	-0.6966	-0.0019	-0.4078
	-2.4980	-2.2580	-1.6220	-2.1040
Exrate	0.0934	**2.8187*****	-0.5967	0.0260
	-0.9114	-0.0006	-0.5857	-0.9503

(Tablo 14. Devam)

	-0.8400	-0.8250	-1.0950	-0.4170
colony	**-4.4314*****	-2.3709	**-9.6203*****	**-4.4510*****
	0.0000	-0.1741	0.0000	0.0000
	-0.7680	-1.7440	-2.0780	-0.6770
_cons	-21.7764**	43.5821	-72.3486***	-24.9671***
	-0.0177	-0.3162	0.0000	-0.0004
	-9.1810	-43.4790	-14.8390	-7.0640
GÖZLEM S.	**432**	**432**	**2398**	**432**
840731 - Kara taşıtları için kıvılcım ateşlemeli motorlar; silindir hacmi 50 cm3.ü geçmeyenler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**9.4769****	13.9885	-0.3496	**-1.0767****
	-0.0472	-0.5148	-0.6292	-0.0211
	-4.7750	-21.4760	-0.7240	-0.4670
INSP	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-5.9711*****	-0.8552
			-0.0001	-0.6726
			-1.5550	-2.0230
GDT	0.6382	2.1569	**3.4437*****	1.0128
	-0.2609	-0.9280	0.0000	-0.2812
	-0.5680	-23.8840	-0.5640	-0.9400
SimY	**40.8924*****	-36.8994	**-22.4362****	-15.1268
	0.0000	-0.1928	-0.0176	-0.3861
	-9.9510	-28.3310	-9.4480	-17.4550
FkA	0.1867	20.7063	-0.2707	0.1096
	-0.4154	-0.3167	-0.5430	-0.7534
	-0.2290	-20.6820	-0.4450	-0.3490
FkK	**7.8638*****	**-9.4313****	2.7417	**2.2891***
	0.0000	-0.0315	-0.1513	-0.0650
	-1.0810	-4.3850	-1.9110	-1.2410
FkL	**1.5350*****	-23.6149	**1.5913*****	0.2131
	-0.0031	-0.1335	-0.0020	-0.7576
	-0.5190	-15.7370	-0.5140	-0.6910
distw	0.5590	5.1779	-0.2061	-0.0673
	-0.6805	-0.8343	-0.6785	-0.9684
	-1.3570	-24.7480	-0.4970	-1.6990
contig	**13.7579*****	MODEL DIŞI	**4.5688*****	1.8336
	-0.0017		0.0000	-0.6342
	-4.3950		-1.1160	-3.8530
RTA	**14.9613****	30.8426	**2.8263****	-1.4281
	-0.0145	-0.3029	-0.0138	-0.6467
	-6.1200	-29.9400	-1.1470	-3.1160
crisis	10.4183	15.9426	-2.0847	-0.6747
	-0.1673	-0.4212	-0.1462	-0.2515
	-7.5450	-19.8190	-1.4350	-0.5880
comlang	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI

(Tablo 14. Devam)

Exrate	**18.8357****	15.4417	-0.0616	**-2.4644****
	-0.0187	-0.7614	-0.9815	-0.0184
	-8.0100	-50.8550	-2.6630	-1.0450
colony	1.6116	MODEL DIŞI	**-9.2220*****	-1.7250
	-0.2679		0.0000	-0.4034
	-1.4550		-2.2130	-2.0640
_cons	-56.8183*	-157.6364	-92.5893***	-15.1751
	-0.0628	-0.7013	0.0000	-0.6607
	-30.5410	-410.9070	-14.9110	-34.5700
GÖZLEM S.	**69**	**69**	**2356**	**69**
840732 - Kara taşıtları için kıvılcım ateşlemeli motorlar; silindir hacmi 50 cm3.ü geçen fakat 250 cm3.ü geçmeyenler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-1.1727	**3.1591*****	**-1.3162****	**-1.1761*****
	-0.1582	0.0000	-0.0282	-0.0048
	-0.8310	-0.7530	-0.6000	-0.4170
INSP	-3.9458	-8.2625	**-1.7603****	0.3974
	-0.1911	-0.5050	-0.0473	-0.3571
	-3.0180	-12.3950	-0.8880	-0.4310
GDT	**2.9123*****	**38.1533*****	**5.4768*****	**3.5355*****
	0.0000	-0.0006	0.0000	-0.0002
	-0.6550	-11.1800	-0.6950	-0.9620
SimY	**-30.6448*****	-9.4588	**-33.0495*****	**-28.4911*****
	0.0000	-0.2337	0.0000	0.0000
	-4.4520	-7.9430	-7.0320	-4.8080
FkA	-0.2247	-3.4972	**-1.2450*****	-0.7394
	-0.6011	-0.3270	-0.0004	-0.1146
	-0.4300	-3.5680	-0.3490	-0.4690
FkK	0.9057	12.2231	-1.7936	-0.7443
	-0.5056	-0.2057	-0.3502	-0.6838
	-1.3600	-9.6590	-1.9200	-1.8270
FkL	**1.7332****	MODEL DIŞI	**3.2741*****	**2.6915*****
	-0.0288		0.0000	0.0000
	-0.7930		-0.5500	-0.5070
distw	**-4.2839***	5.8261	-0.1133	-0.5280
	-0.0534	-0.5170	-0.8808	-0.5042
	-2.2180	-8.9910	-0.7550	-0.7910
contig	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
RTA	**-6.0825***	0.6253	**1.4821***	-0.2446
	-0.0987	-0.5911	-0.0722	-0.8407
	-3.6840	-1.1640	-0.8250	-1.2170
crisis	0.4629	-1.3210	1.6250	0.0196
	-0.6089	-0.8058	-0.2810	-0.9354
	-0.9050	-5.3730	-1.5070	-0.2420
comlang	**-10.9304***	MODEL DIŞI	**30.2099*****	-0.1671

(Tablo 14. Devam)

	-0.0876		0.0000	-0.9555
	-6.3980		-1.2650	-2.9960
Exrate	5.3577	**6.1168****	-2.1640	**-3.7368*****
	-0.3318	-0.0202	-0.2303	-0.0024
	-5.5210	-2.6340	-1.8040	-1.2330
colony	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-31.4434*****	MODEL DIŞI
			0.0000	
			-1.1050	
_cons	-36.7573	-519.1659*	-144.1311***	-81.8801***
	-0.2053	-0.0871	0.0000	-0.0056
	-29.0220	-303.4780	-22.1200	-29.5370
GÖZLEM S.	**151**	**151**	**2308**	**151**
840734 - Kara taşıtları için motorlar, silindir hacmi 1000 cm3. ü geçenler				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**-1.0802***	-1.1523	**-1.4596***	**-0.9326***
	-0.0733	-0.1502	-0.0523	-0.0948
	-0.6030	-0.8010	-0.7520	-0.5580
TBT	1.1070	1.3236	MODEL DIŞI	0.1569
	-0.1070	-0.3816		-0.8101
	-0.6870	-1.5130		-0.6530
GDT	**1.7951*****	1.0299	**2.9799*****	**1.8174*****
	-0.0052	-0.2867	0.0000	-0.0022
	-0.6430	-0.9670	-0.5960	-0.5930
SimY	-4.1444	**-48.2726****	-9.3564	-4.6829
	-0.4901	-0.0264	-0.1945	-0.4602
	-6.0040	-21.7440	-7.2110	-6.3410
FkA	-0.1978	-0.1435	-0.2981	-0.1896
	-0.5345	-0.4780	-0.3600	-0.5529
	-0.3190	-0.2020	-0.3260	-0.3200
FkK	0.2596	0.1282	0.3447	0.0475
	-0.8020	-0.8951	-0.7363	-0.9564
	-1.0350	-0.9720	-1.0240	-0.8690
FkL	0.3981	-4.2481	0.4358	0.4345
	-0.3352	-0.1023	-0.3845	-0.3099
	-0.4130	-2.6000	-0.5010	-0.4280
distw	0.4466	1.1795	0.3063	0.4534
	-0.4685	-0.2850	-0.5794	-0.4479
	-0.6160	-1.1030	-0.5530	-0.5970
contig	**-3.2583****	-0.9988	**-4.8722*****	**-3.1209***
	-0.0445	-0.6180	-0.0004	-0.0593
	-1.6210	-2.0030	-1.3750	-1.6550
RTA	**2.0995***	**1.4285***	**2.6666*****	**2.2686***
	-0.0543	-0.0669	-0.0013	-0.0601
	-1.0910	-0.7800	-0.8270	-1.2060
crisis	-0.0199	0.7699	-1.1066	-0.1186

(Tablo 14. Devam)

	-0.9834	-0.3383	-0.2556	-0.5927
	-0.9580	-0.8040	-0.9740	-0.2220
comlang	1.2127	0.8011	**3.5920***	1.1556
	-0.5565	-0.7129	-0.0977	-0.5920
	-2.0630	-2.1770	-2.1690	-2.1560
Exrate	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-2.1177****	-0.1229
			-0.0443	-0.7851
			-1.0530	-0.4510
colony	**-4.6426*****	**-4.4850***	**-6.7480*****	**-4.8460*****
	-0.0017	-0.0881	0.0000	-0.0007
	-1.4770	-2.6300	-1.6010	-1.4330
_cons	-40.5878**	-22.9186	-71.0068***	-40.7511**
	-0.0446	-0.3952	0.0000	-0.0298
	-20.2100	-26.9550	-17.1270	-18.7540
GÖZLEM S.	**421**	**421**	**2398**	**421**
840810 - Deniz taşıtları için dizel, yarı dizel motorlar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	0.7938	1.5374	0.2541	0.1240
	-0.4971	-0.3339	-0.8143	-0.6596
	-1.1690	-1.5910	-1.0820	-0.2810
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.8846	**-0.8944****
			-0.7537	-0.0382
			-2.8190	-0.4310
GDT	1.3412	**2.1199*****	**2.5378*****	1.2401
	-0.1655	-0.0027	-0.0037	-0.1634
	-0.9670	-0.7060	-0.8750	-0.8900
SimY	5.6168	**61.7532****	-4.8572	3.3834
	-0.4650	-0.0361	-0.5397	-0.4770
	-7.6870	-29.4690	-7.9200	-4.7580
FkA	-0.4034	-0.1024	-0.3451	-0.4976
	-0.3148	-0.8032	-0.1835	-0.1924
	-0.4010	-0.4110	-0.2590	-0.3820
FkK	-0.1121	**2.8094****	**1.8963*****	**-1.4531***
	-0.9163	-0.0315	-0.0043	-0.0899
	-1.0670	-1.3060	-0.6640	-0.8570
FkL	**-0.9308***	6.2090	-0.9841	**-0.9185****
	-0.0745	-0.2770	-0.1167	-0.0363
	-0.5220	-5.7120	-0.6270	-0.4390
distw	-1.1509	**-4.6634*****	-0.3256	-0.5375
	-0.1826	-0.0028	-0.5068	-0.4444
	-0.8640	-1.5590	-0.4900	-0.7030
contig	-1.5101	1.0771	-1.2390	**-2.2443***
	-0.2709	-0.6834	-0.1497	-0.0587
	-1.3720	-2.6410	-0.8600	-1.1870
RTA	0.4403	-1.8463	**2.4890*****	0.5051

(Tablo 14. Devam)

	-0.5360	-0.1606	-0.0002	-0.6065
	-0.7110	-1.3160	-0.6650	-0.9810
crisis	**2.1024****	**1.8925***	-0.8386	**0.4421*****
	-0.0337	-0.0627	-0.6241	-0.0001
	-0.9900	-1.0170	-1.7110	-0.1120
comlang	-3.4497	-7.4976	-0.6957	**-3.2879***
	-0.1289	-0.1753	-0.5901	-0.0614
	-2.2720	-5.5320	-1.2920	-1.7580
Exrate	1.9515	**3.7805***	MODEL DIŞI	**1.1468****
	-0.3031	-0.0642		-0.0223
	-1.8950	-2.0430		-0.5020
colony	**-2.5838****	**-7.7237*****	**-2.6701*****	**-1.8058****
	-0.0136	0.0000	-0.0003	-0.0331
	-1.0480	-1.7210	-0.7400	-0.8480
_cons	-18.2866	-14.0045	-59.6720**	-18.0096
	-0.4711	-0.5650	-0.0119	-0.4423
	-25.3730	-24.3350	-23.7290	-23.4390
GÖZLEM S.	**382**	**382**	**2398**	**382**
840890 - Diğer amaçlar için dizel-yarı dizel motorlar				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	-0.4981	**-1.4260*****	-0.5745	**-0.4497****
	-0.1742	-0.0008	-0.1505	-0.0489
	-0.3670	-0.4250	-0.4000	-0.2280
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	**-0.5715***
				-0.0957
				-0.3430
CTPM	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	0.2481	MODEL DIŞI
			-0.4196	
			-0.3070	
GDT	**1.7641*****	0.1853	**2.7480*****	**1.7813*****
	-0.0002	-0.5647	0.0000	0.0000
	-0.4730	-0.3220	-0.4970	-0.3990
SimY	-5.0524	-9.4261	-4.6817	-5.3832
	-0.2310	-0.2185	-0.3863	-0.1647
	-4.2180	-7.6600	-5.4040	-3.8750
FkA	**-0.3917*****	-0.1459	**-0.5230*****	**-0.3938*****
	-0.0071	-0.3627	-0.0001	-0.0026
	-0.1450	-0.1600	-0.1340	-0.1310
FkK	-0.6393	**-1.8427*****	0.0256	-0.6820
	-0.3222	-0.0099	-0.9717	-0.1930
	-0.6460	-0.7140	-0.7210	-0.5240
FkL	**0.5373*****	-0.3029	**0.6998****	**0.5402*****
	-0.0039	-0.6195	-0.0158	-0.0031
	-0.1860	-0.6100	-0.2900	-0.1830
distw	**1.2070*****	**2.0931*****	**1.0875*****	**1.1690*****

(Tablo 14. Devam)

	-0.0022	0.0000	-0.0011	-0.0006
	-0.3950	-0.3860	-0.3320	-0.3400
contig	-0.0378	**-6.3829*****	0.3926	-0.0521
	-0.9703	0.0000	-0.6978	-0.9576
	-1.0160	-0.7720	-1.0110	-0.9810
RTA	**2.5723*****	**1.0248****	**3.4682*****	**2.5756*****
	-0.0022	-0.0795	0.0000	-0.0026
	-0.8410	-0.5840	-0.7460	-0.8550
crisis	0.3582	0.2926	0.3863	0.1415
	-0.4790	-0.5483	-0.4516	-0.2523
	-0.5060	-0.4880	-0.5130	-0.1240
comlang	**5.0625*****	**2.6602*****	**6.3439*****	**4.8910*****
	0.0000	-0.0051	0.0000	0.0000
	-0.9970	-0.9490	-1.2440	-0.9620
Exrate	-1.1913	**-1.4884****	**-1.6946****	-0.5460
	-0.2047	-0.0461	-0.0914	-0.3651
	-0.9390	-0.7460	-1.0040	-0.6030
colony	**-4.7505*****	**-5.6888*****	**-5.5913*****	**-4.6996*****
	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	-0.9810	-0.7360	-1.0260	-0.9600
_cons	-45.3660***	-3.5587	-73.8880***	-46.0023***
	-0.0026	-0.6899	0.0000	-0.0004
	-15.0880	-8.9200	-15.1860	-12.9080
GÖZLEM S.	**477**	**477**	**2398**	**477**
840910 - Hava taşıtlarının motor aksam-parçaları				
DEĞİŞKEN	***(M1)***	***(M2)***	***(M3)***	***(M4)***
Tariff	**0.8122****	**1.2155*****	0.4716	0.1415
	-0.0933	-0.0004	-0.2857	-0.7055
	-0.4840	-0.3430	-0.4420	-0.3750
TBT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	-0.2613
				-0.5568
				-0.4450
EXPORT	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI	MODEL DIŞI
GDT	**1.9508*****	-4.0119	**3.3380*****	**2.1528*****
	0.0000	-0.3239	0.0000	0.0000
	-0.3180	-4.0670	-0.3040	-0.3750
SimY	-9.5177	-10.1265	**-22.8759*****	**-22.1132****
	-0.3232	-0.7294	-0.0095	-0.0524
	-9.6340	-29.2780	-8.8270	-11.3990
FkA	0.1644	-7.9143	-0.0093	**0.2082****
	-0.2116	-0.1231	-0.9412	-0.0770
	-0.1320	-5.1320	-0.1270	-0.1180
FkK	0.6982	0.9446	1.3956	**1.0406****
	-0.5198	-0.6034	-0.1172	-0.0668
	-1.0850	-1.8180	-0.8910	-0.5680

(Tablo 14. Devam)

FkL	**-2.2361*****	2.0701	**-2.8619*****	**-2.7057*****
	-0.0027	-0.6303	-0.0001	-0.0011
	-0.7450	-4.3010	-0.7250	-0.8290
distw	0.3445	12.6223	0.0872	0.3952
	-0.4141	-0.1361	-0.7845	-0.3869
	-0.4220	-8.4690	-0.3190	-0.4570
contig	-1.6918	10.5472	0.3672	**-1.8624***
	-0.3149	-0.3711	-0.6840	-0.0988
	-1.6830	-11.7930	-0.9020	-1.1280
RTA	**2.5531*****	-0.5171	**3.1801*****	**2.1731*****
	-0.0016	-0.6327	0.0000	-0.0020
	-0.8070	-1.0820	-0.7040	-0.7030
crisis	-0.7754	**-1.3778***	-0.6768	-0.2993
	-0.1538	-0.0919	-0.1350	-0.1495
	-0.5440	-0.8170	-0.4530	-0.2080
comlang	3.1511	MODEL DIŞI	**-3.3422*****	4.7881
	-0.5887		0.0000	-0.1414
	-5.8280		-0.5340	-3.2560
Exrate	0.1275	4.8770	**-0.8666****	**-0.6900***
	-0.6961	-0.1556	-0.0216	-0.0533
	-0.3260	-3.4350	-0.3770	-0.3570
colony	**4.2145*****	**10.2670*****	**1.1874***	**4.1579*****
	0.0000	0.0000	-0.0930	0.0000
	-0.8930	-2.1160	-0.7070	-0.6440
_cons	-50.9344***	15.6004	-88.8572***	-55.2862***
	0.0000	-0.8122	0.0000	0.0000
	-10.6560	-65.6680	-9.7600	-10.5900
GÖZLEM S.	**256**	**256**	**2398**	**256**

***p<0,10 ****p<0,05 *****p<0,01

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır

M1: İthalatçı ve İhracatçı Zaman Sabit Etkileri

M2: İthalatçı, İhracatçı ve Ülke Çifti Zaman Sabit Etkileri

M3: İthalatçı Zaman sabit Etkileri

M4: İhracatçı Zaman Sabit Etkileri

EK-6

Tablo 15. Gerçekleştirilen Tüm Model Tahminlerinde İstatistiksel Olarak Anlamsız olan TDÖ'lere İlişkin Eşya Listesi

GTİP No.	GTİP Tanımı	Önlem Türü
870321	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^3'ü geçmeyenler:	Fiyat Kontrolleri
870321	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^3'ü geçmeyenler:	Gözetim Önlemi
870321	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^3'ü geçmeyenler:	TTE
870321	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^3'ü geçmeyenler:	İhracatla İlgili Önlemler
870322	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^3'ü geçen fakat 1500 cm^3.ü geçmeyenler	Fiyat Kontrolleri
870322	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^3'ü geçen fakat 1500 cm^3.ü geçmeyenler	Gözetim Önlemi
870322	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^3'ü geçen fakat 1500 cm^3.ü geçmeyenler	TTE
870322	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1000 cm^3'ü geçen fakat 1500 cm^3.ü geçmeyenler	İhracatla İlgili Önlemler
870432	Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)	Fiyat Kontrolleri
870432	Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)	Gözetim Önlemi
870432	Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)	TTE
870432	Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)	İhracatla İlgili Önlemler
870432	Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan büyük)	Miktar Kısıtlamaları
401130	Uçak dış lastiği; yeni	TTE
401140	Motosiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri
401213	Hava taşıtları için sırt geçirilmiş dış lastikler	TTE
401699	Motorlu araçlar için vulkanize kauçuktan diğer eşyalar	TTE

(Tablo 15. Devam)

700729	Yapıştırılmış cam yapraklardan oluşan diğer emniyet camları	Korunma Önlemleri
840734	Kara taşıtları için motorlar, silindir hacmi 1000 cm^3. ü geçenler	TTE
840910	Hava taşıtlarının motor aksam-parçaları	TTE
840910	Hava taşıtlarının motor aksam-parçaları	İhracatla İlgili Önlemler
841330	İçten yanmalı pistonlu motorlar yakıt, yağ/soğutma pompaları	TTE
848310	Transmisyon milleri ve kranklar	TTE
848340	Dişliler, dişli sistemleri, bilyeli vidalar, dişli kutuları	TTE
848360	Kavramalar, kaplinler (birleştirme, irtibat cihazları)	TTE
848390	Transmisyon mili, krank, kovan, dişli kutuları vb. parçaları	TTE
848410	İki ya da daha fazla metal tabakalardan yapılmış contalar	TTE
848490	Diğer conta, poşet, zarf vb. takım ve grupları	TTE
850730	Nikel-kadmiyumlu akümülatörler	Fiyat Kontrolleri
850730	Nikel-kadmiyumlu akümülatörler	TTE
850740	Nikel-demirli akümülatörler	Fiyat Kontrolleri
850740	Nikel-demirli akümülatörler	TTE
850780	Diğer akümülatörler	Fiyat Kontrolleri
850780	Diğer akümülatörler	TTE
851110	Ateşleme bujileri	TTE
851120	Ateşleme ve dinamo manyetoları, manyetik volanlar	TTE
851130	Distribütörler; ateşleme bobinleri	TTE
851140	Marş motorları	TTE
851150	İçten yanmalı motorlarda kullanılan diğer jeneratörler	TTE
851180	İçten yanmalı motorlarda kullanılan diğer tertibat, cihazlar	TTE

(Tablo 15. Devam)

870880	Kara taşıtları için süspansiyon sistemleri vb. aksam ve parçaları	Gözetim Önlemi
870891	Kara taşıtları için radyatörler vb. aksam ve parçaları	Gözetim Önlemi
910400	Taşıtların alet tabloları için saatler vb.	TTE
910400	Taşıtların alet tabloları için saatler vb.	Fiyat Kontrolleri

EK-7

Tablo 16: Türkiye'nin Otomotiv Sektörü İthalatına Uyguladığı TDÖ'lere Dair Hesaplanmış Olan AVE'ler

GTİP No	GTİP Tanımı	Önlem Türü	Ave_Kee*	Ave_Ghodsi*	Kee_Ghodsi Ortalama**	Model***	Önlem Yılı Aralığı	Önlemin Uygulandığı Ülkeler	Anlamlılık Düzeyi (%)	R2
870120	Yarı römorklar için çekiciler	Fiyat Kontrolleri	1.08	1.11	1.09	M1	2002-2018	Tüm	0.01	0.66
870120	Yarı römorklar için çekiciler	TTE	-100.00	-100.00	-100.00	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.66
870130	Paletli traktörler	TTE	-1.82	-100.00	-50.91	M1	2012-2018	Tüm	0.05	0.91
870210	Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi	Fiyat Kontrolleri	0.30	1.37	0.84	M1	2002-2018	Tüm	0.05	0.88
870290	Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi	TTE	-98.77	-100.00	-99.39	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.72
870290	Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi	Fiyat Kontrolleri	1.72	2.91	2.31	M1	2002-2018	Tüm	0.05	0.72
870310	Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar	Fiyat Kontrolleri	-7.49	-100.00	-53.75	M1	2002-2018	Tüm	0.01	0.92

(Tablo 16. Devam)

870310	Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar	TTE	0.42	6.23	3.32	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.92
870323	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler	TTE	0.86	0.80	0.83	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.61
870324	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler	TTE	-1.06	-1.92	-1.49	M1	2012-2018	Tüm	0.10	0.87
870324	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler	Fiyat Kontrolleri	0.67	1.22	0.95	M1	2002-2018	Tüm	0.01	0.87
870331	Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:	TTE	0.24	1.02	0.63	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.35
870331	Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:	Fiyat Kontrolleri	-100.00	-100.00	-100.00	M1	2002-2018	Tüm	0.01	0.35
870332	Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 $cm^{3'}$ü geçen fakat 2500 $cm^{3'}$ü geçmeyenler:	TTE	0.07	0.71	0.39	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.46

(Tablo 16. Devam)

870332	Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 $cm^{3'}$ü geçen fakat 2500 $cm^{3'}$ü geçmeyenler:	Fiyat Kontrolleri	-2.95	-30.47	-16.71	M1	2002-2018	Tüm	0.01	0.46
870390	İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar	TTE	-12.22	-43.36	-27.79	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.80
870423	Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)	Fiyat Kontrolleri	-65.56	-7.96	-36.76	M1	2002-2018	Tüm	0.05	0.54
870423	Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)	TTE	7.61	0.92	4.26	M1	2012-2018	Tüm	0.10	0.54
870431	Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)	TTE	1.74	2.39	2.06	M1	2012-2018	Tüm	0.10	0.62
870431	Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)	Fiyat Kontrolleri	-100.00	-100.00	-100.00	M1	2002-2018	Tüm	0.05	0.62
870490	Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar	TTE	0.45	2.54	1.50	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.78
681381	Amyant içermeyen fren balata ve yastıkları	Gözetim Önlemi	2.51	0.93	1.72	M1	2011-2018	Tüm	0.01	0.49

(Tablo 16. Devam)

842123	İçten yanmalı motorlar için yağ ve yakıt filtreleri	İhracatla İlgili Önlemler	-5.70	-6.89	-6.29	M1	2007-2018	Tüm	0.01	0.82
842131	İçten yanmalı motorlar için hava filtreleri	İhracatla İlgili Önlemler	-3.54	-3.64	-3.59	M1	2007-2018	Tüm	0.01	0.73
848330	Yatak kovanları (rulmansız olanlar) mil yatakları	İhracatla İlgili Önlemler	-4.02	-4.60	-4.31	M1	2007-2018	Tüm	0.01	0.79
850710	Pistonlu motorlar için kurşun asitli starter akümülatörler	Fiyat Kontrolleri	-29.22	-37.40	-33.31	M1	2002-2018	Tüm	0.01	0.42
851230	Sesli işaret cihazları	Gözetim Önlemi	-5.72	-0.001	-2.86	M1	2009-2018	Tüm	0.01	0.72
870830	Kara taşıtları için fren ve servo-frenler vb. aksam, parçaları	Gözetim Önlemi	0.72	0.72	0.72	M1	2011-2018	Tüm	0.05	0.72
870870	Kara taşıtları için tekerlekleri vb aksam, parça/aksesuarı	Gözetim Önlemi	-2.31	-2.63	-2.47	M1	2008-2018	Tüm	0.05	0.78
401120	Otobüs-kamyon dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	5.50	1.29	3.40	M1	2004-2018	Çin	0.01	0.46
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	0.78	1.54	1.16	M1	2002-2018	Çin	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	0.78	1.54	1.16	M1	2002-2018	Tayland	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	0.78	1.54	1.16	M1	2004-2018	Vietnam	0.01	0.88

(Tablo 16. Devam)

401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	0.78	1.54	1.16	M1	2008-2018	Endonezya	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	0.78	1.54	1.16	M1	2008-2018	Malezya	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	0.78	1.54	1.16	M1	2004-2018	Srilanka	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	0.78	1.54	1.16	M1	2002-2018	Hindistan	0.01	0.88
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.65	1.37	1.51	M1	2002-2018	Çin	0.05	0.62
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.65	1.37	1.51	M1	2002-2018	Tayland	0.05	0.62
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.65	1.37	1.51	M1	2004-2018	Vietnam	0.05	0.62
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.65	1.37	1.51	M1	2008-2018	Endonezya	0.05	0.62
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.65	1.37	1.51	M1	2008-2018	Malezya	0.05	0.62
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.65	1.37	1.51	M1	2004-2018	Srilanka	0.05	0.62
401390	Kauçuktan diğer iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.01	0.91	0.96	M1	2002-2018	Çin	0.01	0.47

(Tablo 16. Devam)

401390	Kauçuktan diğer iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.01	0.91	0.96	M1	2004-2018	Vietnam	0.01	0.47
401390	Kauçuktan diğer iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.01	0.91	0.96	M1	2008-2018	Endonezya	0.01	0.47
401390	Kauçuktan diğer iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.01	0.91	0.96	M1	2008-2018	Malezya	0.01	0.47
700719	Diğer kırılmaz emniyet camları (Emaye Olanlar)	Korunma Önlemleri	0.38	1.14	0.76	M1	2014-2018	Çin	0.01	0.78
700719	Diğer kırılmaz emniyet camları (Emaye Olanlar)	Korunma Önlemleri	0.38	1.14	0.76	M1	2014-2018	İsrail	0.01	0.78

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır

* Kee, Nicita ve Olarreaga (2008) ve Ghodsi, Grübler ve Stehrer (2016b) tarafından hazırlanmış olan ithalat talep esneklik değerlerine göre hesaplanmış olan AVE değeri

** Kee, Nicita ve Olarreaga (2008) ile Ghodsi, Grübler ve Stehrer (2016b) tarafından hazırlanmış olan iki farklı ithalat talep esneklik değerine göre hesaplanmış olan AVE değerinin aritmetik ortalaması olarak hesaplanmıştır.

***M1: İthalatçı ve İhracatçı Zaman Sabit Etkileri

EK-8

Tablo 17. TTE Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri

GTİP No	GTİP Tanımı	Önlem Türü	Kee ve Ghodsi Ortalama*	Model**	Önlem Yılı Aralığı	Önlemin Uygulandığı Ülkeler	Anlam Düzeyi (%)	R2
870120	*Yarı römorklar için çekiciler*	TTE	***-100.00***	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.66
870130	*Paletli traktörler*	TTE	-50.91	M1	2012-2018	Tüm	0.05	0.91
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi*	TTE	-99.39	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.72
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar*	TTE	3.32	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.92
870323	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçen fakat 3000 cm^3.ü geçmeyenler*	TTE	0.83	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.61
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi 3000 cm^3.ü geçenler*	TTE	-1.49	M1	2012-2018	Tüm	0.10	0.87

(Tablo 17. Devam)

870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	TTE	0.63	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.35
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm$^{3'}$ü geçen fakat 2500 cm$^{3'}$ü geçmeyenler:*	TTE	0.39	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.46
870390	*İnsan taşımaya mahsus diğer taşıtlar*	TTE	-27.79	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.80
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	TTE	4.26	M1	2012-2018	Tüm	0.10	0.54
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	TTE	2.06	M1	2012-2018	Tüm	0.10	0.62
870490	*Eşya taşımaya mahsus diğer motorlu taşıtlar*	TTE	1.50	M1	2012-2018	Tüm	0.01	0.78

* Kee, Nicita ve Olarreaga (2008) ile Ghodsi, Grübler ve Stehrer (2016b) tarafından hazırlanmış olan iki farklı ithalat talep esneklik değerine göre hesaplanmış olan AVE değerinin aritmetik ortalaması olarak hesaplanmıştır.
**M1: İthalatçı ve İhracatçı Zaman Sabit Etkileri

EK-9

Tablo 18. Korunma Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri

GTİP No	GTİP Tanımı	Önlem Türü**	Kee_Ghodsi Ortalama*	Model***	Önlem Yılı Aralığı	Önlemin Uygulandığı Ülkeler	Anlamlılık Düzeyi (%)	R2
401120	Otobüs-kamyon dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	3.40	M1	2004-2018	Çin	0.01	0.46
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	1.16	M1	2002-2018	Çin	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	1.16	M1	2002-2018	Tayland	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	1.16	M1	2004-2018	Vietnam	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	1.16	M1	2008-2018	Endonezya	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	1.16	M1	2008-2018	Malezya	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	1.16	M1	2004-2018	Sri Lanka	0.01	0.88
401150	Bisiklet dış lastiği; yeni	Korunma Önlemleri	1.16	M1	2002-2018	Hindistan	0.01	0.88
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.51	M1	2002-2018	Çin	0.05	0.62
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.51	M1	2002-2018	Tayland	0.05	0.62
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.51	M1	2004-2018	Vietnam	0.05	0.62
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.51	M1	2008-2018	Endonezya	0.05	0.62
401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.51	M1	2008-2018	Malezya	0.05	0.62

(Tablo 18. Devam)

401320	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Korunma Önlemleri	1.51	M1	2004-2018	Srilanka	0.05	0.62
401390	Kauçuktan diğer iç lastikler	Korunma Önlemleri	0.96	M1	2002-2018	Çin	0.01	0.47
401390	Kauçuktan diğer iç lastikler	Korunma Önlemleri	0.96	M1	2004-2018	Vietnam	0.01	0.47
401390	Kauçuktan diğer iç lastikler	Korunma Önlemleri	0.96	M1	2008-2018	Endonezya	0.01	0.47
401390	Kauçuktan diğer iç lastikler	Korunma Önlemleri	0.96	M1	2008-2018	Malezya	0.01	0.47
700719	Diğer kırılmaz emniyet camları (Emaye Olanlar)	Korunma Önlemleri	0.76	M1	2014-2018	Çin	0.01	0.78
700719	Diğer kırılmaz emniyet camları (Emaye Olanlar)	Korunma Önlemleri	0.76	M1	2014-2018	İsrail	0.01	0.78

* Kee, Nicita ve Olarreaga (2008) ile Ghodsi, Grübler ve Stehrer (2016b) tarafından hazırlanmış olan iki farklı ithalat talep esneklik değerine göre hesaplanmış olan AVE değerinin aritmetik ortalaması olarak hesaplanmıştır.
** MAST sınıflandırmasında D kategorisinde Korunma Önlemleri ana başlığı altında, Damping Önlemleri, Telafi Edici Vergiler, TPSA kapsamındaki Korunma Önlemlerinin tamamını kapsamaktadır.
***M1: İthalatçı ve İhracatçı Zaman Sabit Etkileri

EK-10

Tablo 19. Gözetim Önlemleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri

GTİP No	GTİP Tanımı	Önlem Türü	AVE_kee	AVE_ghodsi	Kee_Ghodsi Ortalama*	Model**	Önlem Yılı Aralığı	Önlemin Uygulandığı Ülkeler	Anlamlılık Düzeyi (%)	R2
681381	Amyant içermeyen fren balata ve yastıkları	Gözetim Önlemi	2.51	0.93	1.72	M1	2011-2018	Tüm	0.01	0.49
851230	Sesli işaret cihazları	Gözetim Önlemi	-5.72	-0.001	-2.86	M1	2009-2018	Tüm	0.01	0.72
870830	Kara taşıtları için fren ve servo-frenler vb. aksam, parçaları	Gözetim Önlemi	0.72	0.72	0.72	M1	2011-2018	Tüm	0.05	0.72
870870	Kara taşıtları için tekerlekleri vb. aksam, parça/aksesuarı	Gözetim Önlemi	-2.31	-2.63	-2.47	M1	2008-2018	Tüm	0.05	0.78

* Kee, Nicita ve Olarreaga (2008) ile Ghodsi, Grübler ve Stehrer (2016b) tarafından hazırlanmış olan iki farklı ithalat talep esneklik değerine göre hesaplanmış olan AVE değerinin aritmetik ortalaması olarak hesaplanmıştır.
**M1: İthalatçı ve İhracatçı Zaman Sabit Etkileri

EK-11

Tablo 20. Fiyat Kontrolleri İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri

GTİP No	GTİP Tanımı	Önlem Türü	AVE_kee	AVE_ghodsi	AVE Ortalaması	Model**	Önlem Yılı Aralığı	Önlemin Uygulandığı Ülkeler	Anlamlılık Düzeyi (%)	R2
870120	*Yarı römorklar için çekiciler*	Fiyat Kontrolleri	1.08	1.11	1.09	M1	2002-2018	TÜM	0.01	0.66
870210	*Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi*	Fiyat Kontrolleri	0.30	1.37	0.84	M1	2002-2018	TÜM	0.05	0.88
870290	*Minibüs, midibüs ve otobüs; benzinli, kapasitesi >=10 kişi*	Fiyat Kontrolleri	1.72	2.91	2.31	M1	2002-2018	TÜM	0.05	0.72
870310	*Özel kar taşıtları, golf sahası arabaları vb. özel taşıtlar*	Fiyat Kontrolleri	-7.49	***-100***	-53,75	M1	2002-2018	TÜM	0.01	0.92
870324	*Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli, silindir hacmi*	Fiyat Kontrolleri	0.67	1.22	0.95	M1	2002-2018	TÜM	0.01	0.87

(Tablo 20. Devam)

	3000 cm^3.ü geçenler									
870331	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm^3.ü geçmeyenler:*	Fiyat Kontrolleri	***-100***	***-100***	***-100***	M1	2002-2018	TÜM	0.01	0.35
870332	*Motorlu taşıt; dizel/yarı dizel, silindir hacmi 1500 cm$^{3'}$ü geçen fakat 2500 cm$^{3'}$ü geçmeyenler:*	Fiyat Kontrolleri	-2.95	-30.47	-16.71	M1	2002-2018	TÜM	0.01	0.46
870423	*Dizel/yarı dizel motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 20 tondan büyük)*	Fiyat Kontrolleri	-65.56	-7.96	-36.76	M1	2002-2018	TÜM	0.05	0.54
870431	*Kıvılcım ateşlemeli motorlu taşıtlar (taşıma kapasitesi 5 tondan küçük)*	Fiyat Kontrolleri	***-100***	***-100***	***-100***	M1	2002-2018	TÜM	0.05	0.62

(Tablo 20. Devam)

850710	*Pistonlu motorlar için kurşun asitli starter akümülatörler*	Fiyat Kontrolleri	-29.22	-37.40	-33.31	M1	2002-2018	TÜM	0.01	0.42

* Kee, Nicita ve Olarreaga (2008) ile Ghodsi, Grübler ve Stehrer (2016b) tarafından hazırlanmış olan iki farklı ithalat talep esneklik değerine göre hesaplanmış olan AVE değerinin aritmetik ortalaması olarak hesaplanmıştır.
**M1: İthalatçı ve İhracatçı Zaman Sabit Etkileri

EK-12

Tablo 21. İhracatla İlgili Önlemler İçin Hesaplanmış Olan AVE Değerleri

GTİP No	GTİP Tanımı	Önlem Türü	AVE_kee	AVE_ghodsi	Kee_Ghodsi Ortalama*	Model**	Önlem Yılı Aralığı	Önlemin Uygulandığı Ülkeler	Anlamlılık Düzeyi (%)	R2
842123	İçten yanmalı motorlar için yağ ve yakıt filtreleri	İhracatla İlgili Önlemler	-5.70	-6.89	-6.29	M1	2007-2018	TÜM	0.01	0.82
842131	İçten yanmalı motorlar için hava filtreleri	İhracatla İlgili Önlemler	-3.54	-3.64	-3.59	M1	2007-2018	TÜM	0.01	0.73
848330	Yatak kovanları (rulmansız olanlar) mil yatakları	İhracatla İlgili Önlemler	-4.02	-4.60	-4.31	M1	2007-2018	TÜM	0.01	0.79

* Kee, Nicita ve Olarreaga (2008) ile Ghodsi, Grübler ve Stehrer (2016b) tarafından hazırlanmış olan iki farklı ithalat talep esneklik değerine göre hesaplanmış olan AVE değerinin aritmetik ortalaması olarak hesaplanmıştır.
**M1: İthalatçı ve İhracatçı Zaman Sabit Etkileri

EK-13

Tablo 22. Otomotiv Sektörüne İlişkin Analiz sonuçları

DEĞİŞKEN	(M1)	(M2)	(M3)	(M4)
Tariff	-0.0550	-0.0550	**-0.2645****	-0.0550
P-Değeri	-0.1999	-0.1999	-0.0177	-0.1999
Standart Hata	-0.0430	-0.0430	-0.1120	-0.0430
TTE	-0.0285	-0.0284	-0.0178	-0.0285
P-Değeri	-0.6786	-0.6791	-0.7943	-0.6786
Standart Hata	-0.0690	-0.0690	-0.0680	-0.0690
Fiyat Kontrolleri	-0.0423	-0.0422	-0.0130	-0.0423
P-Değeri	-0.5363	-0.5386	-0.8446	-0.5363
Standart Hata	-0.0680	-0.0690	-0.0670	-0.0680
Gözetim	0.0310	0.0308	0.0443	0.0310
P-Değeri	-0.6917	-0.6941	-0.5624	-0.6917
Standart Hata	-0.0780	-0.0780	-0.0760	-0.0780
İhracatla İlgili Önlemler	0.0464	0.0465	0.0187	0.0464
P-Değeri	-0.6927	-0.6918	-0.8723	-0.6927
Standart Hata	-0.1170	-0.1170	-0.1160	-0.1170
Miktar Kısıtlamaları	0.1110	0.1112	0.1724	0.1110
P-Değeri	-0.4659	-0.4647	-0.2728	-0.4659
Standart Hata	-0.1520	-0.1520	-0.1570	-0.1520
Korunma Önlemleri	-0.2518	-0.2512	**-1.2624***	-0.2518
P-Değeri	-0.4072	-0.4093	-0.0816	-0.4072
Standart Hata	-0.3040	-0.3040	-0.7250	-0.3040
GDT	1.2888	1.2888	**2.6191*****	1.2888
P-Değeri	-0.3753	-0.3753	0.0000	-0.3753
Standart Hata	-1.4540	-1.4540	-0.3330	-1.4540
SimY	**9.1948****	**9.1953****	**-11.8909****	**9.1948****
P-Değeri	-0.0264	-0.0264	-0.0293	-0.0264
Standart Hata	-4.1420	-4.1420	-5.4570	-4.1420
FkA	-0.7510	-0.7508	**-0.3745*****	-0.7510
P-Değeri	-0.5096	-0.5098	-0.0028	-0.5096
Standart Hata	-1.1390	-1.1390	-0.1250	-1.1390
FkK	-0.0684	-0.0684	0.2165	-0.0684
P-Değeri	-0.8540	-0.8540	-0.7088	-0.8540
Standart Hata	-0.3720	-0.3720	-0.5800	-0.3720
FkL	-0.2275	-0.2277	0.2049	-0.2275
P-Değeri	-0.7685	-0.7684	-0.6458	-0.7685
Standart Hata	-0.7730	-0.7730	-0.4460	-0.7730
distw	-476.3491	-3.1115	-0.0405	-476.3491
P-Değeri	-0.8523	-0.3180	-0.8954	-0.8523
Standart Hata	-2558.8350	-3.1160	-0.3080	-2558.8350
contig	24.9177	**-3.8967*****	**-1.3430*****	24.9177

(Tablo 22. Devam)

P-Değeri	-0.8727	-0.0005	-0.0029	-0.8727
Standart Hata	-155.5470	-1.1260	-0.4510	-155.5470
RTA	-0.4009	-0.4009	**2.9616*****	-0.4009
P-Değeri	-0.1293	-0.1292	-0.0001	-0.1293
Standart Hata	-0.2640	-0.2640	-0.7570	-0.2640
crisis	**-1.6299*****	**-1.6297*****	**-0.4714****	**-1.6299*****
P-Değeri	-0.0069	-0.0069	-0.0352	-0.0069
Standart Hata	-0.6030	-0.6030	-0.2240	-0.6030
comlang	-340.8499	3.5977	**2.0463*****	-340.8499
P-Değeri	-0.8505	-0.1162	-0.0042	-0.8505
Standart Hata	-1808.1140	-2.2900	-0.7150	-1808.1140
exrate	**2.0236***	**2.0235***	-0.2150	**2.0236***
P-Değeri	-0.0587	-0.0587	-0.3608	-0.0587
Standart Hata	-1.0700	-1.0700	-0.2350	-1.0700
colony	109.0674	-0.3400	**-2.9067*****	109.0674
P-Değeri	-0.8536	-0.8486	0.0000	-0.8536
Standart Hata	-591.2560	-1.7820	-0.6390	-591.2560
_cons	3269.2336	-4.7780	-62.0317***	3269.2336
	-0.8535	-0.9127	0.0000	-0.8535
	-17705.2320	-43.5830	-9.8280	-17705.2320
GÖZLEM SAYISI	**176,973**	**176,973**	**178,009**	**176,973**

*****p<0,10 ******p<0,05 *******p<0,01
M1: İthalatçı, İhracatçı ve Zaman Sabit Etkileri
M2: İthalatçı, İhracatçı, Ülke Çifti ve Zaman Sabit Etkileri
M3: İthalatçı ve Zaman Sabit Etkileri
M4: İhracatçı ve Zaman Sabit Etkileri

EK-14

Tablo 24. Otomotiv Sektörüne İlişkin Hesaplanan Ayrıntılı AVE Değer ve Ortalamaları (%)

İhracatçı Ülke	GTİP No.	Önlem Yılı Aralığı	AVE Kee	AVE Ghodsi	AVE Eşya Ortalaması*	AVE Ülke Ortalaması**
Çin	401120	2004-2018	4.06	0.96	2.51	1.00
Çin	401140	2002-2018	0.38	0.65	0.51	
Çin	401150	2002-2018	0.62	1.21	0.92	
Çin	401320	2002-2018	1.41	1.18	1.29	
Çin	401390	2002-2018	0.83	0.74	0.79	
Çin	700711	2014-2018	1.09	0.67	0.88	
Çin	700719	2014-2018	0.35	1.03	0.69	
Çin	700721	2014-2018	0.61	0.71	0.66	
Çin	700729	2014-2018	0.43	1.01	0.72	
Çin	840890	2012-2018	1.05	1.05	1.05	
Hindistan	401150	2002-2018	0.62	1.21	0.92	0.98
Hindistan	840890	2012-2018	1.05	1.05	1.05	
Endonezya	401140	2008-2018	0.38	0.65	0.51	0.88
Endonezya	401150	2008-2018	0.62	1.21	0.92	
Endonezya	401320	2008-2018	1.41	1.18	1.29	
Endonezya	401390	2008-2018	0.83	0.74	0.79	
İsrail	700711	2014-2018	1.09	0.67	0.88	0.74
İsrail	700719	2014-2018	0.35	1.03	0.69	
İsrail	700721	2014-2018	0.61	0.71	0.66	
İsrail	700729	2014-2018	0.43	1.01	0.72	
Malezya	401140	2008-2018	0.38	0.65	0.51	0.88
Malezya	401150	2008-2018	0.62	1.21	0.92	
Malezya	401320	2008-2018	1.41	1.18	1.29	
Malezya	401390	2008-2018	0.83	0.74	0.79	
Sri Lanka	401150	2004-2018	0.62	1.21	0.92	1.10
Sri Lanka	401320	2004-2018	1.41	1.18	1.29	
Tayland	401140	2002-2018	0.38	0.65	0.51	0.91
Tayland	401150	2002-2018	0.62	1.21	0.92	
Tayland	401320	2002-2018	1.41	1.18	1.29	
Vietnam	401140	2004-2018	0.38	0.65	0.51	0.88
Vietnam	401150	2004-2018	0.62	1.21	0.92	
Vietnam	401320	2004-2018	1.41	1.18	1.29	
Vietnam	401390	2004-2018	0.83	0.74	0.79	

* Kee, Nicita ve Olarreaga (2008) ile Ghodsi, Grübler ve Stehrer (2016b) tarafından hazırlanmış olan iki farklı ithalat talep esneklik değerine göre hesaplanmış olan AVE değerinin aritmetik ortalaması olarak hesaplanmıştır.

** Kee ve diğer. (2008) ile Ghodsi ve diğer (2016b)'nin talep esneklik değerleri kullanılarak hesaplanan AVE değerlerinin ülkelere karşılık gelen sektör ortalamalarını temsil etmektedir.

KAYNAKÇA

Abboushi S. (2010). Trade protectionism: reasons and outcomes. Competitiveness Review: *An International Business Journal*, 20(5), 384–394. Retrieved May 26, 2020, from https://ezproxy.ticaret.edu.tr:2885/10.1108/10595421011080760.

Acar, M. (2010). Serbest ticaret, ekonomik özgürlükler ve refah. *Bilig*, 53, 1-28. (Erişim Tarihi: 20.05.2020), http://bilig.yesevi.edu.tr/yonetim/icerik/makaleler/1218-published.pdf

Aker, Ş. (2008). Major Determinants of Imports in Turkey. *Turkish Studies*, 9(1), 131–145. Retrieved July 18, 2020, from https://ezproxy.ticaret.edu.tr:2885/10.1080/14683840701814059

Anderson, J. (1979). A Theoretical Foundation for the Gravity Equation. *The American Economic Review, 69*(1), 106-116. Retrieved May 1, 2020, from www.jstor.org/stable/1802501

Anderson, J. (2011). The Gravity Model. *Annual Review of Economics*, 3(1), 133-160. Retrieved April 2, 2020, from www.jstor.org/stable/42940183

Anderson, J., & Van Wincoop, E. (2003). Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle. *The American Economic Review, 93*(1), 170-192. Retrieved April 24, 2020, from www.jstor.org/stable/3132167

Anderson, J., & Van Wincoop, E. (2004). Trade Costs. *Journal of Economic Literature, 42*(3), 691-751. Retrieved April 10, 2020, from www.jstor.org/stable/3217249

Anderson, J., & Yotov, Y. (2010). The Changing Incidence of Geography. *The American Economic Review*, 100(5), 2157-2186. Retrieved April 3, 2020, from www.jstor.org/stable/41038758

Arkolakis, C., Costinot, A., & Rodríguez-Clare, A. (2012). New Trade Models, Same Old Gains? *The American Economic Review, 102*(1), 94-130. Retrieved March 10, 2020, from from www.jstor.org/stable/41408770)

Arrow, K. (1974). General Economic Equilibrium: Purpose, Analytic Techniques, Collective Choice. *The American Economic Review, 64*(3), 253-272. Retrieved March 30, 2020, from www.jstor.org/stable/1808881

Arslan, K. (2014). Dış Ticaret Politikaları, Ankara, Detay Yayıncılık.

Aydemir, C. ve Güneş, H.H. (2006). Merkantilizmin Ortaya Çıkışı. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi,* 5 (15), 1-23. (Erişim Tarihi: 21.05.2020), https://dergipark.org.tr/tr/pub/esosder/issue/6129/82200

Bacchetta, M., Beverelli, C., Cadot, O., Fugazza, M., Grether, J. M., Helble, M., Nicita, A. & Piermartini, R. (2012). *A practical guide to trade policy analysis*. Geneva, CH: World Trade Organization. Retrieved March 10, 2020, from https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/practical_guide12_e.htm

Baier, S. L., & Bergstrand, J. H. (2007). Do free trade agreements actually increase members' international trade?. *Journal of international Economics*, *71*(1), 72-95. Retrieved April 24, 2020, from https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022199606000596

Baier, S. L., & Bergstrand, J. H. (2009). Bonus vetus OLS: A simple method for approximating international trade-cost effects using the gravity equation. *Journal of International Economics*, *77*(1), 77-85. Retrieved April 14, 2020, from https://ezproxy.ticaret.edu.tr:2104/science/article/pii/S0022199608001062

Bakan, S., ve Selci, H. (2019). Türkiye'nin Seçilmiş Beş Avrupa Birliği Ülkesiyle Otomotiv Sektöründe Endüstri İçi Ticaretinin İncelenmesi (2008-2017). *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi,* 6 (13), 31-54. Retrieved from https://dergipark.org.tr/en/pub/assam/issue/44925/559300

Baldwin, R. (1969). The Case against Infant-Industry Tariff Protection. *Journal of Political Economy*, 77(3), 295-305. Retrieved May 29, 2020, from www.jstor.org/stable/1828905

Baldwin, R. E. (1970). Non-tariff Distortions in International Trade, Brookings Institution: Washington, DC. Bown Greening the WTO. EGA, tariff concessions and policy likeness.

Baldwin, R., & Taglioni, D. (2006). *Gravity for dummies and dummies for gravity equations* (No. w12516). National bureau of economic research working paper (12516). Retrieved April 14, 2020, from https://www.nber.org/papers/w12516.

Baltagi, B. H., Egger, P., & Pfaffermayr, M. (2003). A generalized design for bilateral trade flow models. *Economics letters*, 80(3), 391-397. Retrieved May 26, 2020, from https://ezproxy.ticaret.edu.tr:2885/10.1016/S0165-1765(03)00115-0

Baltagi, B. H., S.H. Song, & W. Koh (2003). Testing panel data regression models with spatial error correlation, *Journal of Econometrics* 117, 123-50.

Baltagi, B.H., S.H. Song, B.C. Jung, & W. Koh (2007). Testing for serial correlation, spatial autocorrelation and random effects using panel data, *Journal of Econometrics* 140, 5-51.

Bao, X., & Qiu, L. D. (2010). Do technical barriers to trade promote or restrict trade? Evidence from China. *Asia-Pacific Journal of Accounting & Economics*, *17*(3), 253-278. Retrieved April 18, 2020, from https://www.researchgate.net/publication/228829433_Do_Technical_Barriers_to_Trade_Promote_or_Restrict_Trade_Evidence_from_China/link/0deec52529ca1c1beb000000/download

Bao, X., & Qiu, L. D. (2012). How do technical barriers to trade influence trade ?. *Review of International Economics*, *20*(4), 691-706. Retrieved April 19, 2020, from http://ezproxy.ticaret.edu.tr/login?url=http://ezproxy.ticaret.edu.tr:2071/login.aspx?direct=true&db=edsgao&AN=edsgcl.310582518&site=eds-live

Bechtel, M. M., Bernauer, T., & Meyer, R. (2012). The green side of protectionism: Environmental concerns and three facets of trade policy preferences. *Review of International Political Economy*, 19(5), 837-866. Retrieved May 28, 2020, from http://mbechtel.com/wp-content/uploads/2015/12/Bechtel_2011_Green_protectionism.pdf

Beghin, J. C., Disdier, A. C., & Marette, S. (2015). Trade restrictiveness indices in the presence of externalities: An application to non-tariff measures. *The Canadian Journal of Economics/Revue canadienne d'économique*, 48(4), 1513-1536. Retrieved April 26, 2020, from www.jstor.org/stable/43974499

Bergstrand, J. (1985). The Gravity Equation in International Trade: Some Microeconomic Foundations and Empirical Evidence. *The Review of Economics and Statistics, 67*(3), 474-481. doi:10.2307/1925976, Retrieved March 3, 2020, from JSTOR database.

Bergstrand, J. (1989). The generalized gravity equation, monopolistic competition, and the factor-proportions theory in international trade. *The Review of Economics and Statistics*, 71(1), 143-153. doi:10.2307/1928061, Retrieved March 3, 2020, from JSTOR database.

Bergstrand, J. (1990). The Heckscher-Ohlin-Samuelson Model, The Linder Hypothesis and the Determinants of Bilateral Intra-Industry Trade. *The Economic Journal*, *100*(403), 1216-1229. doi:10.2307/2233969, Retrieved March 3, 2020, from JSTOR database.

Bikker, J. A. (1987). An international trade flow model with substitution: An extension of the gravity model. *Kyklos*, 40(3), 315. Retrieved April 1, 2020, from http://ezproxy.ticaret.edu.tr:2071/login.aspx?direct=true&db=asn&AN=4439450&site=eds-live.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı [UNCTAD] & Dünya Bankası [World Bank] (2018). The Unseen Impact Of Non-Tariff Measures: Insights From A New Database, Geneva, 2018, United Nations And The World Bank. Retrieved July 3, 2020, from https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2330

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı [UNCTAD] (2009). Non-tariff Measures: Evidence from Selected Developing Countries and Future Research Agenda,

United Nations Publication, New York and Geneva. Retrieved June 17, 2020, from https://unctad.org/en/Docs/ditctab20093_en.pdf

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı [UNCTAD] (2015). International Classification of Non-Tariff Measures, 2012 Version. UNCTAD, Geneva, Switzerland. Retrieved December 14, 2019, from https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditctab20122_en.pdf

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı [UNCTAD] (2017). *UNCTAD TRAINS: The Global Database on Non-Tariff Measures User Guide* (2017, Version 2) Retrieved April 29, 2020, from, https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditctab2017d3_en.pdf

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı [UNCTAD] (2019) International Classification Of Non-Tariff Measures, 2019 Version. Retrieved June 17, 2020, from https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditctab2019d5_en.pdf

Bora, B., Kuwahara, A., Laird, S., & Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı [UNCTAD]. Division for International Trade in Goods and Services, and Commodities. Trade Analysis Branch (Geneva). (2002). *Quantification of non-tariff measures.* UN. Retrieved April 27, 2020, from, https://unctad.org/en/Docs/itcdtab19_en.pdf

Bratt, M. (2014). Estimating the bilateral impact of non-tariff measures (NTMs)(No. 14011). *Institut d'Economie et Econométrie, Université de Genève*. Retrieved April 26, 2020, from https://pdfs.semanticscholar.org/500d/991442f264dd6fe4b732169a671bc0236058.pdf

Cadot, O. & J. Gourdon (2015). NTMs, Preferential Trade Agreements, and Prices: New Evidence. *Working Papers 2015-01*, CEPII Research Center. Retrieved April 25, 2020, from http://www.cepii.fr/PDF_PUB/wp/2015/wp2015-01.pdf

Cadot, O., A. Asprilla, J. Gourdon, C. Knebel & R. Peters (2015) Deep Regional Integration and non-tariff measures: A methodology for data analysis, *UNCTAD policy issues in international trade and commodities research study* #69: Geneva, United Nations. Retrieved May 14, 2020, from https://unctad.org/en/publicationslibrary/itcdtab71_en.pdf

Chambers, R. G. (1994). Tariff reform and the uniform tariff. The Economic Studies Quarterly, 45(3), 246-264. Retrieved June 2, 2020, from https://www.jstage.jst.go.jp/article/economics1986/45/3/45_3_246/_pdf/-char/en

Cheng, I.-H. & Wall, H. J. (2005) Controlling for Heterogeneity in Gravity Models of Trade and Integration. *Federal Reserve Bank of St. Louis Review* 87[1], 49-63. Retrieved April 17, 2020, from https://ideas.repec.org/a/fip/fedlrv/y2005ijanp49-63nv.87no.1.html

Cherunilam, F. (2008). International Economics, (5th Ed.), New Delhi, Tata McGraw-Hill Publishing Company Limited.

Chrystal, K. A., Coughlin, C. C., & Wood, G. E. (1988). Protectionist trade policies: A survey of theory, evidence and rationale. *Federal Reserve Bank of St. Louis Review*, 12-29. Retrieved May 21, 2020, from https://files.stlouisfed.org/files/htdocs/publications/review/88/01/Protectionist_Jan_Feb 1988.pdf

De Benedictis, L., & Taglioni, D. (2011). The gravity model in international trade. *In The trade impact of European Union preferential policies* (pp. 55-89). Springer, Berlin, Heidelberg. Retrieved April 2, 2020 https://www.coris.uniroma1.it/sites/default/files/De%20Benedictis%20-%20Taglioni%202011%20-%20The%20Gravity%20Model%20in%20International%20Trade.pdf

Dean, J. M., Signoret, J. E., Feinberg, R. M., Ludema, R. D., & Ferrantino, M. J. (2009). Estimating the price effects of non-tariff barriers. *The BE Journal of Economic Analysis & Policy*, *9*(1). Retrieved April 25, 2020, from https://www.researchgate.net/publication/41821338_Estimating_the_Price_Effects_of_Non-Tariff_Barriers

Deardorff, A. (1998). Determinants of bilateral trade: does gravity work in a neoclassical world?. *The regionalization of the world economy* (pp. 7-32). University of Chicago Press. Retrieved March 30, 2020, from https://www.nber.org/chapters/c7818.pdf

DeCarlo, D. (2007). Industrial policy as strategic trade policy in a global economy. *Undergraduate Economic Review, 3*(1), 9. May 26, 2020, from https://digitalcommons.iwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1028&context=uer

Decreux, Y., Milner, C., & Péridy, N. (2010). The Economic Impact of the Free Trade Agreement (FTA) between the European Union and Korea. *Report for the European Commission DG Trade*, Retrieved April 28, 2020, from, http://trade. ec. europa. eu/doclib/docs/2010/may/tradoc_146174. pdf, 13, 2016.

Dinler, Z. (2016). İktisada Giriş (22. Baskı), Bursa, Ekin Basım Yayın ve Dağıtım.

Disdier, A. C., Fontagné, L., & Mimouni, M. (2008a). The impact of regulations on agricultural trade: evidence from the SPS and TBT agreements. *American Journal of Agricultural Economics*, *90*(2), 336-350. Retrieved April 19, 2020, from www.jstor.org/stable/30139588

Disdier, A., Fekadu, B., Murillo, C., & Wong, S. A. (2008b). Trade Effects of SPS and TBT Measures on Tropical and Diversification Products. Geneva: International Centre for Trade and Sustainable Development. Retrieved July 24, 2020, from https://vi.unctad.org/resources-mainmenu-64/digital-library?task=dl_doc&doc_name=365_spstbt

Dixit, A., & Stiglitz, J. (1977). Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity. *The American Economic Review*, *67*(3), 297-308. Retrieved March 31, 2020, from www.jstor.org/stable/1831401

Dünya Ticaret Örgütü [WTO] (2012). World Trade Report 2012 Trade and Public Policies: A Closer Look at Non-Tariff Measures in the 21th Century. *Geneva: World Trade Organization.* Retrieved June 4, 2020, from https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report12_e.pdf

Dwivedi, D. N. (2013). International Economics: Theory and Policy. Delhi, Vikas Publishing House.

Eaton, J., & Kortum, S. (2002). Technology, Geography, and Trade. *Econometrica*, 70(5), 1741-1779. Retrieved April 1, 2020, from www.jstor.org/stable/3082019

Essaji, A. (2008). Technical regulations and specialization in international trade. *Journal of International Economics*, *76*(2), 166-176. Retrieved April 19, 2020, from http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0022199608000652

Evans, E. A. (2004). Understanding the WTO Sanitary and Phytosanitary Agreement. EDIS, 2004(10). Retrieved July 15, 2020, from https://journals.flvc.org/edis/article/download/112657/107848

Evenett, S., & Keller, W. (2002). On theories explaining the success of the gravity equation. *Journal of Political Economy*, 110(2), 281-316. doi:10.1086/338746

Fally, T. (2012). Structural gravity and fixed effects. *Journal of International Economics*, Volume 97, Issue 1, 2015, Pages 76-85. Retrieved May 5, 2020, from, http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0022199615001026).

Ferrantino, M. (2006). Quantifying the Trade and Economic Effects of Non-Tariff Measures. OECD Trade Policy Papers, No. 28, OECD Publishing, Paris. Retrieved April 25, 2020, from http://dx.doi.org/10.1787/837654407568

Fouda, R. A. N. (2012). Protectionism & Free Trade: A Country's Glory or Doom?. *International Journal of Trade, Economics and Finance*, *3*(5), 351. Retrieved May 24, 2020, from https://pdfs.semanticscholar.org/6d2a/14b98280f98e67f129c8dce66081614c7f64.pdf

Fox, A. (1936). Customs Duties as a Revenue Resource. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 183, 118-123. Retrieved June 3, 2020, from www.jstor.org/stable/1020045

Fugazza, M. (2013). *The economics behind non-tariff measures: Theoretical insights and empirical evidence* (Vol. 57). UN. Retrieved April 28, 2020, from, https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/itcdtab58_en.pdf

Gandolfo, G. (2014). International Trade Theory and Policy, Springer Texts in Business and Economics (2nd Ed.) DOI 10.1007/978-3-642-37314-5 10, Springer-Verlag Berlin Heidelberg.

Gençosmanoğlu, Ö., T. (2014), Uluslararası Ticarette Tarife Dışı Engeller ve Kullanım Kısıtları: Türkiye Örneği. *Yayınlanmamış doktora tezi.* Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ghodsi, M. (2015). The Role of Specific Trade Concerns Raised on TBTs in the Import of Products to the EU, USA and China (No. 116). *wiiw Working Paper*. Retrieved April 24, 2020, from https://www.wiiw.ac.at/the-role-of-specific-trade-concerns-raised-on-tbts-in-the-import-of-products-to-the-eu-usa-and-china-dlp-3665.pdf

Ghodsi, M. (2018). *The Impact of Chinese Technical Barriers to Trade on its Manufacturing Imports* (No. 146). wiiw Working Paper. Retrieved April 27, 2020, from https://wiiw.ac.at/the-impact-of-chinese-technical-barriers-to-trade-on-its-manufacturing-imports-p-4501.html

Ghodsi, M., Grübler, J., & Stehrer, R. (2016a). Estimating importer-specific ad valorem equivalents of non-tariff measures (No. 129). *wiiw Working Paper*. Retrieved April 24, 2020, from https://wiiw.ac.at/estimating-importer-specific-ad-valorem-equivalents-of-non-tariff-measures-p-3971.html

Ghodsi, M., Grübler, J., & Stehrer, R. (2016b). *Import demand elasticities revisited* (No. 132). wiiw Working Paper. Retrieved March 24, 2020, from https://wiiw.ac.at/import-demand-elasticities-revisited-dlp-4075.pdf

Greenaway, D., & Milner, C. (2002). Regionalism and Gravity. *Scottish Journal of Political Economy*, 49(5), 574–585. Retrieved April 1, 2020, from https://ezproxy.ticaret.edu.tr:2885/10.1111/1467-9485.00249.

Head, K. (2003). Gravity for beginners. *University of British Columbia*, *2053*. Retrieved March 3, 2020, from https://vi.unctad.org/tda/background/Introduction%20to%20Gravity%20Models/gravity.pdf

Head, K. & Mayer, T. (2013). Gravity Equations: Workhorse, Toolkit, and Cookbook. *CEPII Working Paper (2013–27).* Retrieved April 17, 2020, from http://www.cepii.fr/pdf_pub/wp/2013/wp2013-27.pdf

Heid, B., Larch, M., & Yotov, Y. V. (2015). A Simple Method to Estimate the Effects of Non-discriminatory Trade Policy within Structural Gravity Models. Retrieved April 17, 2020, from https://www.etsg.org/ETSG2015/Papers/439.pdf

Helpman, E. (1987). Imperfect competition and international trade: Evidence from fourteen industrial countries. *Journal of the Japanese and international economies*, *1*(1), 62-81. Retrieved March 31, 2020, from http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/088915838790027X

Helpman, E., Melitz, M., & Rubinstein, Y. (2008). Estimating trade flows: Trading partners and trading volumes. *The quarterly journal of economics*, *123*(2), 441-487. Retrieved March 10, 2020, from www.jstor.org/stable/25098907

Hummels, D. (2001). Toward a Geography of Trade Costs, retrieved April 8, 2020, from from http://www.krannert.purdue.edu/faculty/hummelsd/research/toward/tgtc.pdf

Hummels, D., & Levinsohn, J. (1995). Monopolistic Competition and International Trade: Reconsidering the Evidence. *The Quarterly Journal of Economics*, 110(3), 799-836. Retrieved March 31, 2020, from www.jstor.org/stable/2946700

Ing, Y., L., & Cadot, O. (2017). Ad valorem equivalents of non-tariff Measures in ASEAN. *ERIA Discussion Paper Series, ERIA-DP-2017-09*. Retrieved April 26, 2020, from https://www.eria.org/ERIA-DP-2017-09.pdf

Johnston, R., & Swinburne, M. (1999). "V Phasing Exchange and Trade Liberalization". *In Exchange Rate Arrangements and Currency Convertibility : Developments and Issues. USA: INTERNATIONAL MONETARY FUND*. Retrieved July 11, 2020, from https://doi.org/10.5089/9781557757951.083

Kaderli Y. ve Küçükkaya H. (2012). 2008 Dünya Finansal Krizi Sonrası Türkiye Ekonomisinde Yaşanan Gelişmelerin Bazı Ülkelerle Karşılaştırmalı Olarak İncelenmesi. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 12, 85-96

Karluk, R. (2013). Uluslararası Ekonomi, Teori ve Politika (10. Baskı), İstanbul, Beta Yayınları.

KAYA, T. (2017). DTÖ Anlaşmalarındaki Yükümlülüklerden Kaçınmaya Olanak Sağlayan İstisna Hükümleri. *Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7 (2), 169-192. (Erişim Tarihi:17.06.2020), https://dergipark.org.tr/tr/pub/hacettepehdf/issue/46372/582840

Kee, H., Nicita, A., & Olarreaga, M. (2008). Import Demand Elasticities and Trade Distortions. *The Review of Economics and Statistics*, 90(4), 666-682. Retrieved April 26, 2020, from www.jstor.org/stable/40043107

Kee, H., Nicita, A., & Olarreaga, M. (2009). Estimating Trade Restrictiveness Indices. *The Economic Journal*, 119(534), 172-199. Retrieved April 25, 2020, from www.jstor.org/stable/20485299

Kennedy, M. M. J. (2014). International Economics, Delhi, PHI Learning Pvt. Ltd.

Kibritçioğlu, A. (1996). Friedrich List'in Bebek Endüstriler Tezi. *University Library of Munich*, Germany. (Erişim Tarihi: 26.05.2020), https://mpra.ub.uni-muenchen.de/2549/.

Knebel, C., & Peters, R. (2018). Non-tariff measures and the impact of regulatory convergence in ASEAN. *Non-tariff Measures in ASEAN, edited by Lili Yan Ing, Olivier Cadot, & Ralf Peters. Jakarta: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia*. Retrieved July 14, 2020, from https://www.eria.org/uploads/media/11.ERIA_Book_2019_Reg.Int_NTM_Chapter_5.pdf

Krugman R., P. ve Obstfeld, M. (2003). International Economics Theory and Policy, (6th Ed.), Boston, Pearson Education International.

Krugman, P. (1987). The narrow moving band, the Dutch disease, and the competitive consequences of Mrs. Thatcher: Notes on trade in the presence of dynamic scale economies. *Journal of Development Economics*, Volume 27, Issues 1–2, 1987, Pages 41-55. Retrieved May 26, 2020, from http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0304387887900058

Leamer, E. (1974). The Commodity Composition of International Trade in Manufactures: An Empirical Analysis. *Oxford Economic Papers*, 26(3), new series, 350-374. Retrieved March 31, 2020, from www.jstor.org/stable/2662292

Mayer, T. & Zignago, S. (2011) Notes on CEPII's distances measures: the GeoDist Database. *CEPII Working Paper 2011-25.* Retrieved May 11, 2020, from http://www.cepii.fr/CEPII/en/bdd_modele/download.asp?id=6

McCallum, J. (1995). National Borders Matter: Canada-U.S. Regional Trade Patterns. *The American Economic Review*, 85(3), 615-623. Retrieved March 10, 2020, from www.jstor.org/stable/2118191)

Melo J. & Nicita, A. (2018). Non-Tariff Measures: Data and Quantitative Tools of Analysis. Retrieved April 29, 2020, from https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01731305/document

Moore M., O., and Suranovic S., M., (1992). Lobbying vs. administered protection: Endogenous industry choice and national welfare, *Journal of International Economics*, Volume 32, Issues 3–4, 1992, Pages 289-303, Retrieved July 5, 2020, from http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/002219969290021B.

Moore, M. O., & Zanardi, M. (2011). Trade liberalization and antidumping: Is there a substitution effect?. *Review of Development Economics*, *15*(4), 601-619. Retrieved May 10, 2020, from http://ezproxy.ticaret.edu.tr:2071/login.aspx?direct=true&db=bth&AN=66747180&site=ehost-live

Nimenya, N., Ndimira, P. F., & De Frahan, B. H. (2012). Tariff equivalents of nontariff measures: the case of European horticultural and fish imports from African countries. *Agricultural Economics*, *43*(6), 635-653. Retrieved April 25, 2020, from http://ezproxy.ticaret.edu.tr/login?url=http://ezproxy.ticaret.edu.tr:2071/login.aspx?direct=true&db=edsgao&AN=edsgcl.310145613&site=eds-live

Novy, D. (2010). International trade and monopolistic competition without CES: estimating translog gravity. *The Warwick Economics Research Paper Series*

(TWERPS) 929, University of Warwick, Department of Economics. Retrieved March 10, 2020, from https://ideas.repec.org/p/wrk/warwec/929.html

Obstfeld, M., & Rogoff, K. (2000). The six major puzzles in international macroeconomics: Is there a common cause?. *NBER macroeconomics annual*, *15*, 339-390. Retrieved April 12, 2020, from https://ezproxy.ticaret.edu.tr:2885/10.2307/3585403

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü [OECD] (2009), "Protectionism? Tariffs and Other Barriers to Trade", in International Trade: Free, Fair and Open?, *OECD Publishing*, Paris. Retrieved July 4, 2020, from https://doi.org/10.1787/9789264060265-5-en.

Olivero, M., & Yotov, Y. (2012). Dynamic gravity: Endogenous country size and asset accumulation. *The Canadian Journal of Economics/Revue Canadienne D'Economique*, 45(1), 64-92. Retrieved April 13, 2020, from www.jstor.org/stable/41485640

Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Sektörü Raporu, *T.C. ekonomi Bakanlığı, İhracat Genel Müdürlüğü (2016)*. (Erişim Tarihi: 14.05.2020), http://www.orhangazitso.org.tr/webFiles/1488897381.pdf

Otomotiv Sektör Raporu (2019). T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Sanayi ve Verimlilik Genel Müdürlüğü. (Erişim Tarihi: 15.05.2020), http://satso.org.tr/DownloadFile.ashx?o=087a39d726f64634b7869a1874795031af0863d1f4ab4b319688e22b573a35b0&bk=1

Otomotiv Sektöründe Gündem, Ocak-Eylül 2013. (Erişim Tarihi: 14.05.2020), https://www.vergidegundem.com//tr/c/document_library/get_file?uuid=db7c180b-7023-e1e-adb4-b3683860a435&groupId=10156

Öztürk, N. (2012). Dış Ticaret Kuram Politika ve Uygulama, Bursa, Ekin Yayınevi.

Piermartini, R. & Teh, R., (2005). Demystifying Modelling Methods for Trade Policy, WTO Discussion Papers No 10. Geneva, *WTO Publications*. Retrieved July 3, 2020, from https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/discussion_papers10_e.pdf

Pöyhönen, P. (1963). A tentative model for the volume of trade between countries. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 93-100. Retrieved March 30, 2020, from www.jstor.org/stable/40436776

Puccio, L., (2016). Calculation of dumping margins: EU and US rules and practices in light of the debate on China's Market Economy Status. Retrieved July 8, 2020, from http://publications.europa.eu/resource/cellar/02bcb9e2-2c74-11e6-b497-01aa75ed71a1.0001.01/DOC_1

Rau, M. L., & Vogt A. (2017a). NTM Data: Sources and Concepts. PRONTO Working Paper. *The Hague/Bern: WUR/WTI, 2017. Pronto project report D1.4.* Retrieved July 16, 2020, from https://prontonetwork.org/resources/u1.3.paper.pdf

Rau, M. L., & Vogt, A. (2017b). Data concepts and sources of non-tariff measures (NTMs)–an exploratory analysis. Retrieved July 15, 2020, from https://www.etsg.org/ETSG2017/papers/etsgpaper267.pdf

Rickard, B. J., & Lei, L. (2011). How important are tariffs and nontariff barriers in international markets for fresh fruit?. *Agricultural Economics*, *42*, 19-32. Retrieved April 25, 2020, from https://ezproxy.ticaret.edu.tr:2340/doi/full/10.1111/j.1574-0862.2011.00549.x

Roberts, Russell D. (2007). The Choice: A Fable of Free Trade and Protectionism. 3rd ed. New Jersey: Prentice Hall.

Saatcioğlu, C. (2005). 1990 Sonrası Türkiye Ekonomisinde Yaşanan Başlıca Gelişmeler Bağlamında İthalat Büyüklüğü Üzerine Ampirik Bir Çalışma. *Öneri Dergisi*, 6 (24), 209-216. DOI: 10.14783/maruoneri.680809. (Erişim Tarihi: 04.06.2020), https://dergipark.org.tr/en/pub/maruoneri/issue/52119/680809

Savage, I., & Deutsch, K. (1960). A Statistical Model of the Gross Analysis of Transaction Flows. *Econometrica, 28*(3), 551-572. doi:10.2307/1910131. Retrieved March 30, 2020, from www.jstor.org

Seyidoğlu, H. (2015). Uluslararası İktisat (20.Baskı), İstanbul, Güzem Can Yayınları.

Shalizi, Z. & quire, L. (1988). Tax policy in Sub-Saharan Africa: A Framework for Analysis (English). *Policy and Research Series; No. 2.* Washington, D.C.: The World Bank. Retrieved June 4, 2020, from http://documents.worldbank.org/curated/en/116011468768544397/Tax-policy-in-sub-Saharan-Africa-a-framework-for-analysis

Shepherd, B. (2016). The Gravity Model of International Trade: A User Guide. ǁ *United Nations ESCAP publication*, updated 2016. Retrieved July 3, 2020, from http://www.unescap.org/sites/default/files/GravityUserGuide-REVISED-02.pdf

Silva, J. S., & Tenreyro, S. (2006). The log of gravity. *The Review of Economics and statistics*, *88*(4), 641-658. Retrieved March 16, 2020, from www.jstor.org/stable/40043025)

Södersten B., & Reed G. (1994) International Economics, (3rd Ed.), London, International Edition, Macmillan Press Ltd.

Suranovic, S. (2012). A Policy and Theory of International Economics, Saylor Foundation, Retrieved May 29, 2020, from https://saylordotorg.github.io/text_international-trade-theory-and-policy/s14-03-free-trade-and-the-distributio.html

Şeker, A. (2015) Tarife Dışı Önlemlerin Dış Ticaret Üzerindeki Etkisi: Türkiye Tekstil Sektörü Üzerine Bir Uygulama. *Yayınlanmamış yüksek lisans tezi.* Yalova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tarr, D. G. (1989). A General Equilibrium Analysis of the Welfare and Employment Effects of U.S. Quotas in Textiles, Autos, and Steel (Washington, D.C.: Federal Trade Commission, 1989). Retrieved July 4, 2020, from https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/reports/general-equilibrium-analysis-welfare-and-employment-effects-us-quotas-textiles-autos-and-steel/232156.pdf

Tinbergen, J. (1962), Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy, New York: The Twentith Century Fund.

Trefler, D. (2004). The Long and the Short of the Canada-U.S. Free Trade Agreement. *American Economic Review* 94[4], 870-895. Retrieved April 9, 2020, from https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/0002828042002633

Vanzetti, D., Knebel, C., & Peters, R. (2018). Non-tariff measures and regional integration in ASEAN. Retrieved July 17, 2020, from https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/res_display.asp?RecordID=5490

Wolfe, R. (2013). Letting the sun shine in at the WTO: How transparency brings the trading system to life. *World Trade Organization, Staff Working Paper ERSD-2013-03*, March. Retrieved July 18, 2020, from https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2229741

Yotov, Y. V., Piermartini, R., Monteiro, J. A., & Larch, M. (2016). *An advanced guide to trade policy analysis: The structural gravity model*. Geneva: World Trade Organization. Retrieved December, 3 2019, from https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/advancedwtounctad2016_e.pdf