

SOCIAL AND HUMAN SCIENTIFIC

Köse, Z. & Ay, M.K. (2020). "Ticaret Savaşlarının Lojistik Sektörüne Yansımaları", R&S - Research Studies Anatolia Journal, Vol:3 Issue:2 ; pp: 121-130

Anahtar Kelimeler: Küreselleşme, Ticaret Savaşı, Lojistik Sektörü. **Keywords:** Globalization, Trade War, Logistics Sector.

Makale Türü Araştırma Makalesi

TİCARET SAVAŞLARININ LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YANSIMASI*

Reflection of Trade Wars on Logistics Sector

Zeynep KÖSE¹

Mehmet Kamil AY²

Geliş Tarihi / Arrived Date
05.02.2020

Kabul Tarihi / Accepted Date
06.03.2020

Yayınlanma Tarihi / Published Date
30.04.2020

ÖZ

Son yıllarda yaşanan bir takım değişim ve gelişmeler neticesinde küreselleşme giderek yaygınlaşmıştır. Küreselleşme sonucunda sınırlar ortadan kalkmış ve ülkeler yoğun şekilde birbirleriyle mal ve hizmet ticareti yapmaya başlamıştır. Ticaret hacmindeki artış bir yandan ülkelerin mal ve hizmet ihtiyacını giderip, hazineye gelir sağlarken bir yandan da ülkeleri birbirine bağımlı hale getirmiştir. Ülkelerin birbirleriyle ticaret yapmasının bir diğer kaçınılmaz sonucu da ticaret açığıdır. Yoğun küresel rekabetin yaşandığı bir ortamda ülkeleri ticaret açığı vermeme için bir takım önlemler almaktadır. Bu önlemlerin ülkeler arasında karşılıklı misilleme şeklinde uygulanması sonucunda da ticaret savaşları ortaya çıkmaktadır.

Merkantilist dönemden günümüze kadar hızla ve şiddetini artırarak gelen ticaret savaşları gelişen teknoloji ve lojistik ağları ile daha da etkili ve yaygın hale gelmiştir. Teknolojik gelişme sonucunda ulaşım ve bilişim oldukça gelişmiştir. Sınırların ortadan kalktığı, çok sayıda üretici ve tüketicinin olduğu bir ortamda üretilen mallar hızlı bir şekilde ithalatçı ülkeye ulaştırılmalıdır. Bu noktada lojistik sektörü oldukça büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmanın amacı son yıllarda yaşanan ticaret savaşlarının lojistik sektörü üstündeki etkisinin açıklanmasıdır. Bu bağlamda daha önce hazırlanmış olan çalışmalar derlenmiştir. Yapılan değerlendirme sonucunda, yaşanan ticaret savaşlarının küresel ticaret hacmini düşürdüğü ve lojistik sektörünü olumsuz etkilediği tespit edilmiştir.

ABSTRACT

Globalization has become more widespread as a result of a number of changes and developments in recent years. As a result of globalization, the borders disappeared and countries started to trade goods and services intensively with each other. On the one hand, the increase in trade volume has made the countries dependent on each other while eliminating the need for goods and services and providing income to the treasury. Another inevitable consequence of countries' trade with each other is the trade deficit. In an environment of intense global competition, countries are taking measures to avoid trade deficit. The application of these measures in the form of retaliation between countries results in trade wars. From the mercantilist era to the present day, the wars that have been increasing rapidly and intensively have become more effective and widespread with the developing technology and logistics networks. As a result of technological development, transportation and informatics have improved considerably. Goods produced in an environment where borders are abolished, with a large number of producers and consumers, must be delivered quickly to the importing country. At this point, the logistics sector is increasingly important. The aim of this study is to explain the effect of trade wars on logistics sector in recent years. In this context, previously prepared studies are compiled. As a result of the evaluation, it was determined that the trade wars experienced decreased the global trade volume and adversely affected the logistics sector.

¹  Dr. Öğr. Üyesi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi, zeynep.kose@hku.edu.tr, Gaziantep/Türkiye

²  Yüksek Lisans Öğrencisi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi, kamlay667@gmail.com, Gaziantep/Türkiye

* Bu çalışma 28-29 Kasım tarihinde düzenlenen III. Ulaştırma ve Lojistik Kongresi'nde bildiri olarak sunulmuştur.

GİRİŞ

Sanayi devriminin yaşanması ile birlikte üretim de artmıştır. Üretimde meydana gelen ciddi artışlar sonucunda arz fazlası ürünler hem ticari ilişki kurmak hem de hazineye gelir sağlamak için ihraç edilmeye başlanmıştır. Bunun yanı sıra 1980 sonrasında ülkelerin serbest ticaret yapmaya başlaması ile ticaret hacmi artmış ve ülkeler ticarete birbirine bağımlı hale gelmiştir. Özellikle iletişim ve ulaşım ağlarında yaşanan gelişmeler ve akabinde ülkeler arasında kurulan ilişkiler ticaret yollarını geliştirmiş ülkeler arasındaki sınırları ortadan kaldırması küreselleşmenin itici gücü olmuştur. Küreselleşme ile ülkelerin ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel faaliyetleri ulusal boyuttan küresel boyutlara ulaşmış ve kurulan yeni ilişkiler ile farklı boyutlara taşınmıştır (Aytekin ve Uçan, 2018: 855).

Birinci Dünya Savaşı'nın yaşanmasının ardından büyük kriz patlak vermiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın da yaşanmasıyla birlikte gelişmekte olan ülkeler gelişmiş ülkeler tarafından paylaşılmaya ve sömürgeleştirilmeye çalışılmıştır. Bu durumun yaşanması ve 1980 sonrası gerçekleşen olaylar neticesinde birçok ülkede ciddi ticaret açıklarının ortaya çıkması ile yoğun korumacılık politikaları uygulanmaya başlanmıştır. Ülke yararı için uygulanan bu politikalar zamanla şekil değiştirerek ülkeler arasında karşılıklı olarak uygulanan korumacı politikalar ticaret savaşlarına dönüşmüştür. Pek tabii bu savaşlar da küresel ölçekte ekonomiye büyük zararlar vermiştir. Küresel boyutlarda kurulan lojistik ağlar, ticari ilişkiler, iktisadi işbirlikleri ve ticaretteki serbestleşmeler gelişen teknolojiyle daha da ileri boyutlara taşınması gerekirken bu savaşlar neticesinde olumsuz etkilenip daha da geriye gitmiştir (Işın, 1998: 45).

Ülke ekonomilerinin kötüleşmesi ülkeleri, GATT (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşma) ve WTO (Dünya Ticaret Örgütü)'nün uzlaştırıcı tavırlarına yöneltmiş, bu yönelimle de yaşanan ve sonrasında da devam eden ekonomik sorunları işbirliği sayesinde çözüme kavuşturmuşlardır. Küresel bazda oluşturulan yeni lojistik ağlarla, kurulan kolektif ilişkilerle ticari işbirliği arttırılmıştır.

Ticari işbirliklerinin artması ülkeleri menfaatlerini korumak uğruna yoğun şekilde korumacı politikalar uygulamaya itmiştir. Ülkeler bu aşamada ticaret politikası araçlarına başvurarak kendilerini korumaya çalışmaktadırlar. Uygulanan politikaların karşılıklı misillemelere dönüşmesi sonucunda da olay adeta bir savaş haline gelmektedir.

Ticaret savaşının sözlük anlamı kelimenin tam anlamıyla bu sözcük kümesini karşılamaktadır. Ticaret savaşı; ticaret tarifeleri ve kotalar bağlamında iki veya daha çok ülkenin aralarındaki ihtilaftır. Bu savaşların başlangıcı ülkenin kendi ulusal ticari menfaatlerini gözeterek ithalat ve/veya ihracatlarını iyileştirme çabalarıyla olur. Ülkelerin bir uzlaşmayı reddetmesi sonucu uyguladıkları korumacı politikalar ile ithalat maliyetini arttırma eğilimine gidilir. Buna karşılık olarak diğer ülke veya ülkelerin ihracatları olumsuz etkilendiğinden ötürü kendi savunma mekanizmalarını devreye sokarak korumacı politikalar uygulayarak savaşı daha da canlandırmış olurlar (Business Dictionary, <http://www.businessdictionary.com/definition/trade-war.html>; 16.11.2019).

Bu çalışmanın amacı geçmişten günümüze kadar yaşanmış olan ticaret savaşlarının incelenmesi, yaşanan ticaret savaşlarının ekonomi üzerindeki etkileri ve bu etkilerin lojistik sektörüne yansımalarının açıklanmasıdır. Bu maksatla, çalışmada ticaret savaşlarının kısa tarihçesinin açıklanması, yaşanan ticaret savaşlarının etkilerinden bahsedilmesi ve bu süreçte lojistik sektöründe yaşanan gelişmeler ve ticaret savaşlarının lojistik sektörüne etkileri ele alınacaktır.

TEORİK ÇERÇEVE

1980 sonrasında ülkeler dışa açılmaya ve ticari ilişkiler içine girmeye başlamışlardır. Ticari serbestleşmenin ekonomik büyümeyi teşvik edici bir etkisi bulunduğu herkes tarafından kabul edilmektedir. Serbestleşme ile birlikte korumacı politikalar da yaygınlaşmaya başlamıştır. Özellikle 1980 sonrasında korumacı politikalar uygulanmaya başlamıştır. Ülkelerdeki ciddi ticaret açıkları, ekonomik büyüme önündeki engeller ülkeleri korumacı politikalar uygulamaya itmiş ve bu politikalar yolu ile bu sorunların giderileceği düşünülmüştür (Coughlin et all, 2003: 303).

Bazı iktisatçılar, belirli koşullar altında ulusal güvenliğin ve ekonomik kalkınmanın sağlanması, dampingin önlenmesi, ödemeler bilançosu aksaklıklarının giderilmesi, rekabet gücünün artırılması ve ticaret haddinin iyileştirilmesi, genç endüstri tezi gibi nedenlerle korumacılığı savunmaktadırlar (Seyidoğlu, 2009: 145-148).

Devletler dış ticarete müdahale etmek için gümrük tarifeleri ve tarife dışı araçlar kullanmaktadır. Kullanılan gümrük tarifeleri kullanılan en yaygın politika aracıdır ve tarifeyi koyan ülkeye ticareti kontrol hakkı vermektedir. Gümrük tarifeleri malların uluslararası fiyatlarını ve mal bileşimlerini değiştirmektedir. Tarifeler artması halinde ticaret hacmi bundan olumsuz etkilenmektedir (Heller, 1968: 139). Korumacılık politikalarının ekonomiyi olumsuz etkilediği, serbest ticaretin ise olumlu etkilediği A. Smith dâhil birçok iktisatçı tarafından genel kabul görmüştür (Krugman, 1993: 362). Ulusal güvenlik gerekçesi ile uygulanan korumacılık politikalarına ilişkin olarak A. Smith "savunma zenginlikten daha önemlidir" ifadesi ile koruyuculuğu kabul etmektedir (Seyidoğlu, 2009: 146).

İthal edilen mallara uygulanan tarifeler, kotalar gibi ticaret politikası araçları kullanılarak uygulanan korumacılık politikaları ile ithalatın azaltılması ve yerli üreticilerin korunması amaçlanmaktadır. Korumacılık genel olarak ülkeler arasında ticareti kısıtlamaktadır. Esasında korumacılık maliyetleri sağlamış olduğu faydadan daha fazladır. Bu nedenle de ekonomik büyüme üzerinde olumsuz etkisi olduğu çoğu iktisatçı açısından kabul edilmektedir (Fouda, 2010: 351).

Korumacılık adı altında uygulanan ticaret politikaları araçlarının belli bir süre sonra karşılıklı misillemelerle adeta bir savaşa dönüşmüştür. Örneğin 1930 yılında ABD'nin uygulanan "Smoot-Hawley Tarifleri" dünyaya damgasını vurmuştur. Bu tarifeler kimi kesimlerce Büyük Buhran'ın sebebi kimi kesimlere ise sonucudur. ABD ortaya çıkan büyük Buhran'ı kullanıp, bu tarifeler ile küresel ticaret savaşlarını başlatmıştır (Kalaycı, 2011: 72).

Geçmişten günümüze savaş denince akla silah, kılıç, kan vb. fiziki olaylar gelmektedir. Fakat bu fiziki ve fiili savaşlar ulusal ilişkiler, teknolojik gelişmeler ve küreselleşme ile yerini kültürel ve ekonomik savaşlara bıraktığı görülmektedir. Ülkeler kendi menfaatleri doğrultusunda kültürel ve ekonomik argümanlar ile bu savaşı başlatıp üstünlüklerini gösterme çabası içerisine girmişlerdir. Bu savaşların en önemlisi ülkenin kendi ekonomik menfaatini gözeterek korumacı politikalar uygulayıp ekonomik üstünlük sağlamaya çalışması halidir. (Aytekin ve Uçan, 2018: 855).

1980'den sonra dünya ekonomisinde yaşanan serbestleşme hareketlerine bir tepki olarak "yeni korumacılık" akımı başlamış, bu çerçevede ticarete *tarife dışı araçlar* ile müdahale edilmeye başlanmıştır (Gençosman, 2014: 1). Yeni korumacılık çerçevesinde her fırsatta tarife artışları da yeniden gündeme gelmiştir. Anti damping vergileri de bu çerçevede sayılabilir. Bunlara örnek olarak, yakın geçmişte Hindistan'ın çelik ürünlerinde, Rusya'nın ise eski arabalarda gümrük vergilerini yükseltmesi ve AB'nin Çin'e uygulamış olduğu anti-damping vergileri verilebilir (Kalaycı, 72). Çok yakın zamanlarda Çin ve ABD, ABD ve Avrupa, ABD ve Türkiye arasında yaşanan "ticaret savaşları" tartışmaları, korumacılık fikrinin bir potansiyel olarak bir kenarda hazır durduğunu göstermektedir.

Tablo 1: Serbest Ticaret ve Korumacılığın Tarihsel Gelişimi		
	Dönem	Sonuç
1875-1914	Serbest ticaret dönemi (altın para çağı)	Liberalleşme ve dış ticarete genişleme
1914-1944	Korumacılık dönemi (dünya savaşı)	Durgunluk ve daralma
1944-1970	Serbest ticaret dönemi (kurumsal kapitalizm)	Liberalleşme ve dış ticarete genişleme
1970-1980	Korumacılık dönemi (OPEC krizi)	Stagflasyon, durgunluk ve daralma
1980-2000	Serbest ticaret dönemi (neoliberalizm)	Liberalleşme, rekabet, çok uluslu şirketler,
2008	Korumacılık dönemi (kur savaşları)	Finansal krizler, küresel durgunluk ve daralma

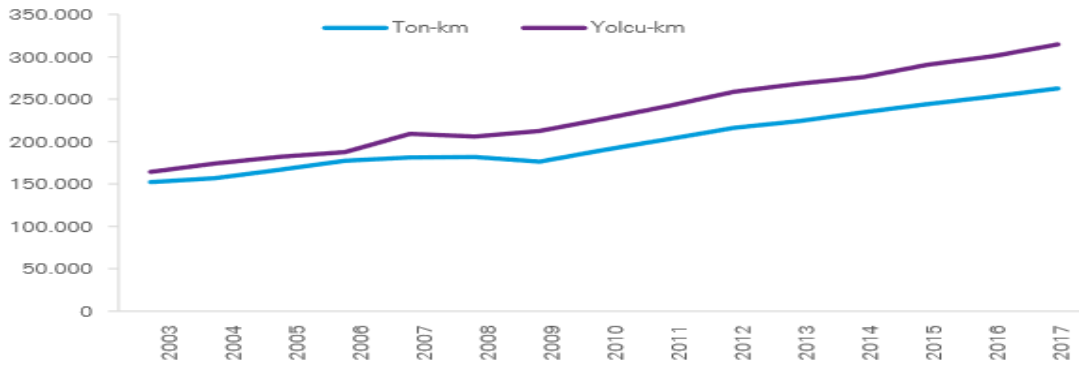
Kaynak: SETA ([https://setav.org/assets/uploads/2018/01/A228 .pdf](https://setav.org/assets/uploads/2018/01/A228.pdf); 01.11.2019).

Dünya genelinde farklı dönemlerde farklı sebeplerle ortaya çıkan krizler ve savaşlar ülkeleri korumacı politikalar izlemeye sevk etmiştir. Uygulanan korumacı politikalar sonucunda ekonomide küresel ölçekte daralma ve durgunluk ortaya çıkmıştır. Bu durum karşısında ülkeler yeniden serbest ticaret anlayışına dönmüş ve ekonomiyi canlandırma adına politikalar uygulamışlardır.

Korumacılık ve ticaret savaşı farklı anlamlara gelmektedir. **Korumacılık** bir devletin, kendi iç piyasasını, ürettiği malları, üretim yapılan sektörleri vb. dış rekabetten korumak için dış ticareti azaltmak veya engellemek amacıyla yapmış olduğu “gümrük vergilerini arttırma, ithalat kotası koyma (yapılan ithalat miktarına sınır koyma) vb.” kısıtlamalardır. **Ticaret savaşı** ise Korumacı politikalar uygulayarak ithalatını azaltmış olan ülkeye karşı başka ülkelerin böyle bir korumacı politikaya ihtiyaçları olmadığı halde sırf misilleme olsun diye uygulanan kısıtlamadır. Korumacı politikaların ticaret savaşlarına dönüşmesiyle ülkelerin birbirine karşı üstünlüğünü somutlaştırmak için uygulamış oldukları ithalat kısıtlamalarının sonucunda sadece ülke ekonomilerinin değil küresel ölçekte ticaret hacmi de olumsuz etkilenir.

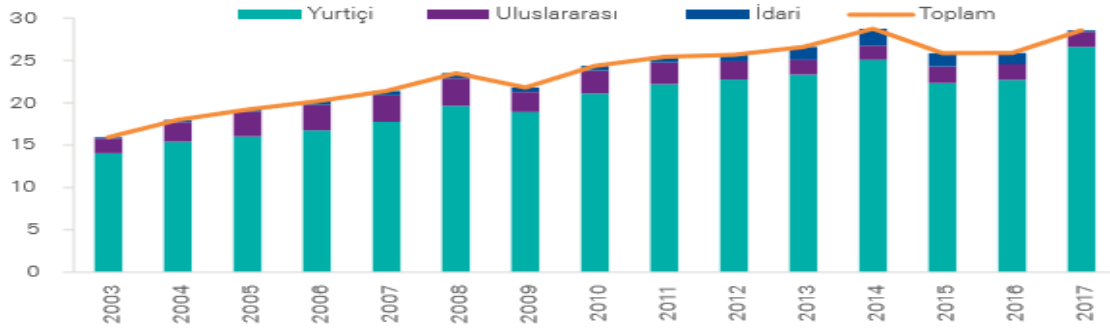
Lojistik sektörünün bir bilim dalı olarak ele alınıp incelenmesi 1900’lü yılların başında tarımsal ürünlerin taşınması sırasında olmuştur. Yapılan incelemeler nakliye sistemindeki gelişmelerin ekonomik gelişmeleri de tetiklediği yönünde olduğunu ortaya koymuştur. Lojistik alanda ortaya çıkan gelişmeler ticaret hacminin artmasıyla ekonomik iyileşmeleri sağlamaktadır. (Bowersox ve Closs, 1996).

İlk olarak ABD’ de uygulanmaya başlanan lojistik yönetimi endüstri alanında gelişim göstermiştir (Yıldıztekin, 2011). II. Dünya Savaşı’nda ABD askeri personellerin malzemesinin uluslararası taşınması, depolanması, muhafazası konusunda üstün başarı göstermiş ve bu bağlamda ihtiyaç doğrultusunda bu taşımacılık faaliyetinin sivil yaşamda da uygulanabileceği anlaşılmıştır. Bu sayede ülkeler arası sınırlar ortadan kalkmış olacak ve tüm dünya tek pazar haline gelecektir (Doğan, 1999). Bu öngörü doğrultusunda 20. yy. sonunda lojistik sektörünün kuruluş öncülüğünü ABD yapmış ve bu hizmet ile kontrolü ele almıştır (Yıldıztekin, 2001).



Şekil 1: Karayolu Taşımacılığının Zaman İçerisindeki Gelişimi

Kaynak: KPMG Raporu (<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2019/05/sektorel-bakis-2019-tasimacilik.pdf>; 20.10.2019)



Şekil 2: Demiryolu Taşımacılığının Zaman İçerisindeki Gelişimi

Kaynak: KPMG Raporu (<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2019/05/sektorel-bakis-2019-tasimacilik.pdf>; 20.10.2019)



Şekil 3: Havayolu Taşımacılığının Zaman İçerisindeki Gelişimi

Kaynak: KPMG Raporu (<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2019/05/sektorel-bakis-2019-tasimacilik.pdf>; 20.10.2019)

Grafiklerde de görüldüğü üzere zamanla artan üretim, tüketim, teknoloji ve küreselleşme ile lojistik sektörüne duyulan ihtiyaç artmıştır. Bu ihtiyacı karşılayabilmek adına lojistik sektörüne yapılan yatırımlar sektörün büyüyüp gelişmesini sağlamıştır. Deniz, hava, kara vb. tüm yollar ile sınırları ortadan kaldıran lojistik sektörü küreselleşme açısından şirketlerin ve ülkelerin en büyük kozu olmuştur.

2018 ABD-Çin Ticaret Savaşı ve Ticaret Savaşlarının Lojistik Sektörüne Etkisi

1970'li yıllarda başlayan ticarete serbestleşme hareketleri ülkeler nezdinde refah artışı sağladığını savunan düşünceler sayesinde gelişmiş ve yayılmıştır. Ülkeler koşullara göre serbest ticaret; zaman zaman da korumacılık arasında gidip gelmiştir. Son zamanlarda dünya genelinde ülkeler arasında çok sık yaşanan ve özellikle baş figüranlılığı üstlenen ABD, Avrupa, Çin, Türkiye vb. birçok ülkeye çok yakın tarihte ticari savaş ilan etmiş ve bu savaşın gerekliliklerini de yerine getirmekten çekinmemiştir.

ABD'nin korumacı politika dâhilinde başlatmış olduğu zamanla da ticari bir savaşa dönüşen ABD, Çin ve AB ülkeleri arasında yaşanan çelik ve alüminyum krizi farklı mal ve sektörler de sıçramış oldu. Karşılıklı olarak ülkeler birbirinden ithal ettiği çeşitli mallara ek gümrük tarifeleri uygulayarak/uygulama tehditlerinde bulunarak savaş daha da ateşlemiştir.

2018 Ağustos ayında patlak veren ticaret savaşında, ABD tarafından çelik ve alüminyum ithalatına uygulanan ek vergilerin asıl amacı ülke içinde üretilen çelik ve alüminyum sektörünü canlandırıp büyümesini sağlamaktır. Fakat uygulanan korumacı politika savaşa dönüşerek yapıcı olmak yerine savaşın yıkıcı etkisi daha baskın gelerek birçok sektörü hem ABD de hem de AB ülkelerinde ve Çin'i olumsuz yönde etkiledi ve etkilemeye devam ediyor. Hiç şüphesiz lojistik sektörü de bu olumsuz etkiden en büyük yarayı alan sektör oluyor. Çin, G.Kore, Meksika, AB, Kanada gibi ülkelerin içinde bulunduğu savaş büyüdükçe ithalatlar ve ihracatlar azalıyor ve bu azalmalar dolaylı yoldan taşımacılığı büyük ölçüde azaltıyor.

2018 yılı Ekim ayında yapılan araştırmaya göre, Amerika'nın başlatmış olduğu ticaret savaşlarının yine Amerika'ya zarar vermiştir. Bu araştırmaya göre motorlu taşıtlarda öncü olan otomotiv lideri Ford yaşanan bu ticari savaşlardan ötürü ortalama 1 milyar \$, birçok farklı alanda yüksek teknoloji ürünler üzerinde çalışma yapan AR-GE faaliyetleri sürdüren ve bunların üretimini yapan United Technologies şirketi yine yaşanan bu ticari savaşlardan ötürü ortalama 200 milyar \$, uzay ve havacılık sektöründe ticari farklı birçok alanda hizmet veren Honeywell şirketi de 100 milyonlarca \$ zarar edeceği vurgulanmıştır (<http://www.aso.org.tr/site/files/pdf/asomedy/2018kasimaralik.pdf>; 22.10.2019).

Yakın geçmişte farklı ülkeler arasında yaşanan ve ticari savaş niteliği taşıyan olumsuzlukların hem ülke ekonomilerini hem de lojistik sektörünü etkilemiştir. Ticaret savaşının ABD' nin Türkiye'ye sıçraması sonucunda savaş döviz kuru üzerinden ilerlemiş ve ülke genelinde iç ve dış ticarete olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Maddi, manevi, siyasi, psikolojik, ekonomik her anlamda ve her alanda zarar veren ticari savaş özellikle de lojistik sektöründe fazlası ile hissedilmiştir. Özellikle dış talepteki azalma nedeniyle ithalat azalmış ve taşımacılık sektörü gerilemeye başlamıştır. Yaşanan döviz kuru hareketliliğinden ötürü 2019 un ilk yarısında dış ticaret hacminde %9,5 lik bir daralma olurken en fazla gerileme hava ve deniz yolu taşımacılığında meydana gelmiştir. Deniz yolu taşımacılığı %12,5 havayolu taşımacılığı ise %20,8 daralmıştır (<https://www.borsagundem.com/haber/ticaret-savaslari-tasimaciligi-vurdu/1428182>; 31.10.2019).

Ticari savaşın başlamasıyla birlikte iki ülke arasında mal ticareti yavaşlamış, bu yavaşlama da gerek karayolu gerek denizyolu gerekse havayolu taşımacılığını olumsuz olarak etkilemiştir. Krizin yaşandığı daha bu ticari savaşın başladığı ilk dönemde bile etkisi hızla görülmeye başlanmış ve Ağustos ayında Çin'in ABD'ye ihracatında % 1 , Çin'den ABD'nin ithalatında ise % 5,6'lık bir daralma görülmüştür. Öte yandan ABD Ulusal Seyahat ve Turizm Ofisinin yapmış olduğu bir araştırmaya göre Amerika'nın Çin'den gelen turistlerden elde etmiş olduğu gelir geçtiğimiz 10 yıl için ortalama %20 artmış fakat 2018 yılında %2 daralma göstermiştir. Azalan bu taleplere karşılık lojistik sektörünün sektöre uğrayıp daralması da kaçınılmaz olmuştur (<https://www.weforum.org/agenda/2019/09/us-china-trade-war-disrupting-services/>; 19.10.2019).

Reuters Haber Ajansının yayınlamış olduğu, kredi derecelendirme kuruluşu Fitch'in analizine göre ABD'nin en büyük ticari ortaklarıyla arasında başlatmış olduğu ticaret savaşlarının ekonomide bir durgunluk oluşturabileceği bu durgunluğun da havayolu taşımacılığına, karayolu taşımacılığına ve denizyolu taşımacılığına zarar verip bozabileceği sonucuna varılmıştır (<https://www.reuters.com/article/usa-trade-transportation/trade-war-could-impede-u-s-transport-infrastructure-growth-fitch-idUSL1N1U70VV>; 02.11.2019).

ABD'nin önde gelen kamyon şirketlerinden biri olan FTL Hub şirketinin yaşanan bu ticari savaş sonrası yapmış olduğu bir araştırmasına göre;

- Büyük lojistik firmalarının büyük acılar yaşıyor olması ve bu sıkıntıların daha da artacağı, bu acı ve sıkıntının sebebinin ise ticaret değil ticarete uygulanan filtrelerin olduğu
- Uygulanan vergi artışlarının yakıt fiyatlarını da arttırdığı ve bunun taşımacılık sektörüne fazladan maliyet bindirdiği için bu durumun sektör çalışanlarını rahatsız ettiğine
- Bu sebeplerin yanı sıra talepteki azalışla birlikte lojistik sektörüne olan talebinde azalacağı;

Sonucuna varılmış ve bu olumsuzlukların sektörel bazda gerçekleşmesi kaçınılmaz olduğu dile getirilmiştir (<https://goftlhub.io/effects-of-the-trade-war/>; 22.10.2019).

Doğrucu (2016), "*Savaşın olduğu yerde ticaret olmaz, ticaret olmadan lojistik sektörü büyüyemez.*" Buna göre lojistik sektörünün doğrudan doğruya ticaretle ilişkili olması bağlamında savaşa konu olan ticaret birçok sektör ve faktörün yanı sıra lojistik sektörünü de olumsuz etkilemektedir (<http://www.yesillojistikciler.com/haber/savasin-karisikligin-oldugu-yerde-ticaret-olmaz-ticaret-olmadan-da-lojistik-sektoru-buyuyemez-13094.html>; 25.10.2019).

Ülkeler için dış ticaretin ne kadar önemli olduğu kaçınılmaz bir gerçektir. Başarılı bir ticaret için lojistik sektörü de oldukça büyük önem arz etmektedir. Günümüzde hiçbir ticari faaliyet lojistik sektörü olmaksızın işleyemez. Lojistik sektöründeki gelişmeler, tüketim ve üretim hareketlerine büyük katkı sağlamakta, bütün sektörleri birbirine bağlamakta ve kurulan lojistik ağlar ile küresel ölçekte ulaşılmazı ortadan kaldırmaktadır. Bu bağlamda lojistik sektörü ticaretin bel kemiklerinden biridir. Gelişmekte olan ülkelerin uygulamış olduğu korumacı politikalara karşılık olarak gelişmiş ülkelerin başlattığı ticaret savaşları, ülkeler arasındaki ticari ilişkileri bozmanın yanı sıra lojistik sektörünü de etkilemektedir. Ticaret savaşlarından lojistik sektörü de etkilenmiştir.

Literatür Taraması

Ticaret savaşlarının lojistik sektörü üzerindeki etkisini araştıran çalışmaların oldukça kıt olduğu göz önünde bulundurulduğunda çalışmanın bu kısmında daha çok ticaret savaşları ile ilgili çalışmalara yer verilmiştir.

Şahinöz (1992), Avrupa Topluluğu ile ABD arasında tarım pazarları konusunda ortaya çıkan ticaret savaşını ve bu savaşın olası sonuçlarını değerlendirmiştir. Sonuç olarak ticaret savaşının tarım sektörünü olumsuz etkilediği ve pazar daralmasına yol açtığı saptanmıştır.

Freeman (2004), ticaret savaşlarının olumsuz etkisi olmadığını, dünya ticaretinde herhangi bir olumsuz sonuç doğurmadığını, belirli bir düzeyde yapılacak korumacı politikaların olumlu sonuçlar vereceğini savunmuştur.

Dedekoca (2011), ABD ve Çin arasındaki ekonomi politikasını ve bunun yeni dünya düzeni üzerindeki etkilerini inlemiştir. İki ülke arasındaki ekonomik ilişkinin birbirine bağlı olduğunu ve yaşanan olumsuzluklarda iki ülke ekonomisinin de birbirini olumsuz yönde etkileyeceğini saptamıştır. Bunun yanı sıra dönemin şartları ve verileriyle yapmış olduğu bu çalışmada iki ülke arasındaki ekonomik ilişkinin olumlu sonucu olarak Çin'in ABD ile birlikte ekonomik anlamda iki süper güç olacağı savı ortaya konulmuştur.

MccGwire (2017), ABD ve Çin arasında yaşanan ve ABD'nin ithalat tarifelerini arttırmasını oyun teorisini kullanarak incelemiştir. Yapılan bu incelemede oyun teorisi bağlamında ithalat tarifelerinin artması her iki ülkenin de ticaret hacimlerini azalttığı sonucuna ulaşılmıştır.

Ertürk (2017), yaşanan ticaret savaşlarının neden kaynaklandığını incelemiş ve ABD ve Çin arasında yaşanan ekonomik savaş kur savaşları boyutunda ele almıştır. Kurlardaki artışın ihracata olumlu, ithalata olumsuz etkisinin yanında sektörel bazda da olumsuz etki olduğu sonucuna varmıştır. Aynı zamanda bu tür korumacı politikaların bir çıkış olmaktan ziyade yeni krizler doğurduğunu da vurgulamıştır.

Aran (2018), ABD ile Çin arasında yaşanan ve ABD'nin alüminyum, demir ve çeliğe uygulamış olduğu ek tarife artışlarını ve bunların Türkiye'ye nasıl etki ettiğini incelemiştir. Söz konusu ticari savaşın iki ülke ekonomisine hem yararı hem de zararı olacağı fakat zararın yarara göre daha fazla olacağı ve bu durumun Türkiye gibi diğer gelişmekte olan ülke ekonomilerini olumsuz yönde etkileyeceği ayrıca küresel ticaret hacmine de negatif yansımayla etki edeceği sonucuna ulaşmıştır.

Ünay ve Dilek (2018), Geçmişte de kullanılmış fakat günümüzde giderek yaygınlaşan dış ticarete uygulanan korumacı politikaların sebeplerini ve bunların olası sonuçlarını incelemişlerdir. Ulaşılan sonuç ise korumacı politikaların hem olumlu hem de olumsuz sonuçlar ortaya çıkardığı olmuştur.

Aytekin ve Uçan (2018), ABD ve Türkiye arasındaki yakın geçmişte yaşanan ticaret savaşlarını ve uygulanan korumacı politikaları ele almışlardır. Savaşa neden olan etkenin ekonomik nedenlerden ziyade siyasi sebepler olduğunu vurgulamışlardır. Uygulanan korumacı politikaların ve bu sebeple ortaya çıkan ticaret savaşının her iki ülkenin ekonomisini de olumsuz etkilediği fakat Türkiye'nin ekonomisinin daha ağır yaralar aldığı ve daha çok etkilendiği sonucuna varılmıştır.

SONUÇ YERİNE

Küreselleşme sonucunda ülkeler arasındaki sınırlar ortadan kalkmış ve olaylar da birbirinden etkilenmeye başlamıştır. Ticaret savaşları yaratacağı kelebek etkisi ile küresel ekonomide ciddi durgunluk ve sorunların çıkmasına neden olacaktır. Ülkeler tarafından uygulanan korumacı politikalar küresel güçlerin bu araçları bir saldırı silahı haline getirip savaşa dönüştürmüş olmaları daha ek vergi kararlarının alındığı yani savaşın başladığı ilk günden bu zamana etkisini göstermiştir. Ülkeler arasında soğuk rüzgârlar estirip gergin bekleyiş içine sokmuş ticari, politik ve psikolojik açıdan beklentileri olumsuz etkilemiştir. Bu olumsuzluktan en fazla nasibini alan sektör ise ticaretin bel kemiği olan o olmadan ticaretin mümkün olmadığı lojistik sektördür. Azalan talepler, daralan pazarlar, küçülen sermayeler, azalan yatırımlar, dinamikliğini kaybeden ticari ilişkiler, artan maliyetler ve düşen kar oranları lojistik sektörünü (özellikle de uluslararası taşımacılık sektörünü) durağan hale getirmiştir.

Lojistik sektörü küreselleşmenin de etkisi ile büyük gelişme göstermiş ve bu alanda büyük ilerleme kaydedilmiştir. Küreselleşmenin yanı sıra ulaşım ve iletişim teknolojilerinde büyük gelişmeleri sonucunda lojistik sektörü büyük önem kazanmıştır. Özellikle zamanın çok kıymetli olduğu ve sınırların ortadan kalktığı bir dönemde lojistik sektörünün ticaret üzerindeki etkisi kaçınılmazdır.

Sorunsuz dinamik bir küresel ticaret için ülkeler arası karşılıklı fedakârlık şarttır. Her ülke küresel ticaret yaparken kendi ulusal menfaatlerini göz önünde bulundurarak uygun politikalar uygular. Fakat uzun vadede küresel bir çöküş kaçınılmazdır. Uygulanan ek gümrük vergilerinin ve kotaların kaldırılması ticareti canlandırarak canlanan ticaret ile de günümüzden uzakları yakın kılan lojistik sektörü tekrardan düzelme yoluna girecektir.

Sınırların ortadan kalkması, bilgi iletişim ve ulaşım ağlarının gelişmesi ile ülkeler arasındaki mal ve hizmet ticaretinin zaman çok önemli bir unsur haline gelmiştir. Sorunsuz ve zamanında mal ve hizmetinin ticaretinin gerçekleştirilebilmesi için ülkelerin lojistik sektörüne daha fazla önem vermesi, gerekmektedir. Ticaret politikaları ve teknoloji politikalarında bu konuya daha fazla yer verilmelidir. Ayrıca yürütülen ARGE faaliyetleri içinde bu konuya da yer verilmelidir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin, gelişmiş ülkelerdeki mevcut lojistik faaliyetlerini takip ederek bu konuda uygun politikalar ve uygulamaları hayata geçirmeleri gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Aran, B. (2018). ABD, Çin, Ticaret Savaşları ve Türkiye. Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV), N201813, 1-6.
- Ateş, E. vd. (2018). Ticaret Savaşlarına Oyun Teorik Bir Yaklaşım: Türkiye-ABD Örneği. Uluslararası Ekonomi Konferansı Türkiye Ekonomi Kurumu, 1-19.
- Aytekin, İ. & Uçan, O. (2018). Ticaret Savaşları ve Korumacı Politikalar: Amerika Birleşik Devletleri ve Türkiye İlişkileri Bakımından Bir İnceleme. Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 7, 851-862.
- Babacan, M. (2004). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi Ve Rekabet Vizyonu. Dokuz Eylül Üniversitesi İzmir Meslek Yüksekokulu Pazarlama Programı, 9.
- Bowersox, D. J. & Closs, D. J. (1996). Logistical Management: The integrated Supply Chain Process. McGrawHill: New York.
- Coughlin, C. C. & Chrystal, K. A. & Wood, G.E. (2003). Protectionist Trade Policies: A Survey of Theory, Evidence and Rationale. (Editor , Jeffry, Friedien ve Lake, David A., International economic policy Perspectives On Global Power And Wealth, Fourth Edition, Routhledge: London and Newyork).
- Çekerol, G. S. & Kurnaz, N. (2011). Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 25, 47-59.
- Dedekoca, E. (2011). ABD-Çin İlişkilerinin Ekonomi Politikası ve Yeni Dünya Düzeni Oluşumuna Etkileri. Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi: İstanbul.
- Doğan, N. (1999). Dünyadaki Yeni Lojistik Eğilimler ve Türkiye'deki Lojistik Şirketlerin Durumu. İstanbul Teknik Üniversitesi: İstanbul.
- Ertürk, N. (2017). Ticaret Savaşları ve Dünya Ekonomisine Etkileri. Fiscaeconomia, 2(1), 88-112.
- Fouda, R. A. N. (2012). Protectionism and Free Trade: A Country's Glory or Doom. International Journal of Trade Economics and Finance, 1(5), 351-355.
- Freeman, R. B. (2004). Trade Wars: The Exaggerated Impact of Trade in Economic Debate. The World Economy, Blackwell Publishing, 1(27), 1-23.

- Gençosman, Ö.T. (2014). Uluslararası Ticarete Tarife Dışı Engeller ve Kullanım Kısıtları: Türkiye Örneği. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat ABD, Yayınlanmamış Doktora Tezi: Ankara.
- Gould, D. M. & Woodbrige. G.L. (1998). The Political Economy of Retaliation, Liberalization and Trade Wars. *European Journal of Political Economy*, 1(14), 115-137.
- Heller, H. R. (1968). *International Trade Theory and Empirical Evidence*. Prentice Hall, Inc., Engewood Cliffs: New Jersey.
- Işın, F. (1998). Uluslararası Ticaretin Serbestleştirilmesi, Korumacılık Kavramı ve Tarım. *Tarım Ekonomisi Derneği*, 3.
- Kalaycı, İ. (2011). Küresel Finans Krizine Karşı Korumacılık: Bir GFZT Yaklaşımı. *Sayıştay Dergisi*, C.22. S. 83.
- Koban, E. & Keser, H. (2007). *Dış Ticarete Lojistik*. 1.Baskı, Ekin Yayınları: Bursa.
- KPMG, (2019). *Taşımacılık: Sektörel Bakış*. KPMG Rapor.
- Krugman, P. R & Obstfeld, M. (1991). *International Economics (Second Edition)*, Canada: Harper Collins Publishers.
- MccGwire, J. (2017). A Game Theory Analysis of Donald Trump's Proposed Tariff on Chinese Exports. *The Student Economic Review*, 31, 69-77.
- Seyidoğlu, H. (2009). *Uluslararası İktisat Teori ve Uygulama*. Güzem Can Yayınları: İstanbul.
- Şahinöz, A. (1992). ABD-AT Ticaret Savaşı Paylaşılmayan Dünya Tarım Pazarları. *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (10), 9-16.
- Ünay, S. & Dilek, Ş. (2018). Yeni Korumacılık ve Ticaret Savaşları. *Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı (SETA) Analiz*, 228. 1-28.
- Yeldan, E. (2013). *Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi Bölüşüm, Birikim ve Büyüme*. İletişim Yayınları: İstanbul, 17. Baskı. 9.
- Yıldıztekin, A. (2001). *Lojistik Yönetiminin Tarihçesi*. 08.02.2001. Dünya Gazetesi. İstanbul.
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/598112>.(18.10.2019)
https://books.google.com.tr/books?hl=tr&lr=&id=r0c8DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT22&dq=k%C3%BCreselle%C5%9Fme&ots=Io5AMMeOct&sig=FkCcANuMpUsdaiSbG5wDrzr_y4Q&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false.(18.10.2019).
<http://www.businessdictionary.com/definition/trade-war.html>.(19.10.2019).
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/556816>.(15.10.2019).
<http://www.aso.org.tr/site/files/pdf/asomedyay/2018kasimaralik.pdf>.(22.10.2019).
<https://goftlhub.io/effects-of-the-trade-war/>.(22.10.2019).
<https://www.reuters.com/article/usa-trade-transportation/trade-war-could-impede-u-s-transport-infrastructure-growth-fitch-idUSL1N1U70VV>.(02.11.2019).
<https://www.weforum.org/agenda/2019/09/us-china-trade-war-disrupting-services/>.(19.10.2019).
<https://www.borsagundem.com/haber/ticaret-savaslari-tasimaciligi-vurdu/1428182>.(31.10.2019).
https://setav.org/assets/uploads/2018/01/A228_.pdf.(01.11.2019).

<http://www.yesillojistikciler.com/haber/savasin-karisikligin-oldugu-yerde-ticaret-olmaz-ticaret-olmadan-da-lojistik-sektoru-buyuyemez-13094.html>.(25.10.2019).

<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2019/05/sektorel-bakis-2019-tasimacilik.pdf>.(20.10.2019).