

## **TÜRKİYE’NİN BİNEK OTOMOBİL İTHALATI İLE CARİ İŞLEMLER DENGESİ VE DIŞ TİCARET DENGESİ İLİŞKİSİNİN GELENEKSEL NEDENSELLİK TESTLERİ İLE ANALİZİ**

**Dr. Öğr. Üyesi Tuğçe OLCAY**

Karabük Üniversitesi Kamu Politikaları ve Araştırma Merkezi (KAPGEM) Ekonomi  
Politikaları Masası Üyesi  
tugceolcay@karabuk.edu.tr- ORCID ID: 0000-0002-8247-9021

**Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk ÖZYALÇIN**

Karabük Üniversitesi Kamu Politikaları ve Araştırma Merkezi (KAPGEM) Ekonomi  
Politikaları Masası Üyesi  
omerfozyalcin@karabuk.edu.tr- ORCID ID: 0000-0001-8542-3165

### **ÖZET**

Her geçen gün trafikte artan binek otomobil sayısı ile binek otomobil ticareti Türkiye'nin ödemeler bilançosunda önemli bir yer tutmaktadır. Silindir hacimlerine göre farklı harmonize sistem (HS) kodları altında bulunan binek otomobillerden en çok ihracatı ve ithalatı yapılan binek otomobil türlerinden 870322101000 HS12 kodlu “Binek otomobilleri; YENİ, sadece benzinli, taşıma kapasitesi <10 kişi, 1000 cm<sup>3</sup> <silindir hacmi <= 1500 cm<sup>3</sup>” grubu gelmektedir. Bu çalışmada, Türkiye için kurulan iki ekonometrik model 2001 1. çeyrek ve 2025 2. çeyrek arası dönemler arası için incelenmekte ve değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisi belirlenmeye çalışılmaktadır. 870322101000 HS12 kodlu binek otomobillerin net ihracatı ile Türkiye net ihracatının gayrisafi yurt içi hasılaya oranı arasında Granger nedensellik ilişkisi test edilmiş ve Granger nedensellik ilişkisi bulunamamıştır. Ek olarak, 870322101000 HS12 kodlu binek otomobillerin net ihracatı ile Türkiye cari işlemler dengesinin gayrisafi yurt içi hasılaya oranı arasında Toda-Yamamoto nedensellik ilişkisi test edilmiş ve Türkiye cari işlemler dengesinin gayrisafi yurt içi hasılaya oranından 870322101000 HS12 koduna ait binek otomobillerin net ihracatı yönünde Toda-Yamamoto nedensellik ilişkisi bulunmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Otomotiv Sektörü, İthalat, Dış Ticaret, Cari İşlemler Dengesi, Nedensellik Analizi

## **THE ANALYSIS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN TÜRKİYE’S PRIVATE CAR IMPORTS AND THE CURRENT ACCOUNT BALANCE AND FOREIGN TRADE BALANCE USING TRADITIONAL CAUSALITY TESTS**

### **ABSTRACT**

With the growing number of private cars on the road, the trade of these cars takes a crucial place in the balance of payments of Türkiye. One of the most both exported and imported private cars which take place under different harmonized system (HS) codes according to cylinder capacity is “Motor cars and other motor vehicles principally designed for the transport of <10 persons, incl. station wagons and racing cars, with only spark-ignition internal combustion reciprocating piston engine, of a cylinder capacity  $> 1.000 \text{ cm}^3$  but  $\leq 1.500 \text{ cm}^3$ , new” with 870322101000 HS code. In this study, two econometric models are analyzed for the period from the first quarter of 2001 to the second quarter of 2025, and causality relationships between variables are attempted to be determined. A Granger causality test was conducted between the net exports of private cars with the HS12 code of 870322101000 and the ratio of Türkiye’s net exports to gross domestic product, and no Granger causality was found. Additionally, a Toda-Yamamoto causality test was conducted between the net exports of private cars, with the HS12 code of 870322101000, and the ratio of Türkiye’s current account balance to gross domestic product. A Toda-Yamamoto causality relationship was found from the direction of the ratio of Türkiye’s current account balance to gross domestic product to the net exports of private cars.

**Keywords:** The Automotive Sector, Import, Foreign Trade, Current Account Balance, Causality Analysis

## 1.GİRİŞ

Otomotiv sektörü ülke ekonomilerinde, sürdürülebilir büyümeye ulaşılmasını sağlayan, istihdam yaratan, teknoloji transferi ile teknolojik gelişmeye ve ileri-geri bağlantıları ile birçok sektöre katkıda bulunan lokomotif bir sektör olarak önemli yere sahiptir. Sektörün ekonomik, teknolojik ve sosyal alanda yarattığı etkiler ve gelişmeler dikkate alındığında sektörün bir ürünü olan otomobilin ulaşım aracı olması ötesinde ithalatının, ülke ekonomisinin yapısı hakkında bilgi veren cari işlemler dengesine ve ödemeler dengesine etkide bulunduğu söylenebilir.

Sektörlerde ihracatın ithalata bağımlılığı, ilgili sektörün ithal girdi kullanımı hakkında bilgi sağlamaktadır. Ayrıca, özellikle gelişmekte olan ülkelerde kritik bir gösterge konumunda olan dış ticaret açığı ve cari açık için ihracatın ithalata bağımlılığının ve ithalatın incelenmesi önem arz etmektedir. Türkiye’de en çok ihracat yapan sektörler arasında yer alan otomotiv sektörü ihracatın ithalata bağımlılığı yüksek olan bir sektör niteliği taşıırken, dış ticaret dengesinin ve cari işlemler dengesinin sektörün ürünlerinden biri olan otomobil ithalatı yönünden değerlendirilmesi hem cari işlemler dengesinin iyileştirilmesini hem de sektörün yapısının anlaşılmasını ve sektöre katkıda bulunacak politikaların geliştirilmesini sağlayacaktır.

Bu çalışmada, 2001 ve 2025 dönemine ait çeyreklik veriler kapsamında Türkiye için binek otomobil net ihracatı ile dış ticaret dengesi ve cari işlemler dengesi ilişkisinin nedensellik testleri kullanılarak analiz edilmesi amaçlanmaktadır.

Çalışmanın bundan sonraki bölümlerinde ilgili literatür incelenmekte, Türkiye’nin otomobil ticareti, Türkiye’nin cari işlemler ve dış ticaret dengelerine değinilmektedir. Son bölümde ise veri seti ve değişkenlerin tanımlaması yapılmakta, model oluşturulmakta, yöntem açıklanmakta ve analizden elde edilen bulgular yer almaktadır. Sonuç bölümünde bulgular değerlendirilerek politika önerilerinde bulunmaktadır.

## 2. LİTERATÜR

Otomotiv sektörünün ekonomi ile ilişkisine yönelik yapılan çalışmalar otomobil talebini belirleyen faktörler üzerine yoğunlaşırken, sektörün ekonomik büyüme ile ilişkisini ve ihracatının ithalata bağımlılığını inceleyen çalışmalar da bulunmaktadır. Literatürde yer alan bu çalışmalardan bazılarında aşağıda yer verilmektedir.

Babatsou ve Zervas (2011) çalışmada, 15 AB ülkesi için çeşitli sosyo-ekonomik göstergeler ile otomobil piyasası göstergeleri arasındaki ilişkileri incelemeyi amaçlamıştır. Göstergelerden biri olan gayri safi yurtiçi hasıla (GSYH) ile binek otomobil satışları arasında korelasyon olduğu tespit edilmiştir. GSYH’deki azalmanın kullanımdaki toplam binek otomobil sayısını azalttığı sonucuna ulaşılmıştır.

İnançlı ve Konak (2011), otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığını 1998-2002 yıllarına ait girdi-çıkıtı tablolarından yararlanarak Türkiye için analiz etmiştir. Otomotiv sektörünün ve bu sektörün ileri-geri bağlantılı olduğu sektörlerin dışa bağımlılık düzeyleri ölçülerek, otomobil ve bağlantılı sektörlerin ithalat bağımlılıklarının arttığı anlaşılmıştır.

Patra ve Rao (2017), otomobil satışları ve otomobil talebini etkileyen faktörlerden olan akaryakıt fiyatları, faiz oranı, kişi başına GSYH arasındaki ilişkiyi Hindistan için 1990-2016 yılları arasına ait verileri kullanarak araştırmıştır. Kişi başına GSYH ile otomobil satışları arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunurken, diğer değişkenlerin otomobil talebi ile ters yönlü ilişkiye sahip olduğu görülmüştür.

Karakaş (2019) çalışmada, otomotiv ihracat geliri tahmin verilerinin ihracata yönelik planlamaların ve kararların belirlenmesinde önemini vurgulamış, Türkiye otomotiv ihracat gelirini 2013-2018 dönemine ait aylık otomotiv ihracat verileri ile uygun ARIMA modeli kullanarak tahmin etmiştir. Uygun ARIMA modelinin belirlenmesiyle tahmin edilen 2019 yılı aylık ihracat gelirinin gerçek değerlere yakın tahminler olduğu belirtilmiştir.

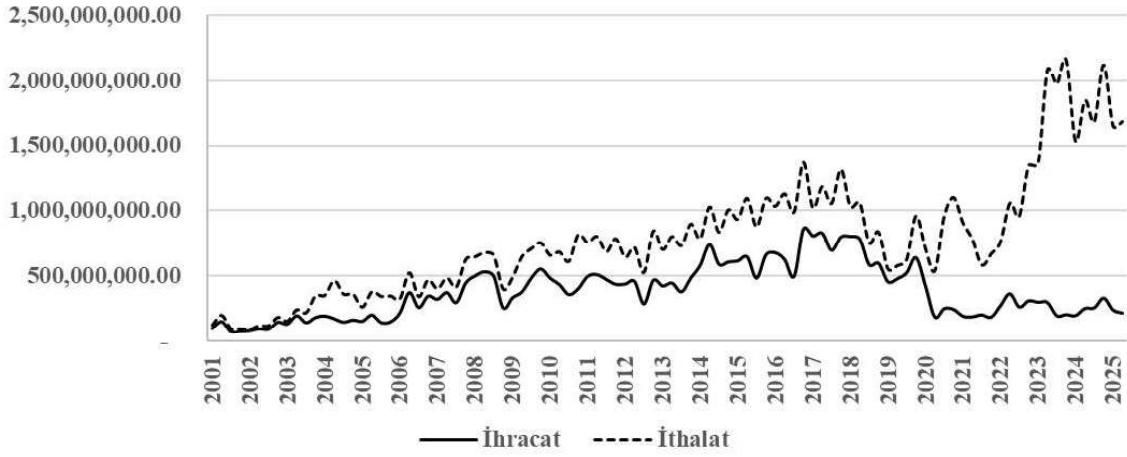
Başbuğ ve Evlimoğlu (2020), Türkiye için otomotiv sektörünün istihdam, büyüme, ödemeler dengesi, ihracat, vergi gelirleri, doğrudan yabancı yatırımlar alanında makroekonomik katkılarını ve SWOT analizi ile sektörün güçlü ve zayıf yönlerini belirlemeyi amaçlamıştır. Sektörün üretim alanı güçlü, ithalat ve talep alanı zayıf yönleri olarak tespit edilmiştir. Sektörde ihracatın ithalatı karşılama oranının artarak cari açık ve ödemeler dengesine pozitif katkı yaptığı ifade edilmiştir.

Polat (2020), otomotiv sektörü ve ekonomik büyüme ilişkisini 1963-2018 yılları kapsamında Türkiye için dinamik en küçük kareler (DOLS) yöntemi ile analiz etmiştir. Otomobil üretimindeki artışın uzun ve kısa dönemde kişi başına düşen milli geliri artırdığı sonucuna ulaşılmıştır.

Pelit ve Bozkurt (2021), otomotiv sektöründe ihracatın ithalata bağımlılığının otomotiv ihracatı üzerindeki etkisini Türkiye için 1999-2019 dönemine ait yıllık verilerle otoregresif dağıtılmış gecikmeli model (ARDL) kullanarak tahmin etmiştir. Otomotiv sektörünün ihracatında kullanılan net ithal ara malı miktarındaki artışın otomotiv ihracatını negatif etkilediği tespit edilmiştir.

### **3. TÜRKİYE’NİN OTOMOBİL TİCARETİ**

Dünyada ve Türkiye’de binek otomobil talebi ve ticareti devamlı artmaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre, Türkiye’de 2001 yılında 4.534.803 adet otomobil bulunurken 2024 yılında bu sayı 16.232.458’e ulaşmıştır. Bu verilerle doğru orantılı olarak Türkiye’nin otomobil ihracatı ve ithalatı da artış göstermiştir. Aşağıdaki grafikte Türkiye’nin 870322101000 harmonize sistem (HS) 12 kodlu “Binek otomobilleri; YENİ, sadece benzinli, taşıma kapasitesi <10 kişi, 1000 cm<sup>3</sup> <silindir hacmi <= 1500 cm<sup>3</sup>” grubunda yer alan otomobillerin ihracatı ve ithalatı gösterilmektedir.

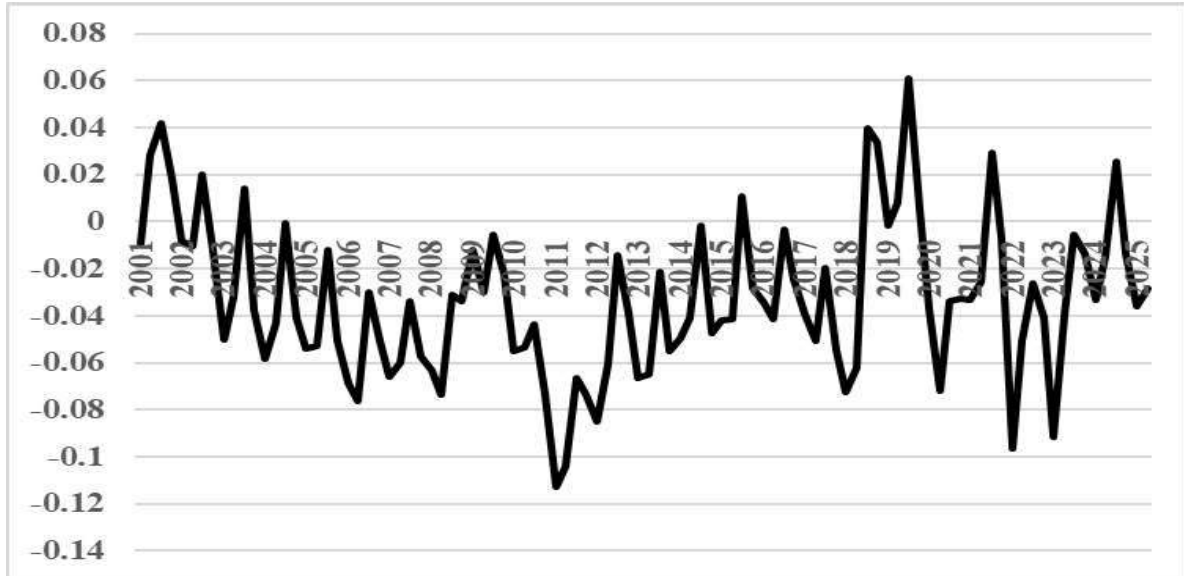


**Görsel 1. Türkiye'nin 2001 1. Çeyrek-2025 2. Çeyrek Dönemlerine Ait Binek Otomobil İhracatı ve İthalatı (Dolar Cinsinden)**

Görsel 1'e göre, 2003 2. Çeyrek döneminden itibaren binek otomobil ithalatı, ihracatından büyük olmuştur. 2020 yılının 2. Çeyreğinden itibaren binek otomobil ithalatı ile ihracatı arasındaki fark giderek artmıştır.

#### 4. TÜRKİYE'NİN CARİ İŞLEMLER VE DIŞ TİCARET DENGESİ

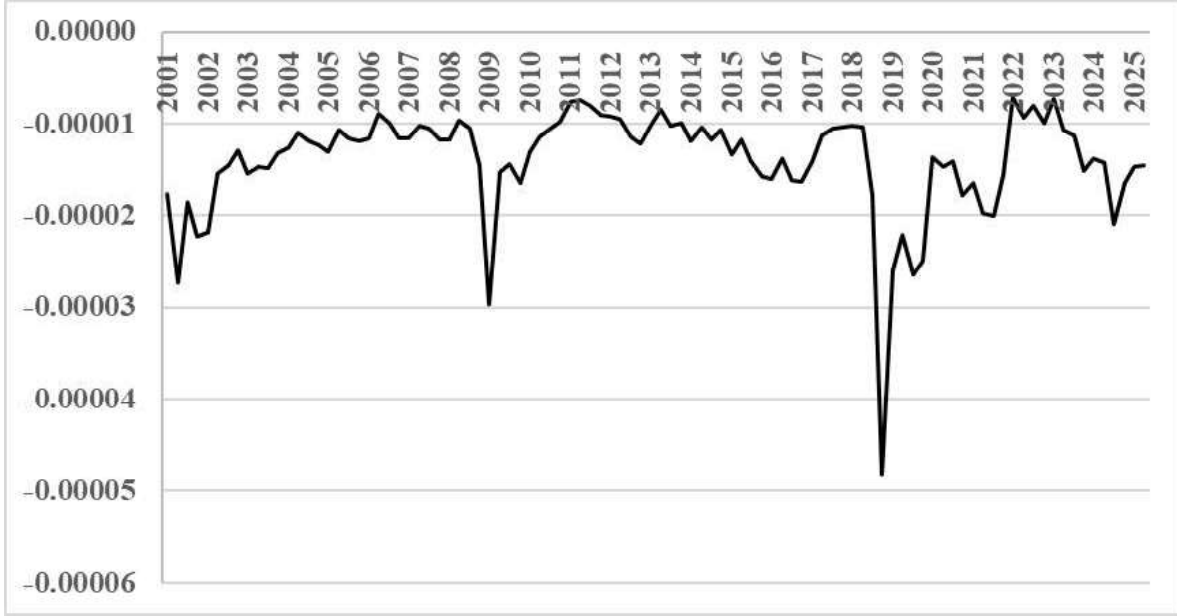
Ödemeler dengesinin önemli ana kalemlerinden biri olan cari işlemler hesabı içinde mal dengesini yansıtan ihracat ve ithalat kalemlerini barındırmaktadır. Bu doğrultuda görsel 2'de Türkiye'nin cari işlemler dengesinin gayrisafi yurt içi hasılaya oranı aşağıdaki grafikte 2001 ve 2025 yılları arası için verilmektedir.



**Görsel 2. Türkiye'nin 2001 1. Çeyrek-2025 2. Çeyrek Dönemlerine Ait Cari İşlemler Dengesinin Gayrisafi Yurt İçi Hasılaya Oranı**

Görsel 2'ye göre; 2011 1. çeyrek, 2017 4. çeyrek, 2020 3. çeyrek ve 2022 1. çeyrek Türkiye'nin cari işlemler dengesinin gayrisafi yurt içi hasılaya oranının derinleştiği dönemler olarak göze çarpmaktadır.

Aşağıda verilen görsel 3'te ise, Türkiye'nin dış ticaret dengesinin gayrisafi yurt içi hasılaya oranı 2001 ve 2025 yılları arası için verilmektedir.



**Görsel 3. Türkiye'nin 2001 1. Çeyrek-2025 2. Çeyrek Dönemlerine Ait Dış Ticaret Dengesinin Gayrisafi Yurt İçi Hasılaya Oranı**

Görsel 3'e göre, 2001 2. çeyrek, 2009 1. Çeyrek, 2018 4. Çeyrek, 2021 2. Çeyrek ve 2024 3. Çeyrek dönemleri Türkiye'nin dış ticaret dengesinin gayrisafi yurt içi hasılaya oranının derinleştiği kötü dönemler olarak göze çarpmaktadır.

## 5. UYGULAMA

### 5.1. Veri Seti ve Yöntem

Çalışma, 2000 Kasım ve 2001 Şubat krizlerinin etkilerini ampirik analizde kullanılan makro ekonomik değişkenler üzerinde görebilmek amacıyla 2001 1.çeyrekten başlamakta ve değişkenlerin elde edilen ortak verisinin 2025 2. çeyrek olması nedeniyle 2025 2. çeyreğe kadar uzanmaktadır. Aşağıda verilen Çizelge 1'de ampirik analizde kullanılan değişkenlerin kısaltmaları, açıklamaları, verilerin elde edildiği kaynaklar ve örneklem aralığı verilmektedir.

**Çizelge 1. Ampirik Analizde Kullanılan Değişkenler, Açıklamaları ve Kaynakları**

Değişkenler	Açıklama	Kaynak
ane	Türkiye'nin 870322101000 harmonize sistem (HS) 12 kodlu "Binek otomobilleri; YENİ, sadece benzinli, taşıma kapasitesi <10 kişi, 1000 cm <sup>3</sup> <silindir hacmi <= 1500 cm <sup>3</sup> " otomobillerin net ihracatı	Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)
ca	Türkiye cari işlemler dengesinin gayrisafi yurt içi hasılaya oranı	Uluslararası Para Fonu (IMF)

ne	Türkiye net ihracatının gayrisafi yurt içi hasılaya oranı	TÜİK ve IMF
----	---	-------------

Çizelge 1’de verilen değişkenlerin grafikleri incelenmiş ve mevsimsellik sorunu görülmüştür. Bu nedenle değişkenler Census X-12 yöntemi ile mevsimsellikten arındırılmıştır. Çalışmada değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisinin test edilmesi amaçlanmıştır ve hangi nedensellik testinin uygulanacağına karar verilebilmesi amacıyla değişkenler öncelikle Dickey-Fuller (DF) birim kök testine tabi tutulmuşlardır. Ardışık süreç yaklaşımı takip edilerek değişkenlerin model yapıları ve otokorelasyon sorununun olmadığı gecikme uzunlukları belirlenmiştir. Çizelge 2’de DF birim kök testinin sonuçları verilmektedir.

**Çizelge 2. DF Birim Kök Testi Sonuçları**

Değişken	Düzye	Model	DF Test İstatistiği
ane	Seviye	Sabitsiz ve trendsiz	0.034448 (0)
d(ane)	Birinci fark	Sabitsiz ve trendsiz	-7.050155* (0)
ca	Seviye	Sabitli ve trendli	-3.272127 (0)
d(ca)	Birinci fark	Sabitsiz ve trendsiz	-9.768454* (0)
ne	Seviye	Sabitli	-4.577777* (0)

\* Serinin %1’de durağan oluşu anlamına gelmektedir.

Çizelge 2’de görüldüğü üzere ane ve ca değişkenleri seviyede durağan değildir. Durağan olmayan değişkenlerin durağan olmama nedeni yapısal kırılmadan kaynaklanabilir. Sevüktekin ve Çınar’a göre, eğer ekonomide yaşanan yapısal kırılmalar kurulan regresyon modelinde dikkate alınmamış ise tahmin sonuçları sistematik olarak sapmalı olacaktır (Sevüktekin ve Çınar, 2017:413). Düzye de durağan çıkmayan ane ve ca değişkenleri ise yapısal kırılma ihtimaline karşılık tek kırılmayı dikkate alan Zivot-Andrews (ZA) birim kök testine tabi tutulmuşlardır.

**Çizelge 3. ZA Birim Kök Testi Sonuçları**

Değişken	Model	Kırılma Tarihi	t-istatistik değeri	Maksimum gecikme sayısı	Seçilen gecikme sayısı
ane	Sabitli	2021- 1.çeyrek	-0.311274	11	8
ane	Trendli	2020- 4.çeyrek	-3.991573	11	8
ane	Sabitli ve trendli	2019- 4.çeyrek	-3.802403	11	8
ca	Sabitli	2015- 1.çeyrek	-3.833111	11	9
ca	Trendli	2011- 1.çeyrek	-3.307352	11	9
ca	Sabitli ve trendli	2015- 1.çeyrek	-3.810874	11	9

Çizelge 3’e göre ane ve ca değişkenleri tek kırılmalı ZA birim kök testi sonuçlarına göre düzye de durağan değildir. Çizelge 2’de görüldüğü üzere, ane ve ca değişkenleri birinci farklarında durağan hale gelmektedir. Yapılan DF ve ZA birim kök test sonuçlarına göre, ane ve ne değişkenleri arasında Granger nedensellik ilişkisine, ane ve ca değişkenleri arasında Toda-Yamamoto nedensellik ilişkisine bakılmasına karar verilmiştir.

İlk olarak ane ve ne değişkenleri arasında Granger nedensellik testi yapılmıştır. Granger nedensellik testinin yapılabilmesi için değişkenlerin düzye de durağan olmaları gerekmektedir.

Bu nedenle ane değişkeninin birinci farkı alınarak test yapılmıştır. Yapılan Granger nedensellik testinin sonuçları aşağıdaki çizelgede gösterilmektedir.

**Çizelge 4. Granger Nedensellik Testi Sonuçları**

Boş Hipotez ( $H_0$ )	F İstatistik Değeri	Olasılık Değeri
dane, ne'nin Granger nedeni değildir.	0.81512	0.4458
Ne, dane'nin Granger nedeni değildir.	0.00799	0.9920

Yukarıda verilen çizelge 4'e göre, olasılık değerler %5 anlamlılık düzeyinde anlamsız olduğundan ötürü hem dane, ne'nin; hem de ne, ane'nin Granger nedeni değildir.

İkinci olarak, ane ve ca değişkenleri arasındaki nedenselliğin var olup olmadığı, varsa yönünün nasıl olduğunu test etmek için Toda-Yamamoto nedensellik testi kullanılmıştır. Toda-Yamamoto nedensellik testinin yapılabilmesi için değişkenler birinci dereceden entegre olmaları gerekmektedir. Toda-Yamamoto nedensellik testinin yapılabilmesi için VAR modeli kurulmalı ve gecikme sayısının tespit edilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda ane ve ca değişkenleri ile kurulan VAR modeline göre Olabilirlik Oranı, Nihai Tahmin Hatası ve Akaike bilgi kriterlerine göre seçilen uygun gecikme uzunluğu (k) 10'dur. Her iki değişken de birinci farkında durağan olmalarından ötürü Toda-Yamamoto nedensellik testinde gecikme uzunluğu 11 olmaktadır. Aşağıdaki çizelgede, ane ve ca değişkenleri arasında yapılan Toda-Yamamoto nedensellik analizinin sonuçları verilmektedir.

**Çizelge 5. Toda-Yamamoto Birim Kök Testi Sonuçları**

Nedenselliğin Yönü	Gecikme Uzunluğu	$\chi^2$ Test İstatistik Değeri	Olasılık Değeri
ane'den ca'ya	$(k=10)+(d_{\max}=1)=11$	21.91329	0.0156
ca'dan ane'ye	$(k=10)+(d_{\max}=1)=11$	22.41909	0.0131

Çizelge 5'te verilen sonuçlara göre hem ane'den ca'ya hem de ca'dan ane'ye çift yönlü Toda-Yamamoto nedensellik ilişkisi bulunmaktadır.

## 6. SONUÇ

Bu çalışma, Türkiye'nin binek otomobil ticareti ile Türkiye'nin cari işlemler dengesinin gayrisafi yurt içi hasılaya oranı ve Türkiye'nin dış ticaret dengesinin gayrisafi yurt içi hasılaya oranı arasında nedensellik ilişkileri 2001 1.çeyrek ile 2025 2.çeyrek dönemler arası için nedensellik testleri ile analiz etmiştir. Bu doğrultuda, değişkenler DF ve tek yapısal kırılmayı baz alan ZA birim kök testlerine tabi tutulmuştur. Birim kök testlerinden elde edilen sonuçlar göre, ane ile ne arasındaki nedensellik ilişkisi Granger nedensellik testi ile ane ile ca arasındaki ilişki Toda-Yamamoto nedensellik testi ile analiz edilmiştir. Edilen sonuçlara göre, ane ile ne değişkenleri arasında Granger nedensellik ilişkisi bulunamamış, ane ile ca arasında çift yönlü Toda-Yamamoto nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir. Türkiye'nin yerli otomobil üretiminin artırılması, üretimde kullanılan girdilerin daha fazla yerli mallarla tedarik edilmesi, yerli binek otomobillerin talebini artırmak için vergi avantajlarının sağlanması önerileri getirilebilir.

## KAYNAKÇA

1. Babatsou, C. & Zervas, E. (2011). EU socioeconomic indicators and car market. *International Scholarly and Scientific Research & Innovation*, 5(11), 1616-1621.
2. Başbuğ, A. K. & Evlimoğlu, U. (2020). Otomotiv sektörünün Türkiye ekonomisini makroekonomik olarak etkileme mekanizmaları ve sektöre yönelik bir analiz. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 55(1), 134-154.
3. <https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/disticaret.zul?param1=25&param2=4&sitcrev=0&isicrev=0&sayac=5802> (Erişim Tarihi: 13.11.2025)
4. <https://data.imf.org/en/Data-Explorer> (Erişim Tarihi: 13.11.2025)
5. İnançlı, S. & Konak, A. (2011). Türkiye’de ihracatın ithalata bağımlılığı: Otomotiv sektörü. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 6(2), 343-362.
6. Karakaş, E. (2019). Türkiye’nin otomotiv ihracat gelirinin ARIMA modeli ile tahmin edilmesi. *Journal of Yasar University*, 14(55), 318-328.
7. Patra, T. & Rao, J. M. (2017). Impact of macroeconomic factors on automobile demand in India. *Journal of International Economics*, 8(1), 97-113.
8. Pelit, İ. & Bozkurt, C. (2021). İhracatın ithalata bağımlılığının incelenmesi: Otomotiv sektörü üzerine bir uygulama. S. Öge (Ed.), *Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Alanında Uluslararası Araştırmalar VII Kitabı* içinde (s. 101-127). İstanbul: Eğitim Yayınevi.
9. Polat, M. A. (2020). Türk otomotiv sektörünün ekonomik büyümeye etkisi: Karşılaştırmalı bir ekonometrik analiz. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(73), 504-521.
10. Sevüktekin M., Çınar M., *Ekonometrik Zaman Serileri Analizi: EViews Uygulamalı*, Dora Yayınevi, Bursa, 2017.

# CONFERENCE BOOK



MARDIN  
19 - 21 ARALIK 2025

# ANADOLU 18. ULUSLARARASI SOSYAL BİLİMLER KONGRESİ



[www.anadolukongresi.org](http://www.anadolukongresi.org)

ANADOLU  
18TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON SOCIAL SCIENCES

DECEMBER 19- 21, 2025 - MARDIN

ISBN : 978-625-5694-63-8

Cilt 1

Academy Global Publishing House

Volum 1