



Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü / Gümrük İşletme Ana Bilim Dalı

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DENİZ TİCARET AĞLARI VE DIŞ TİCARET PERFORMANSI İLİŞKİSİ: AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ KAPSAMINDA BİR İNCELEME

ÖZGÜR SERT

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi SÜREYYA KOVACI

BURDUR 2023

T.C.
BURDUR MEHMET AKİF ERSOY ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
GÜMRÜK İŞLETME ANA BİLİM DALI

KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DENİZ TİCARET
AĞLARI VE DIŞ TİCARET PERFORMANSI İLİŞKİSİ: AVRUPA
BİRLİĞİ ÜLKELERİ KAPSAMINDA BİR İNCELEME

ÖZGÜR SERT

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN

Dr. Öğr. Üyesi Süreyya KOVACI

JÜRİ ÜYELERİ

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Süreyya KOVACI

Üye: Doç. Dr. Sezai ÖZTOP

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Süleyman ŞEN

BURDUR – 2023

T.C.
BURDUR MEHMET AKİF ERSOY ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ETİK BEYAN

Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği'ne göre hazırlamış olduğum “Konteyner Taşımacılığında Deniz Ticaret Ağları ve Dış Ticaret Performansı İlişkisi: Avrupa Birliği Ülkeleri Kapsamında Bir İnceleme” adlı tezin hazırlanması sürecinde akademik ve etik kuralları ihlal etmediğimi, tezimin özgün olduğunu, başvurduğum kaynakları metin içinde, dipnotlarda ve kaynakçada eksiksiz ve bilimsel kurallara uygun olarak gösterdiğimi taahhüt ederim.

Özgür SERT

28/04/2023

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimim boyunca, ilk günden itibaren adım adım beni bu sürecin sonuna hazırlayan; bilgeliğiyle, insanlığıyla, cesaretiyle kendimi geliştirmemi, iyi hissetmemi ve bu işi başaracağıma inancımı teşvik eden, değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Süreyya KOVACI'ya; lisansüstü eğitimim boyunca desteklerini esirgemeyen ve savunma jürisinde de bulunup katkı sağlayan değerli hocalarım Doç. Dr. Sezai ÖZTOP ve Dr. Öğr. Üyesi Süleyman ŞEN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Bu süreçte, desteklerini her daim hissettiğim sevgili aileme de teşekkür ederim.



(SERT, Özgür, Konteyner Taşımacılığında Deniz Ticaret Ağları ve Dış Ticaret Performansı İlişkisi: Avrupa Birliği Ülkeleri Kapsamında Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, Burdur, 2023)

ÖZET

Dış ticaret, ülkelerin birbirleriyle olan mal ve hizmet ticareti olarak tanımlanabilir. Küreselleşen dünyada dış ticaret, ülke ekonomilerinin gelişmesi için önemli unsurlardan biridir. Ülkeler, dış ticaret faaliyetleri ile dış ticaret hacminin genişlemesine üretim ve lojistik gibi süreçler ile de istihdamın artmasına katkı sağlamaktadırlar. Uluslararası ticaret ağları, farklı ülkeler arasındaki ticari faaliyetler sonucunda ortaya çıkmıştır. Denizyolu ulaşım ağlarına, hammadde ve enerji kaynaklarına olan yakınlık ticaret ağlarının belirlenmesinde etkili faktörlerdir. Uluslararası ticaret ağları, dış ticaret performansı üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.

Bu çalışma, Avrupa Birliği'nde deniz ticaret ağları ile dış ticaret performansı arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Kurulan modellerde dış ticaret performans göstergelerinden ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmi bağımlı değişken olarak; deniz ticaret ağları, gayri safi yurtiçi hâsıla ve reel efektif döviz kuru bağımsız değişken olarak kullanılmıştır. Deniz ticaret ağları olarak, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı tarafından 2004 yılından itibaren oluşturulan ülkelerin deniz taşımacılık sektörlerinin durumuna göre küresel deniz ağlarına bağlılığının etkinliğini gösteren deniz ticaret ağları endeksi (liner shipping connectivity index) kullanılmıştır.

19 Avrupa Birliği üyesi ülkenin yer aldığı çalışmada, 2012-2021 yıllarına ait veriler kullanılmıştır. Stata 17 paket programı aracılığıyla yapılan analizlerde, panel veri teknikleri uygulanmıştır. Varsayım testlerinin sonuçları doğrultusunda Driscoll-Kraay (1998) standart hatalar tahmincisi kullanılarak sabit etkili model tahminleri yapılmıştır. Analiz sonucunda deniz ticaret ağlarının, gayri safi yurtiçi hâsılanın ve reel efektif döviz kurunun ülkelerin dış ticaret performansı üzerinde etkili olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Dış Ticaret Performansı, Deniz Ticaret Ağı, Konteyner Taşımacılığı, Reel Efektif Döviz Kuru.

(SERT, Özgür, The Relationship Between Maritime Trade Networks and Foreign Trade Performance in Container Transportation: An Analysis Within the Scope of European Union Countries, Master Thesis, Burdur, 2023)

ABSTRACT

Foreign trade can be defined as the trade of goods and services between countries. In the globalizing world, foreign trade is one of the crucial factors for developing national economies. Countries contribute to expanding foreign trade volume with their foreign trade activities and increasing employment with processes such as production and logistics. International trade networks have emerged due to commercial activities between different countries. Proximity to maritime transportation networks, raw materials, and energy sources influence trade networks. International trade networks have a significant impact on foreign trade performance.

This study examines the relationship between maritime trade networks and foreign trade performance in the European Union. In the established models, export, import, and foreign trade volume from foreign trade performance indicators are dependent variables; maritime trade networks, Gross Domestic Product, and real effective exchange rate are independent variables. As maritime trade networks, the liner shipping connectivity index, established by the United Nations Conference on Trade and Development in 2004, shows the effectiveness of countries' dependence on global maritime networks according to the status of their maritime transport sectors.

In the study, which included 19 European Union member countries, analysis was made within the scope of the data for 2012-2021. Panel data techniques were applied in the analyzes made through the Stata 17 package program. In line with the results of the assumption tests, fixed effect model estimations were made using the Driscoll-Kraay (1998) standard error estimator. As a result of the analysis, it was concluded that maritime trade networks, the Gross Domestic Product, and the real effective exchange rate were influential on the foreign trade performance of the countries.

Keywords: Foreign Trade Performance, Maritime Trade Network, Container Transportation, Real Effective Exchange Rate.

İÇİNDEKİLER

ETİK BEYAN.....	i
TEŞEKKÜR	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR	ix
TABLolar DİZİNİ	xi
ŞEKİLLER DİZİNİ	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

1.1.Denizyolu Taşımacılığı ve Önemi.....	4
1.1.1.Dünya Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Yeri ve Önemi	4
1.1.2.Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığı ve Önemi	8
1.2. Denizyolu Taşımacılık Türleri	12
1.2.1. Tanker Taşımacılığı	12
1.2.2. Kombine Taşımacılık	13
1.2.3. Ro-Ro Taşımacılık.....	13
1.2.4. Dökme Yük Taşımacılığı.....	13
1.2.5. Konteyner Taşımacılığı	14
1.3. Denizyolu Taşımacılığında Konteynerin Önemi.....	14
1.3.1. Konteynerin Tanımı.....	14
1.3.2. Konteynerin Tarihçesi	16
1.3.3. Konteynerin Özellikleri ve Çeşitleri	17
1.3.3.1. Konteynerin Yapısal Özellikleri	17
1.3.3.2. Konteyner Kimlik Sistemi	19
1.3.3.3. Konteyner Çeşitleri	20
1.3.4. Konteyner Gemilerinin Gelişimi	23

1.3.5. Konteyner Taşımacılığında Limanların Önemi	23
1.4. Konteyner Taşımacılığının Dünyadaki ve Türkiye’deki Yeri.....	25
1.4.1. Konteyner Taşımacılığının Dünya’daki Yeri	26
1.4.2. Konteyner Taşımacılığının Türkiye’deki Yeri	28
1.4.3. Konteyner Taşımacılığının Dünya Ekonomisine Etkisi	29
1.5. Dünya Deniz Taşımacılığına Yön Veren Bölgeler ve Deniz Ticaret Ağları.....	32
1.5.1. Uluslararası Deniz Ticareti, Bölgelere Göre Kargo Türleri ve Bölge Grupları.....	35
1.5.1.1. Konteyner Taşımacılığının Bölgelere Göre Dağılımı	37

İKİNCİ BÖLÜM

DIŞ TİCARET PERFORMANSI

2.1. Dış Ticaret Kavramı ve Önemi	41
2.2. Dış Ticaret Politikaları	41
2.2.1. Dış Ticaret Politikasının Amaçları	42
2.2.1.1. Dış Ödemeler Dengesizliklerinin Giderilmesi.....	42
2.2.1.2. Yerli Endüstrileri Dış Rekabetten Koruma.....	42
2.2.1.3. İktisadi Kalkınma.....	42
2.2.1.4. Piyasadaki Aksaklıkların Giderilmesi.....	43
2.2.1.5. Yurtiçi İktisadi İstikrarın Sağlanması	43
2.2.1.6. Hazineye Gelir Kazandırmak.....	43
2.2.1.7. Dış Ticarete Tekelcilikten (Monopol Gücünden) Faydalanmak	43
2.2.1.8. Otarşi (Kendi Kendine Yeterlilik)	44
2.2.1.9. Dış Siyasi Amaçlar.....	44
2.2.1.10. Sosyal Amaçlar	44
2.2.2. Dış Ticaret Politikası Araçları	44
2.2.2.1. Para Politikası	45
2.2.2.2. Maliye Politikası	45
2.2.2.3. Gümrük Vergi ve Tarifeleri	45
2.2.2.4. İthalat Teminatları.....	46
2.2.2.5. Fark Giderici (Telafi Edici) Vergiler	46
2.2.2.6. Damping ve Anti-Damping Vergisi.....	46

2.2.2.7. Sübvansiyonlar	47
2.2.2.8. İhracat Kotası (Gönüllü İhracat Kısıtlamaları)	47
2.2.2.9. İthalat Kotası	47
2.2.2.10. İthalat Yasakları	47
2.2.2.11. Kambiyo Denetimi	48
2.2.2.12. Görülmez Engeller	48
2.3. Dış Ticarete Etki Eden Faktörler	48
2.3.1. Döviz Kurları	48
2.3.2. Ülkelerin Dış Ticaret Politikaları ve Ticari Anlaşmalar	49
2.3.3. Ticari Reformlar	49
2.3.4. Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla	50
2.3.5. Krizler	50
2.3.6. Üretim Faktörlerin Varlığı ve Kullanımı	50
2.3.7. Çevresel Faktörler	51
2.4. Uluslararası Ticaret Örgütleri	51
2.4.1. Avrupa Birliği	51
2.4.2. Kuzey Amerika Ticaret Bölgesi	57
2.4.3. Güney Ortak Pazarı	59
2.4.4. Şanghay İşbirliği Örgütü	61
2.5. Ülkelerin ve Bölgelerin Dış Ticaret Performansının Belirlenmesinde Ticaret Ağlarının Önemi	63

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DENİZ TİCARET AĞLARI VE DIŞ TİCARET PERFORMANSI İLİŞKİSİ: AB ÜYE ÜLKELERİ ÜZERİNDE BİR İNCELEME

3.1. Deniz Ticaret Ağı ve Dış Ticaret Performansı İle İlgili Literatür	66
3.2. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	71
3.3. Çalışmada Kullanılan Değişkenler ve Veri Seti	72
3.4. Çalışmada Kullanılan Yöntem ve Model	72
3.5. Ampirik Bulgular ve Değerlendirmeler	76
3.5.1. Açıklayıcı İstatistikler	76

3.5.2. Korelasyon Matrisi	77
3.5.3. Tanı Testleri.....	78
3.5.4. Model Tahmini Sonuçları	80
SONUÇ.....	82
KAYNAKÇA	85
ÖZGEÇMİŞ.....	96



KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AKÇT	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
ASA	: Amerikan Standartlar Birliği
ASEAN	: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
CSC	: Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme
CUSFTA	: Kanada- Birleşik Devletler Serbest Ticaret Bölgesi Anlaşması
DWT	: Dead Weight
EFTA	: Avrupa Serbest Ticaret Birliği
FEU	: 40 Feet Konteyner
GATT	: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GT	: Groston
IICL	: Uluslararası Konteyner Kiralayanlar Enstitüsü
IMF	: Uluslararası Para Fonu
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISO	: Uluslararası Standardizasyon Kuruluşu
KİK	: Körfez İş Birliği Konseyi
KPMG	: Klynveld Peat Marwick Goerdeler
LSCI	: Liner Shipping Connectivity Index
MARAD	: Amerika Birleşik Devletleri Denizcilik İdaresi
MEB	: Millî Eğitim Bakanlığı

MERCOSUR : Güney Ortak Pazarı

MIP : Mersin Uluslararası Limanı

NAFTA : Kuzey Amerika Ticaret Bölgesi

SCO : Şanghay İş Birliği Örgütü

TEU : 20 Feet Konteyner

TUSİAD : Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği

TÜRKLİM : Türkiye Liman İşletmecileri Derneği

UAB : Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

UNCTAD : Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı

USMCA : ABD-Meksika-Kanada Ticaret Anlaşması

UTİKAD : Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1. Uluslararası Deniz Ticareti 1970-2020 (Milyon Ton).....	5
Tablo 2. Yük Cinsi Bazında Uluslararası Deniz Ticareti Gelişimi (2008-2009).....	6
Tablo 3. Yük Cinsi Bazında Uluslararası Deniz Ticareti Gelişimi (2019-2020).....	7
Tablo 4. Yük Cinslerine Göre Limanlarda Elleçlenen Yük Miktarı 2017-2021	9
Tablo 5. Yük Grupları Bazında Elleçleme İstatistikleri, 2021	10
Tablo 6. Liman Başkanlıkları Bazında Yük Elleçleme, 2021	12
Tablo 7. Konteyner Tiplerine Göre lçleri ve Kapasiteleri.....	22
Tablo 8. 2020 Yılı lke Bazında Limanlarda Konteyner TEU Elleçlemeleri.....	24
Tablo 9. Türkiye’de En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 10 Liman Başkanlığı (TEU/1000)	25
Tablo 10. Dünya Ticaretinde Taşımacılığın Gemi Tiplerine Göre DTW Bazında Dağılımı ve Değişimi (DWT/1000)	26
Tablo 11. Konteyner Gemisi İşleticilerinin Kapasite Oranları	26
Tablo 12. Türkiye Limanlarında Gerçekleştirilen Konteyner Elleçleme İstatistikleri....	28
Tablo 13. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre DWT Bazında Dağılımı ve Gelişimi (150 GT ve zeri Gemiler, DWT/1000)	29
Tablo 14. Bölge Grupları Bazında Uluslararası Deniz Ticareti.....	35
Tablo 15. AB Genişleme Süreci	53
Tablo 16. Şanghay İş Birliği rgt Devletleri	62
Tablo 17. Çalışmada Kullanılan Değişkenler	72
Tablo 18. Açıklayıcı İstatistikler.....	76
Tablo 19. Korelasyon Matrisi	77
Tablo 20. F Testi Sonuçları.....	78
Tablo 21. Breusch-Pagan Lagrange Çarpanı Testi Sonuçları	78
Tablo 22. Hausman Testi Sonuçları	78
Tablo 23. Birimler Arası Korelasyon Testi Sonuçları	79
Tablo 24. Değişen Varyans Testi Sonuçları.....	79
Tablo 25. Otokorelasyon Testi Sonuçları	79
Tablo 26. Model Sonuçları	80

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. Dünya Genelinde Deniz Yolu ile Taşınan Kargo Miktarı (Milyar Ton)	7
Şekil 2. Türkiye Geneli Toplam Elleçlenen Yük Miktarı (2017-2021).....	8
Şekil 3. Limanlarda Gerçekleşen Yük Elleçleme İstatistikleri, 2021 (Milyon Ton)	9
Şekil 4. Kargo Tipleri Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Yük Elleçleme İstatistikleri, 2021 (Milyon Ton).....	10
Şekil 5. Türkiye Limanları Haritası	11
Şekil 6. 40 Feetlik Konteynerin Yapısal Olarak Detayları	18
Şekil 7. 20 Feetlik Konteynerin Tabanın Yapısal Olarak Detayları	18
Şekil 8. Konteyner Kimlik Sistemi	19
Şekil 9. CSC Emniyet Onay Plakası	20
Şekil 10. Gemi Boyutlarının Yıllar İçerisindeki Değişimi	23
Şekil 11. Yıllara Göre Dünya Limanlarının Konteyner Elleçleme Verileri (Milyar TEU)	24
Şekil 12. Firma ve Gemi Boyutu Bazında Küresel Konteyner Dağılımındaki Eğilimler	27
Şekil 13. Konteyner Taşımacılığında Arz ve Talep Artışı, (2007–2021) (%)	31
Şekil 14. Küresel Konteyner Navlun Oranı İndeksi (Ocak 2019-Eylül 2022)	31
Şekil 15. Yoğunluğuna Göre Bölgelerarası Denizyolu Taşımacılığı Ana Noktaları Kaynak: https://transportgeography.org	33
Şekil 16. Yoğunluğuna Göre Bölgelerarası Denizyolu Taşımacılığı Ana Rotaları	34
Şekil 17. Bölgelere Göre Tahliye Yükleme Oranları, 2020.....	36
Şekil 18. Başlıca Dünya Deniz Ticaret Bölgeleri	37
Şekil 19. Konteyner Taşımacılığının Bölgelere Göre Değişimi (2019-2020)	38
Şekil 20. Bölgelere Göre Taşınan Kuru Yük Tonajları	39
Şekil 21. Bölgelere Göre Tanker Yük Tonajları	40
Şekil 22. 2021 Uluslararası Mal Ticaretinin Ana Aktörleri (Milyar Euro)	54
Şekil 23. AB Uluslararası Mal Ticaretinin Gelişimi 2011-2021 (Milyar Euro)	55
Şekil 24. AB'nin En Çok Mal Ticareti Yaptığı Ülkeler 2011-2021 (Milyar Euro).....	56
Şekil 25. AB Mal Ticaretinin Taşıma Şekline Göre Dağılımı (%).....	57
Şekil 26. MERCOSUR Üyeleri Mal Ticareti (Milyon ABD Doları)	60

GİRİŞ

Dış ticaret kavramı ülkelerin, birbirleriyle olan ticari faaliyetleri ile ortaya çıkmıştır. Ülke ekonomilerinin gelişmesi ve kalkınmasında da önemli bir payı olan dış ticaret, ülkelerin birbirleriyle olan ekonomik ve siyasi ilişkileriyle de bağlantılıdır. Deniz taşımacılığı maliyet, erişilebilirlik gibi nedenlerle dış ticarete ana taşıma yöntemidir. Farklı ülkeler arasında olan ticari faaliyetler, uluslararası ticaret ağı kavramının doğmasına yol açmıştır. Uluslararası ticaret ağları, ülkelerin dış ticaret performansı üzerinde oldukça büyük bir etkiye sahiptir.

Küreselleşme ile 1970'li yıllardan sonra, dünyada yaşanan yeniden yapılanma dış ticaretin artmasına yol açmıştır (Ateş vd., 2010: 24). Küreselleşen dünyada, farklı ülkelerin ortak amaçlar çerçevesinde bir araya gelmesiyle oluşturulan entegrasyonlar ile üye ülkelerin eşit bir şekilde kalkınmasını, ortak menfaatler doğrultusunda birlikte hareket etmesini amaçlamaktadır. Avrupa Birliği, temelleri 1950'li yıllara kadar uzanan, köklü bir geçmişe sahip bir ekonomik entegrasyon örneğidir.

Avrupa Birliği 2022 yılı itibariyle yaklaşık 448 milyon nüfusu, 15 trilyon dolar Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (GSYH), 33.928 dolar kişi başına düşen geliri ile dünyanın en büyük ekonomileri arasında yer almaktadır. Avrupa Birliği dünya mal ihracatından %15,2 dünya mal ithalatından %14,7 pay alarak dünya ticaretinde en önemli aktörlerden birisi olma konumunu korumaktadır. Piyasa yapısının şeffaflığı, düşük ticaret engelleri ve ticaret mevzuatının daha anlaşılır yapısı ve büyük bir nüfusa sahip olan Avrupa Birliği, etkin taşımacılık ve ulaştırma alt yapısına sahip olması yönünden mal ve hizmetleri güvenli şekilde ulaştırma imkânları sağlamaktadır. Yaklaşık 2,1 trilyon dolar ithalat hacmi ile derin ve çeşitlendirilmiş piyasa yapısına sahiptir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022).

Türkiye'nin ise AB ülkeleri ile geçmişten beri önemli boyutta ticari ortaklığı bulunmaktadır. Türkiye, toplam dış ticaretinin neredeyse yarısını AB ülkeleri ile gerçekleştirmektedir. Bu nedenle AB ekonomisindeki gelişmeler, Türkiye ekonomisi üzerinde de etkili olmaktadır. Türkiye ve Avrupa Birliği arasında 2022 yılı itibariyle 196,4 milyar dolar olarak gerçekleşen dış ticaret hacmi önemli bir ticaret ortaklığını göstermektedir. Türkiye %3,9'luk pay ile AB'nin toplam ihracatında 5. Sırada yer almıştır. Türkiye'nin toplam ihracatında ilk sırada yer alan Avrupa Birliği 103,1 milyar

dolar ile ihracattan %40,6 pay almıştır. Türkiye'nin 2022 yılı 364 milyar dolarlık toplam ithalatının 93 milyar dolarlık kısmı %25,6'sı Avrupa Birliğinden gerçekleştirilmiştir. Türkiye AB ile olan ticaretinde ihracatın ithalatı karşılama oranı %110,5 seviyesinde gerçekleşmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022).

Denizyolu taşımacılığı, dış ticaretin ilk zamanlarından beri kullanılan bir taşımacılık türüdür. Denizyolu taşımacılığında, konteynerlerin kullanılmaya başlanması ile de denizyolu taşımacılığı, daha modern bir boyuta geçmiştir. Konteyner taşımacılığı, denizyolu taşımacılığında sanayileşmenin bir adımı olarak adlandırılmaktadır (Ateş vd., 2010: 83). Dünya ticaretinde denizyolu taşımacılığı, dökme taşımacılıktan konteyner taşımacılığına doğru bir dönüşüm geçirmektedir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013: 13).

Dünya coğrafyasının %71'lik payının denizlerle kaplı olması uluslararası ticarete deniz yolu taşımacılığının öne çıkmasında en büyük faktörlerinden biridir. Dünya'da uluslararası taşımacılığın yaklaşık %90'lık payı deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Deniz yolu taşımacılığı, büyük miktarda yükün tek seferde taşınmasına diğer taşıma biçimlerine göre daha az maliyetle taşınmasına olanak sağlaması avantajları olarak düşünülmektedir. Diğer taraftan ulaşım hızının düşük olması, kötü hava koşullarının oluşturacağı olumsuzluklar, ulaşım hatlarının yoğunluğu ve son teslim noktasına tam olarak ulaşım imkanının bulunmaması deniz yolu taşımacılığının dezavantajları olarak görülmektedir (Aracı vd., 2023: 43).

Bu çalışmanın amacı, konteyner taşımacılığında deniz ticaret ağları ve dış ticaret performansı ilişkisini ortaya koymaktır. Bu kapsamda çalışmada, konteyner taşımacılığında deniz ticaret ağları ve dış ticaret performansı ilişkisi, Avrupa Birliği üyesi ülkeler özelinde incelenmiştir. Analize dahil edilen ülkeler ve yıllar, verilerin ulaşılabilirliğine göre belirlenmiştir. Avrupa Birliği'nde 27 üye ülke bulunmaktadır. Avusturya, Çekya, Estonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Slovakya ve Slovenya'nın çalışmanın ilerleyen bölümlerinde irdelenecek olan bazı verilerinde eksiklik olması sebebiyle çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu kapsamda, 27 AB ülkesinden 19'u analize dahil edilmiş ve çalışma 2012-2021 yılları ile sınırlı tutulmuştur.

Konteyner taşımacılığında deniz ticaret ağları ve dış ticaret performansı ilişkisini incelemek için üç ayrı hipotez oluşturulmuştur.

Hipotez 1: Avrupa Birliği'ne üye ÷lkelerde, deniz ticaret ağı ihracatı etkilemektedir.

Hipotez 2: Avrupa Birliği'ne üye ÷lkelerde, deniz ticaret ağı ithalatı etkilemektedir.

Hipotez 3: Avrupa Birliği'ne üye ÷lkelerde, deniz ticaret ağı dış ticaret hacmini etkilemektedir.

Çalışmanın ilk bölümünde, deniz yolu konteyner taşımacılığı ile ilgili kavramlar ve dünya deniz taşımacılığına yön veren bölgeler ve dış ticaret ağları açıklanmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde, dış ticaret ve dış ticaret performansı ile ilgili kavramlar açıklanmıştır. Çalışmanın teorik çerçevesini içeren ilk iki bölümün ardından, son bölümde ise deniz ticaret ağları ve dış ticaret performansı ile ilgili literatürdeki bazı çalışmalara yer verilmiştir. Sonrasında çalışmanın ampirik kısmına geçilmiş ve panel veri analizi ile Driscoll-Kraay (1998) standart hatalar tahmincisi kullanılarak analiz yapılmıştır. Yapılan tahminler sonucunda elde edilen bulgular ile deniz ticaret ağlarının, gayri safi yurtiçi hasıla ve reel efektif döviz kurunun ÷lkelerin ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmi üzerinde etkili faktörler olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

Bu bölümde denizyolu konteyner taşımacılığı, denizyolu taşımacılık türleri, denizyolu taşımacılığında konteynerin önemi, konteyner taşımacılığının dünyadaki ve Türkiye’de ki yeri ve dünya deniz taşımacılığına yön veren bölgeler ve deniz ticaret ağları açıklanmıştır.

1.1.Denizyolu Taşımacılığı ve Önemi

Taşımacılık türleri arasında denizyolu taşımacılığı, %70’inin denizlerle kaplı olduğu dünyamızda kıtalar arası gerek mal gerekse insan taşımacılığında büyük önem arz etmektedir. Bu sebepten dolayı dünya ekonomisinin küreselleşmesi ve farklı bölgeleri birbirine bağlama anlamında deniz taşımacılığı geçmişten bugüne kadar uluslararası ticaretin ana taşıma modeli olarak karşımıza çıkmaktadır. Geniş kapasitede taşıma olanakları ve uzak bölgelere ulaşım imkânı denizyolu taşımacılığının temelini oluşturmaktadır.

1.1.1.Dünya Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Yeri ve Önemi

Dünyanın 1970’ler ve sonrasında hızlanarak küreselleşmesi, üretim ve tüketim ilişkilerinin sınır ticaretlerinin ötesine geçmesi ve bunlarla birlikte denizyolu taşımacılığının sunduğu önemli avantajlar denizyolu ile yapılan taşıma miktarlarında artış sağlamıştır. Deniz yoluyla yapılan taşımaların diğer taşıma yöntemlerine göre daha ucuz olması, çevreyi daha az kirletmesi, enerji tüketiminin daha düşük olması, hammaddeler gibi büyük miktarda yüklerin tek seferde güvenilir biçimde taşınabilmesi deniz ticaretini her geçen gün daha da büyümekte ve en etkin taşıma yöntemi olarak karşımıza çıkarmaktadır. 1970 yılından günümüze kadar denizyolu taşımacılığında ciddi artışlar gözlemlenmiştir. Bazı yıllarda yaşanan ve tüm endüstrilerin maruz kaldığı küresel krizlere rağmen deniz yolu ile yapılan taşımaların dönem dönem azalış göstermesine rağmen günümüze kadar artan bir ivme çizdiği görülmektedir.

Tablo 1. Uluslararası Deniz Ticareti 1970-2020 (Milyon Ton)

Yıl	Tanker(a)	Dökme(b)	Kuru Yük(c)	Toplam
1970	1,440	448	717	2,605
1980	1,871	608	1,225	3,704
1990	1,755	988	1,265	4,008
2000	2,163	1,186	2,635	5,984
2005	2,422	1,579	3,108	7,109
2006	2,698	1,676	3,328	7,702
2007	2,747	1,811	3,478	8,036
2008	2,742	1,911	3,578	8,231
2009	2,641	1,998	3,218	7,857
2010	2,752	2,232	3,423	8,408
2011	2,785	2,364	3,626	8,775
2012	2,840	2,564	3,791	9,195
2013	2,828	2,734	3,951	9,513
2014	2,825	2,964	4,054	9,842
2015	2,932	2,930	4,161	10,023
2016	3,058	3,009	4,228	10,295
2017	3,146	3,151	4,419	10,716
2018	3,201	3,215	4,603	11,019
2019	3,163	3,218	4,690	11,071
2020	2,918	3,181	4,549	10,648

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2021

(a) Ham petrol, rafine petrol, gaz ve kimyasallar, (b) tahıl, demir, kömür, alümina, fosfat, (c) konteyner, genel kargo

Dünya ticaretine ilişkin rakamlar, denizyolu ile taşınan yüklerin sürekli arttığını göstermektedir. 1970 yılında deniz yolu ile taşınan toplam yük 2,6 milyar ton civarında iken 2020 yılında yaklaşık 11 milyar ton büyüklüğe ulaşmıştır. Buna göre denizyolu ile yapılan ticaret hacmi son yarım yüzyıl içinde 4 katına yükselmiştir (UNCTAD, 2021: 3).

Tablo 1’de görüldüğü üzere 2008-2009 yıllarında ham petrol, rafine edilmiş petroler, gaz ve kimyasalları kapsayan tankerlerin bir önceki yıla oranla %4’lük bir azalış yaşadığı, aynı dönemde kuru yük kategorisinde yer alan konteyner ve genel kargo yük çeşitlerinde de %10’luk bir azalış meydana geldiği ve bu azalışların toplam ticarete %5’lik bir azalışa neden olduğu görülmektedir. Ancak bununla birlikte aynı dönemde

tahıl ve hububatların yer aldığı dökme yüklerde ise kısmi bir artış yaşanmıştır (UNCTAD, 2021: 3).

2008-2009 düşüş seyri yaşanan dönemin ardından deniz taşımacılığında düşüş yaşanan bir diğer dönem ise pandeminin etkisi ile 2019-2020 yılları olmuştur. Bu yılların rakamlarına bakıldığında toplam taşıma oranı %4 gerilemiş ve en büyük azalış %8 ile sıvı, gaz ve kimyasalları kapsayan tankerlerde meydana gelmiştir (UNCTAD, 2021: 3).

Tablo 2. Yük Cinsi Bazında Uluslararası Deniz Ticareti Gelişimi (2008-2009)

Yıl	Tanker	Dökme	Kuru Yük	Toplam
2008	2,742	1,911	3,578	8,231
2009	2,641	1,998	3,218	7,857
Oran	-4%	5%	-10%	-5%

Kaynak: <https://transportgeography.org>

Deniz taşımacılığında elleçlenen kargo çeşitliliğinin önemli ölçüde genişlediği, özellikle hammaddelerin ağırlıklı olarak deniz ticaretine hâkim olduğu belirtilmektedir. Örneğin; demir cevheri, kömür ve tahıl taşımaları toplam denizyolu taşımacılığının %28'ini oluştururken, çoğunlukla konteyner içeren diğer kuru kargolar uluslararası deniz ticaretinin %40'ını oluşturmaktadır. Sadece petrol taşımacılığı tek başına 1970'li yıllarda taşımacılığın %60'ını oluştururken 2020'de %21'ini oluşturduğu görülmektedir (UNCTAD, 2021: 3).

Taşıma mesafelerinde 1970-2008 döneminde kargoların taşındığı ortalama mesafe yaklaşık 4.100 deniz mili iken petrol taşıma mesafesinin ufak bir miktarda arttığı, diğer kuru yüklerin ise kısmen azaldığı belirtilmektedir (3.100'den 2.900 deniz miline). Yalnızca kömür ve demir cevheri gibi büyük hacimli yüklerin taşımalarında, yeni büyük tüketicilerin bulundukları destinasyonlar sebebi ile yolculuk mesafesi (4.600'den 5.400 deniz miline) önemli ölçüde uzamıştır (UNCTAD, 2021: 3).

2020'de yaşanan pandemi sürecinin, arz, talep ve lojistik üzerindeki etkileriyle üretim faaliyetini ve tüketimi azaltarak dünya ekonomisini alt üst ettiği, buna bağlı 2019 yılında büyüme hızı hali hazırda zayıflamış olan dünya deniz ticaretinin 2020 yılında daha da azalmış oldu belirtilmektedir. Pandemi etkisinin başlangıçta korkulduğu kadar büyük olmadığı, tüketici taleplerindeki değişikliğin hizmetlerden ticari mallara doğru

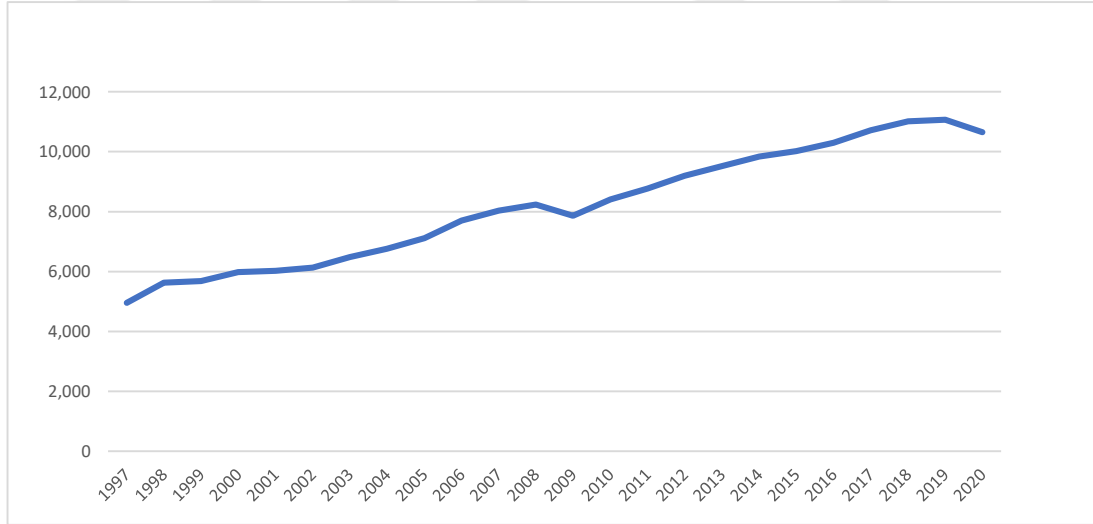
yöneldiği görülmüştür. İçinde bulunduğumuz dönemde dünya ticaretinin hala pandemi ve ilgili riskler tarafından yönlendirildiğini, sistemdeki toparlanmaya, ticaret lojistiğini bozan arz ve talep baskılarına neden olduğu belirtilmektedir (UNCTAD, 2021: 3).

Tablo 3. Yük Cinsi Bazında Uluslararası Deniz Ticareti Gelişimi (2019-2020)

Yıl	Tanker	Dökme	Kuru Yük	Toplam
2019	3,163	3,218	4,690	11,071
2020	2,918	3,181	4,549	10,648
Oran	-8%	-1%	-3%	-4%

Kaynak: <https://transportgeography.org>

Deniz ticaret hacminin pandemi ile birlikte düşüşü Tablo 3’de görülmektedir. 2020 yılında dünya genelinde dolaşımda olan 7,7 milyar ton yükün kuru yük ve dökme yük olduğu, bunun toplam kargonun %72’sine denk geldiği ifade edilmektedir. Yıllar içinde dünya deniz ticaretinde payını arttıran kuru yük taşımacılığı günümüzde yaklaşık olarak toplam deniz taşımacılığındaki yükün dörtte üçünü oluşturmaktadır. Günümüzden on yıl önce bu pay toplam deniz yolu ile taşınan yükün üçte ikisine denk gelmektedir.



Şekil 1. Dünya Geneline Deniz Yolu ile Taşınan Kargo Miktarı (Milyar Ton)

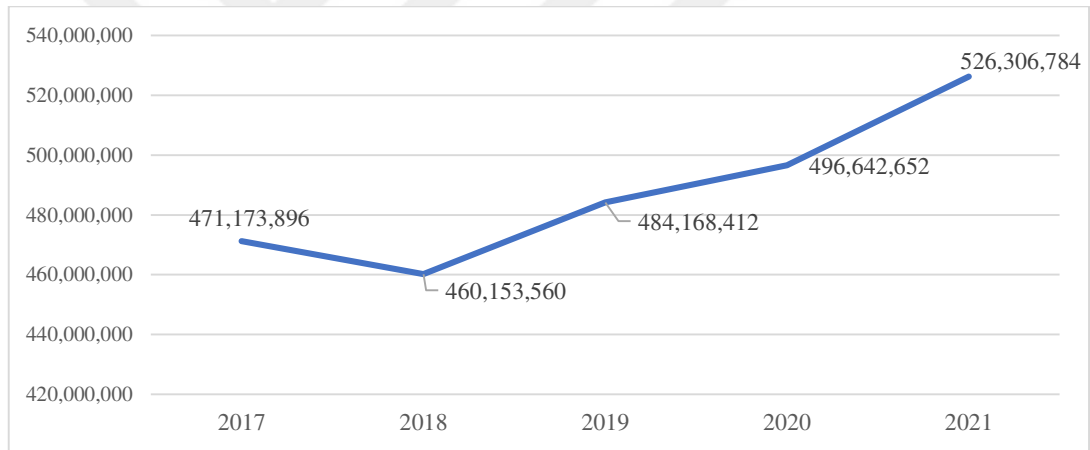
Kaynak: <https://hbs.unctad.org>

Asya’nın deniz taşımacılığında toplam miktarının azalmadan devam ettiği, gelişmiş ve gelişmekte olan bölgeler de dahil olmak üzere dünya genelindeki limanlardan yüklenen toplam yükün %41’den fazlasını yükleyerek 4,4 milyar ton kargo yüklemesi

yaptığı ifade edilmektedir. Yine 2020 yılında dünya genelinde tahliye edilen toplam kargonun yaklaşık 7 milyar tonunun Asya limanları tarafından tahliye edildiği, bunun da toplam tahliye edilen yükün %65,5'ine tekabül ettiği uluslararası kuruluşlar tarafından belirtilmektedir.

1.1.2. Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığı ve Önemi

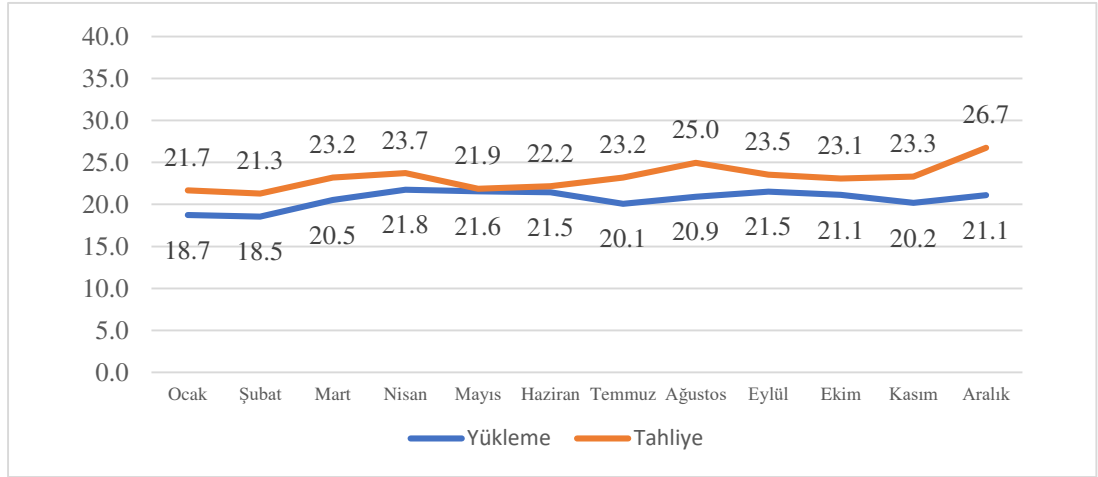
Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olmasından dolayı hemen hemen tüm bölgeleri denizyolu taşımacılığına elverişlidir. Özellikle İstanbul, İzmir ve Mersin bölgelerinden önemli oranlarda denizyolu ile çeşitli gemi tipleri vasıtasıyla ithalat ve ihracat yapılabilmektedir. Bunun haricinde Türkiye yolcu taşımacılığında da önemli limanlara sahiptir. Kruvaziyer olarak adlandırılan gemiler ile ülkenin önemli turizm cazibe merkezlerine seferler düzenlenmektedir. Türkiye hem yolcu hem de yük kategorilerinde önemli limanlara sahip olması sebebi ile uluslararası ticarete büyük öneme sahiptir.



Şekil 2. Türkiye Geneli Toplam Elleçlenen Yük Miktarı (2017-2021)

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr>

Şekil 2’de de görüleceği üzere, Türkiye limanlarında elleçlenen yük miktarı 2021 yılında bir önceki yıla oranla %6 artış göstermiştir. 2018 yılından itibaren artan bir ivme sergileyen toplam yük miktarı 2018 yılında %2’lik düşüş yaşamıştır. 2021 yılında elleçlenen yük miktarında en fazla paya sahip olan yük cinsi %32’lik pay ile katı dökme yükler olurken ardından %29 ile sıvı dökme yükler ve %25 ile konteyner gelmektedir.



Şekil 3. Limanlarda Gerçekleşen Yük Elleçleme İstatistikleri, 2021 (Milyon Ton)

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr>

Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayınlanan istatistiklere göre, Türkiye limanlarında 2021 yılında elleçlenen yük tonajları tahliye ve yükleme olarak Şekil 3'te belirtilmiştir. İthalat ihracat dengesine bakıldığında Mayıs ayında bu oran neredeyse dengeye gelmişken Haziran ayı itibarı ile tekrar ithal edilen yük tonajı ihracata tabi olan yük miktarını aşmıştır.

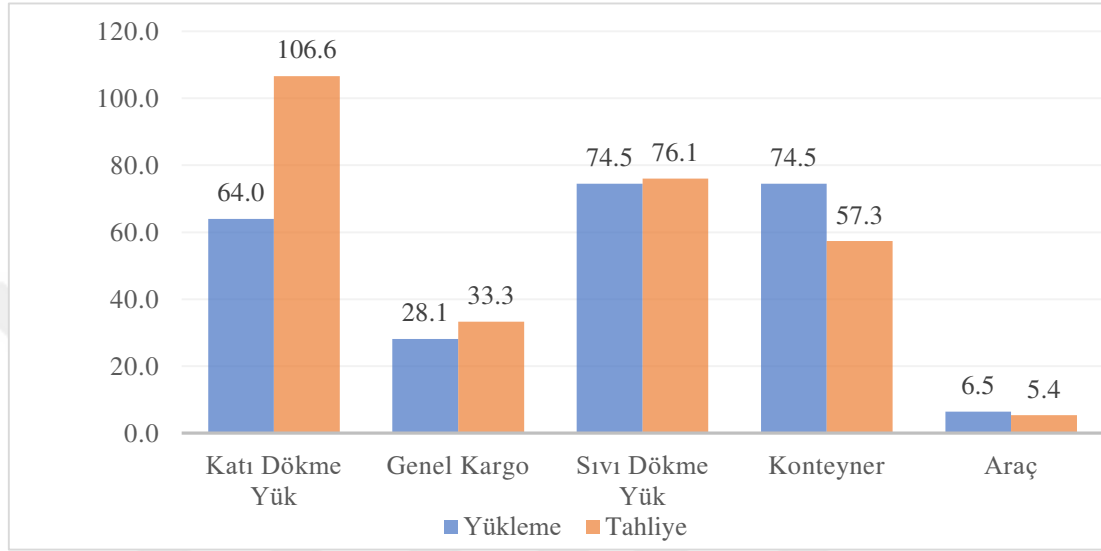
Tablo 4. Yük Cinslerine Göre Limanlarda Elleçlenen Yük Miktarı 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Katı Dökme Yük	128,842,715	133,653,221	150,344,563	164,479,123	170,629,055
Genel Kargo	72,147,186	63,977,765	52,672,991	54,627,400	61,462,127
Sıvı Dökme Yük	152,897,347	139,717,069	155,253,914	146,652,396	150,531,376
Konteyner	107,917,908	114,231,465	118,768,010	121,710,948	131,859,620
Araç	9,368,740	8,574,040	7,128,934	9,172,785	11,824,606
Toplam	471,173,896	460,153,560	484,168,412	496,642,652	526,306,784

	2017	2018	2019	2020	2021
Katı Dökme Yük	27%	29%	31%	33%	32%
Genel Kargo	15%	14%	11%	11%	12%
Sıvı Dökme Yük	32%	30%	32%	30%	29%
Konteyner	23%	25%	25%	25%	25%
Araç	2%	2%	1%	2%	2%
Toplam	100%	100%	100%	100%	100%

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr>

Limanlarımızda elleçlenen yükün %32’lik kısmını, yani en büyük payı katı dökme yükler almıştır. Tablo 4’den de görüleceği üzere katı dökme yükün büyük bir kısmını tahliye oluşturmaktadır. Daha sonra ise sıvı dökme yükler ve konteyner gelmektedir. 2021 yılında Türkiye’de konteyner ile yapılan ticaretin %43’lük kısmını ithalat oluştururken %57’lik kısmını ihracat oluşturmaktadır.



Şekil 4. Kargo Tipleri Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Yük Elleçleme İstatistikleri, 2021 (Milyon Ton)

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr>

2021 yılında toplamda limanlarımızdan 526 milyon 306 bin ton yük elleçlenmiştir. Bu yükün 170 milyon 629 bin tonluk kısmını katı dökme yükler oluştururken yaklaşık olarak 64 milyon ton katı dökme yük yükleme ve 106,6 milyon ton katı dökme yük tahliyesi gerçekleştirilmiştir. En fazla elleçlenen yük kategorisinde sıvı yükler 150 milyon 500 bin ton ile ikinci sırayı alırken yıl bazında hemen hemen eşit miktarlarda tahliye ve yükleme yapılmıştır. Konteynerde ise yüklenen konteyner tonajlarının tahliye edilenden çok daha fazla olduğu görülmektedir.

Tablo 5. Yük Grupları Bazında Elleçleme İstatistikleri, 2021

Yük Grupları Bazında Elleçleme, 2021	Yükleme	Boşaltma	Toplam
Makineler, taşıma teçhizatı, aksam ve çeşitli parçaları ile konteynerler	85,297,904	65,065,747	150,363,651
Petrol ürünleri	72,533,518	71,915,915	144,449,433
Ham ve üretilmiş mineraller, inşaat malzemeleri	47,738,305	4,952,282	52,690,587
Cevher ve metal artıkları	10,276,228	37,634,728	47,910,956
Metal ürünleri	18,455,769	19,995,389	38,451,158

Katı mineral yakıtlar	761,101	37,625,511	38,386,612
Kimyasallar	7,654,165	8,949,225	16,603,390
Tarım ürünleri ve canlı hayvanlar	699,268	15,260,632	15,959,900
Gıda maddeleri ve hayvan yemleri	1,961,870	10,507,679	12,469,549
Gübreler	2,028,424	6,515,266	8,543,690
Diğer	144,986	332,872	477,858

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr>

Türkiye genelinde elleçlenen yük gruplarına bakıldığında yükleme ve boşaltma toplamalarında en fazla yük grubunun “makine taşıma teçhizatı ve konteynerler olduğu görülmektedir. Daha sonra ise petrol ürünleri yer almaktadır.



Şekil 5. Türkiye Limanları Haritası

Kaynak: <http://cografyaharita.com>

2021 yılı itibarı ile deniz ticaretine hizmet eden kıyı tesisi sayımız Filyos Limanı'nın da tamamlanması ile 206'ya ulaşmıştır. Bu sayıya değişik biçimde ve özellikte yer alan iskele, şamandıra, dolfen ve platform dâhildir. Önümüzdeki yıllarda Rize İyidere Limanı ve Samsun Bakır İşletmesi Limanı'nın hizmete girmesi ile birlikte liman sayısının 208'e ulaşması beklenmektedir (<https://www.turklim.org>).

Ülkemizde söz konusu kıyı tesislerinin %44'üne karşılık gelen 90 adedi Marmara Bölgesi'nde, %24'üne karşılık gelen 50 adedi Akdeniz Bölgesi'nde, %18'ine karşılık gelen 36 adedi Karadeniz Bölgesi'nde ve %14'üne karşılık gelen 28 adedi ise Ege Bölgesi'ndedir. İl bazında bakıldığında ise deniz ticaretine hizmet veren tesislerin toplam

35 adedi Kocaeli ilinde bulunmaktadır. İkinci sırada yer alan İstanbul ilinde 21, Hatay ilinde 20, İzmir ilinde ise 11 adet değişik özellikte ve büyüklükte liman bulunmaktadır (<https://www.turklm.org>).

Tablo 6. Liman Başkanlıkları Bazında Yük Elleçleme, 2021

Limn Başkanlığı	Yükleme	Boşaltma	Toplam
Kocaeli	32,055,045	49,280,098	81,335,143
Aliağa	29,425,210	44,464,667	73,889,877
İskenderun	26,743,950	41,067,560	67,811,510
BOTAŞ	54,603,343	8,611,620	63,214,963
Mersin	18,930,528	20,811,161	39,741,689
Tekirdağ	13,913,418	24,881,385	38,794,803
Ambarlı	15,052,407	16,924,930	31,977,337
Gemlik	9,222,262	6,759,127	15,981,389
Karabiga	2,622,428	11,308,281	13,930,709
Samsun	3,930,027	9,247,048	13,177,075
Diğer	41,052,920	45,399,369	86,452,289
Toplam	247,551,538	278,755,246	526,306,784

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr>

Limn başkanlıkları bazında bakıldığında ise Marmara Bölgesi'nde elleçlenen yükün diğer bölgelere oranla daha fazla olduğu görülmektedir. Ardından Mersin ve İskenderun limanlarının yoğun trafiği Doğu Akdeniz limanlarımızın ikinci sırada olmasına sebep olmuştur. Ege Bölgesi üçüncü sırada yer almaktadır.

1.2. Denizyolu Taşımacılık Türleri

Denizyolu taşımacılığı, kullanılan gemilerin ya da taşınan yüklerin cinslerine bağlı olarak farklı kategorilerde sınıflandırılmaktadır. Bu başlık altında denizyolu taşımacılık türleri; tanker taşımacılığı, kombine taşımacılık, Ro-Ro taşımacılık, dökme yük taşımacılığı, konteyner taşımacılığı şeklinde sınıflandırılarak sunulacaktır.

1.2.1. Tanker Taşımacılığı

Ham petrol, benzin, fuel oil, dizel yakıt, petrol ürünleri, su, sıvı kimyasal yükleri taşımak üzere uluslararası standartlara uyumlu olarak üretilmiş özel deniz taşıtlarıyla yapılan taşımacılık türüdür. Tankerler taşıma türüne göre çeşitli tonajlarda ve özelliklerde imal edilerek hizmet etmektedir. 1 Ocak 2010 itibariyle tanker kazalarını minimize etmek

amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü, tek cidarlı tankerler yerine çift cidarlı tankerler ile taşımacılık yapılması gerektiğini belirlemiştir (Suluvman, 2017: 18).

1.2.2. Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık, birden fazla taşıma türü kullanılarak tek ve aynı taşıma ünitesi veya aracıyla yapılan taşıma türüdür. Kombine taşımacılık, modlar arası bir taşımacılık türü olup operasyon süreçlerinin daha hızlı gerçekleştirilmesinde önem taşımaktadır. Bu taşımacılığın, operasyon süreçlerinde zamanda kazanç sağlamakla birlikte toplam taşıma masraflarını azaltıcı yönde de katkısı bulunmaktadır. Ayrıca kombine taşımacılık, kapıdan kapıya olduğu için organizasyonunun kesintisiz yapılmasına olanak sağlamaktadır (MEB, 2009: 7). Konteyner kullanımındaki artış, teknolojik gelişmeler, lojistik maliyetlerin minimize edilmesi, karayolundaki trafik yoğunluğunun azaltılması ve çevre ile ilgili hususlar ile birlikte kombine taşımacılığın da önemi artmıştır. Düşük maliyetli farklı ulaştırma biçimlerinin kullanılabilirliği ve kişiye özel hizmet ve seçenekler kombine taşımacılığını avantajlı hale getirmektedir (TUSİAD, 2014: 8).

1.2.3. Ro-Ro Taşımacılık

RO-RO terimi, İngilizce'den Roll on - Roll off sözcüklerinin kısaltılmasıyla oluşturulmuştur. Yük tipi olarak genellikle tekerlekli araçların taşındığı, araçların kendi imkanları ile ya da çekiciler ile gemiden alınıp çıkartılabildiği taşımacılık türüdür. Yükleme ve tahliyenin hızlı olması sebebiyle deniz taşımacılığında etkin bir rol oynamaktadır (Akdoğan,1988: 26). Ayrıca karayolu taşımacılığı açısından intermodal taşımacılığın etkin bir şekilde kullanımına olanak sağlaması Ro-Ro taşımacılığının önemini artırmaktadır.

1.2.4. Dökme Yük Taşımacılığı

Genellikle yüklerin büyük miktarlarda ve hammadde olarak, paketlenmeden direkt olarak gemi ambarında yapılan taşımacılık türüdür. Düzensiz deniz yolu hatları ile kömür, demir cevheri, tahıl, boksit/alümina, fosfat kayası, çimento, petrol koku gibi yüklerin taşınması gerçekleştirilmektedir (Esmer, 2019: 74). Boyutlarına ve kapasitelerine göre dökme yük gemileri kendi içerisinde sınıflandırılmaktadır. Ayrıca tanker görevi gören dökme yük taşıyan gemiler de vardır. Bu gemilere cevher/dökme/petrol taşıyıcı

gemiler adı verilir. Merkez ambarlarında kuru dökme yük taşıyan bu tip gemiler, sahra tanklarında sıvı yük taşıyabilmektedir (<https://armatorlrbirligi.org.tr>).

1.2.5. Konteyner Taşımacılığı

Ticaret gemileri ile taşınan yüklerin tahmil ve tahliye işlemleri esnasında hasar görme durumları sebebiyle yüklerin konteyner denilen çelik kasalara konularak taşınmasına olanak sağlayan taşımacılık türüdür. Tahmil ve tahliyenin hızlı ve efektif bir şekilde yapılması konteyner taşımacılığını avantajlı hale getirmektedir (Akdoğan,1988: 27). Farklı türde yüklerin bir arada taşınmasına olanak sağlayan konteynerler, birçok taşıma metoduna göre taşıma ücretlerinde tasarruf sağlamaktadır. Taşınan yükün muhteviyatına göre de çeşitli konteyner yapıları ve tipleri bulunmaktadır.

1.3. Denizyolu Taşımacılığında Konteynerin Önemi

Günümüzde konteyner taşımacılığının lojistik ve tedarik zinciri sektörü içerisinde çok büyük bir önemi vardır. Ürünlerin hasarsız, hızlı ve daha güvenli taşınmasına imkân sağlamaktadır. Bu bölümde konteynerin tanımı, tarihçesi, standardizasyonu, genel itibarıyla yapısı, özellikleri, çeşitleri, konteyner gemileri ve konteyner taşımacılığındaki öneminden bahsedilecektir.

1.3.1. Konteynerin Tanımı

Konteyner kelimesi, İngilizce ve Fransızca dillerinde “container” olarak ortak kullanıma sahip iken, dilimize “konteyner” olarak geçiş yapmıştır. Konteyner için ayrıca öğreti de farklı tanımlamalar yapılmıştır. Tanımlamalardan birine göre konteyner; yükleme ve boşaltma gibi işlemler sırasında emtiayı içerisinde bulunduran, kolayca aktarılabilen ve ayrılabilen, birim yük olarak değerlendirilen yüklemeye elverişli taşıma sandıklarıdır (Hepgülerler, 2011: 19).

Konteyner, ev eşyalarının taşıma esnasında zarar görmesini engellemek amacıyla ‘Conex’ adı verilen ağaç parçalarından yapılmış kutuların içerisinde taşınmaktaydı. Konteynerin kelime kökeninin buraya dayandığı düşünülmektedir (Suluvman, 2017: 77).

Uluslararası Standardizasyon Teşkilatı ISO, konteyneri bir taşıma ekipmanı olarak belirtmiş ve aşağıdaki şekilde tanımlamıştır (MEB, 2011: 33):

- Sürekliliği açısından uygun özelliklere ve sağlamlığa sahip,

- Birden çok taşıma şeklinde kullanılabilecek şekilde elleçlenmeye ve kullanıma uygun,
- Parsiyel taşımacılığa ve farklı yüklerin bir araya gelerek tek bir üniteye taşınmasına olanak sağlayan,
- Tek bir taşıma ünitesi olarak elleçlenmesi mümkün olan,
- Teknik ekipmanlar sayesinde taşındığı araçtan bağımsız olarak bir diğer araca aktarılması mümkün olan,
- Daha efektif ve hızlı kullanılabilmesi için standardize edilmiş,
- Sağlam ve uzun süre kullanıma uygun,
- İçerisine emtianın dolumu ve boşaltımı yapılabilecek şekilde üretilen taşıma üniteleridir.

1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik'te konteyner, aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır (1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşme ve Geçici İthalat Sözleşmesi: 2005);

“1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 No.lu ekinde yer alan teknik şartlara uygun olarak imal edilmiş, yine bu sözleşmenin 5 No.lu ekinde gösterilen yöntemlerden birine göre onaylanmış, iç hacmi en az bir metreküp olan ve taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri ile,

1) İçerisine eşya koymak için kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış,

2) Sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak defalarca kullanılacak kadar sağlam,

3) Taşıma türü veya vasıta değişmesini gerektiren hallerde içindeki eşyanın boşaltılıp yüklenmesine yol açmayacak şekilde özel olarak imal edilmiş,

4) Özellikle bir taşımacılık türünden diğerine transfer hallerinde, pratik kullanım özelliğine sahip biçimde yapılmış,

5) Kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş bir taşıma aracı olarak tanımlanmıştır.”

1.3.2. Konteynerin Tarihçesi

Konteyner fikri ilk kez 1801 yılında Dr. James Anderson adında bir İngiliz tarafından ortaya atılmıştır. Günümüz konteyner yapısından farklı olarak şasisi olmayan, tekerleksiz yapıdaki vagonların içine yükleme yapılarak vinç marifetiyle demir yolu üzerinde hareket edebilen bir şasi üzerine aktarılması ve varış yerinde tekrar vinç marifetiyle karayolu taşınması için araca yüklenmesi ile taşımanın yapılması düşünülmüştür. Bu fikrin uygulamasının ilk kez 1892 yılında gerçekleştirildiği bilinmektedir (Hepgülerler, 2011:19).

Konteyner gemilerinin öncüsü olarak Malcom P. McLean kabul edilmektedir. 1953 yılında artan otoyol tıkanıkları ve hükümetten kalan savaş fazlası kargo gemileri sebebiyle karayolu taşımacılığına olan talebin azalacağı düşünülmüştür. O yılın sonunda römorkların, özel olarak tasarlanmış gemilere yüklenebileceği ve buna uygun dizayn edilmiş gemilerle taşınarak tahliye edebileceği bir liman inşasının yapılabileceği fikri ileri sürülmüştür. Daha sonrasında gemilere tüm kamyon römorklarını koymak yerine sadece römork gövdeleri ile taşıma yapılmasına karar verilmiştir. Planlanan operasyonlar ve tamamen maliyet odaklı yaklaşımlar dönemin liman otoritelerinin dikkatini çekmiştir. 26 Nisan 1956'da Port Newark'ta tankerden dönüştürülen Ideal-X isimli gemiye her yedi dakikada bir konteyner yerleştirilmiştir. Gemi sekiz saatten daha kısa bir sürede yüklenmiş ve aynı gün yola çıkmıştır. McLean için gerçek zafer ancak maliyetler hesaplandığında ortaya çıkmıştır. Orta büyüklükteki bir kargo gemisine kargo yüklemek 1956 yılında ton başına 5,83\$'a mal olmuştur. McLean'in uzmanları Ideal-X'i yükleme maliyetini ton başına 15,8 sent olarak belirlemişlerdir (Levinson, The Box, 2006).

21. yy'da dünyanın en büyük konteyner gemisi işletmecilerinden biri olan Maersk Line, ilk konteyner gemisini, Ideal X'ten 17 yıl sonra 1973'te inşa etmiştir. Merkezi İsviçre'de olan Mediterrean Shipping Company 1970, Evergreen ise 1968'te kurulmuştur. Merkezi Danimarka'da olan Maersk Line, 2005 yılında 500'den fazla konteyner gemisinin kontrolünü eline almış ve McLean'in eski şirketi Sea-Land Service'i 1999 yılında bünyesine katmıştır (M.Levinson, The Box, 2006). Avrupa'nın ise ilk

olarak konteyner ile tanışması IDEAL-X gemisi ile yapılan ilk operasyondan 10 yıl sonra, 6 Mayıs 1966 tarihinde olmuştur (Suluvman, 2017: 77).

20. yy'de kullanılan konteynerlerin standartlarındaki farklılıklar konteynerlerin tek bir limanda operasyonun yapılmasını zorlaştırmıştır. Ekonomik sebeplerden dolayı çok fazla önemsenmeyen standardizasyon farklılıkları için MARAD, olası tehlikelilerin önüne geçebilmek adına çalışma başlatmıştır. İlk olarak 1958 yılında MARAD, konteyner boyutları ve konteyner yapısını incelemeye başlamıştır. Aynı yıl içerisinde ASA da konteyner standartları için çalışmalara başlamıştır. ASA, 12'-24', 17'-35', 20' ve 40'lık konteynerlerin standart olarak kabul görmesi gerektiğini belirlemiş ve bu ebatlar MARAD tarafından da kabul görmüştür. 1961 yılında ASA, ilk belirlenen standardizasyonu 10', 20',30' ve 40' olarak revize etmiştir. 1965 yılında ise ISO tarafından çok daha kapsamlı standardizasyon çalışması yayınlanmıştır. Bu kurallara göre konteynerin genişliğine 8", yüksekliğine 8,6" olarak karar verilmiştir. Yakın zamanda konteyner taşımacılığı yapan firmalar daha geniş ve yüksek konteyner ihtiyacı olduğunu belirterek 45", 48" ve 57" ebatlarında "Jumbo" konteynerler ile taşımacılık yapmıştır. Türkiye'de ilk konteyner imalatının 1991 yılında İzmir ilinin Sasalı Kasabası'nda yapıldığı bilinmektedir (Hepgülerler, 2011: 21).

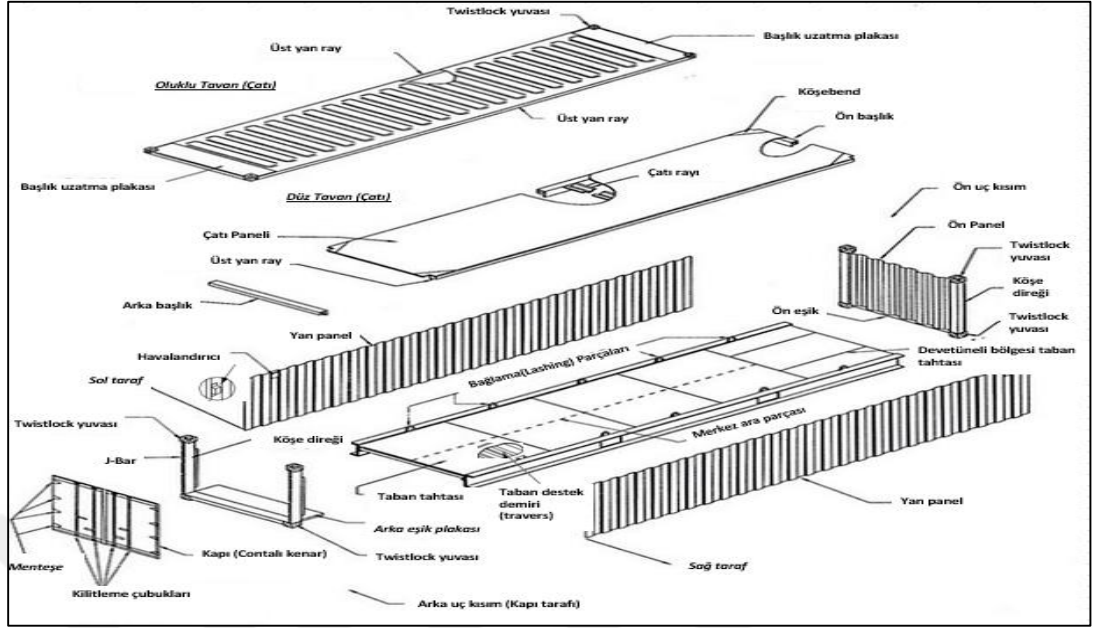
1.3.3. Konteynerin Özellikleri ve Çeşitleri

Bu başlıkta belirli standartlarla işletilen bu kutuyu daha iyi tanıyabilmek için yapısal özelliklerinden, kimlik sisteminden ve çeşitlerinden bahsedilecektir.

1.3.3.1. Konteynerin Yapısal Özellikleri

Konteyner, temel olarak dört köşesinde bulunan direkler, bu direklere paralel uzanan kenar bağlantıları, alt ve üst bileşenleri ve bu iskeleti çevreleyen yapıların birleşimidir. Konteynerin en sağlam bölümleri, köşe direkleri ile bu direklere paralel uzanan kenar bağlantılarıdır. Konteynerin kapı kısmı konteynerin arka tarafı, diğer kapalı alana bakan yüzü ise konteynerin ön tarafı olarak adlandırılmaktadır.

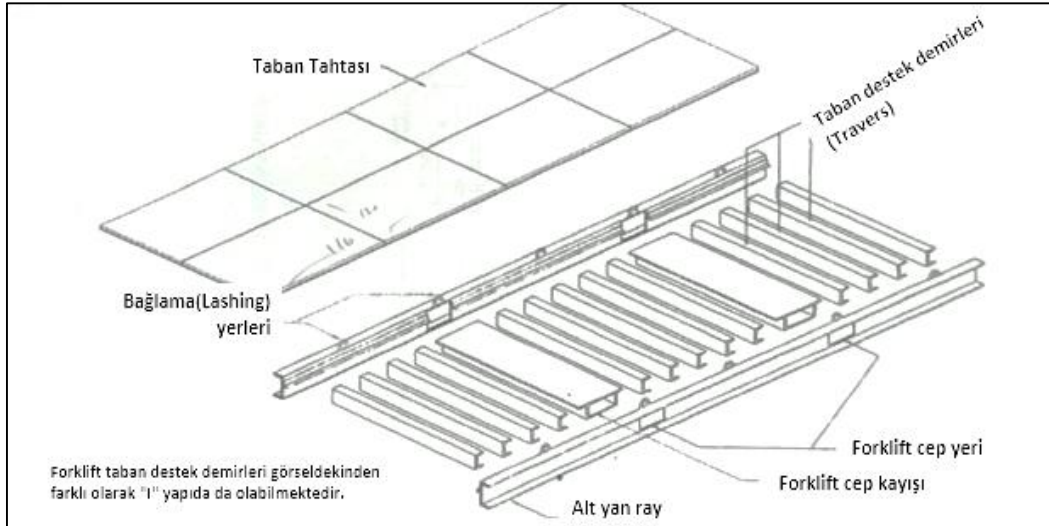
Konteynerlerin ölçüleri ve birimleri için ağırlıklı olarak 20 feetlik ve 40 feetlik ölçüler kullanılmaktadır. Bu ölçüler TEU ve FEU olarak kısaltılmıştır. TEU terimi genel olarak denizcilik işletmelerinde kapasite ve birim hesaplamalarında kullanılmaktadır.



Şekil 6. 40 Feetlik Konteynerin Yapısal Olarak Detayları

Kaynak: Institute Of International Container Lessors, 2016: 8

20 feet ebatındaki bir konteynerin taban yapısında 40 Feet ebatındaki konteynerlere göre farklılık mevcuttur. Detayları Şekil 7’de belirtilmiştir:



Şekil 7. 20 Feetlik Konteynerin Tabanın Yapısal Olarak Detayları

Kaynak: Institute Of International Container Lessors, 2016: 9

1.3.3.2. Konteyner Kimlik Sistemi

Konteyner kimlik sistemi, firmanın konteynerinin uluslararası takibi amacıyla uygulanan bir sistemdir. Beş gruptan oluşmaktadır. Ayrıca konteynerin üzerinde maksimum tonajı, darası, maksimum alabileceği yük miktarı ve metre küp limitini gösteren operasyonel göstergeler de bulunmaktadır. Detayları Şekil 8’de belirtilmiştir:



Şekil 8. Konteyner Kimlik Sistemi

Kaynak: Suluvman, 2017: 77

Konteynerin arka tarafında, sağ kapısının üzerinde CSC Safety Approval denilen plaka bulunmaktadır. Konteynerin belirli periyotlardaki tetkikleri bu plakada bulunan tarihlere göre yapılmaktadır. Konteynerin üretimi sonrasında tonaj ve kullanımı ile ilgili standartlar belirlenmekte ve belirli periyotlarda yapılan tetkikler ile kullanımdan kaynaklı oluşan aşınmalar bu plakaya işlenmektedir (Suluvman, 2017: 78). Plakanın daha detaylı incelemesi Şekil 9’da belirtilmiştir:



Şekil 9. CSC Emniyet Onay Plakası

Kaynak: CSC, 1996: 20

- (1) Onay ülkesini ve onay referansını,
- (2) İmalat tarihini (Ay ve yıl olarak),
- (3) Konteyner imalatçısını belirten numarayı,
- (4) En fazla brüt çalışma ağırlığını,
- (5) 1,8 g'de müsaade edilen istifleme ağırlığını,
- (6) Enine istifleme testi ile ilgili yük değerini,

(7) Uç cidarlar, müsaade edilen yükün 0,4 katından daha az veya daha fazla bir yüke dayanabilecek şekilde dizayn edilmişse, uç cidarın dayanaklılığını,

(8) Yan cidarlar, müsaade edilen yükün 0,6 katından daha az veya daha fazla bir yüke dayanabilecek şekilde dizayn edilmişse, uç cidarın dayanaklılığını,

(9) Yeni konteynerler için ilk bakım muayenesi tarihi (ay ve yıl) ve sonra yapılan bakım muayenesi tarihlerini göstermektedir.

1.3.3.3. Konteyner Çeşitleri

Konteyner, farklı tiplerdeki yüklerin taşınmasına olanak sağlayan bir ünitedir. Dökme, paketli ve soğutuculu yüklere hitap edecek şekilde standardize edilmiştir. Konteynerler, yapısal olarak kullanılan malzemeye göre çelik sacdan, alüminyumdan ve kontrplaktan yapılan konteynerler olmak üzere üç sınıfta gösterilebilmektedir. Kullanım şekillerine göre de kuru yük, dökme yük, izole ve özel amaçlı konteynerler olarak sınıflandırılabilir. Kuru yük konteynerleri İngilizce 'de "Dry Container" olarak

adlandırılmaktadır. Dökme yük konteynerleri arpa, buğday gibi dökme yükleri taşımaya uygundur. Sıvı yükler için bu konteynerler tank şeklindedir. İzole konteynerler İngilizce 'de "Reefer Container" olarak adlandırılmaktadır ve yalıtımlı olarak soğutulmuş ve dondurulmuş yüklerin taşınmasına elverişlidir. Özel amaçlı konteynerler ise hayvan konteyneri gibi özel amaca göre tasarlanmış konteynerlerdir (MEB, 2011: 50).

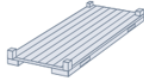
Konteyner çeşitleri ve özellikleri Tablo 7'de belirtilmiştir.

Standart Konteynerler 	20 Feet				Açıklama
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	5.895 m	Kapı yükseklik	2.292 m	Genel yükler,kuru yükler ve monte edilecek tanklar ile sıvı yükler de taşınabilir.
	İç genişlik	2.350 m	Kapasite	33 m3	
	İç yükseklik	2.392 m	Dara	2230 kg	
	Kapı genişlik	2.340 m	Maks. yükleme (kg)	28230 kg	
	40 Feet				Açıklama
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	12.029 m	Kapı yükseklik	2.292 m	20 Feet konteynerlere göre daha uzun yapıdadır. Hacimli yükler için elverişlidir.
	İç genişlik	2.350 m	Kapasite	67 m3	
İç yükseklik	2.392 m	Dara	3780 kg		
Kapı genişlik	2.340 m	Maks. yükleme (kg)	26700 kg		

High Cube Konteynerler 	40 Feet				Açıklama
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	12.024 m	Kapı yükseklik	2.597 m	Standart 40 Feet konteynerlere göre daha yüksektir. Hacimli yükler için elverişlidir.
	İç genişlik	2.350 m	Kapasite	76 m3	
	İç yükseklik	2.697 m	Dara	4020 kg	
	Kapı genişlik	2.340 m	Maks. yükleme (kg)	26460 kg	

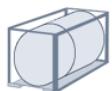
Open Top Konteynerler 	20 Feet				Açıklama
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	5.888 m	Kapı yükseklik	2.184 m	Vinç ve spanzet ile konteynerin üzerinden dolum yapılır. Yüklerin korunması için üzerine branda takılır.
	İç genişlik	2.345 m	Kapasite	32 m3	
	İç yükseklik	2.315 m	Dara	2250 kg	
	Kapı genişlik	2.286 m	Maks. yükleme (kg)	30480 kg	
	40 Feet				Açıklama
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	12.029 m	Kapı yükseklik	2.274 m	20 Feet konteynerlere göre daha uzun yapıdadır.
	İç genişlik	2.342 m	Kapasite	65 m3	
İç yükseklik	2.326 m	Dara	3810 kg		
Kapı genişlik	2.341 m	Maks. yükleme (kg)	26670 kg		

Flatrack Konteynerler 	20 Feet				Açıklama
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	5.698 m	Kapı yükseklik	0.000 m	Standart ve open top konteynerlere sığmayan araç ve proje yüklerinin taşınmasına elverişlidir.
	İç genişlik	2.230 m	Kapasite	0 m3	
	İç yükseklik	2.255 m	Dara	2500 kg	
	Kapı genişlik	0.000 m	Maks. yükleme (kg)	21500 kg	
	40 Feet				Açıklama
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	11.832 m	Kapı yükseklik	0.000 m	20 Feet konteynerlere göre daha uzun yapıdadır.
	İç genişlik	2.228 m	Kapasite	0 m3	
İç yükseklik	1.981 m	Dara	4200 kg		
Kapı genişlik	0.000 m	Maks. yükleme (kg)	40800 kg		

Platform Konteynerler 	20 Feet				Konteynerne direkt yüklenmek istenilen yükler için elverişlidir. Üstü, yanları, ön ve arkası açık olarak dizayn edilmiştir.
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	6.058 m	Kapı yükseklik	0.000 m	
	İç genişlik	2.438 m	Kapasite	0 m3	
	İç yükseklik	0.370 m	Dara	2520 kg	
	Kapı genişlik	0.000 m	Maks. yükleme (kg)	27960 kg	
	40 Feet				
	Ölçüleri ve Kapasitesi				Açıklama
	İç uzunluk	12.192 m	Kapı yükseklik	0.000 m	20 Feet konteynerlere göre daha uzun yapıdadır.
	İç genişlik	2.245 m	Kapasite	0 m3	
İç yükseklik	0.648 m	Dara	5700 kg		
Kapı genişlik	0.000 m	Maks. yükleme (kg)	39300 kg		

Reefer (Soğutuculu) Konteynerler 	20 Feet				Yalıtımlı olarak dizayn edilen konteynerler, soğutulmuş yükler için uygundur. Uygun karayolu, demiryolu taşıma ekipmanları ile taşınabilir.
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	5.724 m	Kapı yükseklik	2.067 m	
	İç genişlik	2.286 m	Kapasite	26 m3	
	İç yükseklik	2.014 m	Dara	2550 kg	
	Kapı genişlik	2.286 m	Maks. yükleme (kg)	21450 kg	
	40 Feet				
	Ölçüleri ve Kapasitesi				Açıklama
	İç uzunluk	11.840 m	Kapı yükseklik	2.195 m	20 Feet konteynerlere göre daha uzun yapıdadır.
	İç genişlik	2.286 m	Kapasite	60 m3	
İç yükseklik	2.120 m	Dara	3850 kg		
Kapı genişlik	2.286 m	Maks. yükleme (kg)	26630 kg		

Dökme Yük Konteynerler 	20 Feet				Konteynerin üç kapağı vardır ve kuru dökme yük taşımacılığına uygundur. Yükleme ve boşaltma için ek ekipmanlara ihtiyaç duyulabilmektedir.
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	5.934 m	Kapı yükseklik	2.292 m	
	İç genişlik	2.358 m	Kapasite	32 m3	
	İç yükseklik	2.340 m	Dara	2450 kg	
	Kapı genişlik	2.335 m	Maks. yükleme (kg)	21550 kg	

Tank Konteynerler 	20 Feet				Sıvı ve gaz ürünlerin taşınmasına elverişlidir.
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	6.058 m	Kapı yükseklik	0.000 m	
	İç genişlik	2.438 m	Kapasite	0 m3	
	İç yükseklik	2.438 m	Dara	4190 kg	
	Kapı genişlik	0.000 m	Maks. yükleme (kg)	26290 kg	

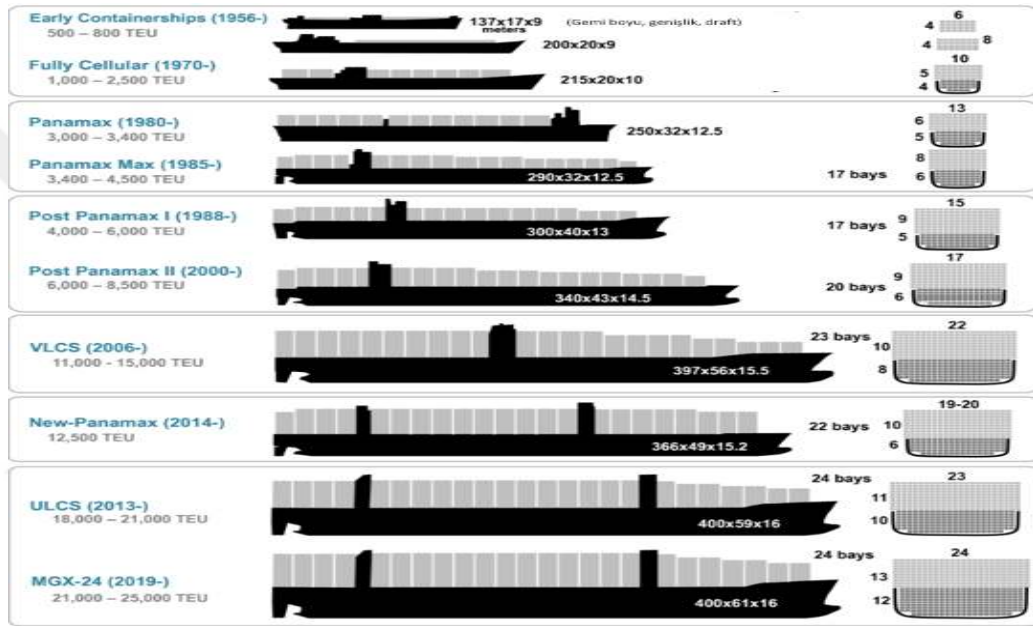
45' Feet Konteynerler 	45 Feet - High Cube				40' Feet High Cube konteynerler ile aynı yükseklığe sahip olup, daha uzun yapıdadır.
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	13.556 m	Kapı yükseklik	2.597 m	
	İç genişlik	2.352 m	Kapasite	86 m3	
	İç yükseklik	2.700 m	Dara	4800 kg	
	Kapı genişlik	2.340 m	Maks. yükleme (kg)	27700 kg	
	45 Feet - Pallet Wide				45' feet ebatındaki konteynerlere göre daha geniş yapıdadır.
	Ölçüleri ve Kapasitesi				
	İç uzunluk	13560 m	Kapı yükseklik	2670 m	
	İç genişlik	2452 m	Kapasite	85 m3	
	İç yükseklik	2684 m	Dara	4180 kg	
	Kapı genişlik	2343 m	Maks. yükleme (kg)	29820 kg	

Tablo 7. Konteyner Tiplerine Göre Ölçüleri ve Kapasiteleri

Kaynak: <https://www.searates.com>

1.3.4. Konteyner Gemilerinin Gelişimi

Teknolojinin zamanla ilerlemesiyle daha fazla hız yapabilen ve okyanuslara daha elverişli dizel motorlu gemiler inşa edilmiştir. Sanayi ve ekonomideki gelişmelere paralel olarak deniz ticaretinin önemi artmıştır. Sanayi devrimi ile birlikte günümüz deniz filoları şekillenmeye başlamıştır (Pekdemir, 1991: 31). Son dönemlerde ekonomik yatırımların artması, taşımacılıkta standardizasyon, üretimde artış ve maliyetleri minimize etme hedefi, konteyner gemi boyutlarının da artmasına yol açmıştır. Gemi boyutlarında zamanla yaşanan artış Şekil 10’da sunulmuştur.



Şekil 10. Gemi Boyutlarının Yıllar İçerisindeki Değişimi

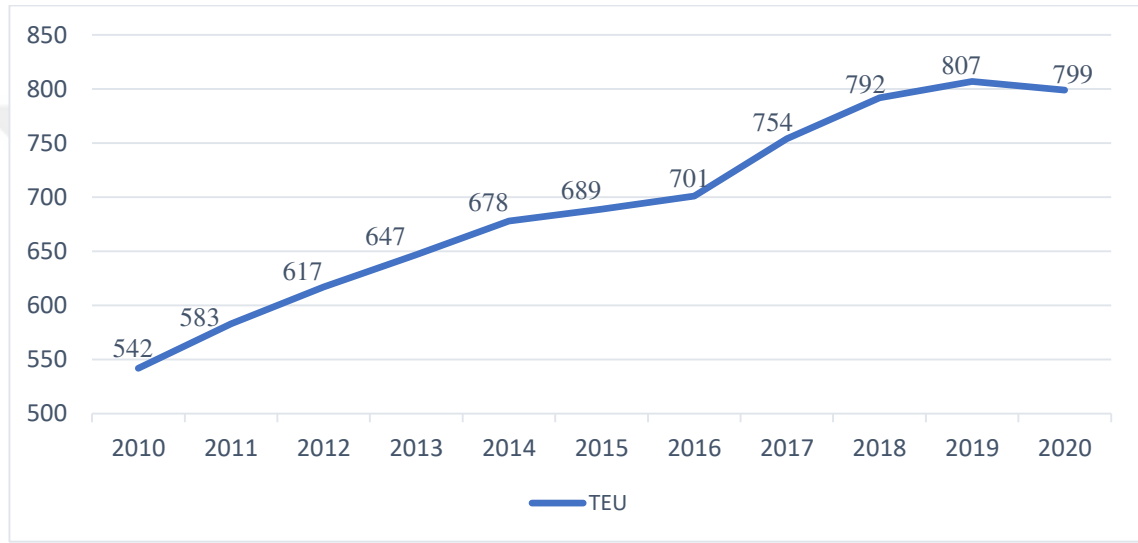
Kaynak: <https://transportgeography.org>

2022 yılında, Çin’de inşa edilen MSC Tessa isimli gemi, 24.116 TEU kapasite ile dünyanın en büyük kapasiteli konteyner gemisidir (www.denizticaretgazetesi.org).

1.3.5. Konteyner Taşımacılığında Limanların Önemi

Limanlar, konteyner gemilerinin barınması, konteynerlerin depolanması gibi verdiği hizmetler ile tedarik zincirinin en önemli parçalarından biridir. Limanların konumu, teknik özellikleri, ülkeleri, stratejileri, ticaret hacimleri konteyner servislerine yön vermektedir.

Limanlar mülkiyet yapılarına göre kamu, kamu-özel limanları ve özel limanlar olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Verdikleri hizmetlere göre ise dörde ayrılmaktadır. Bunlar liman art alanlarında bölgesel yükleri bulunan ve uluslararası ve ulusal yüklerin aktarılmasına uygun olan ana limanlar, uluslararası yüklerin aktarılmasını sağlayan aktarma limanları, kıtalararası gemilere hizmet veren fakat aktarma yükleri elleçlemeyen, ana limana dönüşmeye uygun olan uğrak limanlar ve kendi art alanına hizmet eden ve ana gemilerin uğramadığı besleme limanlardır (Balık, 2014: 42).



Şekil 11. Yıllara Göre Dünya Limanlarının Konteyner Elleçleme Verileri (Milyar TEU)

Kaynak: <https://hbs.unctad.org/>, World Container Port Throughput

Şekil 11’de küresel limanların yıllara göre elleçleme rakamları TEU bazında gösterilmiştir. Konteyner limanlarında yaşanan elleçleme rakamlarında artış küresel ticaretin gelişiminin de göstergesidir.

Tablo 8. 2020 Yılı Ülke Bazında Limanlarda Konteyner TEU Elleçlemeleri

Sıra	Ülke	2020
1	Çin	245.103.781
2	ABD	54.963.689
3	Singapur	36.870.900
4	Güney Kore	28.425.017
5	Malezya	26.663.533
6	Japonya	21.385.632

7	BAE	19.297.684
8	Almanya	18.028.702
9	Çin	17.969.000
10	İspanya	17.372.500

Kaynak: <https://unctadstat.unctad.org>

Türkiye, 11.638.524 TEU elleçlemesi ile ülke sıralamasında 17.sırada yer almaktadır (<https://unctadstat.unctad.org>).

Tablo 9. Türkiye’de En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 10 Liman Başkanlığı (TEU/1000)

	Ambarlı	Mersin	Kocaeli	Tekirdağ	Aliğa	Gemlik	İskenderun	İzmir	Antalya	Samsun
2012	3.023	1.250	630	1,6	413	686	83	695	179	27
2013	3.318	1.367	807	1,6	466	669	148	683	216	33
2014	3.444	1.483	899	784	536	708	185	678	188	48
2015	3.061	1.428	988	129	580	685	228	649	178	54
2016	2.780	1.406	1.143	680	641	693	375	679	172	52
2017	3.122	1.553	1.315	936	794	799	448	637	199	65
2018	3.169	1.662	1.597	1.084	944	854	512	610	190	69
2019	3.104	1.854	1.715	1.413	1.132	861	680	541	150	67
2020	2.887	1.948	1.800	1.444	1.275	843	710	436	109	106
2021	2.942	2.106	1.967	1.812	1.389	911	678	516	116	100

Kaynak: <https://www.turklim.org>

Dünyadaki limanlar arasında 2020 yılında en fazla TEU bazında elleçleme yapılan liman 43,5 milyon TEU ile Çin’de bulunan Shanghai Limanı olmuştur (<https://en.portshanghai.com.cn>). Türkiye’de ise 2020 yılında en fazla TEU bazında elleçleme yapılan liman 2 milyon TEU ile Mersin’de bulunan MIP limanı olmuştur (<https://www.mdto.org.tr>).

1.4. Konteyner Taşımacılığının Dünyadaki ve Türkiye’deki Yeri

Küresel ticarete konteyner kullanımının artması ile birlikte, konteynerin önemi de artmaktadır. Bu bölümde konteyner taşımacılığının Dünya’daki ve Türkiye’deki gelişiminden ayrıca ekonomik öneminden bahsedilecektir.

1.4.1. Konteyner Taşımacılığının Dünya'daki Yeri

Uluslararası ticarete yük çeşitliliğinin artması, işletme faaliyetlerinin artış göstermesi, taşıma şekillerinin gelişmesi ve mevcut kaynakların efektif biçimde kullanılarak fayda ve etkinliği artırma hedefi konteyner taşımacılığının önemini artırmıştır.

Konteyner taşımacılığı, ticarete yaşanan gelişmelere binaen zamanla birçok devinim yaşamıştır. Konteyner taşımacılığının uluslararası arenada tedarik zincirindeki tüm yapılara birçok hususta sağladığı avantajlar aşikârdır. Farklı yüklerin bir arada taşınabilmesine olanak sağlaması, çok yönlü taşımacılığa uygun olması, daha efektif bir taşıma olanağı sağlaması, standardizasyonları ve güvenilirliği ticarete birçok avantaj sağlamaktadır.

Tablo 10. Dünya Ticaretinde Taşımacılığın Gemi Tiplerine Göre DTW Bazında Dağılımı ve Değişimi (DWT/1000)

Gemi Tipi / Yıl	1980	1990	2000	2010	2020	2022	1980-2022 Değişim Oranı
Konteyner	10290	22346	63580	169157	275041	293397	%2751
Diğer Gemi Tipleri	29235	47770	71159	92072	238842	251741	%761
Dökme Yük	181880	223619	274445	456623	879826	946135	%420
Tanker	337895	235785	283065	450052	601672	629013	%86
Genel Kargo	112840	100457	101519	108231	77929	78818	-%30

Kaynak: <https://unctadstat.unctad.org>

Tablo 10'da görüldüğü üzere gemi DWT'leri bazında konteyner gemileri, diğer gemi tiplerine göre çok daha hızlı büyüme göstermiştir. Farklı gemi tipleri ile yapılan denizyolu taşımacılığının zamanla konteyner taşımacılığına yöneldiği görülmektedir.

Tablo 11. Konteyner Gemisi İşleticilerinin Kapasite Oranları

Gemi İşleteni	Pay
Mediterranean Shipping Company	%17,5
Maersk	%16,3
CMA CGM Group	%12,9
COSCO Group	%11,1
Hapag-Lloyd	%6,8
Evergreen Line	%6,2
ONE	%5,8

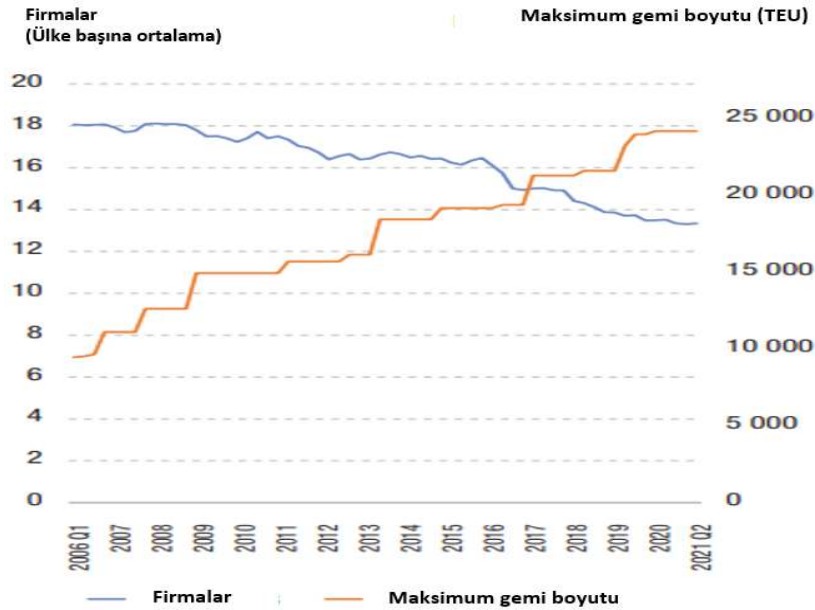
HMM Co LTD	%3,1
Yang Ming Marine	%2,7
Zim	%2,0
Diğer	%15,6

Kaynak: <https://alphaliner.axsmarine.com>

2022 yılında küresel çapta TEU bazında en fazla işletme kapasitesine sahip ilk 10 konteyner gemisi işleticisinin karşılaştırmaları Tablo 11’de belirtilmiştir.

Deniz taşımacılığında geçmişteki alışlagelmiş organizasyon rutinlerinde yaşanan değişiklikler, dikey entegrasyon ve konteyner hatlarının ittifakı gibi durumlar, konteyner taşımacılığını önemli oranda etkilemektedir. İttifak oluşumu, birden fazla konteyner hattının daha az sayıdaki büyük kapasiteli gemilerle belirlenen rotalarda ortak taşıma yapmasına imkân sağlamaktadır. Bu sayede konteyner hatları, maliyetlerini minimize ederek gemilerini daha efektif işletebilmektedir. Ayrıca konteyner hatlarının ittifakı, limanlar arasındaki rekabetin de artmasına sebep olmuştur. Hatlar arasındaki ittifaklar aşağıda belirtilmiştir:

- 2M: MSC, Maersk
- O/A Alliance: Cosco, Evergreen, OOCL
- The Alliance: Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming



Şekil 12. Firma ve Gemi Boyutu Bazında Küresel Konteyner Dağılımındaki Eğilimler

Kaynak: UNCTAD, 2021: 96

Konteyner hatları için artan talebi karşılamanın en iyi çözümlerinden biri hatların daha büyük gemilerle hizmet vermesi olmuştur. Son yıllarda daha büyük kapasiteli gemilerle ticaret yapma eğiliminde olduğu Şekil 12’de görülmektedir.

1.4.2. Konteyner Taşımacılığının Türkiye’deki Yeri

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve genç nüfus oranının fazla olması hem ithalat hacminde hem ihracat hacminde yükselen bir ekonomi olmasında avantaj sağlamaktadır. Ticaretin en büyük kaynaklarından biri olan deniz yolu taşımacılığında konteynerin önemi oldukça fazladır. Diğer taşıma biçimleri ile kıyaslandığında konteyner taşımacılığı yüksek taşıma kapasitesi, ekonomik ve emniyetli olması açısından sağladığı faydalar ile Türkiye’nin ihracatının bir bölümünü gerçekleştirdiği bir biçim olarak görülmektedir (Dördüncü, 2021: 193). 2021 yılı Ulaştırma Bakanlığı ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre ülkemizde tüm kargo tipleri arasında konteyner ile elleçlenen yükün oranı yaklaşık %25’tir (<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr>).

Kabotaj, denize kıyısı olan ülkelerin kendi menfaatlerini ve iç sularda deniz ticaretini korumak amacıyla düzenlediği bir haktır. 1 Temmuz 1926 tarihinde yayınlanan Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun’u çerçevesinde Türkiye Cumhuriyeti karasularında emtia ve yolcu nakletmek Türkiye sancağını taşıyan deniz araçlarına mahsus kılınmıştır (T.C. Resmî Gazete, 19 Nisan 1926, Sayı: 359). Yabancı bayraklı gemiler yalnızca yabancı bir limandan Türk limanına veya Türk limanından yabancı limanlarına taşıma yapabilmektedir.

Tablo 12. Türkiye Limanlarında Gerçekleştirilen Konteyner Elleçleme İstatistikleri

Yıl	Kabotaj ‘da Konteyner Elleçleme (TEU)	Toplam Konteyner Elleçleme (TEU)	Kabotaj ‘da Elleçlenen Konteynerin Toplam Elleçlenen Konteynere Oranı
	606.064	8.146.398	%7,44
2016	738.312	8.761.974	%8,43
2017	935.521	10.010.536	%9,35
2018	652.612	8.316.559	%7,85
2019	753.267	11.591.838	%6,50
2020	731.352	11.626.650	%6,29

2021	831.986	12.591.470	%6,61
------	---------	------------	-------

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr>

Tablo 12’de kabotaj kapsamındaki konteyner elleçleme rakamlarının yıllara göre değişimleri gösterilmiştir. 2019, 2020 ve 2021 yıllarına bakıldığında hem kabotajda hem de toplam konteyner elleçleme TEU verilerinde artış gözlemlenmektedir.

Tablo 13. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre DWT Bazında Dağılımı ve Gelişimi (150 GT ve Üzeri Gemiler, DWT/1000)

Gemi Tipi / Yıl	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2016-2021 Değişim Oranı
Diğer gemi tipleri	159	194	240	254	318	339	%113,13
Tanker	1758	2340	2023	2086	2189	2179	%23,94
Konteyner	1205	1392	1349	1048	1029	998	-%17,18
Genel Kargo	1443	1369	1246	1148	1071	946	-%34,45
Dökme Yük	3719	2693	2637	2225	1714	1692	-%54,49

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr>

Tablo 13’de Türk ticaret filolarının gemi tipi bazında DWT ağırlıkları baz alınarak oluşturulan dağılımı gösterilmiştir. 2016 yılında Türk ticaret filosundaki konteyner gemi adedi 78 iken 2021 yılında 53 adede düşmüştür.

Ülkemizin lojistik ile ilgili gelecek planlarında çok yönlü taşımacılığın geliştirilmesi, deniz yolu ve demir yolu taşımacılığına öncelik verilerek modlar arasında etkin bir lojistik ağının sağlanması, yatırımların artırılması, taşımacılıkta etkinliğin ve verimliliğin artırılması ve maliyetin düşürülmesi gibi hedefler konteyner taşımacılığının önemini artırmaktadır. Belirlenen bölgelerde lojistik merkezlerin kurulması hedefi çok modlu taşımacılığın artışını beraberinde getirecektir. Bugüne kadar 13 adet lojistik merkezin faaliyetinin başladığı ve 13 adet lojistik merkezinin planlama ve inşaa aşamasında olduğu belirtilmektedir (<https://www.uab.gov.tr>). Lojistikte altyapının geliştirilmesi ve lojistik merkezler gibi yapıların artırılması hedefleri konteyner taşımacılığına olan talebi artıracaktır.

1.4.3. Konteyner Taşımacılığının Dünya Ekonomisine Etkisi

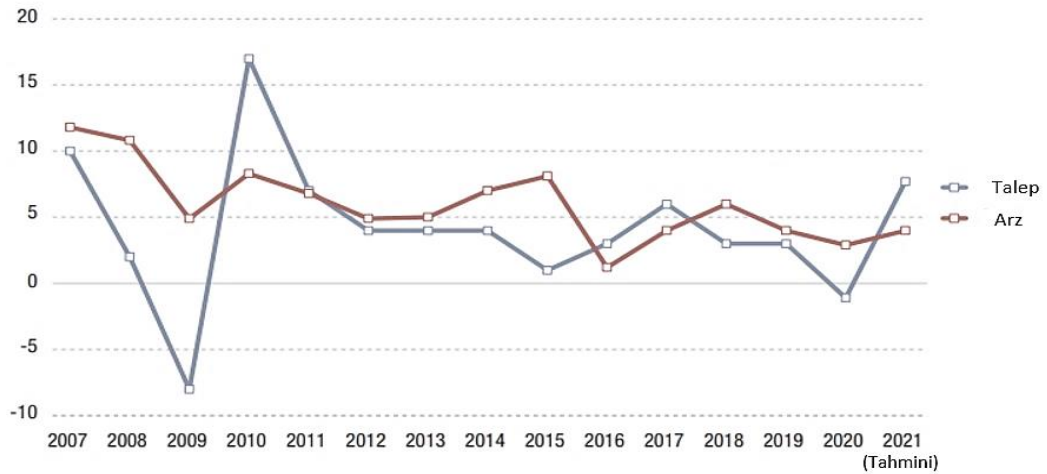
Dünya ticaretinde son yıllarda ihracata dayalı büyümeyi hedefleyen ülkeler yük taşımacılığı pazarlarında değişime gitmiş, dökme yükler yerine konteynerler ile pahası daha yüksek, daha küçük boyutlardaki ve ağırlık olarak daha hafif yüklerin taşınmasına

geçilmiştir (Tunalı ve Akarçay, 2022: 104). Konteynerler, kapıdan kapıya (door-to-door) taşımacılık ve farklı yüklerin bir arada taşınmasını sağlayarak maliyetlerin azaltılmasında fayda sağlayabilmektedir (MEB, 2011: 38).

Ülkelerin ekonomik olarak gelişmişliğini belirleyen göstergelerden biri de dış ticarettir. Dış ticarete ölçek ekonomisinin yarattığı maliyet avantajları ile birlikte deniz yolu taşımacılığı, cazip bir taşımacılık olarak görülmektedir. Birçok taşıma şekline göre deniz yolu taşımacılığının ön planda olması ve konteyner kullanımının artması, konteynerin ekonomideki önemini de artırmıştır.

Denizyolu taşımacılığı düzenlilik, sürdürülebilirlik, yol, zaman, hız ve taşınan emtianın farklılıklarına göre şekillenmiş ve sınıflandırılmıştır. Taşımacılıklar düzenli (liner) ve düzensiz (tramp) taşımacılık olarak iki farklı kriterde değerlendirilebilmektedir. Tramp taşımacılık, yükün ulaşım saati ve tarihi açısından daha düzensiz ve gemi rotasının yüke bağlandığı taşımacılık türü iken liner taşımacılık, düzenli servislerle yüklerin taşınmasını sağlamaktadır (Erol ve Dursun, 2014: 154). Düzenli taşımacılıkta yükün çoğunluğu konteyner ile taşınmaktadır. Konteyner taşımacılığı genelde düzenli taşımacılık ile yapılmaktadır. Düzenli hat taşımacılığı yapan gemiler genellikle düzensiz hat yapan gemilere göre daha maliyetlidir. Örneğin, düzenli hat taşımacılığı yapan gemiler düzensiz taşımacılık yapan gemilere göre daha hızlıdır. Düzenli hat taşımacılığı yapan gemilerdeki yükler birçok göndericiye ait olduğundan idari süreçleri çok daha karmaşıktır. Konteyner gemileri, gemi ambarlarında ve ambar kapağının üstünde konteyner taşınabilmesi için farklı bir dizayna sahiptir. Sonuç olarak hem inşa hem de işletme maliyetleri açısından düzenli hat yapan gemiler düzensiz hat yapan gemilere göre daha maliyetlidir (Lun, Lai ve Chang, 2010: 5). Tramp taşımacılık için yük sahiplerinin yoğun bulunduğu bölgelerde navlun rekabeti de çok fazla yaşanmaktadır.

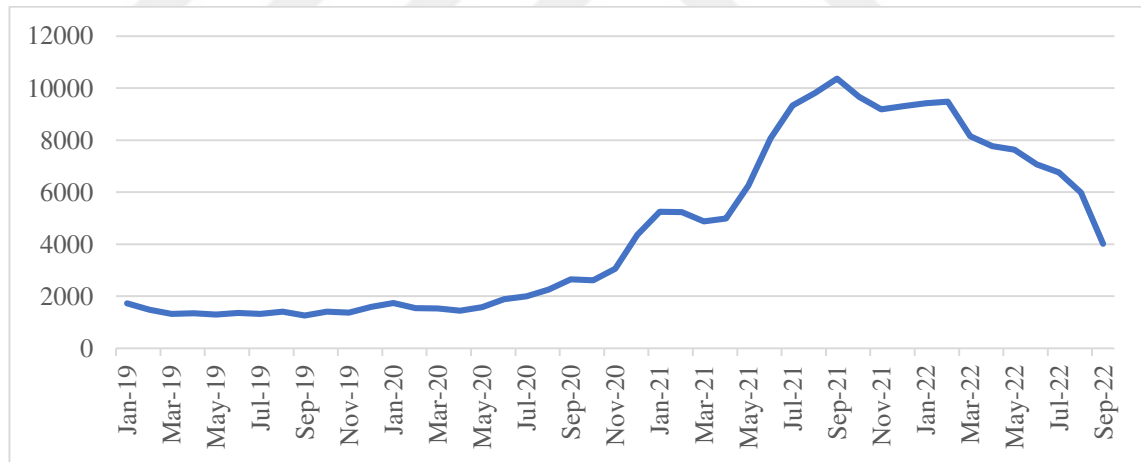
Deniz yolu taşımacılığında talep kavramı yük miktarı (ton) ile arz kavramı ise filo büyüklüğü ve taşıma kapasitesi (dwt) ile ifade edilmektedir (Erol ve Dursun, 2014: 167).



Şekil 13. Konteyner Taşımacılığında Arz ve Talep Artışı, (2007–2021) (%)

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport: 2021

Şekil 13’de görüldüğü üzere 2020 yılının ikinci yarısında konteyner taşımacılığına olan talepte artış görülmektedir. Küresel rekabet ortamında serbest piyasa koşulları sebebiyle navlunlar, arz ve talep faktörlerine göre değişkenlik gösterebilmektedir (Erol ve Dursun, 2014).



Şekil 14. Küresel Konteyner Navlun Oranı İndeksi (Ocak 2019-Eylül 2022)

Kaynak: <https://www.statista.com>

2020 yılında karantina önlemleri ve COVID-19'un diğer etkileri, konteynerle taşınan ürünlere olan talebin azalmasına neden olmuştur. Düzenli taşıma yapan nakliye şirketleri, maliyetleri azaltmak, kapasiteyi yönetmek ve navlun oranlarını koruyabilmek için önlemler almak istemiş fakat 2020'nin ikinci yarısında yaşanan talepteki ani artış, sınırlı kapasiteye ve sıkışık limanlara dönüşmüştür (UNCTAD, 2021).

Ekonomilerdeki düzelme ve geciken talepler Asya'dan Batı'ya siparişlerin çok hızlı artmasına sebep olmuştur. Çin'den ihraç edilen konteynerlerin boş olarak geri dönmemesi ve ABD'nin boş konteyner çıkışına müsaade etmemesi limanlardaki sıkışıklığı artıran nedenlerden olmuştur. Ayrıca 2021 yılında Süveyş Kanalı'nı bir Japon ticaret gemisinin tıkaması, deniz yolu ile taşınan malların %8'inin geçtiği kanalın trafiğini engellemiştir. Kanalda yaşanan tıkanma, küresel çapta zarara yol açmıştır. Bu problemler navlunlar ve emtia fiyatlarının artışına sebep olabilmektedir (<https://kpmg.es>).

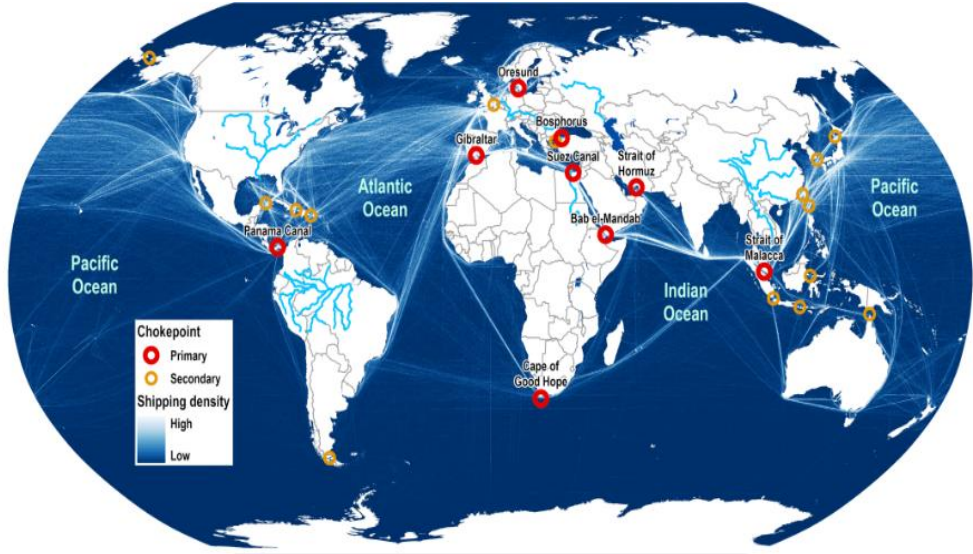
Küresel konteyner taşıma maliyetlerindeki artış, enflasyon üzerinde de önemli bir etkiye sahiptir. Taşıma maliyetlerindeki artışlar, tüketici fiyatları üzerinde geniş etkiler yaratabilmektedir. Örneğin ithal edilen malların yerel fiyatı, nakliye maliyetiyle orantılı olarak arttığından, ithalat fiyatlarını doğrudan etkileyebilmektedir (<https://www.imf.org>).

1.5. Dünya Deniz Taşımacılığına Yön Veren Bölgeler ve Deniz Ticaret Ağları

Dünya genelinde deniz taşımacılığı, yolcu ve yüklerin okyanuslardan nehirlerle kadar tüm su kütleleri üzerindeki hareketliliği ile ilgilidir. Deniz taşımacılığı küresel ticarete her zaman baskın bir rol üstlenmiştir. Milattan önceki yıllarda Mısırlı denizcilerin Sumatra'ya kadar, 10. yüzyılda Çinli tüccarların Güney Çin denizinden Hint Okyanusu'na kadar olan birçok bölgede ticaret ağları kurdukları, benzer dönemlerde Ortadoğu ile Asya arasında Arap denizcilerin çeşitli deniz yolları ağları oluşturduklarına değinilmektedir (<https://transportgeography.org>).

Diğer uluslar için de denizyolu ağlarının hayati ekonomik öneme sahip stratejik bir konu haline geldiği, başta İspanya, Portekiz, İngiltere, Hollanda ve Fransa olmak üzere Avrupalı devletlerin özellikle 16. yüzyılda küresel deniz ticaret ağları kurdukları belirtilmektedir. Deniz taşımacılığı faaliyetlerinin çoğunun, Akdeniz, Kuzey Hint Okyanusu, Pasifik Asya ve Karayipler de dahil olmak üzere Kuzey Atlantik çevresinde odaklandığı, bu nedenle ticari mallara erişimde deniz ticaret ağlarının itici güç olmaya devam ettiği belirtilmektedir (<https://transportgeography.org>).

19. yüzyılın ikinci yarısında Süveyş kanalının açılmasıyla birlikte Pasifik ve Pasifik hattı boyunca deniz ticareti yoğunlaşırken, 20. yüzyılda uluslararası ticaretteki değişiklikler ve deniz ticaretinin bölgelerin birbiri ile olan ilişkilerini arttırması ile birlikte deniz taşımacılığı katlanarak büyümüştür (<https://transportgeography.org>).

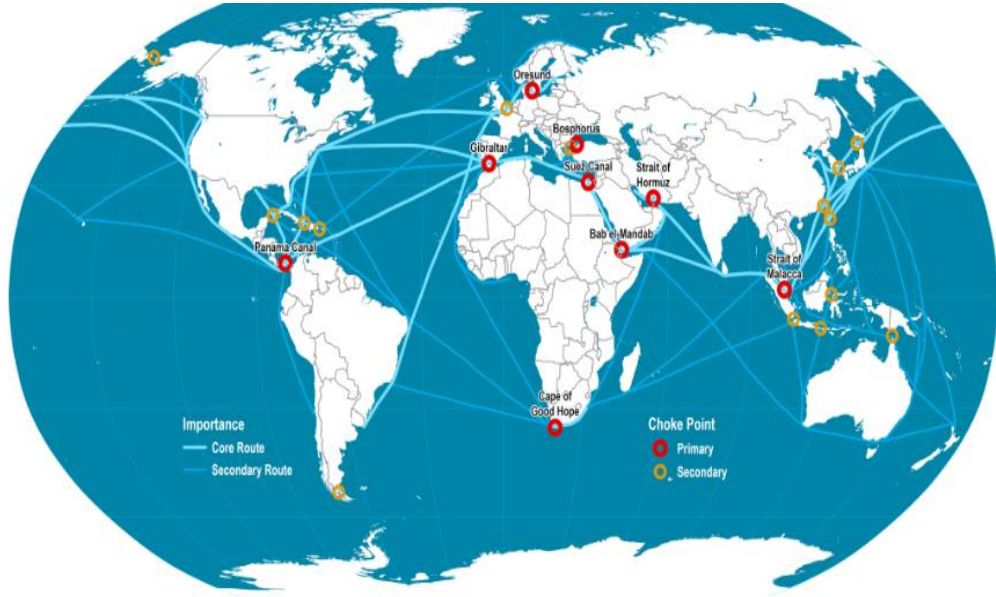


Şekil 15. Yoğunluğuna Göre Bölgelerarası Denizyolu Taşımacılığı Ana Noktaları

Kaynak: <https://transportgeography.org>

Okyanuslar ve nehirler deniz yolu taşımacılığının iki ana bileşeni olmakla birlikte en büyük okyanus kütlesi Pasifik (165 milyon km²), daha sonra sırasıyla Atlantik (82 milyon km²), Hint (73 milyon km²) ve Akdeniz'dir (2,5 milyon km²) olarak karşımıza çıkmaktadır. Asya ve Amerika kıtası arasında bulunan Pasifik Okyanusu'nun dünya deniz ticaretinin %25'ini desteklediği ve bu payını gün geçtikçe arttırdığı, buna rağmen günümüzde halen çok küçük bir kısmının deniz ticareti için kullanıldığı belirtilmektedir. Ekonomik faaliyet merkezlerine uzaklıkları ve buzullar gibi tehlikeli seyir koşulları sebebi ile okyanusların tüm bölgelerinin kullanılmadığı bilinmektedir.

Dünya genelinde yaklaşık 50 ülke ortalama 1000 km'den fazla bir iç su ağına sahiptir. Bu iç ağların teknik, coğrafi ve akış yönleri uygunluklarına göre kullanılmakta ve okyanuslardan iç bölgelerde yer alan ticaret noktalarına mal sevkiyatı için büyük önem arz etmektedir. Bu su yollarının asıl amaçlarının bölgesel pazarları birbirine bağlamak olduğu belirtilmektedir.



Şekil 16. Yoğunluğuna Göre Bölgelerarası Denizyolu Taşımacılığı Ana Rotaları

Kaynak: <https://porteconomicsmanagement.org>

Deniz taşımacılığı için kullanılabilecek potansiyel teşkil eden sonsuz sayıda deniz taşımacılığı rotası olduğu ancak küresel olarak konfigürasyonun nispeten basit olduğu belirtilmektedir. Süveyş Kanalı, Malakka Boğazı ve Panama Kanalı aracılığıyla Kuzey Amerika, Avrupa ve Pasifik Asya'yı birbirine bağlayan Ekvator çevresinin ana eksen olduğu karşımıza çıkmaktadır. Transatlantik ve Transpasifik trafiğinin oldukça fazla limanı ve ticaret noktalarını ilgilendirdiği görülmektedir. Trans-Hint okyanus trafiği ise ağırlıklı olarak Pasifik Asya ve Avrupa arasında kalan aracı bir rol üstlenen deniz trafik rotasını ima etmektedir (<https://porteconomicsmanagement.org>).

Küresel deniz ticaret ağlarında jeopolitik ve ticari akış sebebi ile önemli bir yere sahip olan boğazlar ve geçiş noktaları Şekil 16'da görülmektedir. Bu noktalar denizyolu taşımacılığında stratejik rol oynamakta ve kesintiye uğramaları durumunda global deniz taşımacılığını sekteye uğratabilmektedir. Bunlar arasında kilit rol üstlenen noktalardan en önemlilerinin Panama Kanalı, Süveyş Kanalı ve Malakka Boğaz'ı olduğu belirtilmektedir. 2021 yılında Süveyş Kanalı'nda yaşanan olay ve ardından yaşanan sıkışıklık bunun en yakın örneği olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktalar haricinde daha küçük ölçekte olup ancak önemli kaynak ve ticari potansiyel noktalarına erişim sağlayan Hürmüz Boğazı ve İstanbul Boğazı gibi noktalar da önem arz etmektedir (<https://porteconomicsmanagement.org>).

1.5.1. Uluslararası Deniz Ticareti, Bölgelere Göre Kargo Türleri ve Bölge Grupları

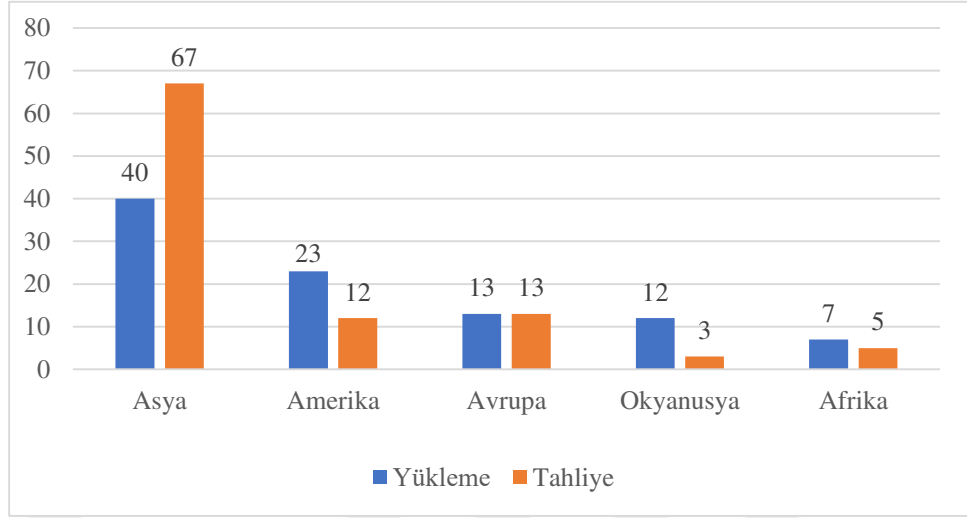
Uluslararası deniz ticaretinde dünya genelinde elleçlenen yüklerin bölgelere göre ayrımı Tablo 14'te görüldüğü üzere sınıflandırılmış, deniz taşımacılığı hizmetlerine olan talebin yıllar içinde değiştiği ve liman kargo elleçleme göstergeleri ile ölçüldüğü belirtilmiştir.

Tablo 14. Bölge Grupları Bazında Uluslararası Deniz Ticareti

Bölge (Milyon Ton)	Yıl	Yüklenen Ürün				Tahliye Edilen Ürün			
		Toplam	Ham Petrol	Diğer Tanker	Kuru Yük	Toplam	Ham Petrol	Diğer Tanker	Kuru Yük
Dünya	2019	11,070.50	1,860.30	1,302.60	7,907.60	11,055.10	2,022.80	1,320.50	7,711.80
	2020	10,648.30	1,716.00	1,202.30	7,730.00	10,631.10	1,863.60	1,222.0	7,545.50
Gelişmiş Ülkeler	2019	4,503.20	453.6	477.1	3,572.60	3,778.30	902.0	463.3	2,412.90
	2020	4,317.40	425.9	430.3	3,461.20	3,245.20	732.5	370.2	2,142.50
Gelişmekte Olan Ülkeler	2019	6,567.30	1,406.70	825.5	4,335.10	7,276.80	1,120.70	857.2	5,298.90
	2020	6,330.90	1,290.10	772.0	4,268.80	7,358.90	1,131.20	851.1	5,403
Afrika	2019	814.10	302.8	91.6	419.6	533.7	35.3	113.4	385.0
	2020	735.50	236.1	83.4	415.9	510.1	30.6	107.9	371.5
Latin Amerika ve Karayipler	2019	1,406.60	221.9	81.3	1,103.30	621.4	45.0	143.7	432.6
	2020	1,369.20	200.5	75.6	1,093.10	590.1	39.6	130	420.5
Asya	2019	4,331.40	880.1	644.6	2,806.60	6,108.00	1,039.60	595.6	4,472.70
	2020	4,212.20	851.8	605.8	2,754.50	6,272.40	1,060.20	609.6	4,602.60
Okyanusya	2019	14.5	1.7	7.8	5.0	14.9	0.8	5.4	8.6
	2020	14.6	1.8	7.8	5.1	15.4	0.7	5.5	9.1

Kaynak: <https://unctad.org>

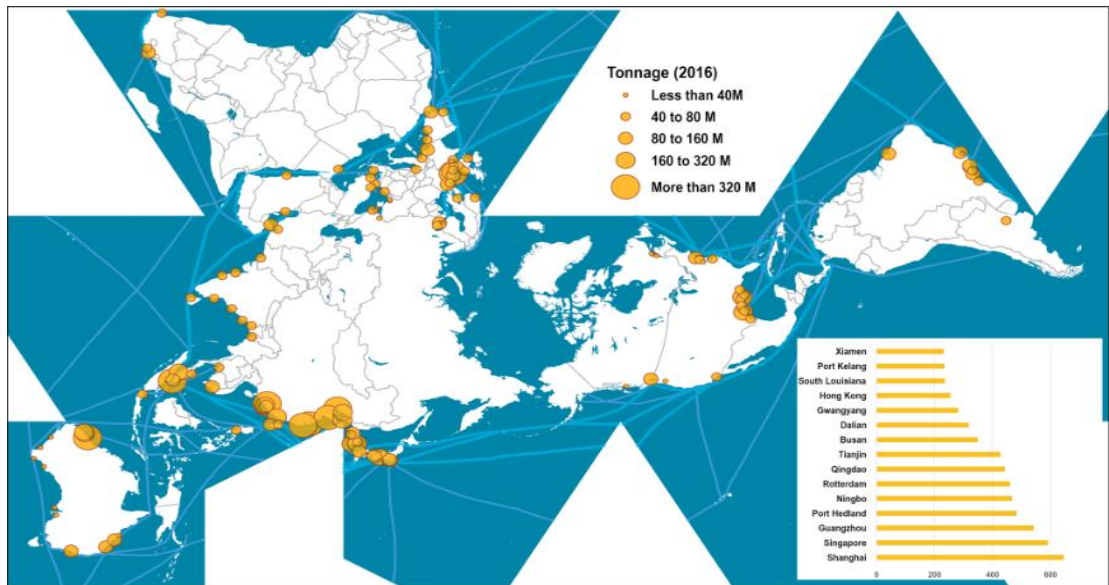
Küresel mal ticaretinin yaklaşık üçte ikisi gelişmekte olan ülkelerde gerçekleşmektedir. Asya ekonomileri de dahil olmak üzere gelişmekte olan ülkeler, yüklenen küresel malların (ihracat) %60'ını ve tahliye edilen malların (ithalat) %70'ini oluşturmaktadır. Bu büyümenin çoğunun Doğu Asya'da, özellikle Çin'de gerçekleştiği ve Doğu Asya'yı Kuzey Amerika'ya bağlayan Trans-Pasifik konteyner ticaret yolunda izlendiği belirtilmektedir. Global deniz ticaretinin geri kalan daha düşük kısmını ise gelişmiş ülkelerin gerçekleştirdiği, bunun %40'lık kısmının yükleme (ihracat), %31'lik kısmının ise tahliye (ithalat) olduğu belirtilmektedir (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2021: 3).



Şekil 17. Bölgelere Göre Tahliye Yükleme Oranları, 2020

Kaynak: <https://hbs.unctad.org>

2020 yılında Asya kıtasının deniz ticaretinde olan hakimiyeti pazar payını korumaya devam ederken, bölgenin tahliye edilen yükünün çok daha fazla olduğu görülmektedir. Amerika kıtasında ise toplam dünya ticaretinden aldığı pay az da olsa Asya bölgesinin tersine limanlardan yapılan yükleme tahliye oranla daha fazla olduğu gözlemlenmektedir. Dünya genelindeki deniz taşımacılığında pazar payları az olan Okyanusya ve Afrika'nın da yükleme oranlarının tahliye oranlarından yüksek olduğu, ancak Avrupa kıtasında bu oranların paralel bir seyir izlediği ifade edilmektedir.



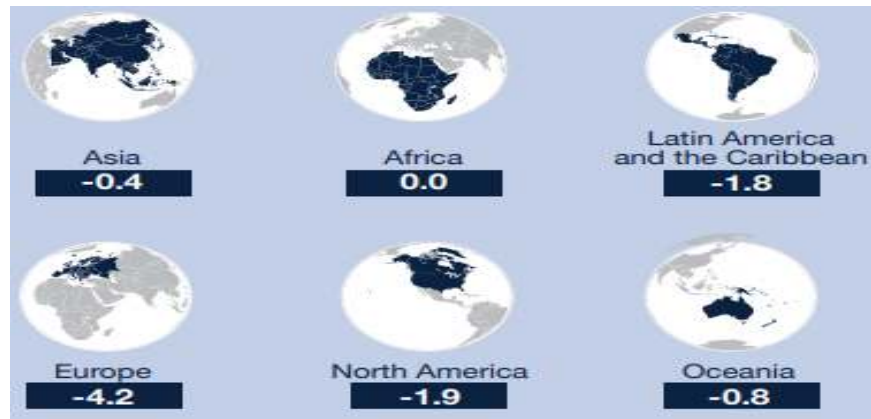
Şekil 18. Başlıca Dünya Deniz Ticaret Bölgeleri

Kaynak: <https://transportgeography.org>

2000 yılına kadar dünyanın en büyük limanı konumunda olan Rotterdam Limanı'nın rekorunu 2000'li yıllarda Şangay, Singapur ve Tianjin'e devrettiği araştırma firmaları tarafından belirtilmektedir. Bu değişimdeki ana sebep Asya limanlarında ihracat hacminin artması ve kentleşme, sanayileşme ihtiyaçları gereği parça, hammadde ve enerji ithalatı olduğu belirtilmektedir. Tonaj olarak ölçülen dünyanın önemli limanlarının bulunduğu bölgelerin, TEU ile ölçülen rakamlarla paralellik göstermekte olduğu gözlemlenmektedir. Bunun dışında Doğu Asya ve Kuzey Avrupa bölge limanlarının çok işlevli limanlar (polyfunctional ports) olarak kümelendiği, yüksek hacimlerde dökme yük üretimi yapan sanayi bölgeleri olmalarına rağmen aynı zamanda konteyner ticareti için de önemli noktalar olduğu belirtilmektedir. Bunun dışında tek işlevli limanların (monofunctional ports) konteyner trafiğinin olmadığı ancak maden, petrokimya, tahıl gibi farklı mal kümelerinin elleçlendiği limanların Avustralya, Brezilya ve Amerikan Körfezi'nde bulunduğu belirtilmektedir. Bu bölgelerdeki deniz yolu ile yapılan ticaretin ağırlık anlamında yüksek olsa da mal değeri anlamında düşük seviyelerde seyrettiği görüşü hakimdir. Örnek olarak Avustralya'da yer alan Port Hedland Limanı'nın dünyanın en fazla demir ihracatı yapan liman olduğu ve 2016 yılında 484 milyon ton yük elleçlediği ifade edilmektedir (<https://transportgeography.org>).

1.5.1.1. Konteyner Taşımacılığının Bölgelere Göre Dağılımı

Konteyner taşımacılığı dünya genelinde farklı bölgelerde yoğunlaşmakta ve majör bölgelerdeki ekonomik değişkenlere göre şekillenmektedir. 2019 – 2020 yılları arasında dünya konteyner trafiğinin bölgelere göre dağılımı ve değişim oranları Şekil 19'daki gibidir.



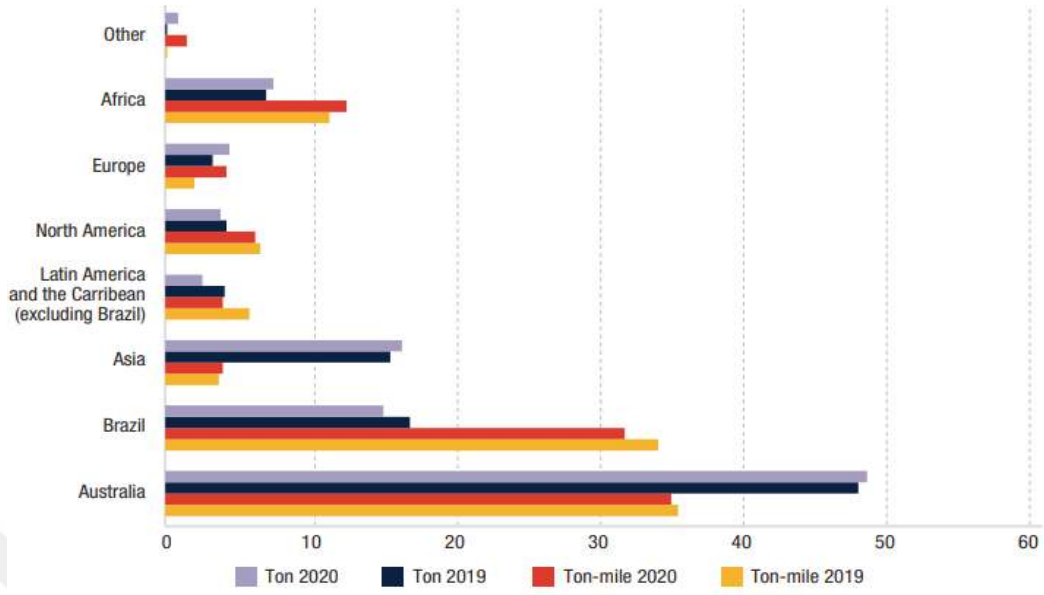
Şekil 19. Konteyner Taşımacılığının Bölgelere Göre Değişimi (2019-2020)

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2021

2020 yılına bakıldığında dünyada elleçlenen konteyner teularının yaklaşık olarak 815,6 milyon olduğu ve bir önceki yıla oranla %1,2 azalış gösterdiği belirtilmektedir. Bu düşüş limanların globalde yaşanan risklere karşı olan savunmasızlığını ortaya çıkarmaktadır.

Konteyner ile yapılan mal ihracatında Çin'in dünyanın en büyüğü olduğu ve en büyük konteyner üreticisi olduğu belirtilmektedir. Bunun yanı sıra konteyner gemi üretiminde de liderliğini sürdürmekte olan Çin dünyanın en büyük gemi şirketlerini işletmektedir. Bu verilere paralel olarak Çin'in küresel anlamda konteyner liman ve hacimlerinde zirvede olmasının doğal olduğu kabul edilmektedir (<https://merchantmarinenews.com>).

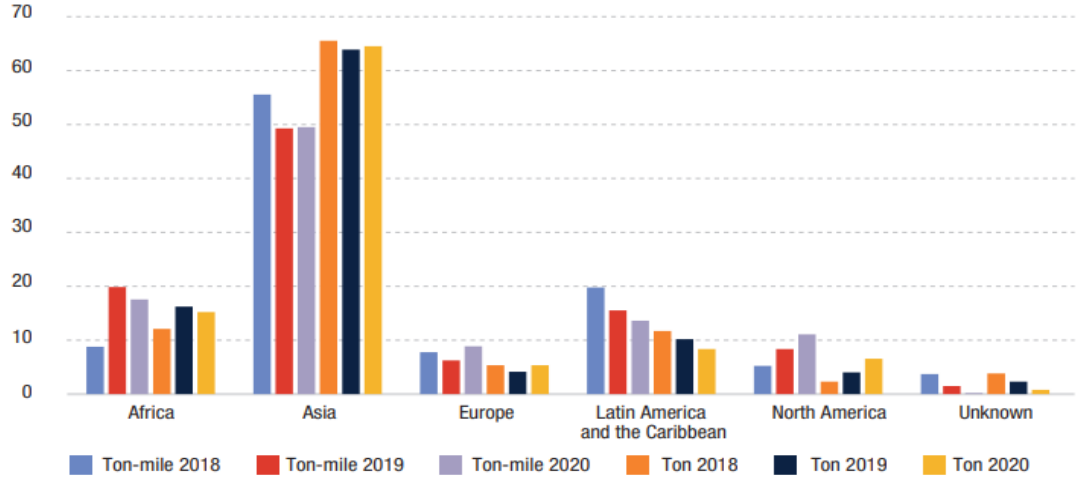
Dünyada en fazla yoğunluğun olduğu bölgelere bakıldığında Çin'de yer alan Ningbo-Zhoushan Limanı 2020 yılında elleçlenen yükü %4,5 oranında arttırarak 1,2 milyar ton ile globalde en fazla yük elleçleyen liman olma özelliğini devam ettirmiştir. Yine aynı dönemde dünyada en fazla yük elleçlenen ilk 10 liman içinde Asya'da Singapur ve Avrupa'da Rotterdam limanlarının dışında tüm limanlarda yük artışı olduğu belirtilmektedir. 2020 yılında konteyner sirkülasyonunun olduğu limanlar içinde Shanghai, %0,5 artış ile 43,5 milyon TEU elleçlerken ardından 36,9 milyon TEU ile Singapur ve 28,7 milyon TEU ile Ningbo- Zhoushan limanları gelmektedir. En fazla konteyner trafiğinin olduğu ilk 10 limanın 6'sı Çin'de yer almaktadır. 2020 yılında ilk 10 içinde sadece 4 limanın elleçlediği yük oranı azalırken diğer limanların yükünde artış gözlemlenmiştir. 2019 yılında 811 milyon TEU olarak gerçekleşen limanlardaki konteyner elleçlemesi 2020 yılında %2 oranında gerileyerek 795 milyon TEU'ya düşmüştür. Denizcilik araştırma şirketi Drewry'nin yapmış olduğu tahminlere göre limanlardaki konteyner elleçlemelerinin önümüzdeki 3 yılda ortalama %4 oranında artış göstermesi beklenmektedir (<https://www.turklim.org>).



Şekil 20. Bölgelere Göre Taşınan Kuru Yük Tonajları

Kaynak: <https://unctad.org>

Denizyolu ile yapılan global ticaret, Çin'deki hızlı ekonomik toparlanma ve denizyolu ile yapılan tahıl ve demir cevheri ithalatındaki %9'luk artışla devamlılığını sağlarken bu artışların Çin'den ABD'ye konteyner ile taşınan ihracat tarafından da desteklendiği belirtilmektedir. Bununla birlikte petrol talebindeki düşüşün ve petrol üretimindeki kesintilerin tanker taşımacılığında kesintilere sebep olduğu ifade edilmektedir. 2020 yılı içerisinde dünya demir ihracatının %58'ini Avustralya ve %23'ünü Brezilya elleçlerken bu sevkiyatların büyük çoğunluğu Çin'e yapılmıştır. Çin 2020 yılı içerisinde dünya demir ithalatının %76'sını ve kömür ithalatının %20'sini tek başına gerçekleştirmiştir. Bununla birlikte ülkeler arasında siyasi problemler ve pandeminin de etkisi ile Avustralya ile Çin arasındaki tonajlar düşüş göstermiş ve buna istinaden Çin tedarik kaynaklarını çeşitlendirmek üzere yönünü Afrika kıtasına çevirmiştir. Özellikle Gine'nin yüksek hacimlerde kaliteli demir cevherine sahip olduğu bilinmektedir. 2026 yılından itibaren Gine'nin demir sevkiyatlarına başlayabileceği ifade edilmektedir. Gine hali hazırda büyük kısmı Çin'e ihraç edilen dünyanın en iyi boksit tedarikçisi konumundadır (<https://www.hellenicshippingnews.com>).



Şekil 21. Bölgelere Göre Tanker Yük Tonajları

Kaynak: <https://unctad.org>

Şekil 21’de görüldüğü üzere ham petrol ihracatına Batı Asya hâkim olmaya devam etmektedir. Dünyanın ithalat talebinin çoğu Asya’dan, özellikle Çin ve Hindistan’dan, ardından Japonya ve Kore Cumhuriyeti’nden gelmektedir. 2020’de Kuzey Amerika ihracatının yarattığı ton-mil artışı, Çin’deki güçlü ithalat talebini ve Çin ile yapılan ticaret anlaşmasının birinci aşaması kapsamında yakalanan ABD’den yapılan ihracattaki büyümeyi yansıtmaktadır. Temel düzeyde, 2008 yılında gerçekleşen şeyl patlaması aynı zamanda Kuzey Amerika petrol ihracatının da önemli bir itici gücüdür ve Amerika Birleşik Devletleri deniz yoluyla net bir enerji ihracatçısı haline gelmektedir. Ham petrol ithalatında talebin büyük çoğunluğunun Asya’da olduğu, ağırlıklı olarak Hindistan ve Çin’in, daha sonra Japonya ve Kore’nin geldiği görülmektedir. 2020 yılında Kuzey Amerika’nın petrol ihracatını arttırması, ABD’nin Çin ile yapmış olduğu antlaşmalar sonucunda ABD’nin petrol ihracatındaki büyümeyi yansıtmaktadır (<https://unctad.org>).

İKİNCİ BÖLÜM

DIŞ TİCARET PERFORMANSI

Bu bölümde dış ticaret kavramı ve önemi, dış ticaret politikası amaçları ve araçları, dış ticarete etki eden faktörler, uluslararası ticaret örgütleri, ülkelerin ve bölgelerin dış ticaret performansının belirlenmesinde ticaret ağlarının önemi açıklanmıştır.

2.1. Dış Ticaret Kavramı ve Önemi

Dış ticaret, ülkeler arası ithalat ve ihracat işlemlerini kapsayan ve bu işlemlerin parasal karşılıklarını ifade eden ürün ve hizmet alım-satımlarıyla ilişkili faaliyetlerdir (Kaya, 2015: 8). Kısaca ifade edilirse uluslararası mal ve hizmet ticaretlerinin tamamıdır. Kişi ve kurumların ürettikleri ürün ve hizmetlerin ülkeler arasında sınırları geçmesiyle dış ticaret oluşmaktadır. Eğer dış ticaret olmasaydı ülkeler kendi ülkeleri içerisinde ürettikleri ürün ve hizmetler ile birlikte kendi kendilerine yetmeye çalışan yoksul ülkeler konumunda olurdu (Taşkın, 2012: 4).

Ülkelerin kalkınması ve gelişmesi açısından dış ticaretin oldukça önemli bir yeri vardır. Ülkeler ürettikleri ürünleri yurt dışına göndererek ticaret hacmini genişletmekte, üretim ve lojistik hizmetlerinde işgücünün artmasıyla ülke içinde istihdamı sağlamaktadır. Ülkelerin sadece kendi kaynaklarıyla yetinebilmeleri ve gelişebilmeleri mümkün değildir. İktisadi kalkınmanın en önemli yollarından birisi dış ticarettir. Gelişmekte olan ülkelerde ülke ekonomisinin kalkınması ve güçlü bir ülke olabilmesi için üretim yapması ve ürünlerini dış piyasaya satarak döviz girdisi sağlaması dış ticaret açığının azalmasında etkin bir rol oynamaktadır. Ülkeler dış ticaret sayesinde piyasadaki aksaklıkları önlemekte, ödemeler dengesindeki açıkları giderebilmektedir. Tüm bu amaçlara ulaşabilmek için ülkeler çeşitli dış ticaret politikaları uygulamaktadır. Dış ticaret politikasının amaçları ve bu amaçlara ulaşmak için uygulanan dış ticaret politikası araçları bu başlık altında toplanacaktır.

2.2. Dış Ticaret Politikaları

Dış ticaret politikaları ekonomi politikası araçlarındandır. Dış ticaret politikasının amaçları ile ekonomi politikasının amaçları birbirine bağlıdır. Ekonomiyi dış ülkelerin rekabetinden korumak, ödemeler dengesizliğini ortadan kaldırabilmek, iktisadi kalkınma

ve gelişmeyi sağlayabilmek dış ticaret politikalarının en temel amaçlarından biridir. Bu amaçlara ulaşabilmek için çeşitli araçlar kullanılmaktadır (İşcan, 2020: 90).

2.2.1. Dış Ticaret Politikasının Amaçları

Ülke ekonomisinin gelişmesi açısından ihracat önemli bir yere sahiptir. Bu sebeple ihracatın arttırılması ve ithalatın azaltılması için alınan kararlar ve önlemler dış ticaret politikasını oluşturmaktadır (Kaya ve Turguttopbaş, 2012: 6).

Dış ticaret politikalarının amaçları arasında yer alan; dış ödemeler dengesizliklerinin giderilmesi, yerli endüstrileri dış rekabetten koruma, iktisadi kalkınma, piyasada ki aksaklıkların giderilmesi, yurtiçi iktisadi istikrarın sağlanması, hazineye gelir sağlamak, dış ticarete tekelcilikten faydalanmak, otarşi, dış siyasi ve sosyal amaçlar bu başlık altında ifade edilecektir.

2.2.1.1. Dış Ödemeler Dengesizliklerinin Giderilmesi

Dış ticaret açığı veren ülkeler, ülkeye döviz girişini arttırmak ve dış ticaret açığını kapatabilmek için bazı sübvansiyon ve ihracatı arttırıcı teşvikler uygulamaktadır. İthalat ve dolayısıyla oluşan döviz çıkışını engelleyebilmek adına, ithalatı kısıtlayıcı politikalar ve ihracat teşvikleri aynı anda uygulanabilmektedir (Gürsoy, 2015: 18).

2.2.1.2. Yerli Endüstrileri Dış Rekabetten Koruma

Gelişmekte olan veya az gelişmiş olan ülkelerde, yeni oluşmakta olan yerli endüstrilerin üretim teknolojisi, verimli iş gücü, pazarlama olanakları gibi birçok açıdan gelişmiş ülkelerin karşısında rekabet edebilmeleri oldukça zor görünmektedir. Bu durumlarda ülkeler gelişmekte olan endüstrilerini dış piyasadan koruyabilmek adına çeşitli önlemler almaktadır. Rekabete dayanamayan ve sanayisi olgunlaşmamış ülkelerin, gelişme aşamasında olan sanayilerini belirli bir olgunluğa gelene kadar destekledikleri ve ithalatı kısıtlayıcı önlemler aldıkları görülmektedir (Dinler, 2010: 548).

2.2.1.3. İktisadi Kalkınma

İktisadi kalkınma için birbirlerinden farklı iki çeşit sanayi politikası bulunmaktadır. Bunlar; ithal ikameci sanayileşme ve ihracata yönelik sanayileşme bir diğer adıyla dışa açık sanayileşmedir.

İthal ikameci sanayileşmede; gelişmekte olan ülkeler ithal olarak aldıkları ürünleri kendileri üretme yoluna gitmektedir. Yerli piyasayı destekleyici politikalar izlerler. Bunu yapabilmeleri için öncelikle geliştirmek istedikleri ürünlerin ithalatını engelleme diğer bir deyişle yasaklama yoluna giderler. İthal ikameci sanayilerde belirli bir süre sonra dış rekabet olmaması sebebiyle yenilik ve iyileştirme yoluna gidilmemekle birlikte aynı zamanda tekelleşme oluşabilmektedir. İhracata yönelik sanayileşmede ise ülkeler ihracatta vergi iadesi, kredi olanakları gibi ihracatı destekleyici teşvikler uygulamaktadır (Dinler, 2010: 548-549).

2.2.1.4. Piyasadaki Aksaklıkların Giderilmesi

İç piyasalarda bulunan tekeller konumundaki kuruluşlar, tüketicinin kalitesiz ürünleri yüksek fiyatlardan almasına sebebiyet verebilmektedir. Ülkeler bu gibi durumlarda ithal malın ülke içindeki monopol piyasada oluşan dengesizliğin önüne geçebilmesi amacıyla gümrük vergilerini indirerek rekabetçi ortam oluşturmaktadır. Böylece iç piyasada oluşan aksaklıklar kalkmakta, yerli piyasadaki etkinlikler artmaktadır (Seyidoğlu, 2015: 145).

2.2.1.5. Yurtiçi İktisadi İstikrarın Sağlanması

İstihdamı arttırmak için ülkeler gümrük tarifelerini arttırabilmektedir. Kotalar koyarak toplam talebin yerli ürünlere yönelmesini sağlamakta ve yerli üretimi arttırmaya gayret etmektedirler (Seyidoğlu, 2015: 145). Bu politikayı uygulayan ülkeler karşısında ihracat yapan ülkeler de belirli bir süre sonra ihracatlarında yaşanan azalmalar sebebiyle oluşan işsizlik sorunu karşısında aynı çözüme başvurabilmektedir. Bir ülkenin işsizlik probleminin çözülmesi, diğer ülkelerde işsizlik sorunun oluşmasına sebep olduğundan bu duruma “işsizliğin ihracı politikası” denilmektedir (Dinler, 2010: 549).

2.2.1.6. Hazineye Gelir Kazandırmak

İthalat ve ihracat rejimlerinde uygulanan vergiler hazinenin gelir kaynaklarını oluşturur. Gelişmekte olan ülkelere hazinenin gelir kazanması oldukça önem taşımaktadır (Gürsoy, 2015: 19).

2.2.1.7. Dış Ticarete Tekelcilikten (Monopol Gücünden) Faydalanmak

Bir ülke herhangi bir ürünün üretiminde tekel konumunda ise ve malın fiyatı arttırılmak isteniyorsa o ürünün ihracatına kota koymaktadır. Fiyatların yükselmesi yoluyla dış ticaret hadleri kota uygulayan ülke lehine değişmektedir (Kaya, 2015: 10).

2.2.1.8. Otarşı (Kendi Kendine Yeterlilik)

Ekonomik açıdan ülkenin kendi kendine yeterli olmasına otarşı denmektedir. Böyle bir politika izleyen ülkeler, diğer ülkelerle olan iletişimini en aza indirerek kendi kaynaklarıyla yetinme yoluna gitmektedir. Ülkenin kaynakları her ne kadar zengin de olsa uzun süre tam bir otarşik politika uygulaması mümkün olmamaktadır (Seyidoğlu, 2015: 146).

2.2.1.9. Dış Siyasi Amaçlar

Ülkeler arası ilişkiler, iktisadi menfaatlerin kazanılması ve siyasi güvenliğin sağlanmasına dayanır. Bu sebeple ülkeler arasında barışçıl ilişkiler oluşturulması menfaatlerin kazanılmasında oldukça önem arz etmektedir. Dost ülkelere karşı gümrük vergileri az uygulanırken veya hiç uygulanmazken diğer ülkelere bu olanak sağlanmamaktadır. Ek olarak dost ülkelerle sanayi ürünlerinin ticareti yapılırken diğer ülkeler ile bu söz konusu değildir (Gürsoy, 2015: 20).

2.2.1.10. Sosyal Amaçlar

Bazen hükümetler, ülke güvenliğini, kamu ahlakını, canlı sağlığını negatif yönde etkileyen ürünlerin ithalatını engelleme yaklaşımında bulunabilirler. Bu nedenlerden bu tür ürünlerin ithalatını kısıtlayıcı politikaları uygulurlar (Kaya, 2015: 10).

2.2.2. Dış Ticaret Politikası Araçları

Dış ticaret politikaları, ülkelerin ihracat ve ithalat işlemlerinde kısıtlayıcı, özendirici veya bu işlemlerin uygulanış yöntemlerini düzenlemek için aldığı önlemlerin oluşturduğu bir bütündür (Oğuz, 2022: 13). Dış ticaret politikalarında liberal ve müdahaleci olmak üzere iki politika türü bulunmaktadır. Liberal politikalarda devletin müdahalesi olmadan dış ilişkiler, serbest piyasa koşulları ortamında gerçekleştirilmektedir. Müdahaleci politikalarda ise uluslararası iktisadi ilişkilere, devletin aldığı çeşitli önlemlerle yön verilmektedir. Dış ticaret politikalarının amaçlarına ise iki çeşit araç kullanılarak ulaşılabilir. Bunlar dolaylı ve dolaysız araçlardır (Gürsoy, 2015: 20).

Para politikası ve maliye politikası dolaylı araçlardır. Doğrudan araçlar ise kendi içerisinde miktarlar üzerinde etkili olan araçlar ve fiyatlar üzerinde etkili olan araçlar olmak üzere iki kategoriye ayrılmaktadır. Miktarlar üzerinde etkili olan araçlar;

ihracat ve ithalat kotaları, ithalat yasakları, kambiyo denetimi ve görünmez engeller, fiyatlar üzerinde etkili olan araçlara ise; gümrük vergi ve tarifeleri, tarife dışı araçlar, ithalat teminatları, fark giderici vergiler, damping ve anti-damping vergisi, sübvansiyonlar şeklinde sayılabilmektedir. Dış ticaret politikalarında doğrudan ve dolaylı araçlar bu başlık altında toplanacaktır.

2.2.2.1. Para Politikası

Para politikası, ülke ekonomisinin hedeflerine ulaşması doğrultusunda para arzının artırılması veya azaltılmasıyla gerçekleşmektedir. Tam istihdamın sağlanması, iktisadi gelişme ve ödemeler bilançosu dengesi gibi iktisadi amaçlara ulaşmak, enflasyonu engellemek için kullanılmaktadır. Bu politikanın asıl amacı para istikrarını sağlamaktır. Bu işlemler Merkez Bankası tarafından yapılmaktadır (Birinci, 1989: 23).

2.2.2.2. Maliye Politikası

Maliye politikası, para politikasında olduğu gibi iktisadi amaçlara ulaşılabilme adına devletin harcamalarının ve gelirlerinin değişkenler üzerinde uyguladığı ayarlamalardır. Bu amaçlara ulaşabilmek için kullanılan araçlar; kamu harcamaları altyapı yatırımları, çeşitli sektörler sağlanan yardımlar, sosyal güvenlik ödemeleri ve maaşları kapsamaktadır. Kamu gelirlerinin büyük bir bölümünü ise vergileri kapsamaktadır (Gürsoy, 2015: 21).

2.2.2.3. Gümrük Vergi ve Tarifeleri

Devletin uluslararası ticarete müdahaleleri denildiğinde ilk akla gelen araç gümrük tarifeleridir. Gümrük tarifeleri ithal veya ihraç edilen ürünlerin ülke sınırları içerisine giriş ve çıkışlarında alınan vergi oranlarını gösteren cetveldir (Han ve Kaya, 2004: 150).

Gümrük tarifeleri ad-valorem ve spesifik olmak üzere iki başlıkta incelenebilmektedir. Bu vergilerin her ikisinin birlikte kullanılması durumunda karma vergiler oluşmaktadır. Ad-valorem vergi ithal veya ihraç edilecek ürünlerin değerinin belli bir yüzdesi kadar vergi tahsil edilmesini kapsar. Bu tür vergiler genellikle pahalı imalat sanayi ürünlerinde kullanılmaktadır. Spesifik vergi ise ithal veya ihraç edilecek ürünlerin birimi başına sabit bir bedel üzerinden verginin tahsil edilmesine dayanır (Kutlu, 2003: 4).

İthalat vergileri, ithalat rejimi üzerinden ürünlerin yurt içine girişi esnasında alınan vergilerdir. Bu vergiler gelir kazanmak ve yerli üreticiyi korumak maksadıyla uygulanmaktadır. İhracat vergileri ise ihracat rejimi üzerinden yurt dışına çıkış esnasında alınan vergilerdir. İhracat vergilerinin amacı tekелci konumda bulundukları ürünlerden vergi olarak dünya piyasalarındaki fiyatların artmasını sağlamaktır. Düşük seviyedeki vergileri ise kamu geliri elde etmek maksadıyla uygulanabilmektedir. İhracat vergileri iç piyasadaki fiyatları azaltırken ithalat vergisi ve gümrük tarifeleri ithal edilen ürünlerin fiyatlarını arttırmaktadır. Bu durumda ihracat vergisi ile arz talep esnekliği sağlanarak tüketim ithal mallardan ziyade ihraç mallarına yönltilmektedir (Gürsoy, 2015: 22-23).

2.2.2.4. İthalat Teminatları

İthalatçılar ürün siparişi verdikleri zaman ürünün fiyatının belirli bir kısmını Merkez Bankasına teminat yatırmaktadır. Yatırılan tutar ithalat gerçekleşinceye kadar Merkez Bankasında bulunmaktadır. Bu aradaki geçen sürede faiz getirmemesi sebebiyle ithalat maliyetleri yükselmektedir. İthalat kısıtlanarak ödemeler dengesi düzenlemekte ve iç piyasadaki üretimi hareketlendirmek maksadıyla ithalat teminatları uygulanabilmektedir (Yılmaz, 1994: 81).

2.2.2.5. Fark Giderici (Telafi Edici) Vergiler

Ülkeler korumak istedikleri sektörde yüksek bir iç fiyat belirlemektedir. Bu iç piyasada belirlenen fiyat ithal mallardan daha düşük ise aradaki farkı eşitlemek için telafi edici vergi uygulanmaktadır. Bunun sonucunda ucuz ithal ürünün iç piyasaya girmesi ve yerli üreticilerle rekabeti önlenmektedir. Telafi edici vergiler genellikle tarım ürünlerinde yerli üreticileri dış piyasanın rekabetinden korumak amacıyla uygulanmaktadır (Oktay, 2005: 134).

2.2.2.6. Damping ve Anti-Damping Vergisi

Damping, firmanın üretmiş olduğu ürünü yurtdışına ihraç ederken yerli piyasadaki fiyattan daha düşük fiyata ihraç etmesidir. Ürünün dış piyasaya normal değerinin altında satılması uluslararası ticarete “haksız rekabet” olarak kabul edilmektedir. Yerli üretimin korunması maksadıyla haksız rekabete konu olan dampingi önlemek adına anti-damping vergisi uygulanmaktadır (Başkol; 2010: 107).

2.2.2.7. Sübvansiyonlar

Sübvansiyon, devlet tarafından karşılık beklemeksizin uygulanan para, mal veya hizmet gibi yardımlardır. Devlet yerli üreticiyi korumak, ihracatı özendirmek amacıyla çeşitli sübvansiyonlar uygulayabilmektedir. Sübvansiyonlar, dolaylı ve dolaysız olmak üzere iki şekilde incelenebilmektedir. Dolaysız sübvansiyonlar üretim başına belirli bir miktar para yardımı, dolaylı sübvansiyonlar ise ihracatçıya düşük faizli kredi verilmesi, vergi oranlarında indirim yapılması, hammaddelerin uygun fiyatta sağlanması gibi uygulamalar olarak adlandırılabilir (Erim, 2018: 4).

2.2.2.8. İhracat Kotası (Gönüllü İhracat Kısıtlamaları)

Gönüllü ihracat kısıtlamalarına ihracat kotaları da denilmektedir. İthalatçı ve ihracatçı ülkenin arasındaki anlaşma ile ihracata konulan miktar kısıtlamasıdır. Miktar kısıtlamaları ülkelerin ikili görüşmeleri sonucunda ihracatçının koyması sebebiyle ithalat kotalarından farklılık göstermektedir. Genellikle gelişmiş ülkelerin, az gelişmiş olan ülkelere ihraç ettikleri ürünlerin, ülke iç piyasasını bozmasını engellemek amacıyla yapılmaktadır (Seyidoğlu, 2015: 147).

2.2.2.9. İthalat Kotası

İthal edilecek ürünlerin tavan sınırının devlet tarafından değer veya miktar açısından belirlenmesidir. Belirlenen bu uygulamada kotalar ile birlikte gümrük vergileri de alınabilmektedir. Yerli üreticilere sağlanan koruma ve dış ödemeler açığı azaltılması bakımından gümrük tarifelerine göre daha etkili bir yöntem olarak görülmektedir (Dinler, 2010: 553).

2.2.2.10. İthalat Yasakları

İthalat yasakları, hükümet kararıyla belirli ürünlerin yurt içine girişinin yasaklanmasıdır. Ülkeler ithalatın yasaklanması politikasına sağlık, ekonomik, ahlaki veya politik sebepler ile başvurabilmektedir. Ekonomik nedenler arasında dış ödemeler dengesindeki açığın kapatılması, yerli üreticilerin korunması yer almaktadır. Politik sebeplerde ise ülkenin anayasal rejimine aykırı olan ürünlerin ithalatının yasaklanması sayılabilir. Aynı zamanda insan sağlığına zararlı olan maddelerin ülkeye girişi yasaklanmaktadır (Han ve Kaya, 2004: 152).

İthalatın yasaklanması veya kısıtlanmasıyla yerli malına olan talep artmakta ve böylece fabrikalarda işgücü talebi de artmaktadır. Bu durum da işsizliği azaltmaktadır (Acar, 2010: 5).

2.2.2.11. Kambiyo Denetimi

Serbest piyasa koşulları altında yabancı paranın değerinin ulusal paraya göre değeri talep ve arzı göre belirlenmektedir. Uluslararası ticaret işlemlerinde alacakların yabancı paralar yoluyla ödenmesi para ve diğer kıymetlerin uluslararasıdaki transferi kambiyo işlemlerini oluşturmaktadır. İthalatta tahsilatlar Türk Lirası veya yabancı para cinsine göre kambiyo mevzuatına uygun olarak yapılmaktadır. İthalat işlemlerindeki denetim, yurt dışına gönderilen ödemelere karşılık ürünlerin yurt içine ulaşmış olup olmadığının kontrol edilmesidir. İhracatta ise ihraç edilen mal ve hizmet bedelinin yurt içine ulaşmış olup olmadığının kontrolüdür. Bu denetimlerin ülkeler için faydası ödemeler dengesinin sağlanması ve açığın kapanmasıdır (Kaya ve Turguttopbaş, 2012: 36).

Dövizle ilgili işlemlerde ülkelerin koymuş olduğu kısıtlamalar ve yaptıkları müdahalelere döviz kontrolü denilmektedir. Bu kontrolde serbest döviz piyasası olmamakla birlikte denetim hükümetin elindedir (Gürsoy, 2015: 26).

2.2.2.12. Görülmez Engeller

Devletin kamu güvenliği, kamu sağlığı veya çevre koruması gibi sebeplerle uygulamış olduğu standartları içerir. Görülmez engellerin uygulanma amacı farklı olsa da dış ticareti kısıtlamaları sebebiyle dış ticaret engeli olarak tanımlanmaktadır (Seyidoğlu, 2015: 147).

2.3. Dış Ticarete Etki Eden Faktörler

Dış ticarete etki eden faktörler arasında döviz kurları, ülkelerin dış ticaret politikaları ve ticari anlaşmalar, krizler, ticari reformlar, GSYH, üretim faktörlerinin varlığı ve kullanımı, çevresel faktörler sayılabilmektedir. Dış ticarete etki eden faktörler, bu başlıklar altında incelenecektir.

2.3.1. Döviz Kurları

Dünya ticaretini kısıtlayan engellerin ortadan kaldırılmasına yönelik çalışmalar, ülkelerin dış ticaret dengesizliklerinden kaynaklanan sorunlara ek olarak, döviz kurlarının da bu sorunlar içerisinde ülkelerin dış ticaret rekabet güçlerini etkilemesine sebep

olmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde döviz kuru yönetimi, ekonomi politikası açısından oldukça önemlidir. Düşük kur politikası, yabancı paranın ulusal paraya göre değerinin yükselmesi olarak ifade edilmektedir. Bu politikada yabancılar için ihracat fiyatları düşmektedir. Yüksek kur politikası ise yabancı paranın değerinin, ulusal paraya göre değerinin düşmesi olarak ifade edilmektedir. Bu durumda ise ihracat fiyatları artmakta, ithalat fiyatları ise düşüş göstermektedir. Buna bağlı olarak iki ülkenin enflasyon oranlarına göre belirlenen düşük kur politikasında ihracat teşvik edilirken, yüksek kur politikasında ise ithalat fiyatları ihracata göre ucuzlamakta ithalat cazip hale gelmektedir. Döviz kuruna bağlı olarak ithalat ve ihracat fiyatlarındaki değişimler dış ticareti etkilemektedir (Üçler ve Koçak, 2019: 52-53).

2.3.2. Ülkelerin Dış Ticaret Politikaları ve Ticari Anlaşmalar

Uluslararası değişiklik gösteren kuralların temelinde anlaşmalar vardır. İkili anlaşmalar veya çok taraflı uygulanan anlaşmalar ile ülkeler birbirlerine çeşitli ayrıcalıklar sağlamaktadır. Bunlara örnek olarak Türkiye ile AB arasında yapılan Gümrük Birliği Anlaşması, EFTA ülkeleri ile Türkiye arasında yapılan Serbest Ticaret Anlaşmaları sayılabilmektedir. Gelişmiş ülkelerin çeşitli sebepler ile gelişmekte olan ülkelere tek taraflı olarak uygulamış olduğu ayrıcalıklar da örnek olarak gösterilebilmektedir. Dış ticarete bu gibi anlaşmaların farklı kuralları bulunmaktadır. Ülkelerin birbirlerine uyguladıkları ticari anlaşmalar, imtiyazlar, ambargolar ve politikalar dış ticareti de etkilemektedir. Ülkeler dışa açık ekonomik politikalarını ticaret hacmini genişletmek, döviz gelirlerini artırmak, ödemeler dengesindeki açıklarını kapatmak, yeni teknolojilere ulaşmak gibi çeşitli amaçlarla bu uygulamalara başvurmaktadır. Dış ticaret yapan kurum ve kuruluşlar, diğer ülkelerin uygulamış olduğu dış ticaret politikalarının negatif etkilerini yok etmek amacıyla yerli piyasalarına destek bağlamında karşı politikalar uygulamaktadır (İşcan, 2020: 89-138).

2.3.3. Ticari Reformlar

Durgunluk döneminde yurt içindeki talebin azalması, yerli üreticileri azalan talep miktarını arttırmak ve kapasitelerini genişletmek amacıyla ihracat piyasalarına yönelmektedir. Ticaret reformları bu gibi durumlarda önem arz etmektedir. Mevcut üretim faktörlerinin kullanım etkinliği ile birlikte kapasitelerin artırılması, imalat

sanayisinin ihracat piyasalarındaki ana belirleyicilerden olmasını sağlamaktadır (Yücel, 2006: 53).

2.3.4. Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla

İthalat, ihracat yapan ülkenin GSYH'sinin ticaret hacmi üzerinde pozitif yönlü etkisi bulunmaktadır. Ekonomik bakımdan gelişmiş ülkeler ile ticaretinin genişlemesi GSYH artışı ile mümkün olmaktadır (Doğan ve Tunç, 2015: 14).

GSYH'deki artışlar, ihracat oranlarını da yükseltmekte; üretim fırsatları ve zengin kaynakların tahsisi, ülkelere iç pazar genişliği nüfus büyüklüğüyle sağlanabilmektedir. Ülkeler arasındaki mesafenin genişlemesinden kaynaklı ulaşım maliyetlerindeki artışlar dış ticaret hacmini azaltmaktadır. Serbest ticaret ise dış ticaret hacmini pozitif yönde etkilemektedir (Konak ve Demir, 2019: 64).

2.3.5. Krizler

Dünyanın herhangi bir ülkesinde ortaya çıkan bir krizin etkileri, sadece krizin ortaya çıktığı ülkeyle sınırlı kalmamakta kilometrelerce uzakta olan bir başka ülkeye de yansımabilmektedir. Ülkelerin ekonomilerinde yaşadıkları krizlerin, ticaret yaptığı ve etkileşimde bulunduğu ülkelere de zararlı etkileri ulaşmaktadır. Yaşanan finansal krizler uluslararası ticarete zarar verebilmektedir. Faiz oranlarında ortaya çıkan yükselişler reel sektörün maliyetlerini yükselteceği için üretimden ticarete tüm aşamalarda etkisi büyük olmaktadır (Kara ve Sayar, 2019: 72-73). Örneğin, ABD'de 2007 yılında ortaya çıkan ekonomik krizin zamanla etki alanı genişlemiş ve 2008 yılının sonu itibari ile gelişmiş ekonomiler de dahil tüm dünyayı etkisi altına almıştır.

2.3.6. Üretim Faktörlerin Varlığı ve Kullanımı

Ülkelerin dış ticaretten kâr elde edebilmeleri için hangi ürünlerin üretimine yoğunlaşmaları, hangi ürünleri ihraç etmeleri gerektiğini, üretim faktörlerini verimli kullanması ve bu alanlarda uzmanlaşması gerektiğini dış ticaret teorileri belirlemektedir. Ülkelerin üretim faktörlerinden olan işgücü, sermaye ve doğal kaynaklardan hangilerine daha çok sahipse o alanlarda üretim yapması ve üretim fazlalarını ihraç etmeleri gerekmektedir. Belirli ürünlerin ve ürün gruplarında uzmanlaşmanın emek verimliliğine ve üretim faktörlerine bağlı olarak ülkelerin diğer ülkeler ile olan rekabetini arttırma da oldukça önemli olduğu görülmektedir (Coşkun, 2014: 1-4).

2.3.7. Çevresel Faktörler

Ülkelerin dış ticaretini etkileyen çevresel faktörler arasında yasal, politik, teknolojik, kültür ve doğal çevre gibi faktörler sayılabilmektedir.

Uluslararası işletmeler diğer ülkelerdeki yatırımlarını etkilememesi adına politik riskin yüksek olduğu ülkelerin pazarlarına girmek istememektedir. Yasal çevre açısından bakıldığında ülkeler arasındaki ikili anlaşmalar, uygulanan dış ticaret politikaları, kotalar, yasaklar dış ticareti etkileyen etkenlerdir. Teknolojik çevrede ulaştırma, enerji ve iletişim sistemlerindeki gelişmeler gibi etkenler ülkelerin sosyoekonomik kalkınmalarını hızlandırmalarında etkilidir. Teknoloji düzeyi gelişmemiş ülkeler, gelişmiş ülkelere kıyasla daha fazla teknoloji ağırlıklı ürünlerin satın alımına ihtiyaç duymaktadır. Diğer bir yandan ülkelerin kültürleri arasındaki farklılıklar da dış ticareti etkileyen faktörler arasında yer almaktadır. Ticaret yapan iki ülkenin arasında kültürel benzerlikler ne kadar fazla ise ürünlerin ticareti ve kabulü o denli yüksek olmaktadır. Doğal çevre faktörlerinden iklim, nem oranı, ısı ve arazi özellikleri uluslararası ticareti ve ürün standardizasyonunu etkilemektedir (Özalp, 2004: 174-176).

2.4. Uluslararası Ticaret Örgütleri

Küreselleşmenin yarattığı etki ile uluslararası ticarete, farklı devletler öncülüğünde çeşitli ticari entegrasyonlar oluşturulması fikri gündeme gelmiştir. Ülkeler arası ticaretin serbestleştirilmesi, ortak politikalar ile karşılıklı ülke çıkarlarının korunması ve refah artışının sağlanması amacıyla ortaya çıkan birlikler, ülkelerin gelişimlerine katkı sağlamaktadır. Uluslararası ticarete yön veren bu oluşumlar dünya ticaret ağını şekillendirmektedir. Bu bölümde, bölgeler arasında artan entegrasyon faaliyetlerine vurgu yapmak amacıyla farklı bölgelerde kurulmuş olan ve önemli olarak atfedilen bölgesel entegrasyonlar; AB, NAFTA, MERCOSUR ve SCO incelenecektir.

2.4.1. Avrupa Birliği

Avrupa Birliği, 1951 yılında dünyada ilk kez 6 üye devletin kendi iradeleri ile egemenliklerini uluslar üstü bir güce devrettikleri Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) ve 1957 yılında Roma Antlaşması ile kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) temelinde şekillenmiştir. Avrupa ülkeleri, İkinci Dünya Savaşı sonrası kötüleşen durumu düzeltmek, Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyetler Birliğinin yanında üçüncü

bir güç oluşturmak maksadıyla iş birliği sağlanması yönünde ortak bir görüş benimsemişlerdir (www.ab.gov.tr).

Ekonomik ve siyasal bütünleşmenin sağlanması hedefi ile bir araya gelen AB; üye ülkeler arasında ticaretin serbestleştirilmesi amacıyla gümrük tarifeleri ve kotaların kaldırılması, üçüncü ülkelere karşı ortak bir gümrük tarifesinin uygulanması politikaları çerçevesinde ortaya çıkan Gümrük Birliğinin sağlanması yoluyla oluşum sürecini devam ettirmiştir. Üye ülkeler arasında oluşan “Gümrük Birliği” ülkeler arasında üretim faktörlerinin serbest dolaşımının sağlanması ve ortak ticaretteki tüm engellerin kaldırılması uygulamaları sayesinde daha ileri bir oluşumu ifade eden “Ortak Pazar” yapılanmasına dönüşmüştür (Seyidoğlu, 2015: 258-263).

Avrupa Tek Senedi ile iktisadi birlik oluşturulması, Maastricht Anlaşması ile ise parasal birliğin sağlanması kararlaştırılmış ve nihayet 1 Ocak 2002’de 12 üye ülke tek para birimi olarak avro kullanmaya başlamıştır. İktisadi birlik süreci ile artık ülkeler ekonomik ve sosyal politikalar konusunda da bütünleşmişlerdir. Ancak bu durumda ülkelerin ekonomik bunalım dönemlerinde tek başına çözüm üretmeleri kısıtlanmıştır. Bu süreçte üye ülkeler dünya ekonomisinin büyüdüğü dönemde iktisadi birliğin olumlu etkilerini görürken bunalım dönemlerinde hızlı kararlar alınıp uygulanması sürecinde olumsuz etkilerini deneyimlemişlerdir. Tam ekonomik bütünleşme aşamasında iktisadi birlikten farklı olarak ulusların ekonomik bağımsızlığı kaldırılmış, tek bir para birimi kullanılmaya başlanmış ve para-maliye politikalarının yürütüleceği tek bir merkezi otorite kurulmuştur (Yıldız, 1999: 96-97).

AB, geçirdiği süreçler neticesinde günümüzde ortak hedef ve politikalar çerçevesinde bir araya gelen 27 üye ülkeden oluşan bir yapılanmadır. AB’nin temel hedef ve politikaları aşağıda sunulmuştur (<https://european-union.europa.eu>):

- Dengeli ekonomik büyüme ve fiyat istikrarının sağlanması,
- Bilimsel ve teknolojik ilerlemenin teşvik edilmesi,
- Dış politikada etkinliğin artırılması,
- Suçların önlenmesi, özgürlük, güven ve adaletin sağlanması,
- Çevresel ve ekonomik sürdürülebilirliğin etkin şekilde yönetilmesi,
- Üye ülkeler arasında sosyal ve bölgesel uyumun teşvik edilmesi,
- Vatandaşların refah seviyelerinin artırılması,

- Her türlü eşitsizliğin ortadan kaldırılması ve insan haklarının korunması.

Ortak hedef ve politikalara uyumun sağlanması hususunda iş birliği içerisinde bulunan AB, farklı konumlardaki ülkelerin bir araya gelmesi ile güçlenerek etkinlik alanını genişletmiştir. AB genişleme süreci Tablo 15’de sunulmuştur:

Tablo 15. AB Genişleme Süreci

Almanya	KURUCU ÜLKELER
Belçika	
Hollanda	
İtalya	
Fransa	
Lüksemburg	
İngiltere	BİRİNCİ GENİŞLEME (1973)
İrlanda	
Danimarka	
Yunanistan	İKİNCİ GENİŞLEME (1981)
Portekiz	ÜÇÜNCÜ GENİŞLEME (1986)
İspanya	
Avusturya	
Finlandiya	DÖRDÜNCÜ GENİŞLEME (1995)
İsveç	
GKRY	
Malta	BEŞİNCİ GENİŞLEME (2004-2007)
Macaristan	
Polonya	
Slovakya	
Letonya	
Estonya	
Litvanya	
Çeyka	
Slovenya	
Romanya	
Bulgaristan	ALTINCI GENİŞLEME (2013)
Hırvatistan	

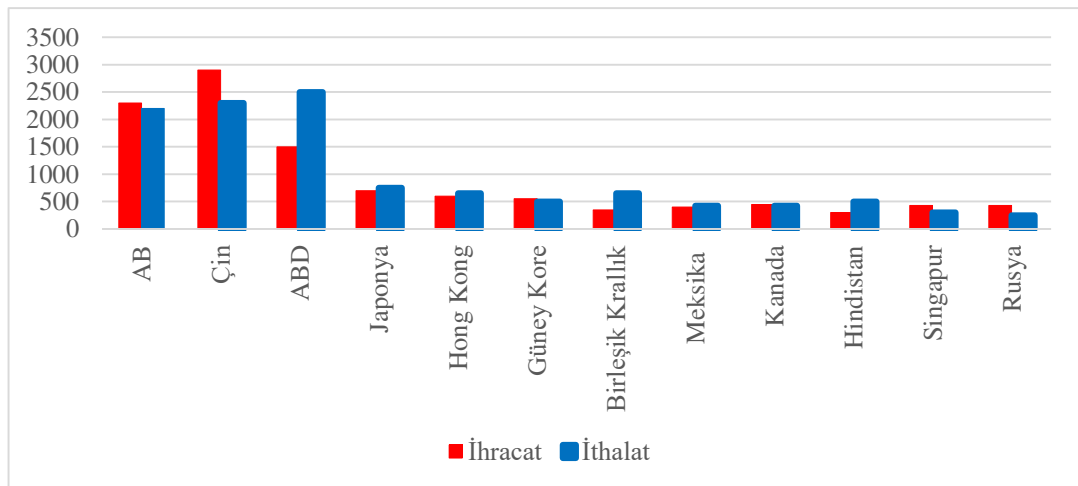
Kaynak: www.ab.gov.tr

Tablo 15’te görüldüğü üzere AB uyguladığı genişleme politikası çerçevesinde günümüze kadar 6 kez genişlemiştir. Üçüncü genişleme süreci sonrası AB’ye üye devlet sayısının artış göstermesi, AB’ye üye olmak isteyen devletlerin sayısında da artış meydana getirmiştir. 1993 yılında gerçekleşen Kopenhag Zirve Toplantısı’nda AB’ye üye olmak isteyen ülkelerin belirlenen Kopenhag Kriterlerine uyum sağlaması gerektiği karara bağlanmıştır. Kopenhag kriterlerine göre AB’ye üye olmak isteyen ülkeler belirlenen siyasi ve ekonomik kriterlere uyum göstermeli, AB mevzuatını üstlenebilme

ve uygulayabilme kabiliyetine sahip olmalıdır. Bu kriterleri sağlamayan ülkeler ile müzakere süreci başlatılmamaktadır (<https://www.ikv.org.tr>).

Katılım müzakereleri devam eden; Türkiye, Kuzey Makedonya, Karadağ, Sırbistan ve Arnavutluk AB üyeliğine aday ülkelerdir. Bosna Hersek ve Kosova ise potansiyel aday ülkelerdir. Birleşik Krallık, AB'den ayrılma kararı almış ve 31 Ocak 2020'de AB üyeliğinden resmen ayrılarak birlikten ayrılan ilk ülke olmuştur. Ekonomik, siyasi ve askeri güce sahip bir ülkenin birlikten ayrılması olumsuz etkileri de beraberinde getirmiştir. Birleşik Krallık'ın da birlikten ayrılmasına sebep olan; göçmen krizi, küresel ekonomik kriz, aşırı sağcı partilerin ekinliğinin ve milliyetçilik anlayışının artması, Covid-19 pandemi krizinin etkileri AB'nin mücadele ettiği diğer olumsuz durumlardır (Soytürk, 2020).

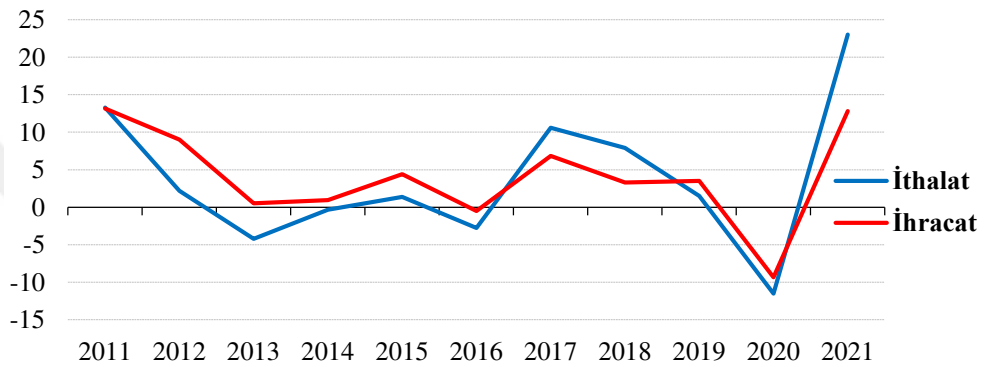
AB'ye üye sayısı arttıkça üye devletlerin ithalat-ihracat oranlarında ve dış ticaret dengelerinde gelişmeler sağlanmaktadır. Bu gelişim dış ticaret teorilerine, gümrük birliği ve üye ülkeler arası uygulanan ortak politikalara dayandırılabilir. Ülkelerin AB'ye üye olmalarıyla birlikte birlik içi ticaret canlanmış ve üye ülkeler birlik dışı ticarete büyük üstünlük sağlamıştır (Akal ve Şen, 2004). AB'nin küresel arenada konumunu şekillendiren en önemli alanlardan biri ticarettir. AB birçok uluslararası aktörden farklı olarak değerlendirilebilecek ticaret stratejilerine sahiptir. Birlik dışı ülkelere uyguladığı politikalar ile güç kazanan AB, en önemli entegrasyon olarak görülmektedir (Bozkaya ve Kınca, 2020: 257).



Şekil 22. 2021 Uluslararası Mal Ticaretinin Ana Aktörleri (Milyar Euro)

Kaynak: ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained

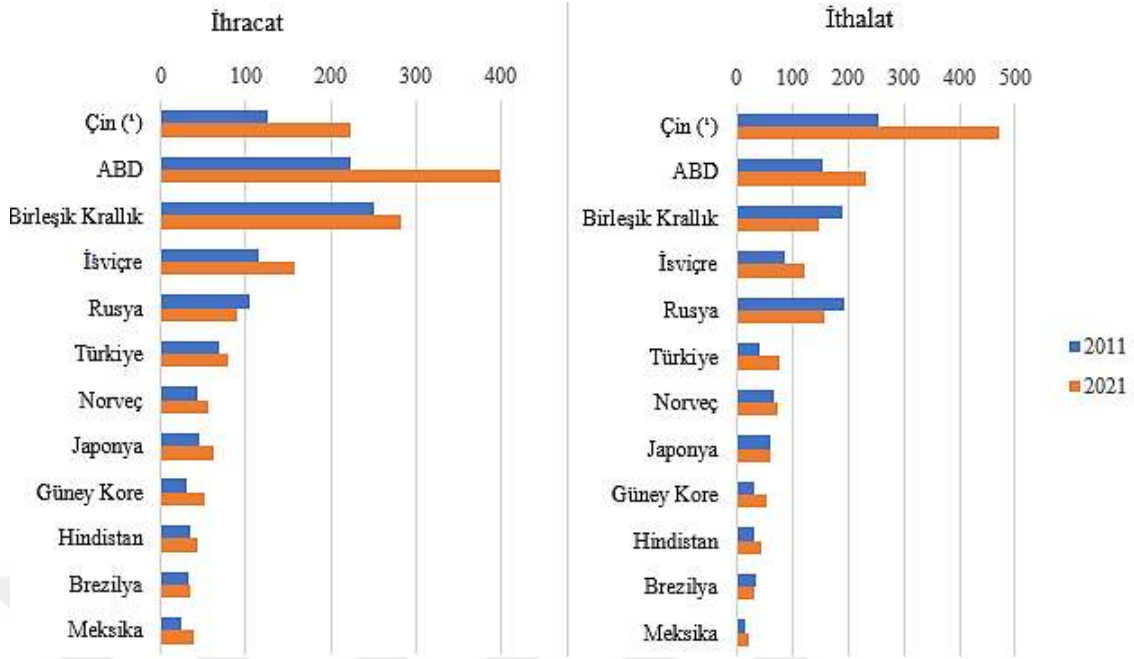
Şekil 22’de dünyanın önde gelen ticaret aktörleri ve ticaret rakamları verilmiştir. Şekil 22’ye göre AB, dünya mal ihracatında Çin’den sonra en büyük ikinci ihracatçıdır. Dünya mal ihracatının %14,6’sını gerçekleştirmektedir. Mal ithalatında ise ABD ve Çin’den sonra üçüncü sırada yer almaktadır ve dünya mal ithalatının %16,2’sini gerçekleştirmektedir. Şekil 22’de verilen AB mal ithalat ve ihracat değerleri AB üye ülkeler dışına yapılan ticareti kapsamaktadır. Dünya nüfusunun yaklaşık %6’sını teşkil etmesine rağmen AB, dünyanın en büyük ekonomileri ve ticaret aktörleri arasında yer almaktadır (<https://ticaret.gov.tr>).



Şekil 23. AB Uluslararası Mal Ticaretinin Gelişimi 2011-2021 (Milyar Euro)

Kaynak: ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained

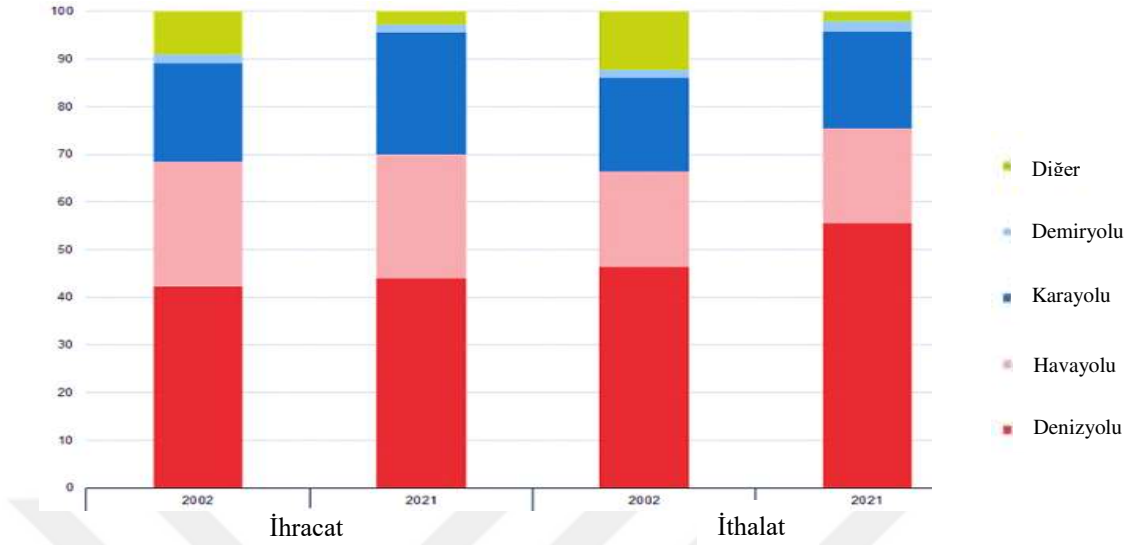
AB mal ihracatının ticari gelişimi incelendiğinde yıllar itibarıyla dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. 2020 yılında yaşanan sert düşüşün sebebi pandeminin dünya genelinde yaratmış olduğu etkidir. 2021 yılında ise pandemi etkisinden sıyrılan AB, mal ithalatında %23, ihracatında ise %13 artış sağlayarak durumunu güçlendirmiştir. UNCTAD tarafından yapılan bir araştırmada, Covid-19 krizinin bölgesel ticari anlaşmalar dahilindeki ticareti nispeten daha az etkilediği ortaya konulmaktadır. Yapılan analizde ayrıca yüksek entegrasyon seviyelerinde küresel çaplı şok etkisine karşı daha istikrarlı bir durum sergilendiği ifade edilmiştir (TİM, 2021: 7). Bu sebeptendir ki Şekil 23’te görüldüğü üzere AB, pandemi sürecinin olumsuz etkilerinin ardından güçlü bir sıçrama sergilemiştir.



Şekil 24. AB'nin En Çok Mal Ticareti Yaptığı Ülkeler 2011-2021 (Milyar Euro)

Kaynak: ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained

Şekil 24'te görüldüğü üzere 2011 yılında AB'nin en büyük ihracat pazarı Birleşik Krallık iken 2021 yılında artan ihracat hacmi ile ABD olmuştur. ABD'yi sırası ile Birleşik Krallık ve Çin (Hong Kong hariç) izlemektedir. AB'nin en çok ithalat yaptığı ülke tüm malların beşte birinden fazlasını kapsayan payı ile Çin olmuştur. AB'nin en önemli ticaret ortakları Çin, ABD, Birleşik Krallık, İsviçre ve Rusya olarak sıralanabilmektedir. Şekil 24 incelendiğinde Rusya ile yapılan toplam ticarete diğer ülkelerin aksine düşüş yaşandığı görülmektedir. Şekil 24'e göre 2011-2021 yılları arasında en yüksek yıllık büyüme oranı Çin ve Türkiye'den yapılan ithalatta gerçekleşmiştir. Birleşik Krallık ihracat hacminde görece yaşanan düşüşün sebebi Brexit etkisi olarak görülmektedir (Key Figures On Europe, Eurostat, 2022: 42-43).



Şekil 25. AB Mal Ticaretinin Taşıma Şekline Göre Dağılımı (%)

Kaynak: ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained

Şekil 25 incelendiğinde AB'den diğer ülkelere yapılan ticarete en çok denizyolu taşımacılığının kullanıldığı görülmektedir. Ticarete malların taşıma şekline karar verilme sürecinde; hedef ülke, malların niteliği, teslimat hızı, kural ve düzenlemeler gibi etken birçok husus bulunmaktadır. Uzak mesafe taşımacılığında en kolay ve ekonomik yol haline gelen konteyner taşımacılığının yaygınlaşması, denizyolu ile taşınan yük miktarında artış sağlamıştır. 2021 yılı incelendiğinde AB mal ticaretinin değer bazında %50'si, hacim bazında ise %83'ü denizyolu ile taşınmıştır (<https://ec.europa.eu>). Denizyolunu sırası ile havayolu ve karayolu taşımacılığı izlemektedir.

2.4.2. Kuzey Amerika Ticaret Bölgesi

ABD ve Kanada arasında ticari engellerin kaldırılması amacı ile yapılan görüşmeler 1987 yılında başlamıştır. Önemli ticari akımların gerçekleştirildiği iki ülke arasında uzun süre devam eden görüşmeler sonucunda 2 Ocak 1998'de Kanada-Birleşik Devletler Serbest Ticaret Bölgesi Anlaşması (CUSFTA) imzalanmıştır. ABD'nin en önemli ticari ortaklarından Meksika'nın GATT'a üye olması ile birlikte ABD ve Meksika görüşmeleri başlamıştır. ABD'nin iki ülke ile ayrı ayrı yaptığı müzakereler sonucunda üç ülkenin tek bir anlaşma ile bir araya gelmesi, bölgede ekonomik bir çember oluşturulması fikrini gündeme getirmiştir. Ülkeler arasında gerçekleşen görüşmeler nihayetinde 12

Ağustos 1992’de ABD, Kanada ve Meksika arasında Kuzey Amerika Ticaret Bölgesi (NAFTA) kurulması için anlaşma imzalanmıştır ve anlaşma 1 Ocak 1994 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir (Seyidoğlu: 2015: 302). Oluşturulan yapı, niteliği itibarıyla ticaretin serbestleştirilmesi maksadıyla yapılan en kapsamlı anlaşma ile kurulması ve ekonomik gelişmişlik açısından farklı ülkelerin bir araya gelmesini önermesi itibarıyla diğer entegrasyonlardan farklılık göstermektedir (Damanpour, 2000: 53).

NAFTA ile birlikte üye ülkeler arasında ticareti ve yatırımı kısıtlayıcı engellerin bazı mallarda hemen bazı mallarda ise 5 veya 10 yıllık bir geçiş süreci sonunda kaldırılması, böylece serbest ticaret bölgesi oluşturulması ve üçüncü ülkelere karşı ulusal tarifelerin uygulanmasına devam edilmesi öngörülmektedir (<https://www.itkib.org.tr>). NAFTA üçüncü ülkelere karşı ortak politikalar yerine ulusal politikaların uygulanması yönünden AB’den farklılaşmaktadır. NAFTA’nın hedefleri yapılan anlaşmada aşağıdaki şekilde sıralanmıştır (<http://www.sice.oas.org>):

- Taraflar arasında ticareti engelleyici unsurları ortadan kaldırmak, mal ve hizmetlerin sınır ötesi ticaretini kolaylaştırmak,
- Üye ülkeler arası ticarette adil rekabet koşullarının sağlanması,
- Tarafların yatırım yapmasının önündeki engellerin kaldırılarak yatırıma yönelik teşviklerin sağlanması,
- Tarafların fikri mülkiyet haklarının korunmasında yeterlilik ve etkinlik sağlanması,
- Anlaşmanın uygulanmasında ortak idare sağlanması ve uyuşmazlıkların çözümünde etkinlik oluşturmak,
- Anlaşmanın faydalarını artırabilmek için tarafları ilgilendiren daha fazla iş birliği hususu tahsis edilmesi.

NAFTA kurulduğu günden bugüne üye ülkeler arası ticaret üç kattan fazla artmıştır (<https://www.cfr.org>). ABD-Çin ticari ikilisinden sonra en büyük ticari ikili ABD ve Kanada olarak gösterilmektedir. 2021 yılında Kanada ticaretinin %48’i ABD ile gerçekleştirilmiştir. Meksika ticaretinin ise %43’ü ABD ile gerçekleştirilmiştir. Bu durumda NAFTA üyesi olan bu ülkeler arasında serbest ticaret politikalarının uygulanmasının etkisinden söz edilebilmektedir.

NAFTA, ABD’de yer alan imalatçıların düşük işçi maliyeti nedeniyle Meksika’ya yönelmesi sonucu ABD’de işsizliğin ve cari açığın artışından sorumlu tutulmaktadır. NAFTA’nın Kanada ve Meksika’nın aleyhinde yer alacak gelişmelere neden olduğu ve orta sınıfın istihdam sürecine olumsuz etkide bulunduğu gerekçeleriyle güncellenmesi gündeme getirilmiştir. Ülkeler arasında başlayan müzakereler sonucunda ABD, önce Meksika sonra da Kanada ile mutabakata vararak anlaşma imzalamıştır (<https://ista.org.tr>). ABD-Meksika-Kanada anlaşması USMCA (US-Canada-Mexico Trade Agreement) NAFTA’nın yerini alarak 1 Temmuz 2020’de yürürlüğe girmiştir. Yeni anlaşma ile daha dengeli ve adil bir ticari ortamın oluşacağı, taraflar arası uyuşmazlıkların çözümünde kolaylıklar sağlanacağı, Kuzey Amerika ekonomisinin gelişeceği öngörülmektedir (<https://www.trade.gov/usmca>).

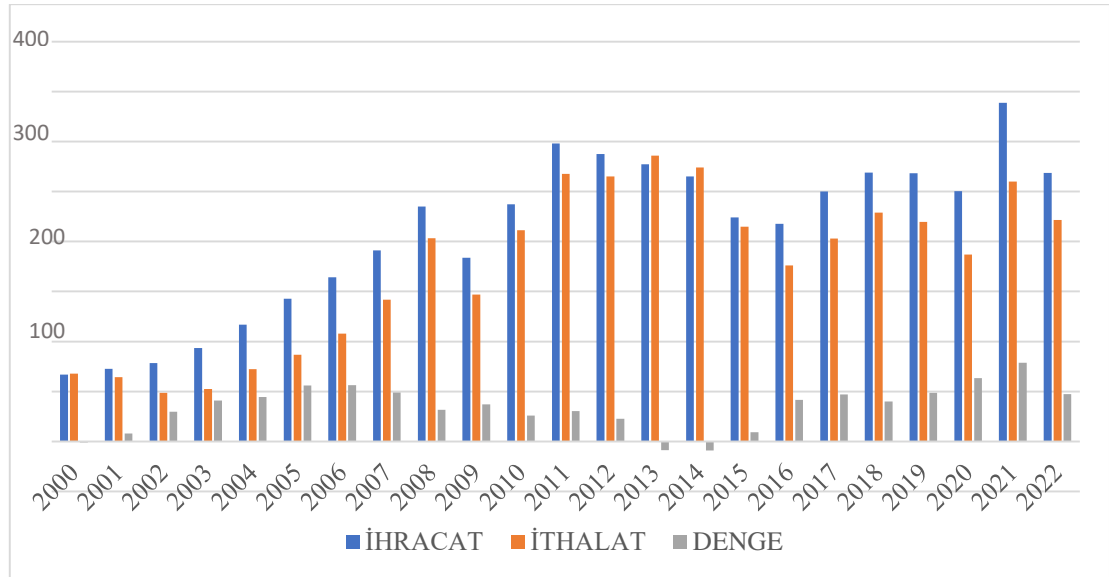
2.4.3. Güney Ortak Pazarı

Güney Ortak Pazarı (MERCOSUR), Asuncion anlaşması ile 1991 yılında Latin Amerika bölgesinde yer alan Arjantin, Brezilya, Paraguay ve Uruguay arasında kurulmuştur. Asuncion anlaşmasından sonra MERCOSUR’un temelini oluşturan iki protokol daha imzalanmıştır. Bunlardan ilki 17 Aralık 1994’te imzalanan ve Asuncion Anlaşması’na ilave olarak MERCOSUR’un kurumsal altyapısını düzenleyen Ouro Preto Protokolü’dür. Diğer bir anlaşma ise, 18 Şubat 2002’de imzalanan ve taraf ülkeler arasındaki uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin hususları düzenleyen Olivos Protokolü’dür (<https://www.mfa.gov.tr>).

AB ve NAFTA’dan sonra en büyük ticari birlik olarak anılan MERCOSUR, 2012 yılında Venezuela’nın birliğe dahil olması ile genişlemiştir. 2016 yılında ise taraf ülkelerde demokratik hakların ihlal edildiği gerekçesi ile Venezuela’nın üyeliği askıya alınmıştır. Şili, Bolivya, Ekvator, Peru, Kolombiya, Guyana, Surinam ise ortak üyelerdir (Tüzgen: 2019: 25). MERCOSUR üçüncü taraflar ile de iş birliğine girmektedir. Bölge dışından İsrail ile serbest ticaret anlaşması imzalanmıştır. AB, KİK, Fas, Meksika, Güney Kore, Ürdün, Pakistan ve Suriye ile MERCOSUR arasında serbest ticaret anlaşmaları imzalanması süreçleri ise devam etmektedir (<https://www.mfa.gov.tr>). MERCOSUR’un bölgede ekonomik kalkınmanın sağlanması çerçevesinde belirlenmiş amaçları (<https://www.mercosur.int>):

- Malların, hizmetlerin ve üretim faktörlerinin entegrasyon içi ticaretinde gümrük vergileri ve tarife dışı engellerin kaldırılması yolu ile serbest dolaşımının sağlanması,
- Üye ülkeler arası otak politikalar uygulanması,
- Taraf ülkelerin entegrasyon sürecinin güçlendirilmesi amacıyla ilgili mevzuatlarının uyumlu hale getirilmesi,
- Üçüncü ülkelere karşı ortak bir tarife uygulanması.

AB'nin başarısı örnek alınarak ortaya çıkan MERCOSUR, taraf ülkelerin ekonomik anlamda gelişmemiş ya da gelişmekte olan ülkelere dönüşmesi nedeni ile istenen başarıyı sağlayamamıştır. Yine de bölgesel anlamda değerlendirildiğinde Latin Amerika'da yer alan en başarılı ticari birlik olarak nitelendirilmektedir (Laçiner, 2003).



Şekil 26. MERCOSUR Üyeleri Mal Ticareti (Milyon ABD Doları)

Kaynak: <https://estadisticas.mercosur.int>

Şekil 26 incelendiğinde üye ülkelerin toplam ihracat ve ithalat rakamlarının gelişiminde doğrusal bir seyir izlenmediği görülmektedir. 2008 Dünya Ekonomik Krizi'nin etkisi ile 2009 yılında bir düşüş yaşanmıştır. Krizin ardından bir toparlanma sürecine girilmiş ve ticaret rakamlarında artış görülmüştür. Brezilya ve Arjantin'in yaşadığı iç politik krizlere bağlı olarak 2011 yılı sonrası azalma yönünde seyir izlenmiştir. 2016 yılı Venezuela'nın üyeliğinin askıya alındığı yıldır. COVID-19 pandemisine bağlı olarak ticaret rakamlarında azalış görülür iken 2021 yılı rakamları incelendiğinde

olumsuz etkinin kısa sürede giderildiği görülmektedir. MERCOSUR'un üçüncü ülkeler ile yaptığı ticaret 2020 yılına oranla 2021 yılında %37 bir artış göstermiştir. 2022 verileri mayıs ayına kadar olan verileri içermektedir. 2021 yılında MERCOSUR'dan üçüncü ülkelere yapılan ithalat ve ihracat değerlerinin ortalama %75'lik bir kısmı Brezilya'dan, yaklaşık %20'lik kısmı ise Arjantin pazarından sağlanmaktadır. Kalan %5'lik payı Paraguay ve Uruguay paylaşmaktadır. İhracatta ana hedef ülkeler sırası ile Çin, ABD ve Hollanda iken ithalatta Çin, ABD ve Almanya MERCOSUR ana ticaret ortaklarıdır (MERCOSUR, 2021 Dış Ticaret Raporu, 2022).

2.4.4. Şanghay İşbirliği Örgütü

Çin Halk Cumhuriyeti ve Rusya iş birliği ile öncelikle sınır güvenliği sağlanması hedefiyle ortaya çıkan oluşum daha sonra ekonomik iş birliğinin geliştirilmesi yönünde adımlar atmıştır. 1996 yılında Çin'in Şanghay şehrinde bir araya gelen Çin, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan devlet başkanlarının imzaladığı anlaşma sonucu "Şangay Beşlisi" adı altında bir birlik kurulmuştur. 1996 yılında toplanan Şanghay Zirvesini sırası ile 1997 Moskova, 1998 Almatı, 1999 Bişkek ve 2000 Duşanbe zirveleri izlemiştir. 15 Haziran 2001 tarihinde tekrar toplanan Şanghay Zirvesi'nde Şanghay Beşlisi'ne Özbekistan'ın katılımı da onaylanmış ve birliğin adı Şanghay İş birliği Örgütü olarak değiştirilmiştir (Altundağ, 2016: 106-107). Birlik isminin Şanghay Beşlisinden Şanghay İş birliği Örgütü'ne dönüştürülmesi oluşumun daha kalıcı hale geldiğinin göstergesi olarak nitelendirilmiştir (Çolakoğlu, 2004: 181).

2004 yılında Taşkent Zirvesi'nde Moğolistan'a, 2005 yılında Astana Zirvesi'nde İran, Hindistan ve Pakistan'a, son olarak 2011 yılında Astana Zirvesi'nde ise Afganistan'a gözlemci üye statüsü verilmiştir. 2015 yılında Ufa Zirvesi'nde üyelik süreci başlamış olan Pakistan ve Hindistan 2017 yılında Astana'da gerçekleştirilen SCO Devlet Başkanları Zirvesi'nde tam üyeliğe kabul edilmiştir. 2021 yılında Duşanbe'de gerçekleşen SCO Liderler Zirvesi'nde İran'ın birliğe üye olarak kabul edilmesi, Suudi Arabistan, Mısır ve Katar'a diyalog ortağı statüsü verilmesi kararlaştırılmıştır. 2022 yılında, pandemi krizinden sonra ilk kez yüz yüze gerçekleştirilen SCO Devlet Başkanları Konseyi'nde İran'ın tam üyelik sözleşmesi imzalanmış ve Türkiye birliğe daimî üyelik teklifini açıklamıştır. Şanghay İş Birliği örgütünün üyelik süreci ile ilgili son durumu Tablo 16'da sunulmuştur (<https://www.mfa.gov.tr>):

Tablo 16. Şanghay İş Birliği Örgütü Devletleri

ÜYE DEVLETLER	GÖZLEMCİ DEVLETLER	DİYALOG ÜLKELERİ
Çin Halk Cumhuriyeti	Afganistan	Türkiye
Rusya Federasyonu	Moğolistan	Azerbaycan
Kırgızistan	Belarus	Sri Lanka
Tacikistan		Ermenistan
Kazakistan		Kamboçya
Özbekistan		Nepal
Hindistan		
Pakistan		
İran		

Kaynak: <http://eng.sectesco.org>

Şanghay İş Birliği Örgütünün amaçları örgütün kuruluşuna ilişkin deklarasyonda aşağıdaki gibi sıralanmıştır (<http://eng.sectesco.org>):

- Örgüt üyeleri arasında karşılıklı güveni ve komşuluk ilişkilerini güçlendirmek,
- Taraflar arasında siyasi, ekonomik, ticari, bilimsel ve teknolojik, enerji, eğitim, iletişim, kültürel, çevre ve diğer alanlarda iş birliğinin sağlanması yönünde etkin adımların atılması,
- Bölgesel barışın, güvenliğin ve istikrarın sağlanması aşamasında üye devletler arası iş birliğinin ve koordinasyonun sağlanması,
- Adil, demokratik ve rasyonel yeni bir uluslararası siyasi ve ekonomik düzenin kurulması.

Şanghay İş Birliği Örgütü tüm üyelerin eşit olduğu, ittifaktan ziyade ortaklık zihniyeti ile hareket eden bir oluşumdur. Bölgesel istikrarın sağlanması hususunda iş birliği önermektedir (Hao, 2021). Nüfus yoğunluğu ve coğrafi kapsamı itibarıyla dünyanın en büyük ve en kalabalık entegrasyonu SCO dünya ticareti açısından da önem arz etmektedir (ISS, 2018). SCO birlik üyelerinin toplam ekonomik hacmi birliğin kuruluşundan önce 2000 yılında 1,5 trilyon ABD doları iken 2005 yılında ikiye katlanarak 3 trilyon ABD dolarına, 2010 yılında tekrar ikiye katlanarak 7,8 trilyon ABD dolarına, 2017 yılında tekrar ikiye katlanarak 17 trilyon ABD dolarına ve 2019 yılında ise yaklaşık 20 trilyon ABD dolarına ulaşmıştır. SCO üyeleri ekonomik hacmi 20 yılda yaklaşık 13 kat artış göstermiştir (<https://data.worldbank.org/country>). Karşılıklı ticaretin önemli

olduğu SCO ekonomisinde üye ülkelerin birlik üyeliği ile birlikte ekonomik gelişiminin hızlandığı görülmektedir. Çin dünyanın ikinci en büyük ekonomisi konumuna ulaşmış, enerji ve hammadde ihracatına dayalı ekonomik gelişim gösteren birlik üyesi devletler ile diğer üye devletler birbirinin tamamlayıcısı olmuş ve birlik içi ticaret de karşılıklı ticaret anlayışı çerçevesinde gelişim göstermiştir (Li, Xin ve Wang, 2021: 160).

SCO üye devletleri; din, kültür, coğrafya, ekonomik ve siyasi sistem açısından farklılık göstermektedir. Birlik bu çeşitliliğin farkında olarak “Şanghay Ruhı” şeklinde tanımladığı, tüm üyelerine yönelik kapsayıcı bölgesel iş birliği prensibini benimsemiştir. Üye devletler arasında yer alan bu farklılıkların uyuşmazlıklara neden olabileceği, Çin ve Rusya ilişkilerinin çıkar çatışmaları nedeni ile bozulabileceği yönündeki düşünceler SCO’nun başarısının sorgulanmasına neden olmaktadır (Arslan, 2019: 314). Ancak üye devletlerin Şangay Ruhı ile ortak amaçlar etrafında birleşerek iş birliği sağladığı ve bu durumdan tarafların tamamının yararı gözetildiği sürece örgütün var oluş esnekliğinin yüksek olduğu da ifade edilmektedir (Aris, 2009: 479). SCO’nun kurumsallaşma altyapısını tamamlaması ve reform kapasitesini artırması ile birlikte gelecekte daha çok ön plana çıkacağı düşünülmektedir (İstikbal, 2019).

2.5. Ülkelerin ve Bölgelerin Dış Ticaret Performansının Belirlenmesinde Ticaret Ağlarının Önemi

Artan küreselleşme akımları ile beraber ülke ve bölgeler arası rekabet edebilirliğin önemi de artmıştır. Ülkelerin küresel arenada temsiline imkân veren en önemli faaliyet ticarettir. Bu kapsamda ülkelerin veya bölgelerin dış ticaret performansı büyük ölçekte rekabet avantajı sağlamaktadır. Ülkeler veya bölgeler arası yapılan ikili ithalat ve ihracat faaliyetlerinin toplamını temsil eden ticaret ağlarının niteliği dış ticaret performansının rekabet edebilirliği hakkında fikir vermektedir.

Dış ticaret performansının literatürde net bir tanımı bulunmamaktadır. Kavramın açıklanabilmesi için öncelikle performans kavramını açıklamak gerekirse; stratejik yönetim yazınında performans, firma bazlı satışların ve kârlılığın artırılması vasıtasıyla pazar payında meydana gelebilecek değişiklikleri ifade etmektedir (Shoham, 1998: 60-61). Dış ticaret performansı; dış ticaret kavramının ithalat ve ihracat faaliyetlerinin toplamı olduğu düşünüldüğünde ilgili faaliyetlerde ülke lehine artış sağlanması ve bu doğrultuda pazar payının artırılması şeklinde ifade edilebilmektedir. Ülkeler ihracat

miktar ve çeşitliliğini artırma arzusu içerisinde. İhracat oranlarının artması ile artan döviz geliri ülke kaynaklarını artırırken enerji ve yatırım mallarının ithaline imkân vermektedir (Düzgün ve Taşçı, 2014: 8).

Küreselleşmenin başlaması, ekonomik entegrasyonların yaygınlaşması ve pazar ekonomisine geçiş sürecinin başlaması ile beraber ülkeler birbirlerine bağımlı ve dış gelişmelere daha açık hale gelmiştir (Göçer ve Elmas, 2013:138). Bölgesel entegrasyonlar ticaretin önündeki engellerin kaldırılmasına olanak vererek dış ticaret performansının artırılmasında büyük rol oynamaktadır. Bölge ülkelerinin bir araya gelerek oluşturdukları birlikler serbest ticaretin geliştirilmesi, bölge içi ticaretin artırılması ve artan ticaret hacmi ile refah artışı sağlamaktadır. Bölgesel entegrasyonların üye sayısı artıkça ticaret hacmini artırmaya yönelik uygulanan ortak politikalar ve genişleyen pazar yapısı doğrultusunda ticaret ağı gelişmektedir. Sağlanan güvenilir pazar erişimi ile birlikte firmaların üretimde uzmanlaşmasına imkân verilmektedir (Robinson ve Thierfelder, 2002). Yanı sıra entegrasyonlar yerel ekonomilerin küresel pazarda rekabetçi hale gelmesini, bölgesel anlamda alternatif ulaşım sistemlerinin geliştirilmesini de desteklemektedir (Mbekeani, 2010).

Ülke ya da bölgelerin bulunduğu coğrafya ticaret ağlarının gelişiminde etken unsurlardan bir diğeridir. Uluslararası ticaret merkezlerine yakınlık, denizyolu gibi ulaşım bağlantılarının varlığı, hammadde ve enerji kaynaklarına yakınlık gibi ülke ya da bölgeleri ilgilendiren coğrafi unsurlar ticaret ağlarının belirlenmesinde rol oynamaktadır. Denize kıyısı olan bir coğrafyada yerleşik bulunan ülkeler tarih boyunca büyük medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Önemli yerleşim merkezleri deniz kıyılarına kurulurken deniz filosu güçlü ülkelerin ticaret ve uygarlık gelişiminde diğer ülkelere nazaran daha büyük gelişmeler gösterdiği bilinmektedir. Yanı sıra karayolu ticaret ağı olan İpek Yolu'nda denetimlerin zorluğu ve yüksek vergilendirmeler sebebiyle alternatif ticaret yolları bulmak amacı ile denizaşırı seferler düzenlenmiştir. Yapılan coğrafi keşifler ile birlikte yeni kıtalar bulunmuş, hammadde kaynakları artmış ve alternatif pazar potansiyeli oluşmuştur (Eryüzlü, 2019: 153). Dünya ticaretinin yüksek oranda denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştiriliyor olması denize kıyısı olan ülkelerin ya da bölgelerin ticaret ağlarının şekillenmesinde deniz bağlantısının önemini ortaya koymaktadır.

Ülkeler fiyat farklılıkları, ülke içinde yetersiz üretim, mal çeşitliliğinin az olması, yüksek fiyatlar gibi nedenlerle farklı ülkeler ile ticaret yapma gereği duymaktadır. Kıt kaynakların etkin kullanımının sağlanması amacı ile ülkeler daha ucuza üretebildikleri ürünlerde uzmanlaşmakta fiyat avantajı elde edebileceği ürünlerin ise ithalatını gerçekleştirmektedir. Yanı sıra üretim ülke içinde gerçekleştiriliyor olmasına rağmen, pazarlama stratejileri, kalite, ürün farklılaşması gibi sebeplerle ticaret yapılmaktadır (Utkulu, 2005:6-9). Dünyanın farklı ülkeleri arasında yapılan ikili ticaret, “Uluslararası Ticaret Ağı” kavramını ortaya çıkarmıştır. Kurulan entegrasyonlarla birlikte üye ülkeler arasında kaynakların adil dağılımının sağlanması, geride kalmış ülkelerin diğer taraf ülkelerin de menfaatine olacak şekilde kalkındırılması amaçlanmaktadır. Böylece kurulan entegrasyonun yapısına göre kalifiye iş gücü ve teknoloji transferi, serbest dolaşım, ortak politikalar ile bölge içinde ve üçüncü ülkelere olan ticaret miktarlarında artış sağlanmaktadır. Artan ticaret ile birlikte ülkeler arasında kurulan ticaret ağları ülkelerin dış ticaret performansını etkilemektedir.

Dünyanın küreselleşme etkisi ile tek pazar haline gelmesi neticesinde krizler tüm ülkelerin dış ticaret göstergelerinde etkiye neden olabilmektedir. Küresel kriz dönemlerinde ülkelerin ithalat ve ihracat rakamlarında azalmalar olduğu bilinmektedir. Benzer şekilde küresel ekonomik büyümedeki değişimler de ülkelerin ticaret rakamlarında etkili olabilmektedir. Örneğin tüm dünyada etkili olan COVID-19 pandemisi, birbirine ticari ağlarla bağlı dünya ülkelerinin ticaret rakamlarında belirli bir dönem düşüşe neden olmuştur.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DENİZ TİCARET AĞLARI VE DIŞ TİCARET PERFORMANSI İLİŞKİSİ: AB ÜYE ÜLKELERİ ÜZERİNDE BİR İNCELEME

Bu bölümde ilk olarak, deniz ticaret ağı ve dış ticaret performansı ile ilgili literatür özetlenmiştir. Ardından araştırmanın uygulama kısmına ilişkin olarak, çalışmanın amacı ve kapsamı, çalışmada kullanılan değişkenler, veri seti ve modellerden bahsedilmiş ve çalışma sonucunda elde edilen bulgular açıklanmıştır.

3.1. Deniz Ticaret Ağı ve Dış Ticaret Performansı İle İlgili Literatür

Deniz ticaret ağ endeksi (Liner Shipping Connectivity Index-LSCI), ekspres taşıyıcılar ve nakliye komisyoncuları ile ilgili küresel bir ankete göre, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından oluşturulmuştur (2004'teki maksimum değer = 100). LSCI ülkelerin lojistik ve taşımacılık açısından ticari rekabet gücünü karşılaştırmak için geliştirilmiştir. Konteynerler ve limanlar düzeyinde ticaret verilerini elde etmek zor olmasına rağmen iyi kurulmuş bir ticaret ölçüsü olarak LSCI, hat taşımacılığı bağlantısını ölçerek bir ülkenin mevcut hat taşımacılığı ağına entegrasyon düzeyini yakalamayı amaçlamaktadır. Amacı, her ülkenin ağına olan nakliye bağlantılarını ölçmektir. 157 ekonominin LSCI'leri, dünya çapındaki bu ağın yıllık kapsamlı bir açıklamasını sunmaktadır. Daha yüksek bir endeks sergileyen ekonomiler, uluslararası deniz taşımacılığı için küresel taşımacılık sistemine daha kolay katılabilirler. Bu nedenle LSCI, hem deniz taşımacılığı ağına olan bağlantıyı ölçebilir hem de uluslararası ticarete dahil olma yeteneğini gösterebilir. Ayrıca, konteyner nakliye hatlarının pazar kapsamı yoluyla geliri en üst düzeye çıkarma becerisini de yansıtmaktadır. UNCTAD, bir ülke için LSCI'yi beş göstergenin bir toplamı olarak hesaplamaktadır (Hoffman, 2012: 265-266; Ünver 2016: 273; Bertholdi vd. 2016: 234-235; Varbanova 2017: 193; Lin vd. 2020: 160):

1. Bir ekonomide hizmet veren gemilerin sayısının ne kadar olduğunu;
2. Hizmet veren gemilerin konteyner taşıma kapasitesinin (TEU¹) ne kadar olduğunu;

¹ “Twenty-foot equivalent unit” kelimelerinin kısaltılmış halidir. Konteynerlenmiş yükler için bir endüstri standardı olarak kullanılmaktadır. 20 feetlik konteyneri göstermekte ve 34 metreküp hacmi bulunmaktadır (Hoffman, 2012: 259).

3. Bir ülkenin limanında konuşlandırılan en büyük geminin boyutu (TEU kapasitesi) gemilerin ne kadar büyük olduğunu,
4. Gemilerin ne kadar hizmet sunduklarını gösterir, bir ülkenin limanlarını diğer ülkelere bağlayan hat seferlerinin sayısını,
5. Ülke limanlarına gidip gelen konteyner gemilerini kaç şirketin kullandığını gösterir.

LSCI hesaplamasında, söz konusu her ülkeye dolaylı olarak tek bir konum ve dünyanın geri kalanının tamamı tek bir ticaret ortağıymış gibi düşünülmektedir. Gerçekte, deniz taşımacılık ağı (dünya konteyner ağı) iki köşeye indirgenmektedir. Ülkeyi dünyanın geri kalanına bağlayan konteyner kapasitesini tanımlamak için LSCI'nin dayandığı beş istatistik ve bu nedenle LSCI'yi iki köşe arasındaki bağlantının gücünün bir ölçüsü olarak yorumlanabilir. Her bir i ve j bağlantı noktası çifti için, i 'den doğrudan j 'ye hareket eden konteyner kapasitesinin yoğunluğunu yansıtan bir ağırlık oluşturulmaktadır. Sırayla her istatistik ile ilgili olarak, bağlantı noktaları sıralanır ve istatistiğin değeri, maksimum değer 1.0'a eşit olacak şekilde normalleştirilir. Daha sonra sırayla her bağlantı noktası için beş puan toplanır ve sonuç tekrar 1.0'a normalleştirilir. Sonuç olarak, ağdaki her bağlantıya (0,1) cinsinden bir ağırlık atanmaktadır (Bertholdi, vd. 2016: 235).

LSCI'yi kullanarak deniz taşımacılık ağı ve dış ticaret performansı ilişkisini inceleyen çalışmalara bakıldığında, pek çok çalışmada, deniz ticaret ağı, küresel ticaretin çok önemli bir belirleyicisi olarak değerlendirilmiştir (Reza vd. 2015; Ünver, 2016; Lun, ve Hoffmann, 2016; Kang ve Woo, 2017; Fugazza ve Hoffmann, 2017; Varbanova, 2017; Şeker 2020; Lin vd. 2020; Atacan vd. 2022). Çalışmalar detaylı incelendiğinde, Şeker (2020) çalışmasında, Avrupa ülkeleri ve Türkiye'de ihracatın deniz ticaret ağı endeksi ve ekonomik büyüme arasında ilişkiyi incelemiştir. Eş bütünleşme analizi sonucunda ihracat, deniz ticaret ağı ve gayri safi yurt içi hâsıla arasında uzun dönemli bir ilişki tespit etmiştir. Panel dinamik En Küçük Kareler (EKK) analizi sonucuna göre deniz ticaret ağ endeksinde %1 artışın ihracatı %0,21; gayri safi yurt içi hasıladaki %1'lik artışının ihracatı %1,05 arttırdığı sonucuna ulaşmıştır. Deniz taşımacılığında önemli bir gösterge olan deniz ticaret ağı geliştikçe Avrupa ülkeleri ve Türkiye'nin ihracatının da artış eğiliminde olacağı sonucu elde edilmiştir.

Fugazza, ve Hoffmann (2017) çalışmalarında 2006-2013 döneminde iki taraflı denizyolu taşımacılığı bağlantısı ile konteynere konulabilir malların ihracatı arasındaki ilişkinin ampirik bir değerlendirmesini sunmuşlardır. Sonuçlar çeşitli bileşik endekslerle ölçülen ikili bağlantı kalitesinin ikili ihracatın önemli bir belirleyicisi olduğunu göstermektedir. Tüm ampirik sonuçlar, ikili bir bağlantı göstergesinin yokluğunda, klasik çekim modellerinde mesafenin ikili ihracat üzerindeki etkisinin muhtemelen olduğundan fazla tahmin edildiğini göstermektedir.

Kang ve Woo (2017) çalışma nakliye ağlarının nasıl yapılandırıldığını ve ana hat nakliye firması limanlarının ağ özellikleri ile bunların iş hacmi arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Bu çalışmada, limanların ağ özelliklerini değerlendirmek için ağ analizi ve liman ağı özellikleri ile yük geçişleri arasındaki ilişkiyi araştırmak için panel regresyon analizi kullanılmıştır. Sonuçlar, hat nakliye ağlarının ölçeksiz ağların özelliklerini sergilediğini ve iş hacmi performansının yalnızca makroekonomik değişkenler ve hizmet yetenekleri tarafından değil, aynı zamanda ağlardaki limanların merkeziliği tarafından da belirlendiğini göstermektedir.

Lun ve Hoffmann, (2016) çalışmalarında, nakliye bağlantısının iki tür ticaret akışı üzerindeki etkisi ve bölge içi ticaretin aracılık etkisi için bir araştırma modeli sunmaktadır. Bu çalışma deniz taşımacılığı bağlantısının incelenmesi yoluyla ticaret yaratma ve ticaret saptırma açısından katkıda bulunmaktadır. Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) gibi bölgesel bir ticaret anlaşması daha fazla iç ticarete yol açmaktadır. Bu ticaretin bir kısmı yenidir (ticaret yaratma) ve bir kısmı ekstra ticaretin yerini alabilir (ticaret saptırma). Deniz taşımacılığı bağlantısını analize dahil ederek, genel olarak artan nakliye bağlantısı sayesinde ticaret saptırma etkisinin azalacağı gösterilmektedir, çünkü ikincisi sadece ticaret içi değil, aynı zamanda ticaret dışı da fayda sağlayabilecektir.

Reza vd. (2015) hat bağlantısı, bir ülkenin dünya pazarlarına nasıl erişebileceği konusunda belirleyici olarak önemli bir rol oynamaktadır. Mamul ve yarı mamul malların ithalatı ve ihracatı için deniz taşımacılığı aracı olarak hat taşımacılığı, uluslararası ticarete önemli bir rol oynar ve bu da bir ülkenin ve çevresindeki bölgenin refahına potansiyel olarak katkıda bulunmaktadır. LSCI, bir ülkenin küresel ticarete ne kadar iyi bağlantılı olduğunu görmek için en yaygın ölçütlerden biridir. Bu çalışma, altı Güneydoğu Asya Denizcilik ülkesinde, yani Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur,

Tayland ve Vietnam'da, en fazladan en aza hangi LSCI bileşeninin nakliye bağlantısının en etkili şekilde iyileştirilmesine katkıda bulunduğunu belirlemeyi amaçlamaktadır. Bu çalışma, ülke limanının daha büyük gemi boyutlarını kabul etme kapasitesinin bölgedeki bağlantının iyileştirilmesine yönelik en önemli etkiyi sağladığını ortaya koymaktadır.

Varbanova (2017) çalışmasında Karadeniz bölgesindeki besleme ağlarının yapısını analiz etmekte, hat taşımacılığı bağlantı endeksine (LSCI) dayalı olarak hat taşımacılığı bağlantısını incelemekte ve ayrıca bölgesel kargo taşımacılığı ağı genişlemesinin mevcut eğilimini özetlemektedir. Hat taşımacılığı bağlantı endeksi, hat operatörlerinin kapsamlı pazar kapsamı yoluyla geliri en üst düzeye çıkarmak için uzun vadeli hedeflerini yansıtır. Ekonomik krizin ve arz fazlasının pazar üzerindeki olumsuz etkisine rağmen, artan hizmet sıklığı ve genişleyen coğrafi kapsama yönünde belirgin bir eğilim gözlenmektedir. Modern hat gemiciliğinde besleme ağlarının gelişimi, son yirmi yılda önemli değişikliklere uğramıştır. Hub-feeder sistemleri ve kısa deniz nakliye ağları, dalgalanan konteynerli kargo hacimleri nedeniyle Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinde büyük ölçüde genişlemiştir.

Tunalı ve Akarçay (2018) Türkiye’de sanayi üretiminin deniz taşımacılığına etkisini incelemiştir. Deniz taşımacılığının yüksek tonajlı yüklerin daha düşük maliyetlerle taşımaya imkân sağladığı için dış ticarete tercih edilen önemli bir taşımacılık biçimidir. Yazarlar çalışmalarında, 2010-2014 döneminde aylık verileri kullanarak deniz taşımacılığını açıklayan bir ekonometrik model tahmin etmişlerdir. Sonuç olarak sanayi üretiminde %1 artış olduğunda deniz taşımacılığında %0,559 artış olduğu bulgusuna ulaşmışlardır. Çalışmada deniz taşımacılığı sadece sanayi üretimi ile açıklanmış olsa da %56 oranında açıklayıcılık elde edilmiştir. Bu sonuçlar kapsamında sanayi üretiminde artışların deniz taşımacılığını geliştirebileceği sonucu ileri sürülmüştür.

Ünver (2016) deniz yolu taşımacılığı bağlantılık düzeyinin ekonomilerin ihracatına etkisini incelemiştir. Çalışmada, 2004-2014 dönemine ait yıllık verileri kullanılarak ülkelerin Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde bulunan gelişmekte olan ülkelere yapılan ihracatı, denizyolu taşımacılık bağlantılık endeksi, doğrudan yabancı sermaye yatırımları, kişi başına GSYH ve döviz kuru değişkeni ile açıklanmıştır. Bulgular incelendiğinde, Avrupa ve Merkezi Asya, Avrupa Birliği, Latin Amerika ve Karayip, Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerinin denizyolu taşımacılık bağlantılık endeksinin

Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde bulunan gelişmekte olan ülkelere yapılan ihracatı üzerinde pozitif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi bulunmuştur.

Lin vd. (2020) çalışmalarında Kuzey Amerika ve Batı Avrupa, uluslararası ticaret sistemine daha aktif katılan ülke kümelerinden oluşurken, Afrika ülkeleri ortalamanın altında uluslararası ticarete sahip olduğunu göstermektedir. Çalışma, ulusal bir bakış açısıyla ticari mal ticareti üzerindeki ulaşım altyapısının coğrafi dalgalanmasını ölçmektedir. Mekânsal olmayan gecikmeli mal ticaretinin EKK regresyon modelinde, LSCI'nin etkisi 0,86978 iken, mekânsal gecikmeli modelde, LSCI'nin katsayısı 0,7503 bulunmuştur.

Atacan vd. (2022) ülkelerin deniz taşımacılığının bir göstergesi olan LSCI değişkeninin Türkiye'nin ihracat ve ithalat konteyner trafiği üzerindeki etkisini zaman serisi regresyon analizi kullanarak inceleyen çalışmalarında, dış ticareti etkileyen en önemli faktör olan reel döviz kuru değişkenini de ekleyerek bir model geliştirmişlerdir. Çalışmada, veri seti, 2006 Q1 ve 2021 Q3 dönemlerini kapsayan 63 çeyrek dönem gözleminden oluşmakta ve zaman serisi regresyon analizinden elde edilen sonuçlar, ülkenin LSCI'sinde ki %1'lik bir artışın ihracat konteyner trafiğini %1,029 ve ithalat konteyner trafiğini %1,059 arttırdığını göstermektedir. Bu sonuç, sadece döviz kuru ve üretim politikalarının değil, aynı zamanda ulaştırma politikalarının da ülke dış ticaretinin geliştirilmesinde kritik öneme sahip olduğunu göstermektedir.

Akpa (2022) G-7, BRICS ve MINT ülkeleri üzerinde yaptığı ve 2006 Q1 ve 2021 Q1 dönemlerini kapsayan çalışmada, LSCI'deki kalıcılığı incelemiştir. Çalışmada, G-7 ülkeleri için LSCI'nin BRICS ve MINT ülkelere oranla daha düşük seviyede kalıcılığa sahip olduğunu göstermektedir. Bu kapsamda, LSCI tarafından temsil edilen küresel ticarete, meydana gelebilecek herhangi bir kesintiden, gelişmiş ülkelere çok gelişmekte olan ülkelerin etkileneceği sonucuna ulaşılmıştır.

Usta ve Sarı (2021) çalışmalarında, Türkiye için denizyolu ticareti, ekonomik büyüme ve dış ticaret haddi arasındaki ilişkiyi ARDL sınır testi yöntemiyle araştırmışlardır. Analiz sonucunda, ekonomik büyüme ve denizyolu ihracatı arasında uzun dönemde anlamlı bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Denizyolu ticaretinin, ekonomik büyüme ve dış ticaret haddinden etkilendiği bulunmuştur.

Yurdakul (2023) Türkiye’de denizyolu ile gerçekleştirilen ihracat ve ithalatın, ekonomik büyüme ile ilişkisini incelemiştir. ARDL sınır testi yönteminin uyguladığı çalışmada, 2013-2021 dönemlerine ait veriler kullanılmıştır. Sonuçlar, denizyolu ihracatı ve ekonomik büyüme arasında pozitif yönlü; denizyolu ithalatı ve ekonomik büyüme arasında negatif yönlü bir ilişki olduğunu göstermektedir. Araştırma sonucunda, uzun dönemde uluslararası ticarete denizyolu taşımacılığının, ekonomik büyüme üzerinde etkili olduğu saptanmıştır.

Jouili (2019) 100 denizcilik ülkesi için hat taşımacılığı bağlantısının belirleyicilerini incelediği çalışmada, 2007-2014 yıllarına ait LSCI verileri kullanılmıştır. Bu çalışma ile küresel ve bölgesel anlamda, ülkeler arasındaki hat taşımacılığı bağlantısının yoğunluk seviyesi açıklanabilir. Çalışma sonucunda, tüm açıklayıcı değişkenlerin hat taşımacılığı bağlantısı üzerinde pozitif bir etkiye sahip olduğu tespit edilmiştir. Ancak, çalışma kapsamında incelenen bölgeler arasında bariz farklılıklar olduğu görülmüştür.

3.2. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Bu çalışmanın amacı, konteyner taşımacılığında deniz ticaret ağları ve dış ticaret performansı ilişkisini ortaya koymaktır. Bu kapsamda çalışmada, konteyner taşımacılığında deniz ticaret ağları ve dış ticaret performansı ilişkisi, Avrupa Birliği üyesi ülkeler özelinde incelenmiştir. Analize dahil edilen ülkeler ve yıllar, verilerin ulaşılabilirliğine göre belirlenmiştir. Avrupa Birliği’nde 27 üye ülke bulunmaktadır. Avusturya, Çekya, Estonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Slovakya ve Slovenya’nın çalışmanın ilerleyen bölümlerinde irdelenecek olan bazı verilerinde eksiklik olduğundan çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu bağlamda, 27 AB ülkesinden 19’u analize dahil edilmiş ve çalışma 2012-2021 yılları ile sınırlı tutulmuştur.

Konteyner taşımacılığında deniz ticaret ağları ve dış ticaret performansı ilişkisini incelemek için üç ayrı hipotez oluşturulmuştur.

Hipotez 1: Avrupa Birliği’ne üye ülkelerde, deniz ticaret ağı ihracatı etkilemektedir.

Hipotez 2: Avrupa Birliği’ne üye ülkelerde, deniz ticaret ağı ithalatı etkilemektedir.

Hipotez 3: Avrupa Birliği’ne üye ülkelerde, deniz ticaret ağı dış ticaret hacmini etkilemektedir.

3.3. Çalışmada Kullanılan Değişkenler ve Veri Seti

19 AB üyesi ülkeye ait ekonomik verilerin kullanıldığı çalışmada, üç bağımlı değişken ve iki bağımsız değişken kullanılmıştır. Bağımlı değişkenler ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmi; bağımsız değişkenler ise GSYH, deniz ticaret ağları endeksi ve reel efektif döviz kuru şeklindedir. Tüm değişkenler, logaritması alınarak kullanılmıştır.

Tablo 17. Çalışmada Kullanılan Değişkenler

Değişkenler	Açıklama	Beklenen İşareti
Bağımlı Değişkenler		
İhracat	Analiz kapsamındaki 19 ülkenin, ihracat değerlerini göstermektedir. Söz konusu değişkene ait veriler, Dünya Bankası'nın elektronik veri tabanından (https://databank.worldbank.org) alınmıştır. İhracat değişkeni, logaritması alınarak kullanılmıştır.	
İthalat	Analiz kapsamındaki 19 ülkenin, ithalat değerlerini göstermektedir. Söz konusu değişkene ait veriler, Dünya Bankası'nın elektronik veri tabanından (https://databank.worldbank.org) alınmıştır. İthalat değişkeni, logaritması alınarak kullanılmıştır.	
Dış Ticaret Hacmi	Analiz kapsamındaki 19 ülkenin, dış ticaret hacmi değerlerini göstermektedir. Söz konusu değişkene ait veriler, Dünya Bankası'nın elektronik veri tabanından (https://databank.worldbank.org) alınmıştır. Dış ticaret hacmi değişkeni, logaritması alınarak kullanılmıştır.	
Bağımsız Değişkenler		
Gayri Safi Yurtiçi Hasıla	Analiz kapsamındaki 19 ülkenin, gayri safi yurtiçi hasıla değerlerini göstermektedir. Söz konusu değişkene ait veriler, Dünya Bankası'nın elektronik veri tabanından (https://databank.worldbank.org) alınmıştır. Gayri safi yurtiçi hasıla değişkeni, logaritması alınarak kullanılmıştır.	+
Deniz Ticaret Ağları Endeksi	Analiz kapsamındaki 19 ülkenin, deniz ticaret ağı endeksi değerlerini göstermektedir. Söz konusu değişkene ait veriler, Dünya Bankası'nın elektronik veri tabanından (https://databank.worldbank.org) alınmıştır. Deniz ticaret ağı endeksi değişkeni, logaritması alınarak kullanılmıştır.	+
Reel Efektif Döviz Kuru	Analiz kapsamındaki 19 ülkenin, reel efektif döviz kuru değerlerini göstermektedir. Söz konusu değişkene ait veriler, Dünya Bankası'nın elektronik veri tabanından (https://databank.worldbank.org) alınmıştır. Reel efektif döviz kuru değişkeni, logaritması alınarak kullanılmıştır.	+

3.4. Çalışmada Kullanılan Yöntem ve Model

Ekonometrik analizlerde zaman serisi verisi, yatay kesit veri ve panel veri olmak üzere üç tür veri kullanılmaktadır. Zaman serisi verisi, değişkenlere ait değerlerin gün,

ay, yıl gibi zaman boyutunda değişimini gösteren veri türüdür. Bu veri türünde, tek bir birim ve birden fazla zaman vardır. Yatay kesit veri, zamanın belirli bir noktasında ve birden fazla birimlerden oluşan veri türüdür. Bu veri türünde, birden fazla birim ve tek bir zaman vardır. Panel veri ise hem zaman serisi verisi hem de yatay kesit veri içeren, zaman ve birimlere ait verilerden oluşan veri türüdür. Bu veri türünde, birden fazla birim ve birden fazla zaman vardır. Zaman serisi verisinde, bir birime ilişkin dönemsel verilere ulaşmak mümkünken; yatay kesit veride, birden çok birime ilişkin yalnızca bir döneme ait verilere ulaşılabilir. Panel veri ise bu iki türün birleşimini ifade eder ve hem dönemlere, hem de birimlere ilişkin verilere ulaşmak mümkündür (Yerdelen Tatoğlu, 2021: 1-3).

Panel verileri, aynı kesit birimleri üzerinde zaman içinde tekrarlanan gözlemlerden oluşur. Bu birimler bireyler, firmalar, okullar, şehirler veya zaman içinde takip edilebilecek herhangi bir birim topluluğu olabilir. Panel veri setlerinde bulunan bilgileri tanımak ve kullanmak için özel ekonometrik yöntemler geliştirilmiştir (Wooldridge, 2009: 215).

Birimler arası farklılıkları ve birimler içi dinamikleri birlikte değerlendirmeyi sağlayan panel verileri, yatay kesit veya zaman serisi verilere göre çeşitli avantajlara sahiptir (Hisao, 2005: 146-148).

- Model parametrelerinin daha doğru çıkarımını sağlamaktadır. Yatay kesit verilere ve zaman serisi verilerine göre genellikle daha fazla serbestlik derecesi ve daha az çoklu bağlantı içerir, dolayısıyla ekonometrik tahminlerin etkinliğini artırmaktadır.
- İnsan davranışının karmaşıklığını yakalamak için tek bir kesit veya zaman serisi verisinden daha fazla kapasite sağlamaktadır.
- Hesaplamayı ve istatistiksel çıkarımı daha basit hale getirmektedir. Normal şartlar altında, panel veri tahmincilerinin ve çıkarımlarının hesaplanmasının, yatay kesit veya zaman serisi verilerinden daha karmaşık olması beklenebilir. Ancak, bazı durumlarda, panel verilerinin kullanılabilirliği aslında hesaplamayı ve çıkarımı basitleştirmektedir.

Panel veri analizinde kesit (N) ve zaman (T) boyutları açısından, $N > T$ durumunda olan panel veriler kısa ya da mikro panel; $T > N$ durumunda olan panel veriler uzun ya da makro panel olarak tanımlanmaktadır. Bunların yanında paneli oluşturan her bir birim,

tüm dönemlerde gözlemlenmiş ise dengeli panel; bazı birimler, bazı dönemlerde gözlemlenmemiş ise dengesiz panel olarak adlandırılmaktadır (Mere, 2021: 104).

Panel veri analizinde kullanılan temel model;

$$Y_{it} = \alpha_{it} + \beta_{kit} X_{kit} u_{it} \quad i = 1, \dots, N; t = 1, \dots, T$$

şeklinde ifade edilebilir. Modelde Y bağımlı değişkeni, X_k bağımsız değişkenleri, α sabit parametreyi, β eğim parametrelerini, u ise hata terimini göstermektedir. i alt indisi birimleri, t alt indisi ise zamanı ifade etmektedir (Yerdelen Tatoğlu, 2021: 5).

Panel veri analizinde tahmin yapılırken havuzlanmış en küçük kareler, sabit etkiler ve rassal etkiler modelleri kullanılır. Havuzlanmış en küçük kareler modeli, sabit ve eğim parametrelerinin birimlere ve zamana göre sabit olduğu; bütün gözlemlerin homojen olduğu varsayımına dayanmaktadır. Hata teriminde birim ve zaman etkisi yoksa model, tutarlı tahminler verir. Hata teriminde birim ve zaman etkisi varsa model, bu etkilerin bağımsız değişkenler ile korelasyonsuz olduğu durumda tutarlıdır. Hata teriminin heteroskedastik olduğu durumda ise etkin tahminler elde edilememektedir (Yerdelen Tatoğlu, 2021: 40-42).

Sabit etkiler modeli zamanla değişmeyen özelliklerin etkisini ortadan kaldırır, bu şekilde tahmin edicilerin sonuç değişkeni üzerindeki net etkisini değerlendirmek mümkün olur. Sabit etkiler modelinin bir başka önemli varsayımı, zamanla değişmeyen özelliklerin bireye özgü olduğu ve diğer bireysel karakterlerle ilişkilendirilmemesi gerektiğidir. Hata terimleri birbiriyle ilişkiliyse, çıkarımlar doğru olmayabileceğinden sabit etkiler uygun değildir bu durumda rassal etkiler kullanmak gereklidir (Torres-Reyna, 2007: 8).

Eğer etkilere her bir yatay kesit gözlem için tahmin edilen bir parametre olarak davranılıyorsa sabit etkiler modeli; eğer etkilere hata terimi gibi tesadüfî bir değişken olarak davranılıyorsa rassal etkiler modeli söz konusu olmaktadır. Sabit etkiler modelinde eğim parametreleri tüm yatay kesit birimler için aynıyken, sabit parametre birim etkiye sahip olması nedeniyle birimden birime farklılık göstermektedir. Aynı zamanda bu modelde, bağımsız değişkenlerin hata terimi ile korelasyonsuz olduğu varsayımı yapılmakta ve birim etki ile aralarında korelasyon olmasına izin verilmemektedir (Yerdelen Tatoğlu, 2021: 79-80).

Sabit etkiler modeli, birim etkilerin ve dolayısıyla birimler arası farklılıkların sabit olduğu, sabit terimdeki farklılıklarla ifade edilebildiği durumlar için kullanılmaktadır. Bazı durumlarda örnekte yer alan birimler, tesadüfi olarak seçilmektedir. Bu birim farklılıkları, tesadüfi farklılıklar olarak adlandırılmakta ve tesadüfi etkilerin örnekleme sürecinin bir sonucu olduğu söylenebilmektedir. Birim etkiler ve açıklayıcı değişkenler arasında korelasyonun olmadığı durumlarda, dirençli standart hatalar ile havuzlanmış en küçük kareler yönteminin kullanılması mantıklı görülmektedir. Fakat havuzlanmış en küçük kareler yönteminin hata terimi, varsa hem birim hem de artık hata ögesini içermektedir. Bu iki hata ögesinin tahmini birbirinden ayıramadığından, etkinlik kaybı olmaktadır. Rassal etkiler modelinin bir avantajı da zaman değişmezi değişkenleri, modele eklenebilmektedir. Bu avantaj ise açıklayıcı değişkenlerin de birim etki ile korelasyonsuz olması varsayımını gerektirmektedir. Rassal etkiler modelinde birim etki, tesadüfi olduğundan sabit parametreler içerisinde değil de hata terimi içerisinde yer almaktadır (Yerdelen Tatoğlu, 2021: 103-104).

Bütün gözlemlerin homojen olduğu düşünülüyorsa havuzlanmış en küçük kareler modelinin, birim veya zaman etkisinin olduğu düşünülüyorsa sabit ya da rassal etkiler modellerinin kullanılmasının uygun olduğu söylenmektedir. Çalışmada kullanılacak tahminci seçimi, belirtilen şekilde önsel olarak yapılabildiği gibi tanı testleri sonuçlarına göre de yapılabilmektedir. Tahminci seçiminin, tanı testleri sonucunda yapılması daha güvenilirdir (Yerdelen Tatoğlu, 2021: 176). F testi, en küçük kareler ve sabit etkiler modelleri arasında seçim yapmak için kullanılır. Breusch-Pagan Lagrange Çarpanı testi, en küçük kareler ve rassal etkiler modelleri arasında seçim yapmak için kullanılır. Hausman testi, sabit etkiler ve rassal etkiler modelleri arasında seçim yapmak için kullanılır (Torres-Reyna, 2007: 28-37; Mere, 2021: 108-109).

Çalışmada, oluşturulan hipotezleri test etmek için üç farklı model kullanılmıştır. Bunlar:

Model 1:

$$\ln \text{İhracat}_{it} = \beta_1 \ln \text{GSYH}_{it} + \beta_2 \ln \text{REDK}_{it} + \beta_3 \ln \text{LSCI}_{it} + u_{it}$$

Model 2:

$$\ln \text{İthalat}_{it} = \beta_1 \ln \text{GSYH}_{it} + \beta_2 \ln \text{REDK}_{it} + \beta_3 \ln \text{LSCI}_{it} + u_{it}$$

Model 3:

$$\ln \text{Dış Ticaret Hacmi}_{it} = \beta_1 \ln \text{GSYH}_{it} + \beta_2 \ln \text{REDK}_{it} + \beta_3 \ln \text{LSCI}_{it} + u_{it}$$

$\ln \text{İhracat}_{it}$	: İhracat
$\ln \text{İthalat}_{it}$	: İthalat
$\ln \text{Dış Ticaret Hacmi}_{it}$	: Dış Ticaret Hacmi
$\ln \text{GSYH}_{it}$	: Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
$\ln \text{REDK}_{it}$	: Reel Efektif Döviz Kuru
$\ln \text{LSCI}_{it}$	: Deniz Ticaret Ağları Endeksi
u_{it}	: Hata Terimi

3.5. Ampirik Bulgular ve Değerlendirmeler

Bu kısımda açıklayıcı istatistikler, değişkenler arası korelasyon incelemesi, tanı testleri, yapılan tahminler ve elde edilen bulgular sunulmuştur.

3.5.1. Açıklayıcı İstatistikler

Tablo 18. Açıklayıcı İstatistikler

Değişkenler	Ortalama	Standart Sapma	Minimum	Maksimum	Gözlem Değeri
İhracat	3.08E+11	3.83E+11	1.19E+10	1.75E+12	N = 190
İthalat	2.82E+11	3.38E+11	1.15E+10	1.55E+12	N = 190
Dış Ticaret Hacmi	5.90E+11	7.20E+11	2.35E+10	3.31E+12	N = 190
GSYH	6.79E+11	9.15E+11	8.91E+09	3.60E+12	N = 190
LSCI	46.1307	26.97789	5.830795	91.92992	N = 190
REDK	95.92825	4.168023	85.70396	106.6591	N = 190

Tablo 18’de görüleceği üzere, çalışmada kullanılan değişkenlere ait açıklayıcı istatistikler incelendiğinde, maksimum değerlerinin genel olarak ortalamasının altında

olduğu; LSCI ve REDK değişkenlerinin ise ortalamanın üzerine çıkabildiği görülmektedir.

3.5.2. Korelasyon Matrisi

Tablo 19. Korelasyon Matrisi

	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Hacmi	GSYH	REDK	LSCI
İhracat	1					
İthalat	0,9957	1				
Dış Ticaret Hacmi	0,9991	0,9988	1			
GSYH	0,929	0,944	0,937	1		
REDK	-0,0029	0,002	-0,0006	-0,0069	1	
LSCI	0,6526	0,6756	0,6641	0,6436	0,0067	1

Korelasyon katsayıları incelendiğinde, ihracat ve ithalat arasında pozitif yönde 0,9957; ihracat ve dış ticaret hacmi arasında, pozitif yönde 0,9991; ihracat ve gayri safi yurtiçi hâsıla arasında, pozitif yönde 0,929; ihracat ve reel efektif döviz kuru arasında, negatif yönde -0,0029; ihracat ve deniz ticaret ağları endeksi arasında, pozitif yönde 0,6526 ilişki vardır. İthalat ve dış ticaret hacmi arasında, pozitif yönde 0,9988; ithalat ve gayri safi yurtiçi hâsıla arasında, pozitif yönde 0,944; ithalat ve reel efektif döviz kuru arasında, pozitif yönde 0,002; ithalat ve deniz ticaret ağları endeksi arasında, pozitif yönde 0,6756 ilişki vardır. Dış ticaret hacmi ve gayri safi yurtiçi hâsıla arasında, pozitif yönde 0,937; dış ticaret hacmi ve reel efektif döviz kuru arasında, negatif yönde -0,0006; dış ticaret hacmi ve deniz ticaret ağları endeksi arasında, pozitif yönde 0,6641 ilişki vardır. Deniz ticaret ağları endeksi ile reel efektif döviz kuru arasında 0,0067 yok denecek düzeyde bir ilişki varken; deniz ticaret ağları endeksi ve GSYH arasında 0,6436 orta düzeyde pozitif bir ilişki söz konusudur. Katsayılar incelendiğinde, bağımlı değişken olarak düşünülen ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmi arasında pozitif yönlü yüksek ilişki olduğu ve bu değişkenlerin GSYH, reel efektif döviz kuru ve deniz ticaret ağları endeksi ile açıklanmasında çoklu doğrusal bağlantı yönünden bir sorun yaşanmayacağı, modellerin kurulmasının mümkün olduğu anlaşılmıştır.

3.5.3. Tanı Testleri

Tablo 20. F Testi Sonuçları

Modeller	Test İstatistikleri	Olasılık Değeri
İhracat Modeli	578,07	0,0000
İthalat Modeli	305,42	0,0000
Dış Ticaret Hacmi Modeli	472,94	0,0000

F testi, sabit etkiler tahmincisi ve en küçük kareler tahmincisi arasında hangisinin kullanılacağı yönünde seçim yapmak için kullanılır. Yokluk hipotezi, birim etkiler yoktur şeklindedir. Her üç modelde de olasılık değeri 0,05'ten küçük olduğu için yokluk hipotezi reddedilmiştir ve bu nedenle sabit etkiler tahmincisi seçilmelidir.

Tablo 21. Breusch-Pagan Lagrange Çarpımı Testi Sonuçları

Modeller	Test İstatistikleri	Olasılık Değeri
İhracat Modeli	788,43	0,0000
İthalat Modeli	731,45	0,0000
Dış Ticaret Hacmi Modeli	768,22	0,0000

Breusch-Pagan Lagrange Çarpımı testi, rassal etkiler tahmincisi ve en küçük kareler tahmincisi arasında hangisinin kullanılacağı yönünde seçim yapmak için kullanılır. Yokluk hipotezi, birim etkiler yoktur şeklindedir. Her üç modelde de olasılık değeri 0,05'ten küçük olduğu için yokluk hipotezi reddedilmiştir ve bu nedenle rassal etkiler tahmincisi seçilmelidir.

Tablo 22. Hausman Testi Sonuçları

Modeller	Test İstatistikleri	Olasılık Değeri
İhracat Modeli	152,62	0,0000
İthalat Modeli	111,59	0,0000
Dış Ticaret Hacmi Modeli	165,28	0,0000

Hausman testi, sabit etkiler tahmincisi ve rassal etkiler tahmincisi arasında hangisinin kullanılacağı yönünde seçim yapmak için kullanılır. Yokluk hipotezi, rassal

etkiler vardır şeklindedir. Her üç modelde de olasılık değeri 0,05'ten küçük olduğu için yokluk hipotezi reddedilmiştir ve bu nedenle sabit etkiler tahmincisi seçilmelidir.

Tablo 23. Birimler Arası Korelasyon Testi Sonuçları

Modeller	Test İstatistikleri	Olasılık Değeri
İhracat Modeli	5,547	0,0000
İthalat Modeli	5,520	0,0000
Dış Ticaret Hacmi Modeli	5,236	0,0000

Birimler arası korelasyonun varlığı, Pesaran (2004) testi ile analiz edilmiştir. Yokluk hipotezi, birimler arası korelasyon yoktur şeklindedir. Her üç modelde de olasılık değeri 0,05'ten küçük olduğu için yokluk hipotezi reddedilmiştir ve birimler arası korelasyon vardır.

Tablo 24. Değişen Varyans Testi Sonuçları

Modeller	Test İstatistikleri	Olasılık Değeri
İhracat Modeli	9266,75	0,0000
İthalat Modeli	3691,51	0,0000
Dış Ticaret Hacmi Modeli	8338,60	0,0000

Değişen varyansın varlığı, değiştirilmiş Wald testi ile analiz edilmiştir. Yokluk hipotezi, değişen varyans sorunu yoktur şeklindedir. Her üç modelde de olasılık değeri 0,05'ten küçük olduğu için yokluk hipotezi reddedilmiştir ve değişen varyans sorunu vardır.

Tablo 25. Otokorelasyon Testi Sonuçları

Modeller	Test İstatistikleri	Olasılık Değeri
İhracat Modeli	61,743	0,0000
İthalat Modeli	13,666	0,0000
Dış Ticaret Hacmi Modeli	52,899	0,0000

Otokorelasyonun varlığı, Wooldridge testi ile analiz edilmiştir. Yokluk hipotezi, otokorelasyon yoktur şeklindedir. Her üç modelde de olasılık değeri 0,05'ten küçük olduğu için yokluk hipotezi reddedilmiştir ve otokorelasyon vardır.

3.5.4. Model Tahmini Sonuçları

Tablo 26. Model Sonuçları

Değişkenler	İhracat Modeli	İthalat Modeli	Dış Ticaret Hacmi Modeli
GSYH	1,388834*** [34,11] (0,0407203)	1,37165*** [24,54] (0,0558999)	1,383962*** [32,76] (0,0422481)
REDK	-0,5080386*** [-9,44] (0,0538264)	-0,5102007*** [-5,53] (0,0922122)	-0,5060442*** [-9,01] (0,0561775)
LSCI	0,1944534** [2,72] (0,0714366)	0,3198308*** [4,29] (0,0746102)	0,2571456*** [4,02] (0,0639247)
F İstatistiği	2909,23***	4142,11***	17171,68***
R2	0,8941	0,8640	0,8917
N	190	190	190

(***), (**) ve (*) işaretleri sırasıyla %1, %5 ve %10 önem düzeyinde istatistiksel olarak anlamlılığı göstermektedir. Köşeli parantez içindeki değerler, katsayılara ilişkin t istatistik değerlerini gösterirken parantez içindeki değerler ise testlere ilişkin standart hataları göstermektedir.

Analizde, bağımlı değişken olarak kullanılan ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmi; bağımsız değişken olarak kullanılan GSYH, reel efektif döviz kuru ve deniz ticaret ağları endeksi logaritması alınarak kullanılmıştır. Kurulan her üç modelde de birimler arası korelasyon, değişen varyans ve otokorelasyon tespit edildiğinden, Driscoll-Kraay (1998) standart hatalar tahmincisi kullanılmıştır. Driscoll-Kraay (1998) standart hatalar tahmincisinin metodolojisi, yatay kesit ortalamaları serisi için Newey-West türü düzeltme yapmaktadır. Bu şekilde düzeltilmiş standart hata tahminleri, kovaryans matris tahmincilerinin tutarlılığını garantilemektedir (Yerdelen Tatoğlu, 2021: 359). Kurulan ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmi modellerinde, söz konusu bağımlı değişkenler GSYH, reel efektif döviz kuru ve deniz ticaret ağları endeksi değişkenleri ile açıklanmaya çalışılmıştır.

Kurulan ihracat modelinde GSYH ve reel efektif döviz kuru değişkenleri %1 önem düzeyinde, deniz ticaret ağları endeksi değişkeni %5 önem düzeyinde anlamlıdır. Modeldeki açıklayıcı değişkenler, ihracatı %89,41 oranında açıklamaktadır. GSYH'deki %1 artış, ihracatı %1,38; deniz ticaret ağları endeksindeki %1 artış, ihracatı %0,19

arttırdığı; reel efektif döviz kurundaki %1 artış, ihracatı %0,50 oranında azalttığı tespit edilmiştir.

Kurulan ithalat modelinde GSYH, reel efektif döviz kuru ve deniz ticaret ağları endeksi değişkenleri %1 önem düzeyinde anlamlıdır. Modeldeki açıklayıcı değişkenler, ithalatı %86,40 oranında açıklamaktadır. GSYH'deki %1 artış, ithalatı %1,37; deniz ticaret ağları endeksindeki %1 artış, ithalatı %0,31 arttırdığı; reel efektif döviz kurundaki %1 artış, ithalatı %0,51 oranında azalttığı tespit edilmiştir.

Kurulan dış ticaret hacmi modelinde GSYH, reel efektif döviz kuru ve deniz ticaret ağları endeksi değişkenleri %1 önem düzeyinde anlamlıdır. Modeldeki açıklayıcı değişkenler, dış ticaret hacmini %89,17 oranında açıklamaktadır. GSYH'deki %1 artış, dış ticaret hacmini %1,38; deniz ticaret ağları endeksindeki %1 artış, dış ticaret hacmini %0,25 arttırdığı; reel efektif döviz kurundaki %1 artış, dış ticaret hacmini %0,50 oranında azalttığı tespit edilmiştir.

SONUÇ

Dünya coğrafyasının %71'lik payının denizlerle kaplı olması uluslararası ticarete deniz yolu taşımacılığının öne çıkmasında en büyük faktörlerinden biridir. Dünya'da uluslararası taşımacılığın yaklaşık %90'lık payı deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Deniz yolu taşımacılığı, büyük miktarda yükün tek seferde taşınmasına diğer taşıma biçimlerine göre daha az maliyetle taşınmasına olanak sağlaması avantajları olarak düşünülmektedir. Diğer taraftan ulaşım hızının düşük olması, kötü hava koşullarının oluşturacağı olumsuzluklar, ulaşım hatlarının yoğunluğu ve son teslim noktasına tam olarak ulaşım imkânının bulunmaması deniz yolu taşımacılığının dezavantajları olarak görülmektedir (Kol, 2010: 133; Aracı vd., 2023: 43; Yorulmaz ve Kırıl, 2022: 78). Küreselleşme ile artan dış ticaret, ülke ekonomilerinin kalkınmasındaki temel unsurlardan biridir. Dolayısıyla dış ticaret performanslarının arttırılmasında deniz ticaretinde etkinliğin göz önünde bulundurulması ve deniz ticaret ağlarının geliştirilmesi ülkelerin ekonomik kalkınması çerçevesinde konunun önemini ortaya koymaktadır.

Bu kapsamda çalışmada, konteyner taşımacılığında deniz ticaret ağları ve dış ticaret performansı ilişkisi, Avrupa Birliği üyesi ülkeler özelinde incelenmiştir. Analize dahil edilen ülkeler ve yıllar, verilerin ulaşılabilirliğine göre belirlenmiştir. Avrupa Birliği'nde 27 üye ülke bulunmaktadır. Avusturya, Çekya, Estonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Slovakya ve Slovenya'nın çalışmanın ilerleyen bölümlerinde irdelenecek olan bazı verilerinde eksiklik olduğundan çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu bağlamda, 27 AB ülkesinden 19'u analize dahil edilmiş ve çalışma 2012-2021 yılları ile sınırlı tutulmuştur. Konteyner taşımacılığında deniz ticaret ağları ve dış ticaret performansı ilişkisini incelemek için üç ayrı hipotez oluşturulmuştur. Çalışmanın analiz kısmında ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmini açıklayan üç farklı model oluşturulmuştur. Analizde kullanılan bağımlı değişkenler ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmi; bağımsız değişkenler ise GSYH, deniz ticaret ağları ve reel efektif döviz kuru şeklindedir.

Deniz ticaret ağları, 2004 yılında Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı tarafından oluşturulan ülkelerin lojistik ve taşımacılık açısından ticari rekabet gücünü karşılaştırmak için geliştirilmiş deniz ticaret ağ endeksi (LSCI) ile temsil

edilmiştir. Deniz ticaret ağ endeksi, 157 ekonominin dünya çapındaki yıllık kapsamlı bir açıklamasını sunmaktadır. Daha yüksek bir endeks sergileyen ekonomiler, uluslararası deniz taşımacılığı için küresel taşımacılık sistemine daha kolay katılabilirler. Endeks, deniz taşımacılığı ağına olan bağlantıyı ve uluslararası ticarete dahil olma yeteneğini göstermektedir. Ayrıca, konteyner nakliye hatlarının pazar kapsamı yoluyla geliri en üst düzeye çıkarma becerisini de yansıtmaktadır. Deniz ticaret ağ endeksi beş göstergeden oluşmaktadır (Hoffman, 2012: 265-266; Ünver, 2016: 273; Bertholdi vd., 2016: 234-235; Varbanova, 2017: 193; Lin vd., 2020: 160):

1. Bir ekonomide hizmet veren gemilerin sayısının ne kadar olduğunu,
2. Hizmet veren gemilerin konteyner taşıma kapasitesinin (TEU) ne kadar olduğunu,
3. Bir ülkenin limanında konuşlandırılan en büyük geminin boyutu (TEU kapasitesi) gemilerin ne kadar büyük olduğunu,
4. Gemilerin ne kadar hizmet sunduklarını gösterir, bir ülkenin limanlarını diğer ülkelere bağlayan hat seferlerinin sayısını,
5. Ülke limanlarına gidip gelen konteyner gemilerini kaç şirketin kullandığını gösterir.

Literatürde yer alan ve LSCI'yi kullanan bazı çalışmalara bakıldığında deniz ticaret ağı, küresel ticaretin çok önemli bir belirleyicisi olarak değerlendirilmiştir (Reza vd. 2015; Ünver, 2016; Lun ve Hoffmann, 2016; Kang ve Woo, 2017; Fugazza ve Hoffmann, 2017; Varbanova, 2017; Şeker, 2020; Lin vd., 2020; Atacan vd., 2022). Çalışmaların sonuçlarında da görüldüğü üzere LSCI, dış ticaret performansını pozitif yönde etkileyen faktörlerden biridir. Bu çalışma, dış ticaret performansı olarak ihracat, ithalat ve dış ticaret hacmi bağımlı değişken olarak kullanılması bakımından diğer çalışmalardan farklılaşmaktadır.

Panel veri analizi teknikleri kullanılarak varsayım testleri sonucunda, sabit etkili Driscoll-Kraay (1998) dirençli standart hatalar tahmincisi ile hipotezler kapsamında kurulan modellerin tahminleri yapılmıştır. Kurulan ilk modelde, GSYH ve deniz ticaret ağları endeksinin ihracatı pozitif yönde; reel efektif döviz kurunun ise negatif yönde etkilediği bulunmuştur. İkinci modelde, GSYH ve deniz ticaret ağları endeksinin ithalatı

pozitif yönde; reel efektif döviz kurunun ise negatif yönde etkilediği bulunmuştur. Üçüncü modelde ise GSYH ve deniz ticaret ağırları endeksinin dış ticaret hacmini pozitif yönde; reel efektif döviz kurunun ise negatif yönde etkilediği bulunmuştur. Reel efektif döviz kuru, ülkelerin ulusal paralarının diğer para birimleri karşısında değerini ifade etmektedir. Reel efektif döviz kurundaki artış, ulusal paranın değer kazanması anlamında gelmektedir. Bu durum ise ithalatın artmasına neden olmaktadır. Reel efektif döviz kurundaki düşüş ise ulusal paranın değer kaybetmesi anlamında gelmektedir. Bu durum ise ithalatın azalmasına neden olmaktadır.

Analiz sonuçları genel olarak değerlendirildiğinde, her üç modelde de GSYH ve deniz ticaret ağırları endeksinin pozitif yönde; reel efektif döviz kurunun ise negatif yönde etkili olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Çalışma sonucunda GSYH, reel efektif döviz kuru ve deniz ticaret ağırları endeksinin ülkelerin dış ticaret performansları açısından belirleyici faktörler olduğu söylenebilir. Avrupa Birliği, Türkiye'nin toplam dış ticaretinde önemli bir konumdadır. Bununla birlikte Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin deniz ticaret ağlarının gelişmesi, Türkiye'nin AB ile olan toplam dış ticaretinde de bir artışa yol açabilir.

Bu çalışmanın bazı sınırlılıkları bulunmaktadır. Zaman sınırlılığı olarak çalışma, 2012-2021 yıllarını kapsamaktadır. Ülke sınırlılığı olarak ise çalışmada, 27 AB üyesi ülkeden 19'u analize dahil edilmiştir. Değişkenler açısından ise kullanılan bağımlı değişkenler ve bağımsız değişkenler ile yine bir sınırlılık söz konusudur. Bu konuda ileride yapılacak çalışmalarda, zaman aralığı ve farklı ülke grupları ile karşılaştırmalı analizler yapılarak literatüre katkı sağlanabilir.

KAYNAKÇA

- Acar, M., (2010), “Serbest Ticaret, Ekonomik Özgürlükler ve Refah”, *Bilig Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, S.53.
- Akal, M. ve Şen, R., (2004), “Avrupa Birliği’nde İç ve Dış Ticaret Dengesi Gelişimi”, *Öneri*, C.6, S.21, (161-172).
- Akal, M. Ve Şen, R., (2005), “Avrupa Birliği Üyelerinde İhracat ve İthalatın Gelişimi” Edt. Oğuz Kaymakçı, *Avrupa Birliği Üzerine Notlar*, Nobel Yayınları, Ankara.
- Akdoğan, R., (1988), *Deniz Ticareti*, Zihni Eğitim Yayını, İstanbul
- Akpa, E. O. (2022), “Global trade: testing persistence in global shipping based on the Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)”, *South-Eastern Europe Journal of Economics*, 20(2).
- Alphaliner, Alphaliner TOP 100, (07.11.2022), <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>.
- Altundağ, Z., (2016), “Geçmişten Günümüze Şanghay İş birliği Örgütü”, *Avrasya Etüdleri*, C.49, S.1, (99-124).
- Aracı, H., Özbek, G. B., & Özbek, K. G. K. (2023). Petrol Fiyatları ve Döviz Kuru Volatilitésinin Türkiye’nin Dış Ticaretindeki Taşımacılık Faaliyetleri Üzerinde Etkileri. *Maliye ve Finans Yazıları*, (119).
- Aris, S., (2009), “The Shanghai Cooperation Organisation: ‘Tackling the Three Evils’. A Regional Response to Nontraditional Security Challenges or an Anti-Western Bloc?” *Europe-Asia Studies*, Vol.61, Issue.3, (457-482).
- Arslan, İ., (2019),” Şanghay İş Birliği Örgütü: Çıkarlar/Öncelikler ve Bölgesel İş Birliği Arasında Bir Denge Arayışı”, *Güvenlik Stratejileri*, C.15, S. 30, (289-330).
- Atacan, C., Kayıran, B., & Açık, A. (2022). Impact of Liner Shipping Connectivity on Container Traffic in Turkish Ports. *Transactions on Maritime Science*, 11(2).
- Ateş, A., Karadeniz, Ş. ve Esmer, S. (2010). “Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri”, *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2), 83-98.

- Ay, A., Üçler, G. ve Koçak, İ., (2009), “Reel Döviz Kuru Dalgalanmalarının Dış Ticaret Üzerine Etkisinin Sınır Testi Yaklaşımı ile Analizi: 1996-2006 Türkiye Örneği”, *SÜ İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, C.9, S.17.
- Balık İ., (2014), Limanlar ve Liman Yeri Seçimi, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, C.7 S.2, (42).
- Bartholdi, J. J., Jarumaneeroj, P., & Ramudhin, A. (2016). A new connectivity index for container ports. *Maritime Economics & Logistics*, 18, 231-249.
- Başkol, M. O., (2010), “İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesinde Anti-Dumping Soruşturmasının Etkinliği”, *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, C.2, S.1.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2013), “Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri”, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.26.
- Birinci, Y., (1989), “Enflasyon, Para Politikası ve Stratejileri”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C.47 S.1-4.
- Bozkaya, Ö. ve Kıncal A., (2020), “Avrupa Birliği’nin Dış Ticaret Stratejisinde Normatif Güç Kullanımı”, *Marmara Avrupa Araştırmaları Dergisi*, C. 28, S. 2., (255-284).
- CFR, *MERCOSUR: South America’s Fractious Trade Bloc*, (23.10.2022). <https://www.cfr.org/background/mercosur-south-americas-fractious-trade-bloc>.
- CFR, *NAFTA and the USMCA: Weighing the Impact of North American Trade*, (23.10.2022). <https://www.cfr.org/background/naftas-economic-impact>.
- Coşkun, A., (2014), “Dış Ticaret Teorileri Kapsamında Türkiye'nin Rekabet Gücü Üzerine Bir Değerlendirme”, *Tekirdağ S.M.M.M. Odası Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 3, Nisan.
- Çolakoğlu, S. (2004), “Şanghay İş birliği Örgütü’nün Geleceği ve Çin”, *Uluslararası İlişkiler*, C. 1, S. 1, (173-197).
- Damanpour, F., (2000), "North American Free Trade Agreement With A Focus On The US States’ Participation And Mexico", *Managerial Finance*, Vol. 26, Issue. 1, (53-71).

- Dinler, Z., (2010), *İktisada Giriş*, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa.
- Doğan, B.B. ve Tunç, Ş.Ö., (2015), “Türkiye’nin Afrika Ülkeleri İle Olan Dış Ticaretinin Belirleyicileri: Panel Çekim Modeli Yaklaşımı”, *Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, C.7, S.12.
- Dördüncü H., (2021), *Türkiye’de İhracat İle Konteyner Taşımacılığı Arasındaki İlişki Üzerine Bir Nedensellik Analizi*, *Ekonomi, Politika ve Finans Araştırmaları Dergisi* S.6, (192-206).
- Düzgün, R. ve Taşçı, H. M. (2014), “Türk İşletmelerinin İhracat Performansını Belirleyen Faktörler: İSO-500 Üzerine Bir Uygulama”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, C.9, S.3, (7- 24).
- Erim, G., (2018), “Değişen Aktörlerle Bir Varoluş Mücadelesi Ticaret Savaşları”, *Ekonomik Araştırmalar ve Proje Müdürlüğü Araştırma Raporu*, Temmuz, Konya.
- Eryüzlü, H., (2019), “Dünya Deniz Ticareti ve Türkiye Dış Ticareti İlişkileri: Ekonometrik Bir Analiz”, *The Journal of Social Science*, C.3, S.5, (152-162).
- Esmer, S., (2019) *Liman ve Terminal Yönetimi*, Anadolu Üniversitesi Yayını, Eskişehir
- European Union, *Countries History*, (03.11.2022). https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values_en.
- EUROSTAT, *International Trade In Goods By Mode Of Transport*, (20.10.2022). https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=International_trade_in_goods_by_mode_of_transport.
- EUROSTAT, *International Trade Of Goods Statistics*, (20.10.2022). https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=International_trade_in_goods.
- EUROSTAT, *Key Figures On Europe*, (24.10.2022). <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/-/KS-06-22-075>.
- Fugazza, M., & Hoffmann, J. (2017). Liner shipping connectivity as determinant of trade. *Journal of Shipping and trade*, 2(1), 1-18.
- Göçer İ., ve Elmas B., (2013), “Genişletilmiş Marshall-Lerner Koşulu Çerçevesinde Reel Döviz Kuru Değişimlerinin Türkiye’nin Dış Ticaret Performansına Etkileri: Çoklu

- Yapısal Kırılmalı Zaman Serisi Analizi”, *BDDK Bankacılık ve Finansal Piyasalar*, C.7, S.1, (137-157).
- Gürsoy, Y., (2015), *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi*, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa.
- Han, E. ve Kaya, A., (2004), *İktisadi Kalkınma ve Büyüme*, Anadolu Üniversitesi Yayını No.1575.
- Hao, D., (2021), “20 Years of the SCO: Development, Experience and Future Direction”, *Contemporary International Relation*, Vol. 31, Issue. 4.
- Hellenicshippingnews, (05.11.2022) <https://www.hellenicshippingnews.com/guinea-set-to-supply-iron-ore-from-2026/>
- Hepgülerler, E., (2011), *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Hoffmann, J. (2012). Corridors of the Sea: An investigation into liner shipping connectivity. *Les Corridors de Transport. Les océanides*.
- Hsiao, C. (2005). Why panel data?. *The Singapore Economic Review*, 50(02), 143-154.
- IICL Technology Committee, (2016), *Guide for Container Equipment Inspection*, IICL Lessors LTD., Washington.
- IMF, Shipping Costs and Inflation, (10.11.2022), <https://www.imf.org/media/Files/Publications/WP/2022/English/wpica2022061-print-pdf.ashx>
- International Convention for Safe Containers, (1996), *CSC*, International Maritime Organization, London.
- International Trade Administration, *USMCA*, (05.11.2022). <https://www.trade.gov/usmca>.
- ISS, (2018)., “The Evolution Of the Shanghai Cooperation Organisation” *Strategic Comments*, Vol. 24, Issue. 5, (7-9).
- İKV, *AB Genişlemesi*, (22.10.2022). https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=32&id=281.
- İSTA, *1 Temmuz 2020 NAFTA’dan USMCA’ya Geçiş, Uyuşmazlık Çözümü Ve Türkiye’ye Etkileri*, (30.11.2022). <https://ista.org.tr/blog/haberler/uluslararası->

ticari-tahkim/1-temmuz-2020-naftadan-usmcaya-gecis-uyusmazlik-cozumu-ve-turkiyeye-etkileri/.

İstikbal, D., (2019), “Yükselen Bir Güç Şangay İş Birliği Örgütü ve Türkiye”, Edt. Alaeddin Yalçınkaya ve Derya Tuğlu, *Avrasya Stratejileri: İlişkiler, Örgütler, Politikalar*, Astana Yayınları, Ankara, (176-190).

İTKİB, *Ticari Bloklar*, (22.10.2022). <https://www.itkib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-dis-ticaret-ihracat-rehberi-ticari-bloklar.html>.

Jouili, T. A. (2019), “Determinants of Liner Shipping Connectivity”, *International Journal of Advanced and Applied Sciences*, 6(11).

Kang, D. J., & Woo, S. H. (2017). Liner shipping networks, port characteristics and the impact on port performance. *Maritime Economics & Logistics*, 19, 274-295.

Kara, A., ve Sayar, R., (2019), *Uluslararası Ticaret: Değer Zinciri Pazar Yapıları ve Muhasebe Uygulamaları*, Ekin Basım Yayın, Bursa.

Kaya, F., (2015), *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi*, Beta Yayını, İstanbul.

Kol, B. (2010), “Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları”, (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü), İzmir.

Konak, A. ve Demir, M. A., (2019), “Türkiye'nin BRICS Ülkeleri İle Ticaretinin Analizi: Çekim Modeli Uygulaması”, *Uluslararası Bankacılık Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, C.2, S.2.

KPMG, KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış, (14.11.2022), <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2021/09/kpmg-perspektifinden-tasimacilik-ve-lojistik-sektorene-bakis-2021.pdf>

Kutlu, A., (2003), *Gümrükleme*, Anadolu Üniversitesi Yayını No: 970.

Laçiner, S. (2003) “Latin Amerika’da Bölgesel Entegrasyon Girişimleri. Avrasya Dosyası”, *Enerji Özel*, C.9, S.1, (299-325).

Levinson, M., (2006), *The Box*, Princeton University Press, New Jersey.

Li, Xin, Wang Y. X., (2021), “The Results Of The 20-Year Economic Cooperation Of The Shanghai Cooperation Organization And Its Development Prospects”, *Finance: Theory and Practice*. Vol. 25, Issue. 3, (159-174).

- Lin, P. C., Kuo, S. Y., & Chang, J. H. (2020). The direct and spillover effects of liner shipping connectivity on merchandise trade. *Maritime Business Review*, 5(2), 159-173.
- Lun Y.H.V.,Lai K. ve Cheng T.C.E, (2010), *Shipping and Logistics Management*, New York
- Lun, Y. H., & Hoffmann, J. (2016). Connectivity and trade relativity: the case of ASEAN. *Journal of Shipping and Trade*, 1(1), 1-13.
- Mbekeani, K.K., (2010), “Infrastructure, Trade Expansion and Regional Integration: Global Experience and Lessons for Africa”, *Journal Of African Economies*, Vol. 19, Issue. 1, (88-113).
- MERCOSUR, *MERCOSUR Dış Ticaret Raporu*, (25.10.22). <https://www.mercosur.int/documento/mercotur-30-anos-1991-2021-edicion-conmemorativa/>.
- MERCOSUR, *Objetivos del MERCOSUR*, (23.10.2022). <https://www.mercosur.int/quienes-somos/objetivos-del-mercotur/>.
- MERCOSUR, Trade in Goods, (23.10.2022). <https://estadisticas.mercotur.int/>.
- Mere, M. (2021), “Türkiye’nin Avrupa Birliği ve Şangay İşbirliği Örgütü Ülkeleriyle Ticari İlişkisi: Panel Çekim Modeli Yaklaşımıyla Ampirik Analizi”, (Doktora Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi), Afyonkarahisar.
- Mersin Deniz Ticaret Odası, 05- 12 Ocak 2021 Haftası Denizcilik Haberleri, (15.11.2022), <https://www.mdto.org.tr/tr/05-12-ocak-2021-haftasi-denizcilik-haberleri>
- Naktiyok, A., (2020), *Dış Ticarete Girişimcilik*, Anadolu Üniversitesi Yayını No: 4017.
- OAS, *North American Free Trade Agreement*, (23.10.2022). <http://www.sice.oas.org/Trade/NAFTA/chap-01.asp#A102>.
- Oguz, A., (2022), *Dış Ticaretin Yol Haritası*, Eğitim Yayın Evi, Konya.
- Oktay, N., (2005), *Dış Ticarete Giriş*, Anadolu Üniversitesi Yayını No: 1624.
- Özalp, İ., (2004), *Uluslararası İşletmecilik*, Anadolu Üniversitesi Yayını No: 1576.

Port Economics, Management, and Policy, (03.11.2022)
<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/>

Resmî Gazete, 15 Mart 2005 tarih ve 5108 Sayılı, “1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi’nin Ve Geçici İthalat Sözleşmesi’nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik”.

Resmî Gazete, 29 Nisan 1926 tarih ve 359 Sayılı,” Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında Kanun”

Reza, M., Suthiwartnarueput, K., & Pornchaiwiseskul, P. (2015). Liner shipping connectivity and international trade in maritime Southeast Asian countries. *Journal of International Logistics and Trade*, 13(3), 43-74.

Robinson, S.ve Thierfelder, K., (2002), “Trade Liberalisation And Regional İntegration: The Search For Large Numbers”, *The Australian Journal of Agricultural and Resource Economics*, Vol.46, Issue. 4, (585–604).

SeaRates, Shipping Container Dimensions, (14.11.2022),
<https://www.searates.com/reference/container/>

SETA, *Asya Savunma Platformu: Şanghay İş birliği Örgütü*, (02.11.2022).
<https://www.setav.org/asya-savunma-platformu-sanghay-isbirligi-orgutu/>.

Seyidoğlu, H., (2015), *Uluslararası İktisat: Teori Politika ve Uygulama*, Güzem Can Yayınları, İstanbul.

Shanghai International Port Co. LTD., Main Takeaway from SIPG Annual Financial Report 2020, (15.11.2022), <https://en.portshanghai.com.cn/LatestNews/1916.jhtml>

Shoham, A. (1998), “Export Performance: A Conceptualization And Empirical Assessment”, *Journal of International Marketing*, Vol.6, Issue. 3, (59–81).

Soytürk, M. (2020), “Avrupa Birliği ve Geleceği”, *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi*, C.6, S.2, (311-330).

- Statista, Global container freight rate index from January 2019 to November 2022, (14.11.2022), <https://www.statista.com/statistics/1250636/global-container-freight-index/>
- Suluvman, H., (2017), *Deniz Yolu Taşımacılığı ve Gemi Acenteliği İşlemleri*, IMEAK DTO Yayını, İzmir.
- Şeker, A. (2020). The impacts of liner shipping connectivity and economic growth on international trade case of European Countries and Turkey. In Handbook of research on the applications of international transportation and logistics for world trade (pp. 139-150). IGI Global.
- T.C. Dış İşleri Bakanlığı, *Avrupa Birliği'nin Tarihçesi*, (01.11.2022). <https://www.ab.gov.tr/105.html> 01.11.2022.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Güney Ortak Pazarı (MERCOSUR)*, (25.10.2022). <https://www.mfa.gov.tr/guney-ortak-pazari.tr.mfa>.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Şanghay İş birliği Teşkilatı (ŞİÖ)*, (25.10.2022). <https://www.mfa.gov.tr/sanghay-isbirligi-orgutu.tr.mfa>.
- T.C. Ticaret Bakanlığı, *Yanı Başımızdaki Dev Pazar Avrupa Birliği*, (30.10.2022). <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/yani-basimizdaki-dev-pazar-avrupa-birligi#:~:text=AB%20tek%20bir%20blok%20olarak,b%C3%BCy%C3%BCk%20ihracat%20ve%20ithalat%C3%A7%C4%B1s%C4%B1%20konumundad%C4%B1r.>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (02.11.2022) <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Filo İstatistikleri*, (01.11.2022), <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/filo-istatistikleri>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Kargo Tipleri Bazında Yük Elleçleme, (01.11.2022), <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri-2021>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Konteyner İstatistikleri*, (01.11.2022), <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/konteyner-istatistikleri>

- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Strateji Geliştirme Başkanlığı (2022) 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı, (05.11.2022), <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/2053-ulastirma-ve-lojistik-ana-plani-rev.pdf>
- Taşkın, E., (2012), *Uluslararası Pazarlama*, Türkmen Kitapevi, İstanbul.
- The Geography and Transport Systems 2022, (01.11.2022), <https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/>
- The Geography of Transport Systems, Evolution of Containerships, (14.11.2022), <https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/evolution-containerships-classes/>
- The Shanghai Cooperation Organisation, *General Information*, (27.10.22). <http://eng.secsco.org/cooperation/20170110/192193.html>.
- The Shanghai Cooperation Organisation, *Shanghai Declaration on the Establishment of the SCO*, (27.10.2022). <http://eng.secsco.org/documents/>
- The World Bank, (06.11.2022). <https://data.worldbank.org/country>.
- TİM, *Sektörel Küresel Gelişmeler Bülteni 16-31 Ekim 2021*, (29.10.2022). https://tim.org.tr/files/downloads/TIM_Kuresel_Gelismeler_Bulteni/16-31%20Aral%C4%B1k%20T%C4%B0M%20K%C3%BCresel%20Sekt%C3%B6rel%20Geli%C5%9Fmeler%20B%C3%BClteni.pdf.
- Torres-Reyna, O. (2007). Panel data analysis fixed and random effects using Stata (v. 4.2). Data & Statistical Services, Princeton University, 112, 49.
- Tunalı, H., & Akarçay, N. (2018). Deniz Taşımacılığı İle Sanayi Üretimi İlişkisinin Analizi: Türkiye Örneği. *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, 3(6), 111-122.
- Turguttopbaş, N. ve Kaya, F., (2012), *Dış Ticaret İşlemleri*, Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2526.
- TUSIAD, Türkiye’de Kombine Taşımacılığın Fırsatları (2014), <https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/tusiadturkiyedekombinetasimaciliginfirsatlari-3005.pdf>

- Türk Armatörler Birliği, Gemi Tipleri, (01.11.2022),
<https://armatorlerbirligi.org.tr/gemi-tipleri>
- TÜRKLİM, Sektör İstatistikleri, (14.11.2022), <https://www.turklim.org/sektor-istatistikleri/>
- TÜRKLİM, Türkiye Limancılık Sektörü Raporu (2021), <https://www.turklim.org/wp-content/uploads/2021/10/turkiye-limancilik-sektoru-2021-Raporu.pdf>
- Tüzgen, A.B., (2019), “MERCOSUR’un Ekonomik Bölgeselleşmesi: 2006-2016 Yılları Bölge İçi Ticari İlişkilerin Analizi”, Uluslararası Siyaset Bilimi ve Kentsel Araştırmalar Dergisi, C.7, S. Özel, (23-37).
- Ulaştırma Hizmetleri, (2009), Kombine Taşımacılık, Millî Eğitim Bakanlığı, Ankara.
- Ulaştırma Hizmetleri, (2011), Paletler ve Konteynerler, Millî Eğitim Bakanlığı, Ankara.
- UNCTAD, Container Port Throughput, (14.11.2022),
<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=13321>
- UNCTAD, Merchant Fleet By Flag Or Registration And By Type Of Ship, (14.11.2022),
Beyond 20/20 WDS- Table view - Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual (unctad.org)
- UNCTAD, Review of Maritime Transport 2021, (03.11.2022)
https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf
- UNCTAD, World Container Port Throughput, (14.11.2022),
<https://hbs.unctad.org/maritime-transport-indicators/>
- Usta, G. ve Sarı, A. (2021), “Denizyolu Ticareti, Ekonomik Büyüme ve Dış Ticaret Haddi Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Türkiye İçin ARDL Yaklaşımı”, Nazilli İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2(1).
- Utkulu, U., (2005), *Türkiye’nin Dış Ticareti ve Değişen Mukayeseli Üstünlükler*, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir.
- Ünver, M. (2016). Ülkelerin Denizyolu Taşımacılığı Bağlantılılık Düzeyinin Gelişmekte Olan Doğu Asya ve Pasifik Ekonomilerine Yapılan İhracata Etkisi. Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi, 7(15).

- Varbanova, A. (2017). Liner shipping networks and ports connectivity in the Black Sea region. *Trans Motauto World*, 2(5), 192-195.
- Wooldridge, J. M. (2009). Econometrics: Panel Data Methods. *Complex Systems in Finance and Econometrics*, 215–237. doi:10.1007/978-1-4419-7701-4_12.
- Xue, Y. ve Makengo, B., (2021), “Twenty Years of the Shanghai Cooperation Organization: Achievements, Challenges and Prospects”, *Open Journal of Social Sciences*, C.9, (184-200).
- Yerdelen Tatoğlu, F. (2021), Panel Veri Ekonometrisi Stata Uygulamalı (6. baskı), Beta Yayınları.
- Yıldız, M. (1999), “Bütünleşme Biçimleri ve Avrupa Birliği”, *Dış Ticaret Dergisi*, S.15, (89-118).
- Yılmaz, F., (1994), "Gelişmekte Olan Ülkelerde Para Politikaları", *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.15, S.2.
- Yılmaz, Z., Deniz Ticaret Gazetesi, (01.11.2022), <https://www.denizticaretgazetesi.org/haber/msc-dunyanin-en-buyuk-konteyner-gemisini-teslim-alacak-17735>
- Yorulmaz, M. ve Kırıl, M. Ç. (2022), Liman Operasyon Müdürü Seçim Kriterlerinin Belirlenmesi”, *International European Journal of Managerial Research Dergisi*, C.6, S.10.
- Yurdakul, E. M. (2023), “Türkiye’nin Deniz Yoluyla Uluslararası Ticareti ve Ekonomik Büyüme İlişkisi”, *Turkish Journal of Maritime and Marine Sciences*, 9 (1).
- Yücel, F., (2016), “Dış Ticaretin Belirleyicileri Üzerine Teorik Bir Yaklaşım”, *Sosyoekonomi Dergisi*, C.4, S.4.

ÖZGEÇMİŞ

Kıssel Bilgiler :

Adı ve Soyadı : Özgür Sert

Eğitim Durumu :

Lisans Öğrenimi : İstanbul Teknik Üniversitesi – Denizcilik
Fakültesi - Denizcilik İşletmeciliği

Yüksek Lisans Öğrenimi : Antalya Bilim Üniversitesi - İşletme (Teksiz)
Karadeniz Teknik Üniversitesi - İş Sağlığı ve
Güvenliği (Teksiz)

Yabancı Dil ve Düzeyi : İngilizce - Çok İyi

İş Deneyimi : Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş. (25 Yıl)