

**ÜLKENİN KÜRESEL EKONOMİYE AÇILMASI  
SÜRECİNDE DÜZENLİ DENİZ TİCARET ROTALARINA  
BAĞLANTILARININ ETKİSİ: “TÜRK LİMANLARI  
STRATEJİSİ”**

Ayşe Aslı BAŞAK<sup>1</sup> ve Ali Cem KUZU<sup>2</sup>

**ÖZET**

*Deniz yolu taşımacılığı geçmiş yıllardan beridir dünya ticaretinin en büyük çoğunluğuna sahip taşıma şekli olmuştur. Deniz yoluyla yapılan ticarete ise limanlar, lojistiğin uluslararası yollara açıldığı en önemli noktaları oluşturmaktadır. Ülke limanlarının gerek geliştirilerek uluslararası ticarete katkılarının artırılması ve gerekse deniz ticaretinde önemli küresel deniz lojistiği ağlarına bağlantılarının ölçülmesi amacıyla Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı tarafından “Düzenli Deniz Ticaret Rotalarına Bağlantı Endeksi” geliştirilmiştir. Çalışmada bu endeks ile birlikte küresel ticarete yer alan ülkelerin ticarete olan ekonomik yatınlıklarının ölçülmesi amacıyla geliştirilen ve ülkelerin toplam ihracat, ithalat ve gayri safi yurtiçi hasılanın hesaplanmasıyla elde edilen “Ekonomik Açıklık Endeksi” arasındaki ilişkinin ölçülmesi için nicel araştırma yöntemlerinden biri olan regresyon analizi kullanılmıştır. Analiz sonucunda denizcilikte gelişmiş ve gayri safi yurtiçi hasıladada büyük paya sahip ülkeler arasında Türkiye'nin ekonomi ve deniz ticaretine ait konumlarının irdelenerek geliştirilmesi ve bu gelişim için stratejiler belirlenmesi amaçlanmıştır. Ülkenin genel kalkınmasına ek olarak küresel kriz ve belirsizlik sürecinde ticaretin bu dalgalanmadan en az etkilenmesini sağlayacak unsurlardan birinin deniz ticareti olduğu öngörülmüştür ve bu çalışma ile deniz lojistik ağlarının her yönden geliştirilmesi için tek yönlü bir model oluşturulması hedeflenmiştir. Ülkemizin kıyı yapısına uygun olarak liman kapasitelerinin artırılması ve talebe ilişkin çeşitlenen yeni lojistik hizmetler ile geliştirmesi uluslararası küresel piyasalarda ülkemiz için rekabetçi bir üstünlük sağlanması konusunda köprü konumunda olacaktır. Yakın gelecekte, ülkemizin küresel kriz anlarında ekonomik istikrar ve refah seviyesinin korunmasında lojistik ağları, denizcilik ve liman gelişimi konuları bir gereksinim niteliği taşıyacaktır. Bu konuda küresel başarı sağlanması, küresel bir strateji ile mümkün olacaktır.*

**Anahtar Sözcükler:** Denizcilik, Ekonomi, Strateji, Ticaret

<sup>1</sup>Operasyon & Emniyet Departmanı, Çebi Denizcilik ve Ticaret A.Ş., İstanbul  
ayseaslibasak@gmail.com.

<sup>2</sup>Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Departmanı, Piri Reis Üniversitesi, İstanbul,  
ackuzu@pirireis.edu.tr.

## 1. GİRİŞ

Değişen ve gelişen dünya ile birlikte ülke ekonomileri de bu gelişme içerisinde sürdürülebilir bir yaşam döngüsünün önemli parçalarını oluşturmuşlardır. Bu doğrultuda ülkeler, değişime ayak uydurmak, dünya ekonomik gelişimini takip etmek, ülkelerarası yönetim gelişmelerini değerlendirmek ve toplum refah standardını artırarak daha istikrarlı bir ekonomiye sahip olmak için çeşitli politikalar geliştirmişlerdir. Küresel alanda var olan endüstriyel üretim artışı ise ülkelerin bu gelişimden küresel oranda etkilenmesine ve bu sebeple oluşan ekonomik büyüme, ülkeler ve endüstriler arası aktivitelerinin birbirine bağlı konuma gelmesine yol açmıştır. Ülkeler arası ticari aktiviteleri ve toplam endüstriyel üretimleri ülkelerin küreselleşme sürecinde ne kadar açık bir ekonomiye sahip olduklarının göstergesi niteliğindedir (Rose 2004: 213).

Diğer yandan ülkeler arasında ihracat ve ithalat yoluyla yapılan ticaretin ise %80'den fazlası deniz yoluyla taşınmaktadır (UNCTAD, 2013). Deniz yolu ile taşımada doğrudan yalnızca çeşitli tiplerde gemilere değil pek çok liman, rıhtım ve tersane gibi alt yapılara da ihtiyaç bulunmaktadır. Bu da gelişen teknoloji ve araştırmalarla birlikte çeşitli pek çok taşıma yönteminin deniz yolu ile kombine edilerek kullanıldığı "Multimodal" taşımalara ihtiyacı doğurmuştur (Deveci, 2013: 93). Multimodal yani birbiri içerisine geçmiş taşıma sistemlerinde yalnızca konteyner ve Ro-Ro (Roll on-Roll off) taşımaları için değil sıvı yük, dökme yük, konteyner ve genel kargo mallarının ihracat ve ithalatında da altyapısı zengin limanlara ihtiyaç bulunmaktadır. Liman aktivite, kapasite ve altyapılarının gelişimi, ülkelerin özellikle belirli hat taşımacılığı ticaretini büyük ölçüde artırmaktadır (UDHB, 2014: 20-21). Konteyner taşımacılığı ile başlanan düzenli deniz yolu hatları günümüzde kimyasal, petrol ürünü ve sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) taşıyan tankerler dâhil olmak üzere kuru yük taşımacılığında da maliyetleri düşüren verimli bir yöntemdir (Stopford, 2002: 45-341). Ülke ekonomileri açısından düşünüldüğünde ise limanların düzenli rota hatlarındaki hareketleri ticaret hacmini artıran bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Yalnızca düzenli hat taşımacılığında değil, tüm dünya ülkeleriyle arızı (*tramp*) olarak yapılan belirsiz hat taşımacılığının da deniz yoluyla yapılan ticarete etkisi büyüktür (Cumalıoğlu, 2010: 65). Ancak araştırmada yalnızca düzenli hatlara bağlantının ülke ekonomisi üzerinde etkileri incelenmiştir.

Ülkemizde ise deniz ticareti son yıllarda ortaya çıkan politika ve stratejilerle gelişmeye devam etmektedir. Türk Bayraklı gemilerdeki vergi oranlarının düşürülmesi, küçük tonaj gemi armatörlerine verilen hurda teşviki ve denizciliğin temel ve teknolojik olarak gelişimiyle ilgili atılan adımlar bunlara örnek teşkil etmektedir. Bu gelişme süresince özellikle en büyük altyapıya Türk deniz ticaretinin temelinde bulunan

liman yatırımları ihtiyaç duymaktadır. Gemi çeşitlerinin artması ve yeni kurallarla emniyet tedbirlerinin artırılmasıyla limanlar artık daha teknolojik altyapılara ihtiyaç duymaktadır. Bazı liman yatırımlarının “Yap-İşlet-Devret” modeliyle özel sektör ve kamu bazında işletilirken, bazıları ise doğrudan özel sektörden yerli veya yabancı yatırımcı vasıtasıyla işletilmektedir (Lojistik Hattı, 2013). Devlet bazında liman yatırım ve gelişiminin ticari büyüme yolunda bir strateji olarak görülmesi ülkenin refah seviyesini de etkileyen bir unsur olabilecektir. Bu sebeple araştırmada, ülkelerin düzenli hat rotalarına bağlantılarının, ihracat, ithalat ve gayrisafi yurtiçi hâsıla üzerindeki etkileri incelenmiş ve tek yönlü bir model oluşturulması hedeflenmiştir. İktisat literatüründe yer alan tanımlamalarla desteklenen araştırma bulguları ayrıntılı şekilde tartışma bölümünde incelenmiş ve Türkiye’nin ekonomik gelişimi için öneriler sunulmuştur. Araştırma yöntemi ve analiz sonuçlarından önce ekonomik açıklık ve düzenli hat rotalarına bağlantı ile ilgili bilgiler verilecektir.

## 2. EKONOMİK AÇIKLIK VE DÜZENLİ HATLARA BAĞLANTI

Ekonomik açıklık veya ticari açıklık olarak da bilinen bir ülkenin dış açıklık oranı toplam ithalat ve ihracat değerlerinin toplamı ile elde edilen dış ticaret hacminin, ülkenin gayrisafi yurtiçi hasılaya (GSMH) oranlanması ile hesaplanmaktadır ve bu oran ülkenin dış ticarete ne kadar bağımlı olduğunu da göstermektedir (Dar ve Amirkhalkhali, 2002). Ticari açıklığın derecesini ölçmek için farklı yöntemler araştırmalara konu olsa da dış ticaret hacminin GSMH’ye oranlanması kullanılan en popüler yöntemdir (Winters, 2004: 8). Ekonomik açıklık derecesi Lane’e göre aşağıdaki gibi formüle edilmiştir: (Lane H.D, 2007)

$$f(X) = \text{Ihracat hacmi} \quad (1)$$

$$f(M) = \text{İthalat hacmi} \quad (2)$$

$$\text{Uluslararası ticarete katılım} = f(X) + f(M) \quad (3)$$

$$\text{Ekonomik Açıklık Endeksi} = \frac{f(X)+f(M)}{\text{Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (GDP)}} \quad (4)$$

“Açık ekonomi”, uluslar ile küresel makroekonomik sistemler, gerçek süreçler ve bunların toplum, halklar ve dünya üzerinde olumlu ve olumsuz etkileri arasındaki etkileşimin nasıl olduğu ile ilgili bir araştırma olarak tanımlanmaktadır. Ortak eğilimlerin uluslararası ticarete

daha açık olmaya başladığı noktada ulusal ekonomiler daha da fazla açık konuma gelmektedirler. Ekonomik gelişmelere açıklık ülkelerin ulusal çıkarları ve ekonomik refahının korunması için küresel alanda ne şekilde bir strateji izlemesi gerektiğiyle ilgili yardımcı olur. Açıklık genel olarak dış ticaretin olduğu bir kapsam olarak da tabir edilebilir. Ekonomik açıklık veya kapalılık her ikisi de ülkenin stratejik açıdan işler bir ekonomiye sahip olması yolunda tüm ülkelerin işbirliği içinde çalışması veya ekonomilerini izole etmesi arasındaki seçim ile ilgilidir. Bu sebeple siyasal kararlar ve ideolojiler kadar teknoloji ve genel ekonomik durum da ekonomik açıklığı etkilemektedir. Sürdürülebilir bir eğilim olarak ulusal ekonominin dünyaya açılması süresince bazı ülkeler korumacı bir politika sürdürürken bazıları ise ekonomiyi tüm dünyada ortak bir bütün olarak görüp ekonomik açıklıklarını artırmaktadırlar. Açık ve korumacı durumlarda en önemli nokta ekonomilerin hangi derecede açık veya korumacı olduğunun belirlenmesidir (Ilian ve Marinov, 2008: 519-623). Bu sebeple ekonomik açıklık ulusal üretim ve toplumun refah seviyesinin korunmasıyla doğrudan ilgilidir (Lloyd, 2000: 67-81).

Uluslararası ticaretin GSYH ve kişi başına düşen milli gelir üzerinde olumlu etkileri olduğu pek çok araştırmacı tarafından gözlemlenmiştir. Bu bağlamda insanın sermaye rolüyle ürettiği yeni teknolojilerin biriktirilmesi ve bu teknolojilerin tüm dünyaya yayılması olmak üzere iki yönlü bir etkiye sahiptir. Bu sebeple ekonomik açıklık ve ihracat, yurtdışından teknolojilerin daha kolay adapte edilmesi için kolaylık sağlamaktadır (Reinert, 2012). Tüm bu açıklamalar doğrultusunda açık ekonomiler, ekonomik açıklık endeksi yüksek değere sahip olan ülkeleri ve kapalı ekonomiler ise ekonomik açıklık endeksi diğer ülkelere göre nispeten düşük değere sahip olan ülkeleri kapsar. Mal ve hizmet ticaretindeki hesap hareketleri ile menkul değerlerdeki anapara hareketleri ülkeler arasında ekonomik dalgalanmalara yol açmaktadır. (Choudri ve Cohen, 1980: 565-574). Bu yüzden, stok pazarlardaki hareket, faiz ve ekonomik büyüme oranlarını geniş bir çerçevede içine alan ekonomik bağlılık, sürdürülebilir bir ekonomik politika oluşturmak ve ülke gelişimine katkı sağlamak için çeşitli pek çok ekonomik değişkenle birlikte analizlere katılabilir (Li L, et al., 2011).

Araştırmada ekonomik açıklık endeksi ile birlikte kullanılan diğer değişken ise "*Liner Ship Connectivity Index (LSCI)*" olarak literatüre geçmiş olan düzenli rota hatlarına bağlantı endeksidir. LSCI genel olarak ülke limanlarının düzenli hat deniz taşımacılığı rotalarına bağlantılarının ölçülmesi amacıyla kullanılmaktadır ve küresel ticarete erişilebilirliğin göstergesidir. Bu endeksin yüksek olması ülkenin küresel deniz navlun taşımacılığında yüksek elleçleme kapasite ve frekansına daha kolay şekilde ulaşması demektir. Bu sebeple LSCI deniz taşımacılığının ve uluslararası ticaretin kolaylığını sağlayan bir ölçüm olarak karşımıza çıkmaktadır (Hofstra, 2015). Birleşmiş Milletler Kalkınma Konferansı

(UNCTAD) tarafından ilk olarak 2004 yılında hesaplanan ve buna müteakiben yıllık olarak rapor edilen bağlantı endeksi temel olarak deniz taşıma sektörünün beş temel ögesinin hesaplanmasıyla elde edilmektedir. Bu hesaplama ülkelere gemi filo sayıları, konteyner taşıma kapasiteleri, en büyük tonaja sahip gemilerin tonajları, doğrudan liman hizmet hatlarının sayısı ve ülke limanlarına giren-çıkan konteyner gemilerinin işletmelerine/armatörlerine ait sayılar işleme katılır. Ülkelerin her bir beş temel veri değeri 2004 yılının en büyük değerlerine bölünerek hesaplanır ve her bir ülke için değerlerin ortalaması alınır. Ortalaması alınan değerler 2004 yılının en yüksek değerlerine bölünür ve 100 katsayısı ile çarpılır. Genel olarak endeks 2004 yılının en yüksek değerine sahip olan ülke 100 rakamı esas alınarak kabul edilir (World Bank, 2015). Bu hesaplama sonunda yüksek LSCI değeri bulunan ülkeler aktif olarak ticarete daha fazla yer almış anlamına gelmektedir. Çin ve Hong Kong gibi ihracat odaklı ekonomiler ile Singapur gibi deniz taşımacılığında bir merkez konumunda olan ülkelerin yüksek LSCI değerleri bulunmaktadır. İngiltere, Almanya, Güney Kore, Amerika ve Japonya gibi büyük ticari ülkeler olduğu gibi liman altyapısı ve yük elleçleme kapasitesi büyük Malezya, İspanya, Umman ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi ülkelerin de diğer ülkelere göre yüksek LSCI değerine sahip olduğu görülmüştür (UNCTAD, 2015). Bu sebeple ülkelerin liman altyapı ve gelişmelerinin ticaret ve refah bakımından gelişmişlik seviyesini ne ölçüde artırdığına bu iki veri arasında yapılan analiz ışık tutacaktır.

### 3. YÖNTEM

133 ülkenin tanımlanmış bağımlı ve bağımsız değişkenler arasında yapılan tek yönlü regresyon analizi sonucunda bulunan modelin istatistiksel olarak anlamlı olup olmadığı araştırılmıştır. Türkiye'nin de dâhil olduğu gelişmekte olan ülkelere birkaçının gelişmiş olan ülkeler ile birlikte tanımlayıcı araştırma yöntemi ve literatür araştırması ile desteklenmesiyle elde edilen bulguların anlamlı olup olmadığı ve gelecekte ülke kalkınmasında lojistik faktörlerin nasıl bir etki göstereceği tartışılmıştır. İlk olarak, temel ekonomi belirleyici etmenleri raporlanabilir 253 ülke arasından World Bank ve IMF veri tabanında var olan ve kesin değerlere sahip 133 ülkenin seçilmesiyle başlanmıştır. İran, Yemen, Suriye, Somali, Cibuti, Andora ve Amerikan Samoa gibi net ihracat, ithalat ve gayrisafi yurtiçi gelir değerine sahip olmayan ülkeler araştırma kapsamı dışında bırakılarak bağımlı değişken olarak analizde yer alan ekonomik açıklık endeksi hesaplanmıştır. Ülke limanlarının düzenli hat taşımacılığı rotalarına bağlantının ülke ihracat, ithalat ve gayrisafi yurtiçi hasılası ile belirlenen ekonomik açıklığına etkisinin ölçülmesi amacıyla araştırmada Birleşmiş Milletler Kalkınma Konferansı

veri tabanından alınan düzenli deniz ticaret rotalarına bağlantı endeksi bağımsız değişken olarak seçilmiştir. Ülkelerin küreselleşme sürecinde en önemli etkenlerden biri olan ihracat ve ithalat hareketlerinin gerçekleştirilmesi sürecinde deniz yolunun önemli bir konumda olduğu varsayımıyla gerçekleştirilen araştırmada küresel alanda başarının denizcilik altyapısıyla bir bütün olarak düşünülmesi gerektiği çevresinde sorular cevaplanmıştır.

#### 4. BULGULAR

Bulguların raporlanmasında ekonomik açıklık endeksi (Economic Openness Index) “*EOI*” ve düzenli hat rotalarına bağlantı endeksi (Liner Ship Connectivity Index) “*LSCI*” kısaltmalarıyla kullanılmıştır. Regresyon analizinde kullanılan bağımlı, bağımsız ve kontrol değişkenler aşağıdaki gibidir:

- Bağımlı değişken: Ekonomik açıklık endeksi (EOI)
- Bağımsız değişken: Düzenli hatlara bağlantı endeksi (LSCI)
- Kontrol grubu: Ülkeler arası siyasi olaylar, döviz kurları, petrol varil fiyatları, doğrudan yabancı yatırımlar (FDI), nakit ve kara para akışları, mücbir sebepler

Regresyon analizine başlamadan önce bağımlı ve bağımsız değişken verilerinin normal bir dağılıma sahip olup olmadığını anlamak için Tablo 1’de sonuçları görülen Jarque-Bera ve Anderson-Darling normallik testleri uygulanmıştır. Değişkenlerin en düşük, en büyük, ortanca, ortalama, geometrik ortalama, birinci ve üçüncü çeyrek, çeyrekler arası aralık ve genel aralık değerleri Tablo 2’de görülmektedir. Tüm bu iki tabloda verilen normallik ve dağılım testleri sonuçlarına göre değişkenlerin normal dağılıma sahip olduğu görülmüştür.

**Tablo 1:** Normallik testleri

	Jarque-Bera			Anderson-Darling		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
EOI	,103	37	,200*	,948	37	,085

**Tablo 2:** Dağılım sonuçları

Sample Size:	133	1st Quartile:	6.641668211
Mean:	29.09997498	Median:	18.2699544
Geometric Mean:	16.85712007	3rd Quartile:	42.8787649
Minimum:	1.316781719	Interquartile Range:	36.23709669
Maximum:	167.1285623	Range:	165.8117806

En küçük kareler yöntemi kullanılarak E-views 8 istatistik programına veriler girilmiş ve test edilmiştir. Doğrusallık, değişen varyans, oto korelasyon ve çoklu doğrusal bağlantı varsayımları Tablo 3'te verilen testler yardımıyla anlamlı olarak bulunmuştur. Modelin genel anlamda anlamlı olduğu ise ( $p=0.0337$ ) olasılık değerinin  $\alpha = 0.05$  değerinden küçük olması ile kanıtlanmış ve sıfır hipotezi reddedilmiştir.

**Tablo 3:** Verilerin giriş yöntemi

Dependent Variable:	EOI
Method:	Least Squares
Date-Time:	07/01/15 - 12:22
Sample:	1 133
Included observations:	133

Tablo 3'te model özeti bulunan 133 verilik örneklemin 0.73'lük R-kare değeri ile desteklendiği üzere Durbin-Watson istatistik değeri ile de oto korelasyon olup olmadığı araştırılmıştır. Akaike, Schwarz ve Hannan-Quinn kriterleri ile desteklenen modelin Durbin-Watson değerinin 2.25'lik ortalama bir oto korelasyona sahip olduğu görülmüştür. Her ne kadar oto korelasyon olmadığı 2.25'ten daha düşük değerler ile ispat edilse de üst sınıf olan 2.28-2.30 değerinden düşük olması modelde oto korelasyon olduğu hipotezinin dışında sayılarak anlamlı olarak değerlendirilmiştir. Tek yönlü regresyon analizi model özeti Tablo 4'te gösterilmiştir:

**Tablo 4:** Tek yönlü regresyon analizi model özeti

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.84464366	0.061	9.210385	0.0000
LSCI	0.00328134	0.001535	2.033237	0.0337
R-squared	0.73	Mean dependent var		90.61852
Adjusted R-squared	0.63	S.D. dependent var		62.57220
S.E. of regression	0.54010	Akaike info criterion		11.10210
Sum squared resid	508831.5	Schwarz criterion		11.14515
Log likelihood	-747.3920	Hannan-Quinn criter.		11.11959
F-statistic	4.134052	Durbin-Watson stat		2.255756
Prob(F-statistic)	0.0334405			

Modele ait denklem aşağıdaki gibidir:

$$y_i = 0.84464366 + 0.00328134 x_i + \varepsilon_i$$

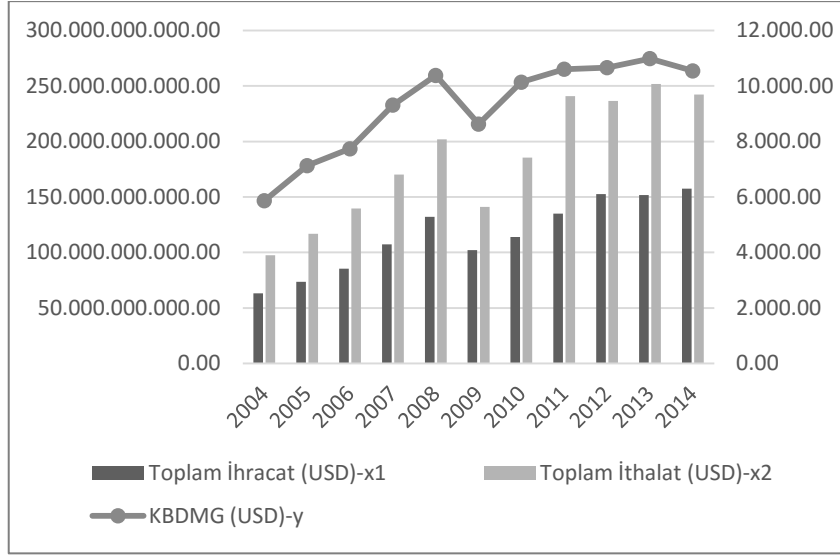
(0.54)      (0.001535)      (0.061)

Yukarıdaki modelde görüleceği üzere ülkelerin liman gelişimleri ve limanlarından yapılan uluslararası ticaret ile belirlenen düzenli hatlara bağlantılarının ölçülmesi, o ülkenin küreselleşme sürecinde ekonomik olarak ne kadar dışa açık olduğu tahmini ile buna bağlı olarak ihracat, ithalat ve gayrisafı yurtiçi hasıla değerlerinin de tahmininde kullanılması öngörülmektedir. Her ne kadar bu iki değerkeni etkileyen pek çok dış etkenler olsa da bu çalışmada yalnızca ülkelerin ekonomik açıklığı ve düzenli rotalara bağlantıları analiz edilerek bulguların istatistiksel olarak sıfır hipotezini reddetmesi doğrultusunda sonuçlar anlamlı olarak değerlendirilmiştir.

## 5. TARTIşMA

Ülkenin ihracat ve ithalatının artması ekonomiyi iyi yönde etkileyen bir unsur olmasına rağmen yapılan ticaretin hangi lojistik türü vasıtasıyla son alıcıya ulaştırılacağı konusunda altyapılara ihtiyaç vardır. Ülkemizde son yıllarda denizyolu, karayolu ve havayoluyla ilgili “*Temel plan (Master plan)*” stratejisi ile yenilikçi adımlar atılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda gelecek yatırımların öngörülmesi, atılacak adımların öncelik sırasının belirlenmesi, bütçe ve zaman planlaması, koordinasyon, işbirliği-iletişim ve performans değerlendirme gibi pek çok ölçütün plana katılması gerekmektedir (Trakya Kalkınma Ajansı, 2015). Araştırmada çıkan anlamlı regresyon analizinin desteklenmesi adına analize katılan endeks verileri tek tek açıklayıcı analiz metoduyla da incelenmiş ve ülkemiz için genel olarak artan bir grafik içerdiği görülmüştür. Özellikle ihracat yönlü ticaretin artmasının ise kişi başına düşen milli gelirin (KBDMG) artmasıyla toplumun refah seviyesi üzerinde olumlu bir etkisi bulunmaktadır (şekil 1).



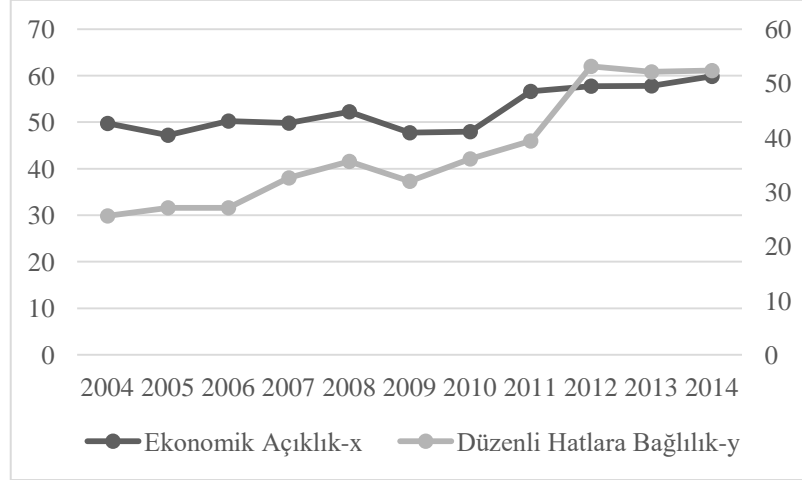


**Şekil 1:** Toplam ihracat, ithalat ve kişi başına düşen milli gelir  
Kaynak: TÜİK, 2015

Son 10 yıllık verilere bakıldığında 2004-2008 yılları arasında doğrusal bir ihracat ve ithalat artışının olması kişi başına düşen milli geliri de artırdığı görülmüştür. Bu dönemde ülkenin artan ihracat ve ithalat oranları ile daha açık bir ekonomi politikasında olduğu izlenimindedir. 2009 yılında oluşan küresel finansal kriz ise dünya ticaretini olduğu gibi Türkiye'nin de dış ticaret hacmini düşürme eğilimde olmuştur. Küresel krizden ve azalan dış ticarettten en fazla etkilenen taşıma türünün denizcilik olduğu ve pek çok gemi armatörü ve işletmenin iflasını açıkladığı 2009 yılından bu yana deniz taşımacılığı navlun fiyatlarında da 2008'de en yüksek değerini gören oranların nispeten düşük bir seviyede olduğu gözlemlenmiştir (Clarksons, 2015).

Diğer yandan analizin yapıldığı ülkelerin 2014 yılı ekonomik açıklık ve düzenli hat taşımacılığı bağlantısı verileri arasında anlamlı bir ilişki olmasına rağmen geçmiş yılların da zaman serisi olarak tanımlayıcı şekilde analiz edilmesi gerekmektedir. İlk olarak 2004 yılı verileri temel alınarak hesaplanan düzenli hatlara bağlantı (LSCI) değeri ve ekonomik açıklık endeksinin 2014 yılına kadar oluşturulmuş zaman serisi grafiği aşağıdaki gibidir (Şekil 2). Buna göre 2005-2006 yılları arasında ekonomik açıklık ve düzenli hatlara bağlantısının ters bir oranda arttığı gözlemlense de ekonomide kırılma noktası niteliğinde bulunan 2008 ekonomik krizinden sonra her iki değişkenin de birbiriyle doğru orantılı yönde etkileşim içerisinde olduğu görülmüştür. 2008 sonrası düzenli artış içerisinde olan düzenli hatlara bağlantı ise Şekil 1'de görüleceği üzere son yıllarda ihracat ve ithalat oranındaki azalmadan etkilenmiştir. Dış

ticaret hacmini artırıcı politikalar oluşturulması deniz taşımacılığının yanı sıra ülke limanlarının düzenli taşıma rotalarına daha bağlı olmasını ve bu şekilde ortaya çıkan bir döngü içerisinde ülke ekonomisinin daha iyi bir konuma gelmesini sağlayacaktır.



Şekil 2: Türkiye'nin son 10 yıllık ekonomik açıklığı ve düzenli hatlara bağlantısı  
Kaynak: UNCTAD-World Bank, 2015

Oluşturulan modelde  $xi = LSCI$  olarak tanımlanan bağımsız değişkenin 0.00328134'lük katsayısı, bağımlı değişken olan ekonomik açıklık değerinin tahmin edilmesinde sifıra yakın da olsa küçük bir miktarda sayısal değişime uğradığını göstermektedir. Denklem sabiti olarak 0.844464'lük bir değer olması da modelin hatasını azaltmakla birlikte önümüzdeki periyotlarda ekonomik açıklık endeksinin yüzde bazında hangi değerde olacağı ile ilgili bilgiler verebilir. Tabii ki bu model verilerini etkileyen ve  $\epsilon_i$  olarak tanımlanan pek çok nicel ve nitel değişkenler de bulunmaktadır. Ülkeler arası siyasi olaylar, döviz kurları, petrol varil fiyatları, doğrudan yabancı yatırımlar (FDI), nakit ve kara para akışları ile diğer mücbir sebepler modelin kontrol grubu değişkenleri olarak belirlenmiştir. Ancak model, dış ticarete ilişkin tahminler yapıldıktan sonra ülke gelişimi için hangi yönden gelişmeci bir politika izlenmesi gerektiğine bir kanıt niteliğinde olup hem ticari hem de toplum refahını yükseltici bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

## 6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Ülkelerin uluslararası ticarete açılarak ekonomik açıdan daha önemli bir konuma gelmesini sağlayan en önemli unsurlardan biri lojistik ve taşımacılıktır. Lojistik ağlarının yaygınlaştırılmasının ekonomik

aktivitelerde olumlu etkisi olduğu görülmüş ve özellikle deniz taşımacılığında atılacak adımların ekonomik gelişimde daha stratejik olması gerektiği kaydedilmiştir. Uluslararası düzenli taşıma hatlarına bağlı ülkelerin ihracat ithalat ve gayri safi yurtiçi hasıllarındaki artışın da ne ölçüde ekonomik açıklıklarını etkilediği ortaya çıkarılmıştır. Ülkemizde ise son yıllarda artan bir konumda olan ekonomik gelişimin devamlılığı için liman hareketlerinin artırılması ve teknolojik olarak geliştirilmesi önemlidir. Küreselleşme sürecinde hızla artan teknolojik yenilikler gelişmiş ülkelerde etkisini deniz taşımacılığı alanında da göstermektedir. Bu sebeple ülkemizin de bu sürecin “İşbirliği” felsefesi doğrultusunda liman ve deniz taşımacılığı yatırımlarını yalnızca doğrudan artırması değil, stratejik politikalar geliştirerek hayata geçirmesi gerekmektedir. Ülkemizin jeopolitik konumu göz önüne alındığında gelişime duyarlı tüm bölgeler tespit edilmeli ve lojistik yatırımlar oluşturulmalıdır. Bu araştırmada geliştirilen modelin, ulusal bir denizcilik yatırım politikası ve “Türk limanları stratejisi” oluşturulması yolunda gelecek araştırmalara katkı sağlaması beklenmektedir. Düzenli rota hatlarına bağlantının ülkemiz için ekonomi belirleyici bir unsur olarak görülmesi denizcilik altyapısıyla birlikte ticaretin de geliştirilmesi yönünde stratejiler belirlenmesini sağlayabilecektir. Küreselleşen ekonomilerde gelişimin sağlanması yenilikçi ve stratejik yatırım projelerinden geçmektedir. Türkiye’nin bu gelişimin bir parçası haline gelebilmesi için de ulusal bir denizcilik stratejisi belirlenmesi elzemdir.

## KAYNAKÇA

- Choudri, E. L. Cohen (1980). “*The Exchange Rate and the International Transmission of Business Cycle Disturbances: Some Evidence from the Great Depression*”. Journal of Money Credit and Banking. Vol. 12, No. 4, 565-574.
- Clarksons. (2015). “*Global Market Brief*”. Issue 219, Week 52, 1&2, 09 January 2015.
- Cumalıoğlu, E. (2010). “*Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiyi Belirlemesinin Hukuki Niteliği*”. Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. Cilt: 10, Sayı 2, 2008, s. 65-98 (Basım Yılı: 2010).
- Dar, A. ve AmirKhalkhali, S. (2002). “*Government size, factor accumulation, and economic growth: evidence from OECD countries*”. Journal of Policy Modelling, 24(7-8), 679-692.

- Deveci D. A. ve Çavuşoğlu D. (2013). “*İntermodal demiryolu taşımacılığı: Türkiye için fırsatlar ve tehditler*”. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi. Cilt: 5 Sayı: 1 Yıl: 2013.
- Hofstra. (2015). *Liner Shipping Connectivity Index*  
[https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/liner\\_shipping\\_connectivity\\_index.html](https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/liner_shipping_connectivity_index.html), Erişim Tarihi: 05.08.2015
- Iliev, I. ve Marinov, G. (2008). “*The Openness of the Economy as a Dynamic Process*”. *Oeconomica*. Vol. 2, No.1, pp. 519-623.
- Lane, H. D. (2007). “*A Guide to Measures of Trade Openness and Policy*”. 31 July 2007. Indiana University South Bend. Indiana, USA.
- Li, L., et al. (2011). “*A Survey of Measurements of Interdependence*”. 15 Oct 2011. Claremont Institute for Economic Policy Studies.
- Lloyd, P.J. et al. (2000). “*Measures of Trade Openness Using CGE Analysis*”. University of Melbourne Journal of Policy Modelling. Vol. 24, Issue: 1 (March), pp. 67-81.
- Lojistik Hattı. (2013). *Bir Bakışta Limancılık Sektörü*  
<http://www.lojistikhatti.com/haber/2013/03/bir-bakista-turk-limancilik-sektoru>, Erişim Tarihi: 14.08.2015
- Reinert, K. A. (2012). *An Introduction to International Economics New Perspectives on the World Economy*. Cambridge University Press, New York.
- Rose, A. (2004). “*Do WTO Members Have More Liberal Trade Policy?*”. *Journal of International Economics*, Vol. 63, Issue 2, 2004, pp. 209-235.
- Stopford, M. (2002). *Maritime Economics*. Routledge, 2002. ISBN 0-203-44266-0.
- Trakya Kalkınma Ajansı. (2015). “*Trakya Bölgesi Lojistik Master Planı TR21*”. Trakya Bölgesi Lojistik Master Plan Çalıştayı. 29 Şubat 2012. Çorlu, Türkiye.
- TÜİK. (2015). *Dış Ticaret ve Gelir İstatistikleri Veritabanı*. <http://www.tuik.gov.tr/PreTabloArama.do>, Erişim Tarihi: 14.08.2015

- UDHB. (2014). *Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi*. Ankara, 2014.
- UNCTAD. (2013). *Review of Maritime Transport, 2013*. Geneva, Switzerland, 2013.
- UNCTAD. (2015). *Data Center: Maritime Transport Indicators*  
[http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sRF\\_ActivePath=p,11&sRF\\_Expanded=p,11](http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sRF_ActivePath=p,11&sRF_Expanded=p,11), Erişim Tarihi: 14.08.2015
- UNCTAD. (2015). “*Maritime connectivity index: ‘Bilateral liner shipping connectivity’*”. Trade and Development Commission (Seventh Session). 18-22 May 2015. Geneva, Switzerland.
- Winters, A. (2004). “*Trade Liberalization and Economic Performance: An Overview*”. The Economic Journal, Vol. 114, No. 493, 2004, pp. 4-21.
- World Bank. (2015). *Liner Shipping Connectivity Index*. <http://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XQ>, Erişim Tarihi: 05.08.2015
- World Bank. (2015). *Trade (% of GDP) Database*  
<http://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS>, Erişim Tarihi: 04.08.2015