



Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

A Qualitative Research on the Reflections of the Change in Supply Chain Routes on Container Line Operators and Forwarders Due to Security Problems in the Suez Canal

Şimal ÖZEN¹, İsmail ELAGÖZ²

Öz

Süveyş kanalı Mısır Devleti sınırları içinde yer alan, Asya kıtasını Afrika kıtasından ayıran, Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayan oldukça önemli bir deniz yoludur. İsrail-Filistin savaşları sebebi ile Süveyş kanalını kullanmakta olan ticari gemilere yapılan saldırılar neticesinde alternatif güzergahlar kullanılmaya başlanmıştır. Deniz taşımacılığı açısından büyük bir kriz olarak tanımlanan bu durum; konteyner taşımacılığı rotalarının büyük ölçüde Kızıldeniz'den Ümit Burnuna çevrilmesine yol açmış, rotanın uzaması da taşıma sürelerinin uzamasına ve buna bağlı olarak navlun ücretleri, yakıt ve sigorta giderlerinde ciddi artışlara yol açmıştır. İsrail-Filistin savaşı sebebi ile Süveyş Kanalı'ndan gerçekleşen toplam deniz ticaret hacmi bir önceki yıl verilerine göre %50 düşüş gösterirken, Ümit Burnu'nu kullanan gemiler, bu bölgenin ticaret hacmini %74 oranında arttırmıştır. Bu kapsamda araştırmada rota değişikliğinin konteyner hat operatörleri ve forwarderlara etkileri ve sonuçlarının model olarak sunulması amaçlanmaktadır. Araştırmanın örneklemini; konuya ilişkin görüşlerini açık, net ve objektif bir şekilde ifade edebileceği düşünülen 16 farklı forwarder ve konteyner hat operatörü oluşturmaktadır. Yarı yapılandırılmış soru formu aracılığıyla yüz yüze görüşme yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Mülakatlardan elde edilen veriler MAXQDA 24 nitel veri analizi programı kullanılarak kodlanmış ve kategorize edilmiştir. Analiz sonuçları çerçevesinde Süveyş kanalındaki güvenlik sorunları nedeni ile tedarik zinciri rotalarının değişiminin konteyner hat operatörlerine ve forwarderlara yansımaları maliyetlerde artış ve zaman kayıpları olarak iki ana tema çerçevesinde belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Süveyş Kanalı, Ticari Rotalar, Tedarik Zinciri, Gemi Saldırıları, Konteyner Hat Operatörleri

Makale Türü: Araştırma

Abstract

The Suez Canal is located within the borders of the Egyptian State, separates the Asian continent from the African continent, and is a very important sea registered between the Mediterranean and the Red Sea. As a result of the attacks on commercial ships using the Suez Canal due to the Israeli-Palestinian war, alternative routes began to be used. This situation, regarded as a major crisis in maritime transportation, has led to a significant rerouting of container shipping routes from the Red Sea to the Cape of Good Hope. The longer route has led to extended transit times, resulting in substantial increases in freight rates, fuel costs, and

¹ Yüksek Lisans Öğrencisi, ÇOMÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Uluslararası İşletmecilik, simalozn@outlook.com., ORCID: 0009-0005-5051-3837

² Doç. Dr. Öğretim Üyesi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, İşletme Bölümü, ismailelagoz@comu.edu.tr, ORCID:0000-0003-1856-0746

Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

insurance expenses. Amid the Israel-Palestine conflict, the total maritime trade volume through the Suez Canal has decreased by 50% compared to the previous year's data, while vessels navigating via the Cape of Good Hope have boosted the trade volume in this region by 74%. In this potential research, it is aimed to report the effects of rotation disruption on container flat operators and forwarders and to report the results as a model. Rates of the research; It consists of 16 different carriers and container line operators, where relevant records can be viewed clearly, clearly and objectively. Quasi-questions were conducted face-to-face through a question formula. Data obtained from the interviews were coded and categorized using MAXQDA 24 qualitative data analysis program. Within the framework of the analysis results, two main frameworks were determined as the reflections of the change in supply chain routes on container line operators and forwarders due to security problems in the Suez Canal, increases in increases and time losses.

Keywords: Suez Canal, Commercial Routes, Supply Chain, Ship Attacks, Container Line Operators

Paper Type: Research

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı: Bu çalışma Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Etik Kurulu'nun 30.05.2024 tarih ve E-84026528-050.99-2400137291 sayılı Etik Kurul Onay Belgesi ile bilimsel araştırma ve yayın etiği kurallarına uygun olarak hazırlanmıştır.

Giriş

Dünyanın en yoğun ticari güzergahlarından biri olan Süveyş Kanalı, siyasi, ekonomik ve lojistik açıdan önemli olan bir deniz ticaret yoludur. Süveyş Kanal'ı inşa edilmeden önce kullanılan iki farklı rota mevcut olup, ürünler, Afrika'nın güney uç bölgesinde yer alan Ümit Burnu üzerinden ya da kara yolu ile taşınmaktaydı. Bu iki yöntemde de sefer süreleri uzun ve maliyetler yüksek şekilde gerçekleşmekte iken, Süveyş Kanalı'nın açılması ile, malların küresel pazarlara ulaşması zaman ve maliyet açısından optimum düzeye ulaştırılmıştır (Gregory, 2019).

Küresel ticari nakliyatın her yıl yüzde 12'si ve petrol taşımacılığının yüzde 2,5'i, 193 kilometre uzunluğundaki Süveyş Kanalı'ndan gerçekleşmektedir. Süveyş kanal otoritesinin son açıkladığı verilere göre 2022 yılında kanaldan 26 bin gemi geçişi gerçekleşmiştir. 7 Ekim 2023 tarihinde İsrail ile Hamas arasında başlayan savaş neticesinde, Yemen'de bulunan Husiler, İsrail'in Gazze'deki saldırılarına karşılık olarak, 19 Kasım 2023 tarihinde Kızıldeniz'de ticari gemiye yönelik karadan ve denizden ilk saldırıyı düzenlemiştir (7Deniz, 2024). İlk saldırı tarihinden itibaren yaklaşık 193 gemiye zarar verilmiş olup, can ve mal kayıpları meydana gelmiştir (Habertürk, 2024). Saldırıları gemi bayrağı, sahiplik durumu gözetilmeksizin gerçekleştirilmiştir. Bu saldırılar sonucunda mal ve can kayıpları oluşmuş, bölgede taşımacılık faaliyeti gösteren hat operatörleri bölgedeki ticari faaliyetlerini askıya almış, alternatif rota arayışına gitmişlerdir.

Süveyş kanalında gerçekleşen saldırılar, küresel denizcilik piyasasında, maliyetlerin artması ve tedarik zincirlerinde kırılmalara yol açmıştır (Hizmetix, 2024). Tüm bunlar sonucunda küresel konteyner hat operatörleri alternatif aktarma limanları, yakıt ikmal noktaları arayışına gitmişlerdir. Değişen rota, taşıma maliyetlerinde artışa sebep olmuş, küresel enflasyon da bu süreçten olumsuz yönde etkilenmiştir.

1.Kavramsal Çerçeve

Puşcaciü'ya (2018) göre modern deniz ticareti, taşınacak malların hacimleri ve maddi değerleri bakımından tamamlayıcı ekonomik faaliyetlerden biridir. Dünya ticaretinin yaklaşık % 80'i deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır (Ateş, vd., 2010). Artan dünya nüfusu buna oranla insanların ihtiyaç duydukları ürünlerin sevkiyatlarının büyük bir kısmı deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Bunun sebebi, deniz yolu ile taşımacılığın çok miktarda ve hacimdeki yüklerin uzun mesafe taşınmalarında birim maliyetlerinin diğer taşıma yöntemlerine göre düşük olmasıdır. Dünya üzerinde deniz yolu taşımacılık faaliyetlerinde zaman ve maliyet kaybını önlemek amacıyla oluşturulmuş çok sayıda kanal vardır.

Süveyş Kanalı; 1869 yılında kullanıma açılmış, 193 kilometre uzunluğu, 205/225 metre genişliği, 24 metre derinliği ile oldukça önemli bir yapay su yoludur. Asya ve Afrika'yı birbirine bağlayan, Asya ve Avrupa arasında deniz ticaretinde önemli rol oynamaktadır. Geçiş ücretleri gemi tiplerine göre farklılık göstermekte olup, Kanal İdaresi raporuna göre, Süveyş Kanalı'nın, 2022-2023 yıllık gelirlerinin 9,4 milyar dolar olduğu açıklanmıştır (AA, 2023). Değişen ve gelişen Dünya taşımacılık faaliyetlerine paralel olarak kanal yıllar içerisinde genişletilmiş, bekleme süreleri düşürülmüştür.

2021 yılında Evergreen firmasına ait M/V Ever Given gemisinin kanalda karaya oturması ile kanal 6 gün kapalı kalmış, birçok gemi kanala girememiş, sevkiyatların gecikmesinden dolayı çip krizi başlamıştır. Küresel ticarete zararının ise günlük 10 milyar dolar olduğu tespit edilmiştir (AA, 2021).

Hamas- İsrail Savaşı; 7 Ekim 2023 tarihinde Hamas'ın Gazze'den İsrail'e karşı, Aksa Tufanı isimli operasyonu ile başlayan ve İsrail'in karşılık vermesi ile devam eden ve saldırılar neticesinde binlerce insanın ölümüne sebep olan savaştır.

Bu savaş ile birlikte Süveyş kanalını kullanan gemilere yönelik, Husiler, Gazze'deki Filistinlilerle dayanışma amacıyla İsrail bağlantısı olan veya İsrail'e giden gemileri hedef aldıklarını söylemiş olsalar bile yapılan saldırılarda İsrail bağlantısı olmayan birçok gemide hedef alınmıştır. Tüm bu gerginlikler ve güvenlik sorunları sebebi ile taşımacılık firmaları gemilerini farklı rotalara yönlendirmişlerdir (BBC News, 2024).

Küresel konteyner firmaları Asya-Avrupa taşımalarında, bölgede yaşanan gerilim ve saldırılar sebebi ile gemi rotalarını Kızıldeniz'den Afrika'nın Güney'indeki Ümit Burnuna yönlendirmiştir (AA, 2024). Bunun sonucunda teslimat sürelerinin 10 ila 14 gün arası uzaması, yaklaşık olarak 4.000 deniz mili fazla seyir yapılmasına, buna bağlı olarak da artan yakıt maliyeti, yükün korunması için yapılan sigorta primlerinde artışlar yaşanmıştır.

Hat operatörleri, yeni güzergâh için alternatif aktarma limanları ve yakıt ikmal noktaları arayışına gitmişlerdir. Uluslararası Para Fonu (IMF) raporlarına göre, Süveyş Kanal'ı üzerinden gerçekleşen ticaretin yüzde 50 oranında azaldığı belirtilmiştir (Ntv, 2024). Hamas'ın saldırılarına misilleme olarak Gazze'ye saldıran İsrail devleti ekonomisi 2023'ün son çeyreğinde %19,4 gerilemiştir (Euronews, 2024).

Değişen rota sebebi ile, maliyetlerde artış yaşanmış, küresel enflasyona negatif yönde etki etmiştir. Taşımacılık faaliyetleri ile birlikte ihracatçı ve ithalatçı firmaların bu operasyonların takibini yapacak firmalara ihtiyaçları doğmuştur (Lojiport, 2024).

1.1. Forwarder

Forwarder firmaları, müşterilerden almış oldukları yetkiler ile lojistik operasyonları planlayan, yüklerin ulusal ve/veya uluslararası pazarlarda sevkiyatını gerçekleştiren organizasyonlardır. Forwarder firmalar müşterilerin nakliye ve lojistik operasyonlarını planlama, çeşitlendirme, organizasyonunu yapma ve düzenleme yetkileri ile minimum maliyet ile kaynakların daha verimli şekilde kullanılmasını sağlamaktadır. Bu özellikleri ile hizmet verdikleri işletmeler doğal bir garanti süreçlerine sahip olmaktadır (Eski ve Kaya, 2018).

Forwarder işletmeleri taşıyıcılar ve yük sahipleri arasında köprü görevi görmektedir. Hem ihracatçı hemde ithalatçılar adına işlem yapmaktadırlar. Forwarderların faaliyet alanları arasında; taşıma belgelerinin hazırlanması, elleçleme faaliyetlerinin organize edilmesi, depolama faaliyetleri, sigorta işlemlerinin yapılması, lojistik maliyet hesaplanması gibi operasyonel işlemler bulunur (Halvorsen, 2000).

1.2. Konteyner Hat Operatörleri

Daha önceden belirlenmiş ve ilan edilen yükleme ve tahliye limanının arasında gemiler ile konteynerlarda yük taşınması hizmetini veren kişi veya kuruluşlardır.

Konteyner hat operatörleri, armatörlerin kendi konteynerleri ile hizmet verebildiği gibi, farklı hatların konteynerleri içinde taşıma işleri organize edebilir. İhracat veya ithalat müşterilerine lojistik faaliyetler içerisinden en uygun rota ve en uygun fiyat sağlayarak, teslimat sürecinde müşterilere gerekli bilgilendirmelerin yapılmasından sorumludur. Sefer sürecinde, teslimat sürelerinin bildirilmesi, oluşacak masraflar ile ilgili müşterilerin bilgilendirilmesi konteyner hat operatörlerinin faaliyetleri arasında yer almaktadır. Konteyner hat operatörleri, müşteri memnuniyetini ve kar marjını arttırmak için küresel rekabet pazarında farklı stratejiler geliştirebilir (Ece, 2006).

İhracatçı ve/veya ithalatçı müşteriler forwarder firmalardan hizmet almak yerine direkt olarak konteyner hat operatörleri ile de çalışabilmektedirler. Müşterinin direkt hat ile çalıştığı durumlarda forwarder aradan çıkartılmakta bu sayede müşteri daha uygun fiyat ile taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirebilmektedir.

1.3. Süveyş Kanalı

Denizyolu taşımacılığında zaman ve maliyet tasarrufu sağlamak amacı ile Dünya'da yapay ve doğal oluşum kanalları ve boğazlar mevcuttur. Süveyş Kanalı bu kanallardan en önemlileri arasında yer almaktadır. İlk olarak Kızıldeniz ile Akdeniz'in bağlanması düşüncesi İlkçağda Firavunlar dönemine dayanmaktadır. Daha sonrası 16.yüzyılda Osmanlı daha sonrasında 1804 yılında Napolyon Kanalı'nın inşası ile ilgili girişimlerde bulunmuş olsa da başarısız olmuşlardır. Kanalı hayata geçirecek inşaa Osmanlı Devleti'nin Mısır Valisi Said Paşa döneminde olmuştur. Kanalı'nın inşası Fransız şirketi tarafından yapılmıştır ve Mısır valisi İsmail Paşa zamanında 1869 yılında tamamlanmıştır. 1882 yılında İngiltere'nin Mısır'ı işgalinden sonra kanal yönetimi İngilizlere geçmiştir (Akbulut, 2015).

Süveyş Kanalı kullanıma açıldığı 1869 yılından beri yaklaşık 155 yıldır Akdeniz ile Kızıldeniz'i bağlayan insan yapımı bir su yoludur. Süveyş Kanalı Asya ve Afrika kıtalarının ayrım noktası olmakla birlikte bu bölgelerde yapılan taşımacılık faaliyetleri için en kısa rotadır.

Kanal idaresi Mısır Arap Cumhuriyeti'ne aittir. Mısır için kanaldan geçen gemilerin ödemiş oldukları ücretler ülke ekonomisinin önemli bir gelir kaynağıdır.

İsrail-Filistin savaşı sebebi ile Süveyş Kanalı'ndan gerçekleşen toplam deniz ticaret hacmi bir önceki yıl verilerine göre %50 düşüş gösterirken, Ümit Burnu'nu kullanan gemiler, bu bölgenin ticaret hacmini %74 oranında arttırmıştır (Türkdeniz, 2024).

Süveyş Kanalı geçişleri geçen yıl Mısır'a 10,25 milyar dolar gelir getirirken, Süveyş Kanalı İdaresi bu yıl yaklaşık 5 milyar dolar bir kayıp olduğunu belirtmiştir (AA, 2024).

1.4. Ümit Burnu

Güney Afrika Cumhuriyeti'nin Cape Yarımadasının en uç noktası olan Ümit Burnu 1488 yılında Bartolomeu Dias tarafından keşfedilmiştir (Karakurt, 2024). Ümit Burnu rotası Süveyş Kanalı'na faaliyete geçmeden önce Avrupa'dan Uzak Doğu'ya giden gemilerin kullanmakta olduğu rota iken günümüzde bu rotanın uzak olması ve bölgede görülen sert hava koşulları ve yüksek akıntıdan dolayı tercih edilmemektedir.

İsrail-Filistin savaşı ile Süveyş Kanalı'nda gerçekleşen gemi saldırıları neticesinde Ümit Burnu rotası tekrar kullanılmaya başlanmıştır.

Kasım 2023'te Ümit Burnu'nu kullanan gemi sayısı 1682 iken, 2024 Ocakta 2699, Şubat'ta 2728'e yükselmiştir. Mart ayında 2992, Nisan ayında 2873 olarak kayda geçmiştir. Kasım 2023 -Nisan 2024 arası Ümit Burnu kullanımını %125 arttırmıştır (Marinedealnews, 2024).

2. Araştırma Metodolojisi

2.1. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı, Süveyş Kanalı'ndaki güvenlik problemleri nedeniyle tedarik zinciri rotalarında yaşanan değişiklikleri incelemek, ticari gemilerin Ümit Burnu rotasını tercih etmeye başlamasını ve bu değişikliğin konteyner hattı operatörleri ile forwarderlar üzerindeki etkilerini değerlendirmektir. Bu bağlamda literatürde daha önce yapılmış olan bir çalışma mevcut olmayıp, araştırma ilk olma niteliği taşımaktadır.

Akkartal (2021) Uluslararası Denizyolu Taşımacılığında Yaşanan Tehditler Ve Çözüm Önerileri adlı çalışmasında; “Uluslararası denizyolu ulaştırmasında yaşanan başlıca sorunlar arasında kazalar literatürde yer almasına karşın, korsanlık, doğal afetler, ihracatta yaşanan konteyner sıkıntılarına çözüm önerileri literatürde yeterince yer almamaktadır” diyerek bu durumu açıklamaktadır (Akkartal, 2021).

Araştırma kapsamında aşağıdaki sorulara yanıt aranmaktadır:

- Süveyş kanalında yaşanan güvenlik sorunları nedeni ile değişen tedarik zinciri rotalarının oluşturduğu maliyetler nelerdir?
- Süveyş kanalında yaşanan güvenlik sorunları nedeni ile değişen tedarik zinciri rotalarının ihracatçı ve ithalatçı firmalara etkileri nelerdir?
- Süveyş kanalında yaşanan güvenlik sorunları nedeni ile değişen tedarik zinciri rotalarının konteyner hat operatörleri ve forwarderların kar marjlarındaki etkileri nelerdir?
- Süveyş kanalında yaşanan güvenlik sorunları nedeni ile değişen tedarik zinciri rotalarının sebep olduğu sorunlar nelerdir?
- Süveyş kanalında yaşanan güvenlik sorunları nedeni ile değişen tedarik zinciri rotalarının, alternatif taşımacılık faaliyetlerine etkisi nedir?
- Süveyş kanalında yaşanan güvenlik sorunları nedeni ile değişen tedarik zinciri rotalarının Türkiye'ye etkileri nelerdir?

2.2. Araştırmanın Örnekleme

Araştırmada amaçlı örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Amaçlı örnekleme, olasılık temelli olmayan bir örnekleme yaklaşımıdır. Araştırmanın amacına bağlı olarak bilgi açısından zengin durumların seçilerek derinlemesine araştırma yapılmasına imkan sağlayan amaçlı örnekleme, belirli kriterleri karşılayan veya belirli özelliklere sahip olan bir veya daha fazla özel durumlarda çalışılmak istendiğinde tercih edilmektedir (Başaran, 2017). Amaçlı örnekleme yönteminin amacı, araştırmada çalışılan problemleri aydınlığa kavuşturacak zengin bilgi içeren durumları seçmektir. Bu anlamda, amaçlı örnekleme yöntemleri pek çok durumda, olgu ve olayların keşfedilmesinde ve açıklanmasında yararlı olmaktadır (Tarhan, 2015).

Amaçlı örnekleme yöntemine göre; araştırma amacına katkı sağlaması beklenen katılımcılar örnekleme olarak seçilmiştir.

Bu kapsamda katılımcılar, çalışmaya katılmayı kabul eden İstanbul ve Bursa ilinde özel sektörde faaliyet gösteren 16 konteyner hat operatörü ve forwarderdan oluşmaktadır. Veriler yarı-yapılandırılmış görüşme tekniği ile ve yüz yüze görüşme yöntemiyle toplanmıştır. Katılımcılara ilişkin detaylar Tablo 1'de verilmiştir.

Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

Tablo 1. Katılımcılara ait bilgiler

Demografik Özellikler	Kategori	Frekans
Bölge	Bursa	7
	İstanbul	9
	Toplam	16
Cinsiyet	Kadın	6
	Erkek	10
	Toplam	16
Yaş	18-22	5
	26-33	6
	34-41	3
	42-49	2
	Toplam	16
Eğitim Düzeyi	Önlisans	0
	Lisans	11
	Lisansüstü	5
	Toplam	16
Meslek	İhracat Sorumlusu	1
	Operasyon Şefi	2
	İthalat-İhracat Sorumlusu	5
	Satış Müdürü	2
	Dış Hatlar Yetkilisi	1
	Operasyon Personeli	2
	Finans Yardımcısı	1
	Finans Müdürü	1
	İş Geliştirme Müdürü	1

Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

	Toplam	16
Meslekteki Kıdem	0-5	6
	6-10	5
	11-15	2
	16-20	2
	21 ve üzeri	1
	Toplam	16
Medeni Durum	Evli	7
	Bekar	9
	Diğer	0
	Toplam	16
Çocuk Sayısı	Yok	9
	1	4
	2	2
	2 ve üzeri	1
	Toplam	16

2.3. Veri Toplama Tekniği

Araştırma kapsamında veriler yarı-yapılandırılmış görüşme tekniği ile yüz yüze görüşmeler yapılarak elde edilmiştir. Soruların hazırlanmasında bu alanda yapılan sektörel isimlerin konuşmaları, dergi yayınları, sektör toplantılarından yararlanılmıştır. Bu konudaki dergi yayınları, sektörle ilgili uzmanların demeç ve görüşlerini içeren yayınlar kaynakçanın sonunda gösterilmiştir (Ek-1). Uzman görüşüne başvurularak görüşme formunun geçerliliği sağlanmıştır.

Görüşme formu Süveyş Kanalındaki güvenlik sorunları nedeni ile tedarik zinciri rotalarının değişiminin konteyner hat operatörlerine ve forwarderlara yansımaları ile ilgili 20 açık uçlu soru ile cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, meslek, meslekteki kıdem, medeni durum ve çocuk sayısı olmak üzere 7 demografik sorudan oluşmaktadır. Katılımcılar ile görüşmeler Mart-Nisan 2024 tarihleri arasında 30-45 dakika arası sürede yapılmış ve kayıt altına alınması yazılı olarak yapılmıştır.

2.4. Verilerin Analizi

Verilerin analizinde MAXQDA 2020 nitel analiz programından yararlanılmıştır. Program, nitel verilerden ortaya çıkartılan farklı kategorileri ve alt alanları (subdomain) belirlemeyi ve adlandırmayı sağlamıştır. Nitel araştırmalarda kodlama, toplanan verilerin bir

araya getirilmesine, kategorilere ayrılmasına ve tematik olarak sıralanmasına olanak sağlayan ve anlamın inşası için organize bir platform sağlayan süreçlerden oluşmaktadır. Kodlama, araştırmacı tarafından yorumlanan konuların, sorunların, benzerliklerin ve farklılıkların belirlenmesini ifade etmekte; tema oluşturma ise nitel araştırma bulgularını tutarlı ve anlamlı bir şekilde sunmak için bir veya daha fazla kodun bir araya getirilmesi anlamına gelmektedir (Yılmaz vd., 2022).

Araştırma kapsamında elde edilen veriler, MAXQDA 24 analiz programı ve içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. İçerik analizinde araştırma sonucunda toplanan verilerin kavramsallaştırılması ve bu kavramsallaştırmaya uygun temaların belirlenmesi ve bulguların ortaya çıkarılması amaçlanmıştır. Araştırma sürecinde elde edilen veriler incelenmiş ve amaca uygun olarak kodlamalar yapılmıştır. Kodlamaların ardından ana ve alt kategoriler tespit edilmiş, birbiri ile ilişkili olan kodlar birleştirilmiştir. Alt kodların ana kategoriye uyumlu olacak şekilde daraltması yapılmıştır. Oluşturulan kod listesi MAXQDA 24 nitel analiz programına aktarılmıştır.

MAXQDA 24, kalitatif ve karma yöntem araştırmaları için kullanılan bir yazılım programıdır. MAXQDA 24 paket programı, metin belgesi, pdf dosyası, resim, web site, ses ve kayıt videoları, SPSS veri dosyası, odak grup tartışması, YouTube yorumları ve Twitter gibi sosyal medya platformlarından verileri toplama imkanı sağlayan ve bu veriler üzerinde görselleştirme gibi farklı analiz yapma imkanı sağlayan bir programdır (Şahin ve Baştopuz, 2021).

Son olarak, araştırmada elde edilen bulgular yorumlanmış ve sonuçlar belirtilmiştir.

3. Bulgular

Araştırma neticesinde sağlanan verilerden, Süveyş kanalındaki güvenlik sorunları nedeni ile tedarik zinciri rotalarının değişiminin konteyner hat operatörlerine ve forwarderlara yansımaları ile ilgili kodlar oluşturulmuştur. Verilerin analizi sonucunda, kodlar arasındaki ilişkilerin oluşturduğu yapı içerisinde 9 adet kategori belirlenmiştir.

Süveyş kanal kullanımı güvenlik önlemleri, tedarik zinciri rotasının değişiminin ticarete yansımaları, gemi saldırılarının forwarderlara ve konteyner hat operatörlerine etkileri, ümit burnu rotası sorunları, İsrail Ben Gurion kanalı, Çin'in batısından Doğu Avrupa'ya demiryolu güzergahının açılması, toparlanma süreci, resesyon, Türkiye'de deniz ticaretinin artırılması için yapılması gerekenler olmak üzere 542 açık kod belirlenmiştir.

3.1. Ümit Burnu Rotası Sorunlarına İlişkin Bulgular

Çalışmanın ilk aşamasında Ümit Burnu rotası sorunları belirlenmeye çalışılmıştır. Elde edilen veriler Ümit Burnu rotası sorunlarının 9 farklı şekilde ortaya koymuştur.

Buna göre, Ümit Burnu rotası sorunlarının en yüksek düzeyde (%43,75) ümit burnu rotasında ikmal merkezi sorunu, bunu sırasıyla ümit burnu bölgesi limanların kapasite yetersizliği (%37,5), ümit burnu rotasında aktarma limanı sorunu (%31,25), ümit burnu rotasında demirleme bölgesi yetersizliği (%25), yakıt ikmali sebebi ile bekleme sürelerinin uzunluğu (%12,5), ümit burnu bölgesindeki hava koşulları (%12,5), ümit burnu bölgesi altyapı yetersizliği (%12,5), ümit burnu rotasındaki deniz korsanlığı tehdidi (%6,25) rotayı kullanan gemilerden kaynaklı karbon salınımının artması (%6,25) kodlarının izlediği görülmektedir.

Tablo 2'de Ümit Burnu rotası sorunlarına ilişkin ifadelerin frekans ve yüzde dağılımları verilmektedir.

Tablo 2. Ümit Burnu rotası sorunlarına ilişkin ifadeler

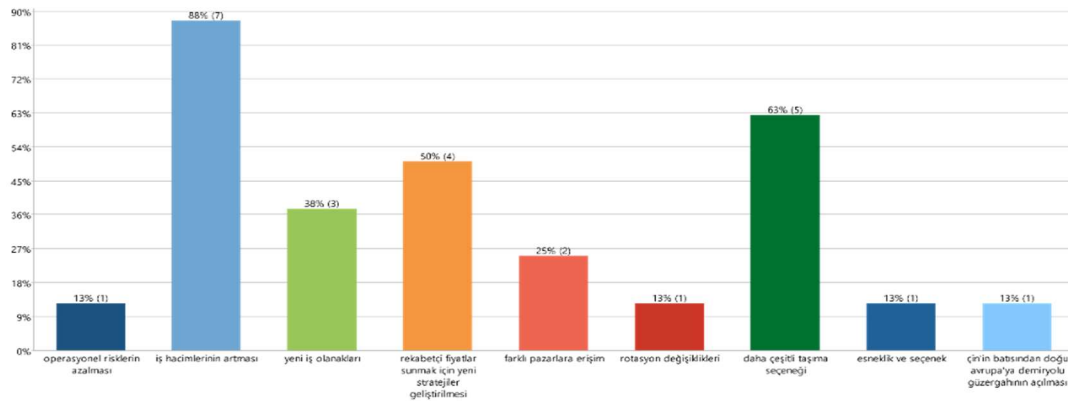
Ümit Burnu Rotası Sorunları	Frekans	Yüzde (%)
Rotayı kullanan gemilerden kaynaklı karbon salınımının artması	1	6,25
Yakıt ikmal sebebi ile bekleme sürelerinin uzunluğu	2	12,50
Ümit burnu bölgesindeki hava koşulları	2	12,50
Ümit burnu rotasındaki deniz korsanlığı tehdidi	1	6,25
Ümit burnu rotasında aktarma limanı sorunu	5	31,25
Ümit burnu bölgesi altyapı yetersizliği	2	12,50
Ümit burnu bölgesi limanların kapasite yetersizliği	6	37,50
Ümit burnu rotasında ikmal merkezi sorunu	7	43,75
Ümit burnu rotasında demirleme bölgesi yetersizliği	4	25,00
TOPLAM	30 İfade	

Ümit Burnu rotasında en yüksek düzeyde sorun ikmal merkezi gözükmektedir. Bu bölgenin yakıt, kumanya, fresh water ikmallerinde kapasite yetersizliği gemilerin ikmal için demirleme ve bekleme sürelerini uzatacak, bu durumda teslimatlarda gecikmelere sebep olacaktır.

3.2. Çin'in Batısından Doğu Avrupa'ya Demiryolu Güzergahının Açılmasına İlişkin Bulgular

Şekil 1'de Çin'in batısından doğu Avrupa'ya demiryolu güzergahının açılmasına ilişkin yüzde dağılımı çubuk grafiği ile verilmiştir. Buna göre, en yüksek seviyede iş hacimlerinin artmasıdır (%88,0) bunu sırasıyla (%63,0) daha çeşitli taşıma seçeneği, (%50,0) rekabetçi fiyatlar sunmak için yeni stratejiler geliştirilmesi, (%38,0) yeni iş olanakları, (%25,0) farklı pazarlara erişim, (%13,0) operasyonel risklerin azalması, (%13,0) rotasyon değişiklikleri, (%13,0) esneklik ve seçenek, takip ettiği görülmektedir.

Şekil 1. Çin'in batısından doğu Avrupa'ya demiryolu güzergahının açılmasına ilişkin yüzde dağılım



Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

Çin'in batısından Doğu Avrupa'ya demiryolu bağlantı güzergahının açılması, lojistik faaliyetlere alternatif olacağı için lojistik sağlayıcıların iş hacimlerinde artışlara sebep olacaktır. Özellikle kapı teslimatlarda demiryolu kullanılması ithalatçılar ve ihracatçılar için pozitif ve olumlu bir alternatif olacaktır.

3.3. Türkiye’de Deniz Ticaretinin Arttırılması İçin Yapılması Gerekenlere İlişkin Bulgular

Tablo 3’te katılımcıların Türkiye’de deniz ticaretinin arttırılması için yapılması gerekenlere ilişkin ifadelerine yer verilmektedir.

Tablo 3. Türkiye’de deniz ticaretinin arttırılması için yapılması gerekenlere ilişkin kod yoğunluk tablosu

Kod Sistemi	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...
▼ Türkiye’de deniz ticaretinin arttırılması için yapılması gerekenler																	
• yatırım ve düzenlemeler																	
• jeostratejik faktörlerin dikkate alınması																	
• ülkeler arası işbirlikleri sağlanması gereklidir																	
• ticaret diplomasisi ve uluslararası işbirlikleri																	
• lojistik altyapıların güçlendirilmesi																	
• türk denizcilğine önem verilmesi																	
• türkiye’de üretimin arttırılması																	
• gerekli altyapı ve üstyapı çalışmalar																	
• türkiye’de liman yatırımlarının arttırılması																	
• türkiye’de liman altyapılarının modernize edilmesi																	
• türkiye’de liman altyapılarının güçlendirilmesi																	
• istanbul boğazı ve çanakkale boğazının önemi																	
• çeşitli politika ve teşvikler																	
• kalkınma yolu projesinin hayata geçirilmesi																	
• lojistik alternatiflerin geliştirilmesi																	
• bölgesel aktörlerle işbirliğini arttırılması																	
• gemi inşa endüstrisinin desteklenmesi																	

Tablo 3’te görüldüğü üzere Türkiye’de deniz ticaretinin arttırılması için yapılması gerekenlere ilişkin en yüksek düzeyde “lojistik alternatiflerin geliştirilmesi” ifadesine yer verildiği görülmektedir.

Lojistik alternatiflerin geliştirilmesi için, liman ve sanayi tesislerinin demiryolu bağlantılarının yapılması, lojistik koridorların oluşturulması için uluslararası işbirlikleri strateji ve planların yapılması, liman altyapı ve üst yapılarının geliştirilmesi, depolama faaliyetlerinin geliştirilmesi, mevcut karayolu ağlarının geliştirilmesi ile mümkün olabilir.

3.4. Resesyon Verilerine İlişkin Bulgular

Tablo 4’te katılımcıların resesyon verilerine ilişkin ifadelerine yer verilmektedir.

Tablo 4. Resesyon verilerine ilişkin kod yoğunluk tablosu

Kod Sistemi	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...	Süvey...
▼ resesyon																	
• iş gücü kesintileri																	
• talep düşüklüğü																	
▼ talep ve arz dengesizliği																	
• stok birikmesi																	
• üretim fazlası																	

Tablo 4'te görüldüğü üzere resesyona verilerine ilişkin en yüksek düzeyde “talep ve arz dengesizliği” sonrasında ise, “üretim fazlası” ifadelerine yer verildiği görülmektedir.

Pandemi etkisi, Ukrayna-Rusya savaşı, Ortadoğudaki olaylar Dünya’da genel olarak talep arz dengesizliği yaratmıştır. Talep düşüklüğü üretim fazlası meydana getirmiştir.

3.5. Gemi Saldırılarının Konteyner Hat Operatörlerine ve Forwarderlara Etkilerine İlişkin Bulgular

Gemi saldırılarının konteyner hat operatörlerine forwarderlara etkilerine ilişkin kodlar “maliyetlerde artış” ve “zaman kayıpları” olmak üzere iki ana tema çerçevesinde ele alınarak alt faktörleri içeren ilişki haritası oluşturulmuştur. Maliyetlerde artış teması altında “navlun fiyatlarında artış”, “yakıt maliyetlerinde artış”, “ek savaş primi”, “sigorta maliyetlerinde artış” yer almaktadır.

Zaman kayıplarında ise, “teslimatlarda gecikmeler”, “gemi programlarında gecikmeler”, “transit süre belirsizliği”, “sefer sürelerinin uzaması”, “yükleme ve tahliye limanlarında yaşanan gecikmeler”, “lojistik operasyonlarda aksamalar” yer almaktadır.

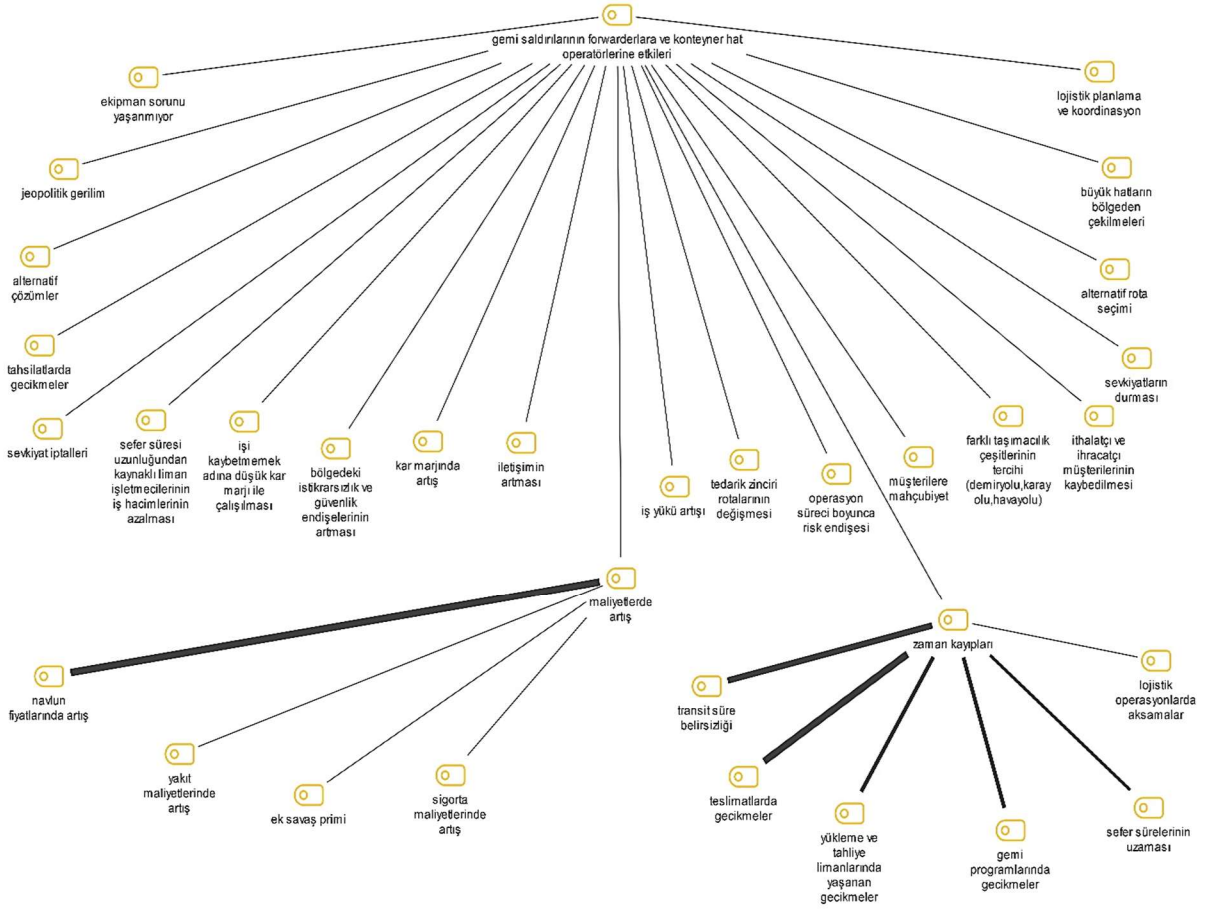
Diğer alt kodlar ise, “jeopolitik gerilim”, “ekipman sorunu yaşanmıyor”, “alternatif çözümler”, “tahsilatlarda gecikmeler”, “sevkiyat iptalleri”, “sefer süresi uzunluğundan kaynaklı liman işletmecilerinin iş hacimlerinin azalması”, “iş kaybetmemek adına düşük kar marjı ile çalışılması”, “lojistik planlama ve koordinasyon”, “bölgedeki istikrarsızlık ve güvenlik endişelerinin artması”, “kar marjında artış”, “iletişimin artması”, “iş yükü artışı”, “tedarik zinciri rotalarının değişmesi”, “operasyon süreci boyunca risk endişesi”, “müşterilere mahcubiyet”, “farklı taşımacılık çeşitlerinin tercihi (demiryolu, karayolu, havayolu)”, “ithalatçı ve ihracatçı müşterilerinin kaybedilmesi”, “sevkiyatların durması”, “alternatif rota seçimi”, “büyük hatların bölgeden çekilmeleri” yer almaktadır. Buna göre Şekil 3’te gemi saldırılarının konteyner hat operatörlerine ve forwarderlara etkilerine ilişkin ana unsurlar ve alt faktörler çerçevesinde özetlenmeye çalışılmıştır.

Süveyş Kanalı bypass edilerek, Ümit Burnu rotasının kullanılması, taşıma maliyetlerini yükselterek, navlun fiyatlarının artmasına neden olmuştur.

Rotanın ve sefer sürelerinin uzaması nedeni ile transit sürelerde belirsizlikler oluşmuş, teslimatlarda gecikmeler meydana gelmiştir. Ümit Burnu rotasındaki yükleme ve tahliye limanlarının kapasite yetersizliği, limanların altyapı-üstyapı eksiklikleri ile bu gecikmeler ithalatçı ve ihracatçı firmaları olumsuz yönde etkilemiştir.

Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

Şekil 3. Gemi saldırılarının konteyner hat operatörlerine ve forwarderlara etkilerine ilişkin kod-teori model önerisi



3.6. İsrail Ben Gurion Kanalına İlişkin Bulgular

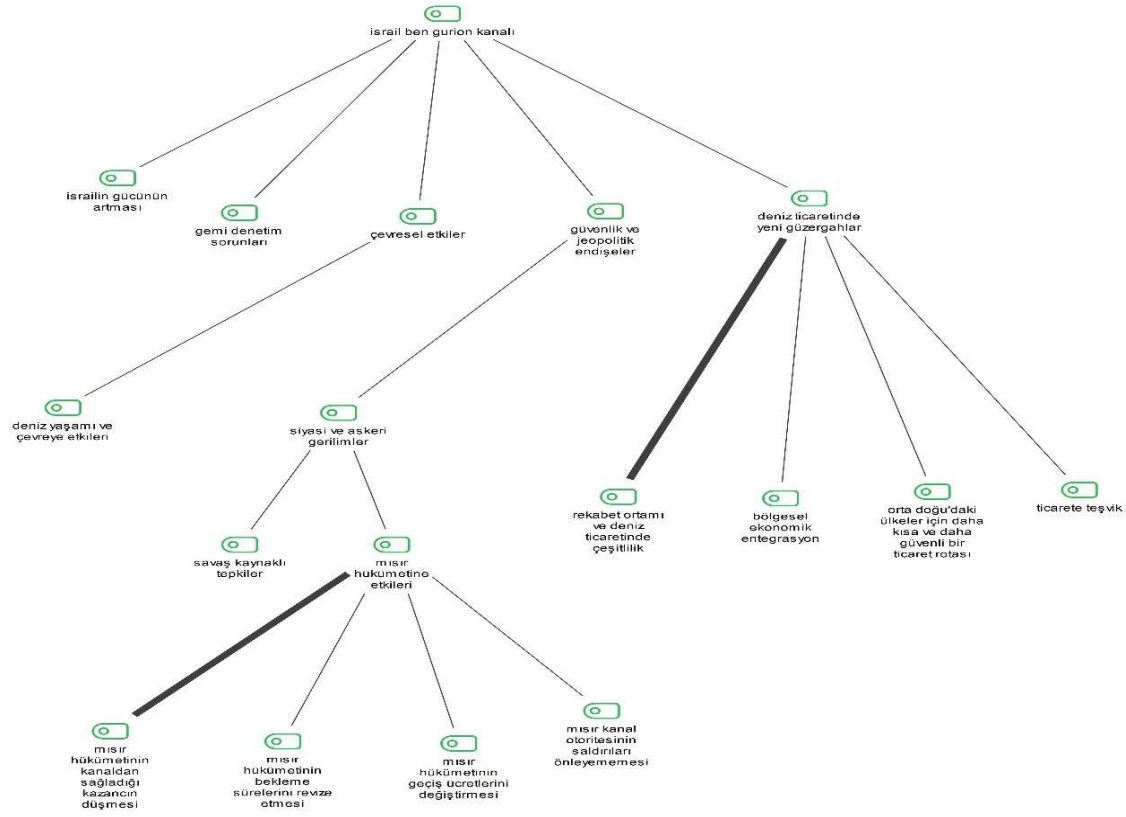
İsrail Ben Gurion Kanalına ilişkin kodlar “İsrail’in gücünün artması”, “gemi denetim sorunları”, “çevresel etkiler”, “güvenlik ve jeopolitik endişeler”, “deniz ticaretinde yeni güzergahlar” olmak üzere beş farklı ana temada ele alınarak alt faktörleri içeren ilişki haritası oluşturulmuştur.

“Deniz yaşamı ve çevreye etkileri” çevresel etkiler teması altında, “siyasi ve askeri gerilimler”, “savaş kaynaklı tepkiler”, “güvenlik ve jeopolitik endişeler teması”, “Mısır kanal otoritesinin saldırıları önleyememesi”, “Mısır hükümetinin kanaldan sağladığı kazancın düşmesi”, “Mısır hükümetinin bekleme sürelerini revize etmesi”, “Mısır hükümetinin geçiş ücretlerini değiştirmesi”, “Mısır hükümetine etkileri” teması altında, “rekabet ortamı ve deniz ticaretinde çeşitlilik”, “ticarete teşvik”, “bölgesel ekonomik entegrasyon”, “Orta Doğu’daki ülkeler için daha kısa ve daha güvenli bir ticaret rotası”, “deniz ticaretinde yeni güzergahlar” teması altında yer almaktadır.

Buna göre Şekil 4’te İsrail Ben Gurion kanalına ilişkin ana temalar ve alt faktörler bulgular çerçevesinde gösterilmiştir.

Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

Şekil 4. İsrail ben gurion kanalına ilişkin kod-teori model önerisi



Gelecekte İsrail Ben Gurion kanalının inşa edilmesi halinde, Mısır hükümetinin Süveyş kanalından sağladığı gelirlerin ciddi oranlarda azalacağı öngörülmektedir. Bu yeni güzergah ile Mısır ile İsrail devleti arasında rekabet ortamı oluşacak, bu durum, lojistik hizmet sağlayıcıları için ticari rota çeşitliliğini de beraberinde getirecektir.

Bu proje kapsamında yaşanan süreçte ve öncesinde farklı anlaşmalar ve planlar yapılmış olmasına rağmen henüz resmi olarak projeye dair bir işlem gerçekleştirilememiştir.

Sonuç ve Değerlendirme

Araştırma ve analiz bulguları çerçevesinde Süveyş Kanalında gerçekleşen gemi saldırıları sebebi ile tedarik zinciri rotasının Ümit Burnuna yönelmesi sonucunda, teslimat sürelerinin uzaması, navlun ücretlerinin, yakıt ve sigorta giderlerinin artması konteyner ve hat operatörlerinin yanında ithalatçı ve ihracatçı firmaların da bu durumdan fazlasıyla etkilendikleri belirlenmiştir.

İhracatçılar ve ithalatçılar çoğu zaman mal parasal değerinin üzerinde navlun fiyatları ile karşılaşmışlardır, bu durum sonucunda iptal edilen sevkiyatlar, stok birikmeleri, anlaşmaların karşılıklı yada tek taraflı olarak feshi meydana gelmiştir. Tüm bunlar neticesinde pandemi döneminde benzeri yaşanan arz-talep dengesizlikleri gözlemlenmiştir.

Deniz taşımacılığı açısından büyük bir kriz olarak tanımlanan bu durum; konteyner taşımacılığı rotalarının büyük ölçüde Kızıldeniz'den Ümit Burnuna çevrilmesine yol açmış, rotanın uzaması da taşıma sürelerinin uzamasına ve buna bağlı olarak navlun ücretleri, yakıt ve sigorta giderlerinde ciddi artışlara yol açmıştır.

Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

Ümit Burnu çevresindeki ikmal merkezlerinin bölgede oluşan yoğunluğu yanıt verilememesi karşılaşılan diğer sorunlarından. Bölgenin hava koşullarının zorluğu, limanların ve aktarma merkezlerinin yetersiz kalışı rotayı kullanan gemilere olumsuz yansımıştır.

Gemilerden kaynaklı karbon salınımı azaltma konusunda karbon emisyon düzenleme faaliyetleri devam ederken, Ümit Burnu rotasının kullanılması karbon salınımını arttırmış ve bu durum çevreye olumsuz yansımıştır. (7Deniz, 2024)

Süveyş Kanalı, petrol ve sıvılaştırılmış doğalgaz sevkiyatının yanısıra tüketim malları için de dünyanın en önemli rotalarından biri konumundadır. Son dönemde Yemen'deki Husilerin Kızıldeniz'den geçen ticari gemilere yönelik saldırılarının artması, dünyanın önde gelen küresel nakliye firmalarının rotalarını yeniden çizmek zorunda kalmalarına ve küresel deniz ticaretinin de aksamasına yol açmıştır.

Deniz taşımacılığının belirleyicileri olan büyük hat operatörlerinin bölgedeki faaliyetlerini durdurmaları domino etkisi yaratmıştır. Gerçekleşen gemi saldırıları sebebi ile armatörler can ve mal güvenliğinin sağlanabilmesi için gemi rotalarını Ümit Burnu'na yönlendirmişlerdir. Süveyş Kanal'ında seyir yapmakta olan gemilerin saldırıya uğrama riskleri devam etmektedir. İsrail-Filistin savaşı bitmeden bölgedeki gerilimin son bulması mümkün görülmemektedir.

Dünya ticaretinde pandemi ile birlikte yaşanan arz-talep dengesizliği ve tedarik zinciri sorunlarının etkileri halen devam ederken, İsrail-Filistin savaşı nedeniyle Süveyş Kanalı'nın güvenli olmaması ve deniz ticareti rotasının değişmesi, teslimatlarda gecikmelere, maliyetlerin artmasına ve küresel anlamda fiyatların yükselmesine ve enflasyonun artmasına, kısacası yeni bir küresel krize neden olmuştur.

Bölgede yaşanan gerilim nedeni ile, Avrupa ülkelerinin Türkiye pazarından ürün ithalatı ve tedarik süreci, nearshoring uygulamaları ile geliştirilebilmek ile birlikte Türkiye bu aşamada üretim faaliyetlerine önem vererek, Asya ülkeleri ile rekabette güçlü bir avantaja sahip olabilecektir.

Türkiye'nin altyapı-üstyapı yatırımları, lojistik merkezlerin artırılması çalışmaları bu dönemde oldukça önem kazanacaktır. Türkiye'nin coğrafi konum avantajı iyi değerlendirilmeli ve ülkeler arası ticari anlaşmalar sağlanıp, teşvik edici uygulamalara yer verilmesi gerekmektedir.

Bu çalışmada, Süveyş Kanalının güvenlik sorunları nedeniyle ortaya çıkan krizin Türkiye'de faaliyet gösteren hat operatörleri ve forwarderlara yansımaları belirlenmeye çalışılmıştır.

Çalışma içerisinde internet kaynaklarına fazla yer verilmesi, literatürde İsrail-Filistin savaşının ticarete etkileri ile yayınlanmış olan makale ya da tez çalışmasının mevcut olmamasından kaynaklanmaktadır. Bu araştırma İsrail-Filistin savaşı ile ilgili yapılmış ilk araştırma olma özelliğini taşımaktadır.

Analiz sonuçları çerçevesinde Süveyş Kanalında gerçekleşen gemi saldırıları sebebi ile tedarik zinciri rotasının Ümit Burnuna yönelmesi sonucunda, teslimat sürelerinin uzaması, navlun ücretlerinin, yakıt ve sigorta giderlerinin artması konteyner ve hat operatörlerinin yanında ithalatçı ve ihracatçı firmaların da bu durumdan fazlasıyla etkilendikleri belirlenmiştir.

Bu çalışma nitel bir araştırma olup, nicel çalışmalar ile de desteklenebilir.

Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

Kaynakça

- 7Deniz (2024) *.Kızıldeniz'deki Gerilim Taşıma Maliyetlerini 3 Katına Çıkardı*.<https://www-7deniz-net.cdn.ampproject.org/c/s/www.7deniz.net/kizildenizdeki-gerilim-tasima-maliyetlerini-3-katina-cikardi/amp> (Erişim tarihi:10.09.2024).
- 7Deniz (2024) *Kızıldeniz'deki Rota Değişikliği 9 Milyon Arabaya Eşdeğer Emisyon Yayıyor*.
<https://www-7deniz-net.cdn.ampproject.org/c/s/www.7deniz.net/kizildenizdeki-rota-degisikligi-9-milyon-arabaya-esdeger-emisyon-yayiyor/amp> (Erişim tarihi:10.09.2024).
- 7Deniz (2024). *Süveyş Kanalı'ndaki Ticaret İki Ayda Yıllık Yüzde 50 Azaldı*.
<https://www.7deniz.net/suveys-kanalindaki-ticaret-iki-ayda-yillik-yuzde-50-azaldi/amp>
(Erişim tarihi:05.10.2024).
- 7Deniz (2024). *Ticari Gemilere "İsrail Kıyı Şeridinden Uzaklaşın" Tavsiyesi*.
<https://www.7deniz.net/ticari-gemilere-israil-kiyi-seridinden-uzaklasin-tavsiyesi/amp> (Erişim tarihi:05.09.2024).
- AA (2021). *Süveyş Kanalı'nı 6 Gün Boyunca Tıkayan 'Ever Given' Gemisi Yaklaşık 3,5 Ay Sonra Mısır'dan Ayrılıyor*.
<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/suveys-kanalini-6-gun-boyunca-tikayan-ever-given-gemisi-yaklasik-3-5-ay-sonra-misir-dan-ayriliyor/2296937> (Erişim tarihi:15.08.2024).
- AA (2023). *Süveyş Kanalı'nın Yıllık Geliri 9,4 Milyar Dolara Ulaştı*.
<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/suveys-kanalinin-yillik-geliri-9-4-milyar-dolara-ulasti/2927770> (Erişim tarihi:05.09.2024).
- AA (2024). *Kızıldeniz'de Konteyner Geçişleri Yarıdan Fazla Azaldı, LNG Ticareti Durma Noktasına Geldi*.
<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kizildenizde-konteyner-gecisleri-yaridan-fazla-azaldi-lng-ticareti-durma-noktasina-geldi/3195026> (Erişim tarihi:20.09.2024).
- Akbulut Ural, (2015). "Süveyş Kanalı: 4000 Yıl Önceye Uzanır",
<https://www.uralakbulut.com.tr/wp-content/uploads/2015/08/SÜVEYŞ-KANALI-4000-YIL-ÖNCEYE-UZANIR-9-AĞUSTOS-2015.pdf> (Erişim tarihi: 15.09.2024).
- Akkartal Gonca R. (2021). "Uluslararası Denizyolu Taşımacılığında Yaşanan Tehditler Ve Çözüm Önerileri", Beykoz Akademi Dergisi, 9(2), s. 210-222
- Ateş, A., Karadeniz, Ş. ve Esmer, S. (2010). "Dünya Konteyner Taşımacılığında Türkiye'nin Yeri". Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2(2), 83-98.
- Başaran, Y.K. (2017). "Sosyal Bilimlerde Örneklem Kuramı". Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 5, Sayı: 47, Haziran 2017, s. 480-495.
- BBC News (2024). *ABD Ulusal Güvenlik Danışmanı Jake Sullivan, Yemen'de düzenledikleri hava saldırılarıyla Husilerin askeri kapasitesini azalttıklarını söyledi. Sullivan, "Ancak yeni saldırılar da gerekebilir"*.
<https://www.bbc.com/turkce/articles/c80nv4wexzdo> (Erişim tarihi: 20.09.2024).
- Bengetürk (2024). *Ben Gurion Kanalı Projesi*.
<https://www.benguturk.com/ben-gurion-kanali-projesi>. (Erişim tarihi: 20.01.2024).
- Cwtr (2023). *Endüstriyel Dönüşüm : Yakın Kıyı (Nearshoring)* <https://cw-tr.com/tr/haber-detay/1506/endustriyel-donusum-yakin-kiyi-nearshoring> (Erişim tarihi:20.09.2024).
- Deniz Bülten (2023). *Kızıldeniz'deki Saldırıları Eski Ticaret Rotasını Gündeme Getiriyor*.
<https://www.denizbulten.com/kizildenizdeki-saldirilar-eski-ticaret-rotasini-gundeme-getiriyor-53128h.htm> (Erişim tarihi:20.09.2024).

Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

- Denizbülten (2024). *Kızıldeniz Krizinin Konteyner Taşımacılığına Yansımaları*. <https://www.denizbulten.com/service/amp/kizildeniz-krizinin-konteyner-tasimaciligina-yansimalari-482yy.htm> (Erişim tarihi:05.10.2024).
- Dünya (2023). *1 Trilyon dolarlık 'Gözyaşı Kapısı' krizi*. <https://www.dunya.com/dunya/1-trilyon-dolarlik-gozyasi-kapisi-krizi-haberi-714068> (Erişim tarihi: (22.12.2023).
- Ekonomim (2024). *Kızıldeniz Krizine Hızlı Çözüm, Tarihi Rekor Getirdi*. <https://www.ekonomim.com/ekonomi/kizildeniz-krizine-hizli-cozum-tarihi-rekor-getirdi-haberi-736136> (Erişim tarihi:28.09.2024).
- Eski, S., ve Kaya, S. (2018) Outsourcing in Logistics Process: Freight Forwarder Companies. *International Journal of Academic Value Studies (Javstudies)*, Vol 4, Issue: 19, 2018, pp. 330.
- Euronews (2024). *Hamas İle Savaşın İsrail Ekonomisi Üzerindeki Sonuçları Neler?*. <https://tr.euronews.com/2024/02/21/hamas-ile-savasin-israil-ekonomisi-uzerindeki-sonuclari-neler> (10.19.2024).
- Ey (2024). *Süveyş Kanalı Krizi Ülkemiz İçin Bir Fırsata Dönüşebilir Mi?*. https://www.ey.com/tr_tr/tax/suveys-kanali-krizi-ulkemiz-icin-firsata-donusebilir-mi (Erişim tarihi:20.09.2024).
- Flexport (2023). *Logistics Rewired: Navigating The Suez Canal Fallout*. <https://www.flexport.com/webinars/logistics-rewired-navigating-the-suez-canal-fallout/> (Erişim tarihi:20.09.2024).
- Gregory , J. (2019). *Suez Canal (Structural Wonders of the World)*. New York: Av2.
- Habertürk (2024). <https://www.haberturk.com/hususiler-bir-yilda-193-gemiye-saldiridi-3726234> (Erişim tarihi:20.09.2024).
- Halvorsen, (2000). “Basic Functions of a Forwarder ”. Colorado-Denver University 6-25
- Hizmetix (2024). *25 Trilyon Dolarlık Dünya Ticareti Tehlikede*. <https://hizmetix.com.tr/25-trilyon-dolarlik-dunya-ticareti-tehlikede/> (Erişim tarihi: 29.04.2024).
- Hizmetix (2024). *Kızıldeniz Kime Yazar*. <https://hizmetix.com.tr/kizildeniz-kime-yazar/> (Erişim tarihi:20.09.2024).
- Hizmetix (2024). *Kızıldeniz'deki Gerilim Türk İhracatçısına Rekabet Avantajı Sağlayabilir*. <https://hizmetix.com.tr/kizildenizdeki-gerilim-turk-ihracatcisina-rekabet-avantaji-saglayabilir/> (Erişim tarihi:05.10.2024).
- Hizmetix (2024). *Kızıldeniz'deki Kriz, Taşları Yerinden Oynatabilir*. <https://hizmetix.com.tr/kizildenizdeki-kriz-taslari-yerinden-oyunatabilir/>(Erişim tarihi:05.10.2024).
- Indyturk (2023). *Irak'ın Limanları Kızıldeniz Krizine Çözüm Olacak Mı?*. <https://www.indyturk.com/node/685336/d%C3%BCnya/irak%C4%B1n-limanlar%C4%B1-k%C4%B1z%C4%B1ldeniz-krizine-%C3%A7%C3%B6z%C3%BCm-olacak-m%C4%B1> (Erişim tarihi:03.10.2024).
- Karakurt, Çınar (2024). “Bartolomeu Dias ve Ümit Burnu'nun Keşfi”, Coğrafi Keşifler Serisi – 1, <https://evrimagaci.org/blog/bartolomeu-dias-ve-umit-burnunun-kesfi-17110> (Erişim tarihi: 28.11.2024)
- Lojiport (2006). (Ece, 2006). *Değişen Pazarlar Ve Konteyner Operatörleri*, <https://www.lojiport.com/degisen-pazarlar-ve-konteyner-operatorleri-29281h.htm> (Erişim tarihi: 15.09.2024).

Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

Lojiport (2024). *Güzergeah Değişti, Dünya Ticaretinin Dengesi Bozuldu.* <https://www.lojiport.com/service/amp/guzergah-degisti-dunya-ticaretinin-dengesi-bozuldu-116456h.htm> (Erişim tarihi:27.04.2024).

Lojiport (2024). *Kızıldeniz Krizine Hızlı Çözüm, Limanlarımıza Tarihi Rekor Getirdi.* <https://www-lojiport-com.cdn.ampproject.org/c/s/www.lojiport.com/service/amp/kizildeniz-krizine-hizli-cozum-limanlarimiza-tarihi-rekor-getirdi-116374h.htm> (Erişim tarihi:28.09.2024).

Lojiport (2024). *Küresel Taşımada Çifte Kriz.* <https://www.lojiport.com/service/amp/kuresel-tasimada-cifte-kriz-116301h.htm> (Erişim tarihi:10.09.2024).

Marinedealnews (2024) *Gemi Trafiği Süveyş Kanalında Dibe Vururken.* <https://www.marinedealnews.com/gemi-trafigi-suveys-kanalinda-6-ayda-dibe-vururken-umit-burnunda-iki-katina-cikti/> (Erişim tarihi:10.09.2024).

Ntv (2024). *IMF Açıkladı: Süveyş Kanalı'ndaki Ticaret İki Ayda Yüzde 50 Azaldı.* https://www.ntv.com.tr/dunya/imf-acikladi-suveys-kanalindaki-ticaret-iki-ayda-yuzde-50-azaldi,3JPAT64rRkqMNoL_PU3ovg (Erişim tarihi:20.09.2024).

Patronlar Dünyası (2023). *Husilerin Saldırıları Nedeniyle Gemiler Süveyş Kanalı Yerine Daha Uzun Mesafe Olan Ümit Burnu'na Yönelmeye Başladı.* <https://www.patronlardunyasi.com/husilerin-saldirilari-nedeniyle-gemiler-suveys-kanali-yerine-daha-uzun-mesafe-olan-umit-burnuna-yonelmeye-basladi> (Erişim tarihi:20.09.2024).

Satın Alma Dergisi (2024). *Dış Ticaretin Sıcak Gündemi: Konteyner Taşıma Fiyatları.* <https://satinalmadergisi.com/konteyner-tasima-fiyatları-dis-ticaretin-sicak-gundemi/> (Erişim tarihi: 12.01.2024).

Şahin E. ve Baştopuz M. (2021). “Covid-19 Pandemisi Döneminde Türkiye'deki Aşk Markalarının Twitter Kapsamında Kelime İlişkilendirme Testi ile Değerlendirilmesi”, Pamukkale University Journal of Business Research, Cilt: 8 Sayı:2, s. 326-345.

Tarhan, Ö. (2015). “Sosyal Bilgiler Öğretmeni Adaylarının Politik Okuryazarlığa İlişkin Görüşleri”. Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 3, Sayı: 9, Mart 2015, s. 649-669.

Türkdeniz (2024). *Süveyş Kanalı'ndan 65 Gün Boyunca Lng Gemisi Geçmedi.* <https://turkdeniz.com/suveys-kanalindan-65-gun-boyunca-lng-gemisi-gecmedi> (Erişim tarihi:05.10.2024).

Yılmaz N., Kılınç Ö. ve Kocabaş O. (2022). “Çevrim İçi Şikâyetler Üzerine Nitel Bir Araştırma”, Intermedia International e-Journal, December, 9(17), s. 391-410.

Ek-1.

1. (Arkas Lojistik, 2023).

Arkas Lojistik (2023). *Süveyş Kanalında Yaşanan Denizyolu Taşımacılığı Sorunları.* <https://arkaslojistik.com.tr/bloglar/suveys-kanali-krizi> (Erişim tarihi:01.02.2024).

2. (CNBC Natasha TURAK , 2021).

CNBC (2021). *Suez Canal Blockage Could Cause Problems For The Globe: Here's What You Need To Know.* <https://www.cnb.com/2021/03/25/suez-canal-cargo-ship-blockage-could-cause-problems-for-the-globe.html> (Erişim tarihi: 09.08.2024).

3. (Utikad Başkanı Bilgehan ENGİN, 2023).

Özen ve Elagöz; Süveyş Kanalındaki Güvenlik Sorunları Nedeni İle Tedarik Zinciri Rotalarının Değişiminin Konteyner Hat Operatörlerine Ve Forwarderlara Yansımaları Üzerine Nitel Bir Araştırma

Utikad (2023). *Süveyş Kanalı'ndaki Güvenlik Krizi Küresel Tedarik Zincirinin Rotasını Değiştirdi.* <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/35898/suveys-kanali-ndaki-guvenlik-krizi-kuresel-tedarik-zincirinin-rotasini-degistirdi> (Erişim tarihi: 15.07.2024).

4. (AA Safiye KARABACAK, 2024).

AA (2024). *Kızıldeniz'deki Gerilim Süveyş Kanalı Gelirlerini Yüzde 23,5 Düşürdü.* <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kizildenizdeki-gerilim-suveys-kanali-gelirlerini-yuzde-23-5-dusurdu/3278626> (Erişim tarihi: 10.10.2024).

5. (Yeşil Lojistikçiler Şenol İBİŞ, 2024).

Yeşil Lojistik (2024). *Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı 'ndaki Kriz Dünya Ekonomisini Nasıl Etkiliyor?* <https://www.yesillojistikciler.com/roportaj/kizildeniz-ve-suveys-kanalindaki-kriz-dunya-ekonomisini-nasil-etkiliyor/21522> (Erişim tarihi: 08.09.2024).

6. (Ntv Ayşegül ENGÜR, 2023).

NTV (2023). *İsrail-Filistin Savaşı Nedeniyle Kızıldeniz'de Deniz Trafiği Aksadı: Denizde Rotalar Değişti.* <https://www.ntv.com.tr/galeri/dunya/israil-filistin-savasi-nedeniyle-kizildenizde-deniz-trafigi-aksadi-denizde-rotalar-degisti,1haSpMxE0EincteFIFhTnA> (Erişim tarihi: 01.10.2024).

7. (AA Nuran Erkul KAYA, 2024)

AA (2024). *İsrail'in Gazze'ye Saldırıları Sonrası Tırmanan Gerilimle Kızıldeniz'deki Ticarete Tarihi Düşüş Yaşandı.* <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/israilin-gazze-ye-saldirilari-sonrasi-tirmanan-gerilimle-kizildenizdeki-ticarete-tarihi-dusus-yasandi/3353792> (Erişim tarihi: 25.09.2024).

8. (Deniz Haber Ajansı, 2024).

Deniz Haber (2024). *Mısır, Kızıldeniz'deki Tehditlerin Ekonomisini Doğrudan Etkilediğini Açıkladı.* <https://www.denizhaber.net/misir-kizildenizdeki-tehditlerin-ekonomisini-dogrudan-etkiledigini-acikladi-haber-117330.htm> (Erişim tarihi: 04.09.2024).

9. (Vira Haber Onur TEKİN, 2024)

Vira Haber (2024). *Kızıldeniz'deki Gerilim Taşıma Maliyetlerini 3 Kata Çıkardı.* <https://www.virahaber.com/kizildenizdeki-gerilim-tasima-maliyetlerini-3-kata-cikardi-70823h.htm> (Erişim tarihi: 13.09.2024).

10. (Kriter Dergi Tunç DEMİRTAİ, 2024)

Kritik Dergi (2024). *Artan Jeopolitik Riskler ve Kızıldeniz'in Güvenliği.* <https://kriterdergi.com/dis-politika/artan-jeopolitik-riskler-ve-kizildenizin-guvenligi> (Erişim tarihi: 18.08.2024).