

Yayın Geliş Tarihi:01.08.2021
Yayına Kabul Tarihi:14.04.2022
Online Yayın Tarihi: 30.06.2023
DOI: 10.18613/deudfd.977321
Derleme Makale (Review Article)

Dokuz Eylöl Üniversitesi
Denizcilik Fakóltesi Dergisi
Cilt:15 Sayı:1 Yıl:2023
Sayfa:35-51
E-ISSN: 2458-9942

YUNAN DENİZ TAşIMACILIğINI YÜKSELTEN DİNAMİKLERİN İNCELENMESİ

Mehmet SAYA¹

ÖZET

Yunanistan'ın coğrafi özelliklerinin ortaya çıkardığı bir takım zorunluluklardan dolayı Yunan halkı denizlere yakın ilgi göstermiş ve halkın bu yakın ilgisi zamanla artarak tarihsel süreç içerisinde önemli bir sektörün inşasına giden yolu açmıştır. Bu özelliklerin yarattığı ilgi, günümüz dünya deniz taşımacılığının en önemli aktörlerinden biri olan Yunan deniz taşımacılığı sektörünün alt yapısını hazırlamıştır. Coğrafi alanı küçük ve az nüfuslu Yunanistan'ın dünya deniz taşımacılığı alanında önemli bir güce erişmesi ilgiyi hak eden bir konuyu oluşturmaktadır. Bundan dolayı bu çalışma, Yunan deniz taşımacılığının özellikle 18. yüzyıl sonrası dönemden yakın döneme kadar olan serüvenini inceleyerek Türkiye denizcilik camiasında çok tartışılan fakat akademik yazına neredeyse hiç konu edilmeyen dünya deniz taşımacılığı sektöründeki bu önemli aktörü tanıtma amacındadır. Çalışmada tarihsel süreçteki neden-sonuç ilişkilerinin ortaya çıkardığı sacayakları, betimleyici (descriptive) yöntem üzerinden incelenmiştir. Yunanistan'ın dünya deniz taşımacılığında kazandığı önemli pozisyonun arka planındaki sacayakları sırasıyla ülkenin coğrafik özellikleri, gelenek, iş ağları, stratejik iş yönetimi, tam uluslararasılaşma, devlet desteği, yasal alt yapı ve yatırımların çeşitlendirilmesi olarak ortaya konmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Yunan Deniz Taşımacılığı, Deniz Ticareti, Denizcilik Tarihi, Denizciliğin Dinamikleri, Yunanistan*

¹ Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Geliřim Üniversitesi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakóltesi, İstanbul, Türkiye, msaya@gelisim.edu.tr, ORCID: 0000-0002-2330-175X.

EXAMINATION OF DYNAMICS UPGRADING GREEK SHIPPING

ABSTRACT

Due to some necessities brought about by the geographical characteristics of Greece, the Greek people showed a close interest in the seas and this close interest of the people increased over time and opened the way to the construction of an important sector in the historical process. The interest created by these features has prepared the infrastructure of the Greek maritime transport sector, which is one of the most important actors of today's world maritime transport. The fact that Greece, which has a small geographical area and a small population, has a significant power in the field of world maritime transport constitutes a subject that deserves attention. Therefore, this study aims to introduce this important actor in the world maritime transport sector, which is widely discussed in the Turkish maritime community but almost never mentioned in the academic literature, by examining the adventure of Greek maritime transport, especially from the post-18th century to the recent period. In the study, the trivets revealed by the cause-effect relationships in the historical process were examined through the descriptive method. In the background of Greece's important position in world maritime transport, the geographical features of the country, tradition, business networks, strategic business management, full internationalization, state support, legal infrastructure and diversification of investments are revealed respectively.

Keywords: *Greek Shipping, Maritime Trade, Maritime History, Maritime Dynamics, Greece*

1. GİRİŞ

Yunanistan'ın kıyı uzunluğunun fazla olması, ülkenin değerli madenlerden yoksunluğu ve konumunu kapsayan coğrafi özellikleri Yunanların denizle yakın bir ilişki kurmasını sağlamış ve antik zamanlara kadar giden deniz taşımacılığı geçmişini inşa etmiştir. Bu uzun geçmişin yarattığı gelenek ve bu geleneğin özellikle 18. yüzyıl sonrasında kurduğu iş ağları, dönemin sunduğu fırsatların değerlendirilmesiyle iyi sürdürülen stratejik iş yönetimi ve işin uzmanları tarafından yönetilen filoların büyümesiyle gerçekleşen uluslararasılaşma, Yunan deniz ticaret filosunu dünya denizlerinde ileri noktalara taşıyarak zaman içinde büyütüştür. Örneğin, Yunan deniz ticaret filosu 1914 yılından 1938 yılına kadar geçen yirmi dört yıllık süre zarfında dünyada 13. sıradan 9. sıraya yükselerek dünya tonajının %3'ünü oluşturmuştur (Harlaftis, 2019: 39). Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında ise ulusal filonun gelişmesi için tesis edilen devlet desteği ile hazırlanan yasal alt yapının oluşturduğu yatırım iklimi ve önemli sermaye birikimine kavuşan armatörlerin

yatırımlarını çeşitlendirmesi Yunan deniz ticaret filosunu gelişimini sürdürmesine önemli katkı sunmuştur. Bu bağlamda, 1957 yılında Yunan bayrağı altındaki deniz ticaret filosu 1 ile 2 milyon gros ton arasındayken 1976 yılında 30 milyon gros tona yaklaşmıştır (Harlaftis, 1993: 135). Birçok dinamiğin bir araya gelmesi, modern Yunan deniz ticaret filosunun temelini oluşturarak bu filonun dünya ölçeğinde en önemli aktörlerden biri olmasını sağlamıştır. Bu bakımdan güncel verilerle bakıldığında, 2020 yılında Yunanistan'ın deniz taşımacılık filosu ulusal ve yabancı bayraklı olmak üzere 1000 gros ton ve üzeri toplam 4.648 gemiyle 363.854.232 DWT olup sektörün dünyadaki payından %17,77'sini alarak birinci sıraya oturmuştur (UNCTAD, 2020: 41)¹.

Çalışmada konuyla ilgili literatürün analiz edilmesi sonucu Yunan deniz taşımacılığını yükselten dinamikler olarak coğrafik özellikler, gelenek, iş ağları, stratejik iş yönetimi, tam uluslararasılaşma, devlet desteği, yasal alt yapı ve yatırımların çeşitlendirilmesi hem neden-sonuç ilişkisi üzerinden sistematik hem de tarihin akışı içerisinde ortaya çıkan olaylar üzerinden kronolojik sırayla belirlenmiştir. Bundan dolayı çalışmada, Yunan deniz taşımacılığının geçmişten yakın döneme kadar olan serüveni betimleyici yöntemle işlenmektedir.

Çalışmanın Türkçe yazında neredeyse hiç işlenmeyen bu konu hakkında bir çerçeve sunup akademik anlamda bir boşluğu doldurarak yeni araştırmalara kapı aralaması beklenmektedir. Ayrıca Türkiye'deki deniz taşımacılığı sektörünün gelişmesi bakımından hem devlet kesimindeki politika uygulayıcılara hem de özel sektördeki aktörlere bir yol haritası oluşturarak katkı sunacağı düşünülmektedir.

2. COĞRAFI ÖZELLİKLER

Yunanistan, ülke olarak küçük bir coğrafi alanı kapsamasına rağmen kıyı uzunluğu olarak neredeyse, Alaska dahil, Amerika Birleşik Devletleri kadar kıyı uzunluğuna sahiptir (Icaza vd. 2009: 13). Ülke kömür, petrol ve demir cevheri gibi madenlere sahip değildir (Goulielmos, 2017: 1187). Ülkenin bu coğrafi özelliklerinden dolayı insanlar denizle yakın bir ilişki kurmuştur. Özellikle ada koşullarında yaşamın zorluğu sayıca daha çok insanı denize yöneltmiştir (Goulielmos, 2017: 1191). Denizle kurulan bu ilişki biçimi, antik zamanlara kadar giden uzun bir deniz taşımacılığı geçmişini (Icaza vd. 2009: 13) inşa etmiştir. Ülkenin coğrafi konumu ve dünyanın en önemli deniz yolu olan Akdeniz'e (Serafetinidis vd. 1981: 293) yakınlığı da deniz taşımacılığıyla ilgili olan bu uzun geçmişe katkı sunmuştur. Erken dönemlerde İyonya Adaları, Batı Avrupa'dan Doğu Akdeniz'e giden gemiler için geleneksel

olarak ilk uğrak liman haline gelmiştir. Burada yaşayan Yunanlar, İtalyan yarımadasının liman şehirlerinin ekonomisinde deniz ticaret filosunu geliştiren ve ilerleten ilk grup olmuştur. Diğer taraftan Ege Denizi'ndeki Kiklad Adaları'ndan yerleşimin olduğu adalarda yaşayan sakinler, bu adaların stratejik konumlarından dolayı binlerce yıl deniz taşımacılığıyla uğraşmıştır. İskenderiye, İzmir ve İstanbul ile bağlantılı bu adalar Avrupa, Asya ve Afrika'nın kavşak noktası olmuş ve batılı güçlerin her zamanki uğrak limanları olarak faaliyet göstermiştir. Bu sebeple Yunanistan'ın önde gelen armatör aileleri Sakız ve Çoban adalarından çıkmıştır (Harlaftis ve Theotokas, 2004: 232-233). Verili bir faktör olan ülkenin coğrafi özellikleri, yüzyıllarca dönemi kapsayan Yunanistan'ın deniz taşımacılık sektörünün oluşmasına ve ilerlemesine katkı sağlamıştır.

3. GELENEK

Gelenek, geçmişi uzun yıllara dayanan enformel (biçimsel olmayan) bir kurumdur. Yoğun bir şekilde denizcilikle uğraşan belirli bölgelerde gelişen Yunan deniz taşımacılığı, Doğu Akdeniz'in çok etnik kökenliliği ve çok kültürlülüğü içinde (Harlaftis ve Theotokas, 2004: 232) yüzyılları kapsayan bir gelenek inşa etmiştir. Bu geleneğin temelinde adalı yaşam hayatı çok önemli bir yere sahiptir. Çünkü adada doğmak, neredeyse herkesin akraba olması demektir. İnsanların birbirini iyi bilmesi, güven, bir armatörün başka bir armatörün kızıyla evlenmesi gibi durumlar deniz taşımacılığı (Goulielmos, 2017: 1204) geleneğini kuşaktan kuşağa aktaran bir temel üzerinde yükseltmiştir. Örneğin; Kefalonya Adası'ndan olan Lykiardopoulos ailesinin deniz taşımacılığı geçmişi 1750'li yıllara dayanıp en az 8 kuşak, Andros Adası'ndan olan Goulandris ve Embiricos ailelerinin geçmişi 1765'li yıllardan sonrasına dayanıp 7 kuşak geriye gitmektedir (Harlaftis ve Theotokas, 2004: 232).

Yunan armatörlerinin büyük çoğunluğu başarılı bir gemi süvariliği tecrübesinden sonra risk üstlenip kendi işini kurmuştur. Bu kişiler, çoğu durumda başarılı olan öncüllerinin stratejilerini uygulayan taklitçiler olmuştur (Theotokas, 2007: 66). Dolayısıyla sektörle ilgili kimsenin bilmediği özel bilgilere ulaşmış ve bu bilgileri kullandıklarında uygun maliyetli gemi işletmeciliği yapmışlardır (Theotokas, 2007: 85). Başarıları her zaman garanti olmamasına rağmen işi kuran (kurucu) armatörlerin küçük oğulları babalarının mesleklerini yapmıştır (Harlaftis, 1993: 13). Tarifersiz deniz taşımacılığı işi yapan Yunan ailelerin erkek çocukları çoğunlukla denizcilik işleri için 20. yüzyıl boyunca işi bilen ustalar olarak yetiştirilmiştir. Bunlar ayrıca mühendis veya gemi inşa mühendisi olarak okutulup istisnasız bir şekilde ergenlik döneminden

itibaren yaz aylarında aile şirketinin gemilerinde seyahat etmiştir. Bu çocuklar deniz taşımacılık işinin günlük konuşulduğu bir çevrede büyümüştür (Harlaftis ve Theotokas, 2004: 228-229). Böylece hem bir geleneğin kuşaktan kuşağa aktarımı hem de daha az maliyetli deneyimli beşerî sermayenin oluşumu gerçekleşmiştir.

4. İŞ AĞLARI

Ağlar, girişimcilik riskini minimize eder ve bilgi akışını sağlayan bir kurumsal çerçeve oluşturur. Ayrıca kişisel bağlantılar üzerine kurulu uluslararası bağlantılar yoluyla piyasadaki mekanizma ve eğilimlerin nasıl aşılabileceğini anlamayı sağlar (Harlaftis ve Theotokas, 2004: 221). Hem 19. yüzyılda hem de 20. yüzyılda aile, akrabalık, yerel bağlantılar ve patronaj sistemi Yunan deniz taşımacılığı şirketlerinin organizasyon ve girişimcilik stratejisinde temel bileşenleri teşkil etmiştir (Harlaftis, 1993: 9). Bu bileşenler elit bir kulübün üyelerine sağladığı kolaylıklar gibi Yunanlara piyasanın, gemi kiralamanın, gemi satışının, ikinci el gemi alımının, gemi inşasının, gemi tamirinin, hurdanın ve kurumlardan kredi sağlamanın bilgisine erişimi sağlamıştır (Harlaftis, 1993: 19). Özellikle aile bağları ve etnik ilişkiler, sözleşmenin uygulanmasını sağlayacak yasal mekanizmaların yokluğunda acente sorunlarını çözmede önemli bir işlevi yerine getirmiştir (Grammenos ve Choi, 1999: 48). Yani güven ilişkisi içerisinde bir gayri resmi iş ağı inşa edilmiştir. Bunun yanında Yunan armatörlerin girişimci felsefesi ve firmalarının kültürü, şirketlerin işbirliğine izin vermiştir. Bu da deniz taşımacılık şirketlerinin rekabetçiliklerini arttırmaları için yetkinliklerine odaklanmasına olanak sağlamıştır (Theotokas, 2006: 144). Örneğin; Londra ve New York'ta ikamet eden Yunan armatör aileleri bile dışarıdan gelenlere kapalı kalan bir yapıyı korumuştur. Bu bağlamda, işlerin aile içinde kalmasını sağlayan bir araç olarak evlilikleri yaygın bir şekilde kullanmışlardır (Harlaftis, 1993: 15). Yunan diasporasının bu girişimci ağları birbirine sıkı bağlı küçük, orta ve büyük işletmelerden oluşan bir üretim sistemi yaratmıştır. Bu durum yerel-bölgesel, ulusal-çevresel ve uluslararası olmak üzere üçlü bir sacayağı oluşturmuştur (Harlaftis, 2019: 36). Bu sacayakları sayesinde yürütülen deniz taşımacılığının istikrarlı, risksiz, iktisadi ve sosyal maliyetin az olduğu bir sektöre dönüştüğünü söylemek mümkündür.

5. STRATEJİK İŞ YÖNETİMİ

Yunan armatörler erken dönemlerden itibaren stratejik hamlelerle işlerini büyütülmüştür. İyonya ve Ege Denizi'nden olan armatörler 18. ve 19. yüzyılda deniz taşımacılığı için kritik önemde girişimlerde

bulunmuştur. Bu armatörler ilkin Osmanlı, Venedik, Fransız, Rus veya İngiliz egemenliği altında olup olmadığına bakmadan sınırsız ve iktisadi olarak entegre bir şekilde denizcilik lokasyonlarında iş yapmıştır. Böylece sahadaki denizciler Akdeniz deniz taşımacılığı pratikleriyle uyumlu kendi kurumlarını ve organizasyonel yapılarını geliştirmiştir. İkinci olarak Avrupa'daki yelkenli gemi tipine uyumlu olarak gelen uzmanlaşma ile üretimi ve yenilikleri dikeyleştirmişlerdir. Üçüncü olarak Ege Adaları ve İyonya'daki dağınık deniz kentlerini oluşturan 40 adaya yayılmış yaklaşık 18 bin sabit uzman denizci kadrosu oluşturmuşlardır. Bu kadrolar, uzun yol yolculuğunda uzmanlaşmış ve seyir becerileri konusunda aile bireyleri, akraba ve arkadaşlarının gemilerinde deneyim kazanmıştır. Dördüncü olarak İyonya ve Ege Adaları'nın ötesinde daha geniş bir coğrafyada iş yapmışlardır. Bu girişimler Yunan deniz ticaret filolarının Fransız, İspanyol, İtalyan ve İngilizlere karşı Akdeniz'deki uzun mesafe ticaretinde başarılı bir şekilde rekabet etmesini sağlamıştır. Bunların yanında Yunanlar yerelde ve uluslararası alandaki koşullardan yararlanmayı bilmiştir. Osmanlıya karşı zaferi sonrası Rusya'nın Karadeniz'deki yükselişinden Yunanlar yararlanmışlardır (Harlaftis, 2019: 31-36).

Küçük Kaynarca Anlaşması 1774 ve daha sonra 1779 ve 1789 yıllarındaki ek anlaşmalarla Yunanların Karadeniz'de Ortodoks Rusya'nın bayrağı altında deniz ticareti yapmasına izin verilmiştir. Bunun yanında İngiltere ve Fransa arasında devam eden savaşla (1778-1783) beraber deniz ticaretinin büyümesi hız kazanmıştır. Çünkü savaş, birçok Fransız ve İngiliz gemisinin Karadeniz ile Akdeniz'den çekilmesini gerektirmiştir. Yunanlar, Doğu Akdeniz ülkelerinin taşıyıcısı olarak Fransızlardan boşa çıkan yeri almış, bunun sonucunda Selanik büyük bir antrepo olmuş ve Ege adalarından İdra, Spetses, İpsara, Andros, Mikonos, Skopelos'ta ve Kyme ile Galaxidi kasabalarında deniz ticaret filosu kapasite bakımından gelişmiştir (Pepelasis, 1959: 176).

Yunan deniz ticaret filosu, Venedik ve Osmanlı devletlerinin hâkimiyetinde olan İyonya ve Ege adalarında Yunanistan kurulmadan önce gelişmiştir. Yunan Bağımsızlık Savaşı'nın başladığı 1821 yılında Yunanlar, 1000 adet açık deniz gemisinden oluşan filosuyla Doğu Akdeniz'in ve Karadeniz'in en büyük deniz ticaret filosuna kavuşmuştur. Filonun çoğunluğu Osmanlı bayrağı altında yönetilmiştir (Harlaftis, 2019: 35). Diğer taraftan Yunanlar 1830'lu yıllardan önce İngiltere'de gemilerin daha ucuza inşa edilebileceği yerlere yerleşmiş ve kendi deniz taşımacılık ofislerini dönemin tarifersiz deniz taşımacılık merkezleri olan Londra ve Kardif'te açarak eşsiz bir uluslararası ticaret borsasına yakın olmuşlardır (Goulielmos, 2017: 1194). Özellikle Londra'da kendi

denizcilik istihbarat ağlarını kurmuşlardır. Londra’da olmak onlara finansman, sigortacılık, gemi kiralama, gemi alım-satım piyasasına yönelik doğrudan doğruya içeriden bilgi akışı sağlamıştır (Harlaftis, 1997: 144). Sektöre yönelik elde edilen bilgi dizini, Yunan filolarının piyasadaki bütün kurallardan haberdar bir aktör olmasını sağlamıştır.

Yunanlar, 18. yüzyılın sonlarında Doğu Akdeniz’in ana hububat taşıyıcıları olmuş ve Yunanistan’ın kuruluş süreci olan 1830’lu yıllarda bu pozisyonlarını sürdürmüştür (Harlaftis, 2008: 79). 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise dünya ticaretinde dökme yüklerin dolaşımında yaşanan muazzam bir artışın sunduğu fırsatları silip süpüren önemli uluslararası tarifersiz gemi operatörleri olmuşlardır. 1850’lerden 1940’lı yıllara kadar Karadeniz’den (Rusya ve Romanya) ve Güney Atlantik’ten (Arjantin) hububat götürmüş, dönüşte de kömür getirmişlerdir. 1950’lerden yüzyılın sonuna kadar da küresel hatlarda yoğun bir şekilde petrol ve kuru dökme yük taşımacılığıyla uğraşmışlardır (Harlaftis, 2008: 103). Burada özellikle tankercilik ilgili olan kısmı açmakta yarar vardır. İki savaş arası dönemde en önemli uluslararası bağımsız tankercilik işini yapanlar Norveçlilerdir. İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde bu ülkenin yaşadığı döviz krizi ve bu krizden kaynaklı yaşanan rezerv eksiliğinden dolayı dönemin Norveç Hükümeti 1948-1951 yılları arasında yurt dışından gemi satın alınmasını yasaklamıştır. Norveçlilerin piyasadaki talebe yeterince cevap verememesi, Yunanların piyasadaki açığı görmesini sağlamış ve Yunanlar tanker gemilere yatırım yapmıştır. Piyasadaki bu açık, başta Aristotle Onassis ve Stavros Niarchos olmak üzere birçok Yunan armatör tarafından doldurulmuştur. (Harlaftis, 2008: 87). Tanker gemiler, 1958-1975 döneminde Yunan sahipli filonun %40-%48 arasındaki bir oranı oluşturmuştur. (Harlaftis, 2008: 88). Yunan armatörler buharlı ve dizel motorların teknolojik yeniliklerinin yanı sıra liberty, tanker ve dökme yük gemi türlerine de tam zamanında uyum sağlamıştır (Harlaftis, 2008: 103). Dolayısıyla piyasanın durumuna göre gemi tipi değişimine gitmişlerdir. Bununla bağlantılı olarak ikinci el gemi piyasası ile de yakından ilgilenerak “*herkes satın aldığında sat, herkes sattığında al*” yöntemini kullanmışlardır. Bu yöntem sayesinde birçok küçük armatör deniz taşımacılığını borsa gibi kullanmıştır. Yani, gemi fiyatları ucuzken satın alınmış, fiyatlar yüksek iken piyasadan çıkılmıştır. Bu yöntem, yelkenliden buharlıya geçiş döneminde başlamış ve 1930’lu yıllarda netleşmiştir (Harlaftis, 2008: 98). Satın alınacak gemi türleri ile ilgili olan bu yöntemle Yunanlar, iyi tamir-bakım yaparak mümkün olduğunca işlettikleri ikinci el gemilerin en önemli alıcıları olmuştur. Böylece ikinci el gemi satın alım işi, Yunan armatörlerin büyük çoğunluğunun bel kemiği olmuştur (Harlaftis, 2008: 99). Dolayısıyla

piyasanın durumuna göre filodaki gemi türlerini revize ederek kendilerine istikrarlı bir iş dünyası yaratmışlardır.

6. TAM ULUSLARARASI LAŞMA

Yunanistan kurulduktan sonra Yunan deniz ticaret filosunun gelişimi, sanayileşme sürecinde olan Batı Avrupa'daki ülkelerin başlıca hammadde talepleri olan hububat, pamuk ve kömürün 19. yüzyılın ikinci yarısında dünya okyanusları üzerinde taşınmasına bağlı olarak devam etmiştir. Yunan deniz ticaret filosu, sınır ötesi bir tüccar olarak gelişmiş ve Akdeniz'deki tarifersiz deniz taşımacılığında en büyük filoya sahip olmuştur (Harlaftis ve Kostelenos, 2012: 1404-1405).

Yunan deniz taşımacılığı 20. yüzyılın başında tahıl ve kömür gibi dökme yükte uzmanlaşmış, dünya piyasalarının küreselleşmesi sonucunda dünya deniz taşımacılığı talebiyle tanışan bir uluslararası filo olmuştur (Harlaftis, 1997: 140). Örneğin, 1914 yılında Yunan deniz ticaret filosu 309 şirketin sahip olduğu 515 buharlı geminin oluşturduğu 861.080 gros tonaja erişmiştir. 1914 yılından 1938 yılına kadar geçen süre içinde ise Yunan deniz ticaret filosu dünyada 13. sıradan 9. sıraya yükselerek dünya tonajının %3'ünü oluşturmuştur (Harlaftis, 2019: 39). İki savaş arası geçen süre Yunan deniz taşımacılığı için bir geçiş dönemi olmuştur. Çünkü bu dönemde savaş sonrası dönemin temelleri atılmıştır. Yunan deniz taşımacılık şirketleri filolarını ikiye katlamış ve kuru yük taşımacılığında yerlerini sağlamlaştırmıştır (Theotokas, 2006: 144).

İkinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla Yunanlılar Avrupa'yı terk ederek ofislerini New York ve Kanada'ya taşımış (Goulielmos, 2017: 1194) ve buradan filolarını yönetmişlerdir. Savaş bittikten sonra Yunan deniz taşımacılık şirketlerinin Amerikan finansörleri Yunanlara özellikle Liberya gibi kolay bayraklı ülkelere geçmesi yönünde telkinde bulunmuştur. Aynı süreçte diğer denizci ülkeler, hem hükümetlerden hem de işçi sendikalarından gelen baskılar nedeniyle kolay bayrağa geçememiştir. Yunanlar hem kendi işlerini büyütme hem de ABD çıkarlarına hizmet etmek için buradaki açığı iyi kullanıp kolay bayrak uygulamalı ülkelere geçmiştir. Böylece ABD emperyalizminin kurulması ve pekiştirilmesi, Yunanların uluslararası piyasaya büyük bir deniz taşımacısı olarak katılıp sermayelerinin ciddi kârlarla büyümesini sağlamıştır (Serafetinidis vd. 1981: 295-296).

7. DEVLET DESTEĞİ VE YASAL ALT YAPI

İkinci Dünya Savaşı bittiğinde Yunan deniz taşıma filosunun neredeyse tamamı yok olmuştur. Ancak devletin filonun gelişimine yönelik bazı noktalarda müdahil olması, savaş sonrası dönemde hızlı toparlanmayı sağlamıştır (Harlaftis, 1993: 1). 9 Nisan 1946 tarihinde Yunan Devleti 100 adet *Liberty* tipi geminin ABD'den satın alınması için Yunan armatörlere garantör olmuştur (Harlaftis, 1989: 51)². Yunan deniz taşımacılık çevresinde *kutsanmış gemiler* olarak tanımlanan bu gemiler İkinci Dünya Savaşı sırasında kullanılan ABD'nin kullandığı kargo gemileridir (Los, 1998: 93). Kore Savaşı'nın (1950-1953) patlak vermesiyle bu gemiler resmen altına dönüşmüş ve Yunan deniz taşımacılığının çarpıcı büyümesinin temellerini oluşturmuştur (Serafetinidis vd. 1981: 295).

Devlet deniz ticaret filosunu geliştirmek için yasal çerçeveyi oluşturmuştur. Bunun için 1953 yılında 2687 sayılı kanun hükmünde kararnamedeki 13 numaralı hükme göre Yunanistan'a kayıtlı 1.500 ton ve üzeri gemiler, yabancı sermaye ithalatı olarak kabul edilmiştir. Bu nedenle bu tür gemilere tüm yabancı yatırımlara verildiği gibi geniş ayrıcalıklar verilmiştir (Serafetinidis vd. 1981: 295). Devlet yasal mekanizmayla armatörlerin risksiz ve karlı bir şekilde Yunan bayrağı altına geçmesi için bir güven ortamı inşa etmiştir (Harlaftis, 1993: 132). Bu önemli adımdan sonra Yunan bayrağı altındaki deniz ticaret filosu 1953 yılından itibaren artmaya başlamış ama asıl artış 1957 yılında 400 geminin oluşturduğu 1,6 milyon gros tonun katılmasıyla başlamıştır (Goulielmos, 2018: 1196).

Yunanistan'ın deniz ticaret filosunu geliştirmek için oluşturduğu yasal mekanizmanın ayakları yere sağlam basmış ve özellikle finansörlük yapan bankacılık sektörünü memnun etmiştir. Bu bağlamda yürütülen bir saha çalışması atılan adımların doğru olduğunu kanıtlamıştır. 1960'lı yılların başında özellikle ABD'deki yabancı bankalar Yunan deniz taşımacılığına ilgi göstermiş ancak Yunan deniz taşımacılığının kredibilitesi noktasında emin olamamışlardır. Bundan dolayı Citibank, 15 avukattan oluşan bir ekibi 1953 yılında yasalaşan 2687 sayılı kanun olan SRAA'yı (Ship's Registration Approval Action- Geminin Tescil Onay İşlemi) anlamak, Yunan yasal sisteminin çalışma şeklini ve nasıl bir garanti sağlandığını öğrenmek için Pire'deki avukatların çoğuna bir anket yapmak için göndermiştir. Anketlerden bir ay sonra Amerikalılar yasal sisteme güvenip Yunan armatörlerin kredilerini onaylamıştır. Dolayısıyla SRAA, Yunan deniz taşımacılığına zamanında hizmet eden en etkili araç olmuştur (Goulielmos, 2018: 1191-1195).

Devlet, ülkenin deniz ticaret filosunu garantili bir zemine oturtmuştur. 1953 yılında yasal düzenlemeyle verilen birçok vergi muafiyeti 1968 yılına kadar devam etmiştir. 1968 yılında ise 465 numaralı kararname ile yine vergi muafiyetleri olmuş ama daha da önemlisi deniz taşımacılığı sektörü anayasal güvenceye alınmıştır (Serafetinidis vd. 1981: 295). İki yıl sonra 1970 yılında yapılan yasal düzenlemeyle armatörlere yine ayrıcalıklar verilmiştir. Hem 1968 hem de 1970 yılındaki yasal düzenlemeler armatörlerin daha az vergi vermesinin önünü açmıştır. Bu şekilde Yunanistan bayrağı altında deniz taşımacılığı yapmak, ödenen vergi bakımından düşük maliyetli olmuştur. Bu yasalarla 10 yaşından küçük gemiler bütün vergilerden muaf tutulmuştur. Bunun yanında, 30 yaşından küçük olup tarifeli deniz taşımacılığı yapan ve Yunan bayrağı altına geçen gemiler için ise vergilerden 5 yıl muaf olma garantisi verilmiştir (Harlaftis, 1993: 143-144). Oluşturulan bu yasal alt yapı, Yunan deniz ticaret filosunun sürekli genç tutulmasının önünü açan bir uygulama olmuştur.

1970 yılından sonra Yunan Sanayi Kalkınma Bankası (ETBA), Yunanistan'da yapılacak gemi inşa işinde kredi kolaylıkları sağlamak için hükümet tarafından yetkilendirilmiştir. İnşa edilecek gemi değerinin %20'sinin armatör tarafından ödenmesi halinde %80'ine kadar da bu banka tarafından ödenmesi sağlanmıştır. Devlet de gemi değerinin %30'una kadar garantör olmuştur. Bundan dolayı deniz taşımacılık endüstrisinin kullandığı krediler artmıştır. 1967 yılında toplam banka kredilerinin 1,2 milyar drs iken 1975 yılında 6,9 milyar drs olmuştur (Harlaftis, 1993: 152-153). Kullanılan kredilere benzer şekilde Yunan bayrağı altındaki filo da büyümüştür. 1957 yılında Yunan bayrağı altında 1-2 milyon gros ton arasında olan deniz ticaret filosu varken 1976 yılında 30 milyon gros tona yaklaşmıştır (Harlaftis, 1993: 135). Bunun yanında Yunan deniz ticaret filosunun dünya deniz ticaret filosu içindeki oranı da artmıştır. Yunan deniz ticaret filosu 1950 yılında toplam dünya tonajının %3,4'nü oluştururken 1960 yılında %9,4'ne ve 1970 yılında ise dünyanın en büyük filosuna erişip dünya tonajının %13,6'sına sahip olmuştur (Harlaftis, 1993: 1). Yapılan yasal düzenlemelerle beraber Londra'da ve New York'ta yerleşik şirketler Pire'de ofis açmış ve Pire'yi operasyonlarının merkezi yapmışlardır³. Böylece 1970 yılı Pire'sinde 300'e yakın olan ofis sayısı 1974 yılında 500'den fazla bir sayıya ulaşmıştır (Harlaftis, 1993: 147). Gelen şirketler için Pire avantajlı olmuştur. Çünkü ofis kiralari, çalışan ücretleri New York ve Londra'dan daha düşük düzeyde kalmıştır (Harlaftis, 1993: 150). Pire'ye dönen armatörler sayesinde Pire'nin çehresi değişmiştir⁴. Tahta ve kerpiç yapılar gitmiş, yerine modern iskeleler ve yüzlerce yeni firmanın ofislerine ev sahipliği yapan çok katlı yapılar ortaya çıkmıştır. Pire modernleşirken

Yunanistan'daki denizcilik alt yapısı da hızla iyileşmiştir. Yeni ofis açan en önemli deniz taşımacılık şirketleri kendileriyle beraber bankaları, yabancı sigorta şirketlerini ve denizciliği ilgilendiren bütün hizmetleri getirmiştir (Harlaftis, 1993: 150). Bu noktada sektörü ilgilendiren ana hizmetlerin ulaşılabilirliğinin kolay ve bir arada olmasının iş yapma hızını arttırdığı söylenebilir. Dolayısıyla devlet desteği ve yasal alt yapı düzenlemelerinin yarattığı olumlu etkiler Yunan deniz ticaret filosunun gelişimi bakımından adeta bir can suyu olmuştur.

8. YATIRIMLARIN ÇEŞİTLENDİRİLMESİ

Yunanistan sınırları dışında yürütülen deniz taşımacılık faaliyetinden elde edilen sermaye 19. yüzyıl sonlarında zengin Yunan armatörlerin yatırımlarını bankacılık, sanayi, gayrimenkul alanlarında çeşitlendirmesini sağlamıştır (Harlaftis ve Theotokas, 2004: 243). Armatörler İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde ise bir yandan devletin sağladığı yasal alt yapıdan yararlanırken bir yandan da farklı sektörlere yatırım yapmaya devam etmiştir. 1945-1975 dönemi Yunanistan ekonomisinde, Yunanlı armatörler ikinci büyük ticari bankalar grubunu, yani bütün bankalarda tutulan mevduatın %30-35'ine hâkim olmuşlardır. Sigortacılık piyasasının %23-32 arasında bir oranını kontrol etmişlerdir. Ekonomide %19-29 arasında payı olan sanayi şirketlerinin sahibi olmuşlardır. Otel inşaatlarına yönelik toplam yatırımların yüzde 17'sine ve ülkede inşa edilen gayrimenkule yoğun yatırım yapmış, ülkedeki gayrimenkulün önemli bir kısmına sahip olmuşlardır (Harlaftis ve Theotokas, 2004: 244). Özellikle bankacılık ve sigortacılık alanlarında armatörlerin yatırım yapmasının Yunan deniz ticaret filosunun büyümesinde önemli katkı sağladığını söylemek mümkündür. Çünkü bilindiği üzere gemi satın alımı, gemi tamiri gibi konularda bankalardan kullanılan kredilere erişim ve kredilerin uygun şartlarda sağlanması ile deniz ticaret filosundaki her bir geminin sigortası ve gemilerin taşıdığı yüklerin sigortalanması konuları, deniz taşımacılığı sektörünün önemli bir sacayağını oluşturmaktadır. Bundan dolayı armatörlerin kurdukları bu organizasyon biçiminin maliyetleri düşürerek kazançlarını arttırdığını, dünya piyasasında rekabetçiliklerini yükselttiğini, Yunan deniz ticaret sektörünün daha sağlam bir zemin üzerinde faaliyetlerinin süreklilik kazanmasına yardımcı olduğu söylenebilir.

9. SONUÇ

Yunanistan coğrafyasının değerli madenlerden yoksun oluşu ve coğrafi konumu Yunan halkının denizlerle daha yakın ilişki kurmasına neden olmuştur. Bu ilişki, antik çağlara kadar giden ve daha yakın

tarihlerde ise yedi veya sekiz kuşağın deniz taşımacılığı sektöründe yer aldığı bir geleneği inşa etmiştir. Bu gelenek içinde sektöre yönelik kuşaktan kuşağa aktarılan tecrübeler, uygulamalar ve denizcilik işlerinin konuşulduğu bir çevre oluşmuştur. Özellikle 18. yüzyıl sonrasında ise sektörün kendi iç dinamiklerine uygun, aile temeline ve güven esasına dayanan, girişimcilik riskini ve maliyetleri düşüren iş ağları gelişmiştir. Yunanlar bu ağlara yakın olmak için New York ve Londra gibi sektörün kalbinin attığı merkezlerde ofisler açmış, denizcilik lokasyonlarında egemenliğin kimde olduğuna bakmadan faaliyetlerini sürdürmüş ve Osmanlı-Rus Savaşı gibi uluslararası dengelerin ortaya çıkardığı tarihsel fırsatlardan stratejik iş yönetimi biçimiyle yararlanmışlardır. Daha sonra, 19. yüzyılın ikinci yarısında sanayileşme sürecinde olan Batı Avrupa ülkelerinin ihtiyaç duyduğu tahıl, pamuk ve kömür gibi hammaddeleri taşımış ve 20. yüzyıl başında ise dökme yükte uzmanlaşarak dünya okyanuslarında aktif uluslararası bir filo yaratmışlardır. Tam uluslararasılaşan filo, İkinci Dünya Savaşı öncesi dünyanın en büyük dokuzuncu filosu olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'nda büyük kayıplar yaşayan Yunan deniz ticaret filosu, savaş sonrasında devletin garantör olmasıyla ABD'den alınan 100 adet Liberty tipi gemiyle adeta yeniden doğmuştur. Savaş sonrası dönemde ise 1953, 1968 ve 1970 yıllarında devletin yasal alt yapı mekanizmasıyla deniz taşımacılık sektörü için yarattığı yatırım iklimi ve 1970 yılında yetkilendirdiği Yunan Sanayi Kalkınma Bankası'nın Yunanistan'da inşa edilecek gemiler için kredi kolaylıkları sağlaması, modern Yunan deniz ticaret filosunun savaş sonrası hızlı büyümesinin yolunu açmıştır. Devletin yarattığı bu ortamdan yararlanmayı bilen armatörler, sermayelerini büyütüp gayrimenkul ile deniz taşımacılık sektörüyle doğrudan ilgili bankacılık ve sigortacılık sektörlerine yatırım yapıp yatırımlarını çeşitlendirerek maliyetleri düşürmüş, rekabetçiliklerini arttırmış ve filolarına istikrar kazandırmışlardır.

Yunan deniz taşımacılığıyla ilgili literatürün analiz edilmesiyle sektörü yükselten dinamikler olarak belirlenen coğrafi özellikler, gelenek, iş ağları, stratejik iş yönetimi, tam uluslararasılaşma, devlet desteği, yasal alt yapı ve yatırımların çeşitlendirilmesi sayesinde günümüz modern Yunan deniz ticaret filosu meydana gelmiş ve bu filo, dünya deniz taşımacılığı sektörünün en önemli aktörlerinden biri olmuştur. Bu yönüyle Yunan deniz taşımacılığı sektörünün serüveni, Türkiye için örnek olabilecek ve ders çıkarılacak özelliktedir. Dolayısıyla bu çalışma, Türkiye'deki hem kamu kesimindeki hem de özel sektördeki aktörlere yol gösterici nitelikte önemli ipuçları sunmaktadır. Çünkü Ege'nin iki yakasında yer alan, Akdeniz'e komşu, ortak geçmişleri olan ve aynı denizleri kullanan bu iki ülkenin deniz taşımacılık sektöründe neden iki

farklı hikâyesi olmuştur? Güncel veriler, tam olarak neden iki farklı hikâye olduğunu kanıtlamaktadır. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın 2020 yılı Deniz Taşımacılığı Raporu'na göre Yunanistan'ın deniz taşımacılık filosu, ulusal ve yabancı bayraklı olmak üzere toplam 4.648 gemiyle 363.854.232 DWT olup sektörün dünyadaki payından %17,77'sini alarak 1. olurken, Türkiye'nin filosu ise ulusal ve yabancı bayraklı 1.528 gemiyle 28.090.402 DWT olup sektörün dünyadaki payından sadece %1,37'sini alarak 16. sırada yer almaktadır (UNCTAD, 2020: 41). Bu sonuca yol açan nedenleri, iki ülkenin deniz taşımacılık sektörünü geçmişten günümüze kadar olan dinamiklerini inceleyen yeni çalışmalar aydınlatacaktır. Bu bağlamda bu çalışmanın Yunanistan'ın deniz taşımacılığı sektörüne yönelik öncü bir çalışma olması beklenmekle beraber kısıtları da söz konusudur. Yani bu çalışma, konunun geçmişten yakın tarihe kadar olan kısmına ilişkin sade bir çerçeve sunmaktadır. Çalışmada belirlenen dinamiklerin her biri ayrı çalışmanın konusu olabilecek niteliktedir. Bundan dolayı konuyla ilgili yeni çalışmaların yapılması literatürü zenginleştirmesi bakımından büyük önem arz etmektedir.

SON NOTLAR

¹ 2020 yılında Yunan bayraklı filonun durumu ise şöyledir:

Gemi Tipi	Sayı	Tonaj (DWT)
Petrol Tankeri	373	45.786.000
Dökme Yük	165	18.865.000
Genel Kargo	85	165.000
Konteynır	6	536.000
Diğerleri	654	3.666.000
Toplam	1.283	69.019.000

Kaynak: UNCTADstat, 2021 (E.T.: 14.10.2021)

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın 2015 yılı uyruk bazlı deniz işgücü verisine göre ise bütün Yunan deniz ticaret filosu için çalışan kişi sayısı 9.325'tir (UNCTADstat, 2021). Bu miktarın çok daha yüksek olduğunu tahmin etmek güç değildir. Çünkü yüksek oranda yabancı bayrak kullanan Yunanistan'ın ucuz iş gücü arz eden ülkelerden yararlanmaması düşünülemez. İkinci Dünya Savaşı sonrası süreçte ulusal veya kolay bayrak altında çalışan Yunan gemilerinde iyi eğitilmiş ve deneyimli Yunan gemi adamları istihdam edilmiştir. (Sambracos ve Tsiaparikou, 2001: 67). Yunan armatörler daha yakın dönemlerde ise gemi operasyonlarındaki önemli pozisyonlar için yerli

işgücünü, önemsiz pozisyonlar için ise maliyetleri düşürmek amacıyla ucuz ve yabancı işgücünü tercih etmiştir (Tsamourgelis, 2007: 168).

²Türkiye aynı dönemde yetkilendirdiği bir komisyonla ABD'den 2 tanker, 7 yolcu gemisi ve 8 şilep olmak üzere toplamda 17 gemi satın almıştır (Koraltürk, 2016: 189-216). Yunanlar devlet garantörlüğünden önceki erken dönemlerde yürüttükleri ticaretle deniz taşımacılığını finanse etmiştir. Örneğin 18. Yüzyılda Balkan coğrafyasında yürüttükleri ticaretle sermayelerini büyütmüşlerdir (Serafetinidis vd. 1981: 290). Bunun yanında tarihsel olarak Yunan bankaları deniz ulaştırmasının finansmanında en sadık müttelikler olmuştur. (Serafetinidis vd. 1981: 294). Yakın zamanlarda ise bankaların yeni kredi biçimleri, kiralama, sendikasyon, uluslararası hisse senedi piyasalarında halka arz, özel sermaye fonu, yüksek getirili tahvil araçları ve menkul kıymetleştirme gibi araçlarla sağlanmaktadır (Syriopoulos, 2007: 216).

³Pire'den önce Yunan deniz taşımacılığının ana karargâhı, Kiklad Adaları'nın kalbi konumundaki Siros Adası'dır (Saya, 2020: 37-47).

⁴Pire Limanı'nın çehresi yakın tarihte daha da değişmiştir. Çünkü 2008 yılında Pire Limanı'na yatırım yapmaya başlayan ve nihayetinde 2016 yılında limana ait hisselerin %67'sini 2052 yılına kadar satın alarak limanın idaresine geçen Çinli kamu şirketi COSCO, en ileri teknolojileri limana getirmiş ve liman alt yapısını iyileştirmiştir. Böylece Pire Limanı dünyada en hızlı büyüyen konteynır limanı olmuştur. Limanın toplam konteynır hacmi 2008 yılında dünya limanları arasında 93. sıradayken 2018 yılında 37. olmuştur (Qianqian ve Davarinou, 2019: 110-111). Kısa bir süredeki bu hızlı yükselişin, sektörün rekabetçiliğine ve gelişimine ciddi katkı sunduğu görölmektedir.

KAYNAKLAR

Goulielmos, A. M. (2017). The Great Achievement of Greek-Owned Shipping (1946-2017) and Keynes' Animal Spirits. *Modern Economy*, 8, 1186-1210.

Goulielmos, A. M. (2018). The "Modern Greek Maritime Policy", 1953-2018: A Critical Review of Its Legal, Economic and Institutional Framework. *Modern Economy*, 9, 1190-1212.

Grammenos, C. T. ve Choi, C. J. (1999). The Greek Shipping Industry: Regulatory Change and Evolving Organizational Forms. *International Studies of Management & Organization*, 29(1), 34-52.

Harlaftis, G. (1989). Greek Shipowners and State Intervention in the 1940s: A Formal Justification for the Resort to Flags-Of-Convenience?'. *International Journal of Maritime History*, 1 (2), 37-63.

Harlaftis, G. (1993). *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*. London: The Athlone Press.

Harlaftis G. (1997). The Greek shipping enterprise: investment strategies, 1900-1939, in Margarita Dritsas and Terry Gourvish (Ed.), *European Enterprise: Strategies of Adoption and Renewal In The Twentieth Century*, pp.139-160. Athens: Trochalia Publications.

Harlaftis G. (2008). The greek shipping sector, c.1850-2000, in Lewis R. Fischer and Even Lange (Ed.), *International Mercant Shipping in The Nineteenth and Twentieth Centuries: The Comparative Dimension*, pp.79-104. Liverpool: Liverpool University Press.

Harlaftis, G., ve Theotokas, J. (2004). European family firms in international business: British and Greek tramp-shipping firms. *Business History*, 46(2), 219-255.

Harlaftis G. ve Kostelenos G. (2012). International shipping and national economic growth: shipping earnings and the Greek economy in the nineteenth century. *Economic History Review*, 65(4), 1403-1427.

Harlaftis, G. (2019). *Creating Global Shipping*. Cambridge: Cambridge University Press.

Icaza L., Marzo, S., Popa, T., Sahbaz U. ve Saravelos G. (2009). The greek shipping cluster, *Harvard Business School*. https://www.isc.hbs.edu/Documents/resources/courses/moc-course-at-harvard/pdf/student-projects/Greece_Shipping_2010.pdf. Erişim Tarihi: 03.07.2021.

Koraltürk, M. (2016). İi. Dünya Savaşı Ertesi ABD'den Gemi Alımı ve Zincirkıran Komisyonu'nun Faaliyetleri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 8(2), 189-216.

Los, M. D. (1998). The silent confrontatiton: Greek shipping in World War II. *The Journal of Modern Hellenism*, 15, 91-107.

Pepelasis, A. A. (1959). The legal system and economic development of Greece. *The Journal of Economic History*, 19(2), 173-198.

Saya, M. (2020). Yunan Deniz Ticaretinin Gelişiminde Siros Adası'nın Rolü. *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Dergisi*, 2(1), 37-47.

Sambracos E. ve Tsiaparikou J. (2001). Sea-Going Labour and Greek Owned Fleet: A Major Aspect of Fleet Competitiveness. *Maritime Policy & Management*, 28(1), 55-69.

Serafetinidis, M., Serafetinidis, G., Lambrinides M. ve Demathas, Z. (1981). The development of Greek shipping capital and its implications for the political economy of Greece. *Cambridge Journal of Economics*, 5, 289-310.

Syriopoulos, T. C. (2007). Financing Greek shipping: modern instruments, methods and markets, in Athanasios A. Pallis (Ed.), *Maritime Transport: The Greek Paradigm*, pp.171-221. Oxford: Elsevier JAI.

Qianqian, Liu ve Davarinou, Polyxeni (2019). Sino-Greek economic cooperation: COSCO's investment in the port of Piraeus. *IDS Bulletin*, 50(4), 109-125.

Theotokas, I. (2006). The competitiveness of Greek shipping companies in the interwar period, in Maria Christina Chatziioannou and Gelina Harlaftis (Ed.), *Following the Nereids Sea Routes and Maritime Business, 16th-20th Centuries*, pp.138-145. Athens: Kerkyra Publications.

Theotokas, I. (2007). On top of world shipping: Greek shipping companies' organization and management, in Athanasios A. Pallis (Ed.), *Maritime Transport: The Greek Paradigm*, pp.63-95. Oxford: Elsevier JAI.

Tsamourgelis, I. (2007). Employment practices and Greek shipping competitiveness, in Athanasios A. Pallis (Ed.), *Maritime Transport: The Greek Paradigm*, pp.121-171. Oxford: Elsevier JAI.

UNCTAD (2020). *Review of Maritime Transport 2020*. Geneva.

UNCTADstat. (2021). <https://unctadstat.unctad.org/>, Erişim Tarihi: 18.10.2021.

TEŐEKKÜR

Çalışmanın daha anlaşılır bir metin olması için okuyup düzelten H. Gül Ertuğrul Kanacı'ya ve çalışmanın içeriğinin zenginleşmesi noktasında katkı sunan adını bilmediğim hakem hocalarıma teőekkür ederim.