



### MAKALELER

“Mediterranean Shipping Company (Msc) Deniz Taşımacılık Şirketinin Kuruluşundan Günümüze Yönetim Yaklaşımları Açısından İncelenmesi”

“Yirminci Yüzyılın Başlarında Vinç ve Maçunalar ”

“Lojistik Sektörünün Dış Ticaret Gelişimi Üzerine Etkisinin İncelenmesi: Türkiye Örneği”

“Kutup Turizminde Yeni Alternatif: Antarktika Destinasyonuna Yönelik Kruvaziyer Seyahati ve Türkiye İçin Önemi”

## DENİZCİLİK VE LOJİSTİK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

**Cilt:3 Sayı:1 Yıl: 2021**

---

**Derginin Sahibi:** Mersin Üniversitesi Denizcilik Fakültesi adına Prof. Dr. Murat YAKAR

**Editörler:** Doç. Dr. Ünal ÖZDEMİR, Öğr. Gör. Dr. Mehmet KARAOĞLU,

**Teknik Editör:** Prof. Dr. Murat YAKAR

**Yönetim Yeri:** T.C. Mersin Üniversitesi - Denizcilik Fakültesi Tece Kampüsü, Mezitli - MERSİN

**Yayının Türü:** Akademik Hakemli Dergi - 6 ayda bir yayımlanır.

**Online Yayın Tarihi:** 08 Eylül 2021

---

### **Sayı Hakem Listesi:**

Prof. Dr. İlhan EKİNCİ	Ordu Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Melih COŞGUN	Niğde Ömer Halis Demir Üniversitesi
Dr. Öğretim Görevlisi Hacı Şükrü TAŞTAN	Niğde Ömer Halis Demir Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi İhsan AKTAŞ	Kırklareli Üniversitesi
Dr. Öğr. Görevlisi Ali ÜNAL	Kocaeli Üniversitesi
Dr. Evren MERCAN	Milli Savunma Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Esin YALÇIN	Mersin Üniversitesi
Dr. Cengiz ARIKAN	Ticaret Bakanlığı
Dr. Öğretim Görevlisi Mehmet KARAOĞLU	Mersin Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Kadir MERSİN	İstanbul Gelişim Üniversitesi
Arş. Gör. Umur BUCAK	Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi
Hüseyin USLU	Erciyes Üniversitesi

**Yazışma Adresi:** Mersin Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Cumhuriyet Mh., Ziya Gökalp Cd. Tece Kampüsü, 33200 Mezitli / Mersin

**Tel:** 0324 482 52 78 **Dah:** 82526 **Faks:** 0324 482 55 24 **E-mail:** denlojad@mersin.edu.tr

**Dergi Sekreteryası ve Mizanpaj:** Öğr. Gör. Volkan EFECAN

Dergide yayımlanan makalelerin bilim, içerik ve dil bakımından sorumluluğu yazarlarına aittir. Dergide yayımlanan makaleler kaynak gösterilmeden kullanılamaz.

© Tüm Hakları Saklıdır

## DENİZCİLİK VE LOJİSTİK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

### DANIŞMA KURULU

---

Mehmet TANYAŞ,	Prof. Dr.	MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
Selçuk Nas,	Prof. Dr.	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Cem SAATÇİOĞLU,	Prof. Dr.	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
Serap İNCAZ,	Prof. Dr.	KIRKLARELİ ÜNİVERSİTESİ
Gökhan KARA,	Doç. Dr.	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ – CERRAHPAŞA
Mehmet KAPTAN	Dr. Öğr. Üyesi	RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ

### EDİTÖR KURULU

---

Ünal ÖZDEMİR	Doç. Dr.	MERSİN ÜNİVERSİTESİ
Emete GÖZÜGÜZELLİ,	Doç. Dr.	AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
Nur Jale ECE,	Doç. Dr.	MERSİN ÜNİVERSİTESİ
Sercan EROL	Doç. Dr.	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Muhammed BAMYACI,	Dr. Öğretim Üyesi	KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
Hasan Bora USLUER,	Dr. Öğretim Üyesi	GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
Birsen KOLDEMİR,	Dr. Öğretim Üyesi	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ – CERRAHPAŞA
Umut YILDIRIM	Dr. Öğretim Üyesi	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Mehmet KARAOĞLU,	Dr. Öğr. Gör.	MERSİN ÜNİVERSİTESİ

## İÇİNDEKİLER

## SAYFA

Araştırma Makalesi

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC) DENİZ TAŞIMACILIK ŞİRKETİNİN  
KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE YÖNETİM YAKLAŞIMLARI AÇISINDAN İNCELENMESİ

**Ali Davut ALKAN**

**1**

Araştırma Makalesi

YIRMİNCİ YÜZYILIN BAŞLARINDA VİNÇ VE MAÇUNALAR

**Derya GEÇİLİ**

**22**

Araştırma Makalesi

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARET GELİŞİMİ ÜZERİNE ETKİSİNİN İNCELENMESİ: TÜRKİYE  
ÖRNEĞİ

**Mevlüt KOCA**

**40**

Derleme

KUTUP TURİZMİNDE YENİ ALTERNATİF: ANTARKTİKA DESTİNASYONUNA YÖNELİK  
KRUVAZİYER SEYAHATI VE TÜRKİYE İÇİN ÖNEMİ

**Erdal ARLI, İrşad BAYIRHAN, Mehmet Sıtkı SAYGILI**

**63**

Yayın Geliş Tarihi: 01-02-2021  
Yayına Kabul Tarihi: 28-06-2021

*Araştırma  
Makalesi*

Mersin Üniversitesi  
Denizcilik ve Lojistik  
Araştırmaları Dergisi  
Cilt:3 Sayı:1 Yıl:2021  
Sayfa: 1-21  
E-ISSN: 2687-6604

## MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC) DENİZ TAŞIMACILIK ŞİRKETİNİN KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE YÖNETİM YAKLAŞIMLARI AÇISINDAN İNCELENMESİ

Ali Davut ALKAN<sup>1</sup>

### ÖZET

*Mediterranean Shipping Company (MSC) Şirketi günümüzde konteyner taşımacılığında ve cruise (turistik) yolcu taşımacılığında dünyanın ikinci büyük Şirketi konumundadır. Kuruluşunun üzerinden yaklaşık 50 yıl geçen Şirket günümüze kadar olan süreçte oldukça yüksek değişkenliklere sahip bir çevrede faaliyet göstermiş ve başarılı da olmuştur. Şirketin başarısında dönemsel olarak uygun yönetim yaklaşımlarının doğru uygulanmasının da payı olduğu değerlendirilmektedir. MSC Şirketinin faaliyetleri açık kaynaklardan incelenerek onar yıllık dönemlerle öne çıkan yönetim yaklaşımları kısaca açıklanmış, Şirketin dönemsel yönetim yaklaşımları analiz edilmiş, dönemin yönetim yaklaşımları ile paralellikleri ve uygulamadaki farklılıklar ortaya konulmaya çalışılmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** *Yönetim Yaklaşımları, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi, Denizcilik Endüstrisi.*

*"Bu çalışmanın hazırlanmasında, Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi İşletme Anabilim Dalı Yönetim ve Organizasyon Bilim Dalı Doktora Programı bünyesinde yer alan ve Prof. Dr. Fatih ÇETİN tarafından verilen YON7105 Yönetim Düşüncesinin Evrimi dersinde ele alınan konulardan esinlenilmiştir."*

---

<sup>1</sup>Öğr. Gör., Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Niğde Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Mülkiyet Koruma ve Güvenlik Bölümü, Niğde, Türkiye, alidavutalkan@ohu.edu.tr

## **THE REVIEW OF MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC) MARINE TRANSPORT COMPANY IN TERMS OF MANAGEMENT APPROACHES FROM ESTABLISHMENT TO TODAY**

### **ABSTRACT**

*Mediterranean Shipping Company (MSC) is the world's second largest company in container transportation and cruise (touristic) passenger transportation. About 50 years after its establishment, the company has operated in a highly variable environment and has been succesful. It is considered that the correct application of appropriate management approaches perodically contributes to the success of the company. By examining the activities of the MSC company from open resources, the management approaches that stand out in annually were briefly explained, the periodic management approaches of the company were analyzed, the parallelism with the management approaches of the period and the differences in practice were tried to be revealed.*

**Keywords:** *Management Approaches, Maritime Business Management, Maritime Industry.*

### **1. GİRİŞ**

1498 yılında Güney Afrika'dan geçerek Hindistan'a ulaşan yeni bir deniz yolunun keşfedilmesi sonrasında, Batılı ülkeler doğunun ticarete konu olabilecek zenginliklerini ülkelere taşımaya başlamıştır (Günarlan, 2019: 1). Dünyada denizcilik piyasası, nihai malların üretiminde ihtiyaç duyulan hammaddelerin taşınmasında en çok kullanılan taşımacılık tipi olması nedeniyle dünya genelinde ekonomik faaliyetlere etki edebilmektedir (Başer ve Açık, 2019: 1). Adam Smith, Division of Labour isimli eseriyle kapitalizmin ilk söylemlerini ortaya koyan düşünürlerden biridir. Bu çerçevede; dünyada kapitalizmle birlikte ticaret hacmi artmış, üretilen mal ve hizmetler nitelik ve nicelik bakımından çeşitlenmiş, üretilen bu malların daha farklı pazarlara ulaştırılması gerekliliği doğmuştur. Algantürk Light (2019: 1132), dünya ticaretinin %90'ından fazlasının deniz taşımacılığıyla gerçekleştirildiğine vurgu yapmıştır.

Mediterranean Shipping Company (MSC) şirketinin kurucusu Aponte Ailesi'nin Napoli üzerinden yaptığı deniz taşımacılığıyla ilgili ilk

kayıtlar 1675 yılına dayanmaktadır. MSC, 1970 yılında İsviçre'nin Cenevre şehrinde kurulmuştur. Aponte Ailesi tarafından kurulan, yönetilen ve tüzel olmayan bir şirkettir. Şirket halen 155 ülkede, 493 ofis, 560 gemiden oluşan bir filo ve 70.000'den fazla çalışanla faaliyet göstermektedir. Şirketin ana faaliyet alanı denizcilik ve lojistik sektörüdür. Bütün dünyada gelişmiş ekonomilerle gelişmekte olan ekonomiler arasında uluslararası ticarete rol almaktadır. Şirket, bu ticarete karayolu, demiryolu ve deniz yolu ile taşımacılık sistemlerini entegre şekilde kullanmaktadır (MSC, agis, 2020). Ancak şirketin ana faaliyet alanı konteyner ve turistik yolcu deniz taşımacılığıdır. Di Vaio et al. (2020: 17-18), MSC'nin iki farklı alanda faaliyet gösterdiğini, bunların konteyner ve cruise (turistik) yolcu taşımacılığı alanları olduğunu belirtmiştir.

Cruise (turistik) yolcu taşımacılığı bölümünün 2004 yılından beri %800 büyüyen, 2017 yılında 2 milyon yolcu sayısına ve 2.2 milyar Euro gelire ulaşan MSC Crociere S.p.A. (MSC Cruises), Avrupa merkezli bir şirkettir ve dünyanın 70 ülkesine seyahatler planlamaktadır. Bu kapsamda, şirket bünyesinde 16 cruise (turistik) gemisi ve 47.000'den fazla personel çalışmaktadır. Ayrıca yolcu taşımacılığı alanında Mediterranean Passenger Lines isimli bölüm de Akdeniz bölgesinde iç hat yolcu taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir.

MSC'nin konteyner taşımacılığı bölümü, 500 gemisi ve yaklaşık 3.4 milyon TEU (Twent-Foot Equivalent Unit) konteynerlenmiş yük taşıma kapasitesiyle dünyanın en büyük ikinci konteyner taşımacılık şirketidir. Konteyner taşımacılığı (kargo) bölümü kendi içinde; MSC, liman yatırımları bölümü olan Terminal Investment Limited (TIL) ve MEDLOG alt şirketlerinden oluşmaktadır (Di Vaio et al. 2020: 18). TEU,; 20 feet veya 34 m<sup>3</sup> hacme sahip bir konteyneri ifade eden bir taşımacılık endüstrisi terimidir.

Deniz taşımacılığında terminal teçhizatı yapısı gereği oldukça büyük ve yüksek maliyetli olduğundan diğer taşımacılık türlerine göre (karayolu, havayolu, demiryolu) terminal giderleri en yüksek olan taşımacılık türüdür. Ancak taşıma vasıtası ile zemin arasındaki temastan kaynaklanan direncin düşük seviyede olması faaliyet giderlerinin azaltmakta ve gemilerle büyük miktarlarda yük tek seferde hareket ettirilebilmektedir (Başer, 2013: 67). Büyük miktardaki yüklerin tamamı tek seferde tek bir noktaya gönderilmemekte, bu sebeple yük alınan liman, geçici olarak yük indirilen-bindirilen ara limanlar ve nihai varış noktası limandan oluşan bir güzergâh izlenmek durumunda kalınmaktadır. Bu durum, faaliyetlerin sayıca artmasına ve karmaşık hale gelmesine neden olmaktadır. Sayıca çok ve karmaşık faaliyetlerin başarıyla icrası uygun yönetim yaklaşımlarının benimsenmesine bağlıdır.

Bu durum denizcilik endüstrisinde yönetimin önemini artırmaktadır. Denizcilik endüstrisinin farklı ülkeler arasında faaliyet göstermesi, çalışanlarının farklı uluslardan oluşu gibi unsurlardan müteşekkil çokuluslu doğası, bu alandaki yönetim faaliyetlerinin dünya genelinde kabul görmüş, farklı kültürlere hitap eden tarzda, dönemin ruhuna ve koşullarına uygun yönetim yaklaşımlarının benimsenmesini zorunlu kılmaktadır. Dünyada denizcilik endüstrisi belirli ortak kurallara ve kültüre sahip olsa da şirketin uyguladığı yönetim yaklaşımlarının birebir alındığı şekliyle uygulanmasının mümkün olmadığı, faaliyet gösterdiği her ülkenin iş sistemlerinden etkilenerek farklılaştığı söylenebilir. Bu noktada yönetimin dinamik yönü öne çıkmaktadır. Ancak her dönemde geçerli bir yönetim yaklaşımından söz edilemeyeceğinden, ilgili dönemin gerektirdiği ve koşulların beraberinde getirdiği yönetim yaklaşımlarının benimsenmesi gerekmektedir. Denizcilik endüstrisi gibi çokuluslu doğaya sahip alanlarda bu durum daha da önem kazanmaktadır.

Çalışma yaşamında karşılaşılan meselelerin çözümlerinin zamanla yerleşik prensip ve tekniklere evrilerek bilimsel nitelik kazanması sonucu yönetim bir bilim haline gelmiştir (Bakkalbaşı, 2017: 430). İşletmelerin yönetimi ve organizasyonuna yönelik gelişen her yaklaşım veya teori, işletme dışındaki çevre koşullarının değişimi, özellikleri ve işletmeleri yeni yollar bulmaya yöneltmesi sebebiyle ortaya çıkmıştır (Koçel, 2014: 60).

ABD menşeli yönetim birikiminin uluslararası alanda yayılmasının çeşitli ülkelerde yönetim uygulamalarının benzeşmesine neden olduğu, ancak bu benzeşmeye rağmen ithal edilen yönetim birikiminin yayılım süreci ve kapsamının ülkelerin sahip oldukları mevcut iş sistemlerinden etkilenerek farklılaştıkları ileri sürülmektedir (Özen, 2002: 105). Bu durum MSC'nin tek bir yaklaşımı katı bir şekilde uygulamayacağını da ortaya koymaktadır.

Nemlioğlu Koca (2016: 411) insanlık tarihinde doğu ve batı arasındaki ilişkilerin önemine değinmiş, Doğunun üretim Batının ise ticaretin devamlılığı konusundaki hassasiyetine vurgu yapmıştır. Uluslararası rekabet, geleneksel ulusal sınırların ekonomik manada anlamını kaybetmesi ve küreselleşme, genel sistemler yaklaşımı ile birlikte kapalı sistem ve mekanik yapı anlayışını geride bırakmış işletmeleri küresel rekabet ortamı içinde ve geleneksel ulusal sınırlar dışında düşünmeye mecbur bırakmıştır. İşletmeler artık küresel ölçekte düşünmek ve karar almak zorunda kalmıştır. Gelişen bu durumlar karşısında işletmeler, faaliyetlerinde etkinlik durumunu tekrar değerlendirmek ve olası değişimler anında uyum sağlamalarına imkân tanıyan esnek (flexible) organizasyon yapıları oluşturmak durumunda kalmışlardır. Zira stratejik birliktelikler (strategic alliances), ortak girişimler (joint-venture) ve



sözleşme (contract) temelli şebeke organizasyonların ortaya çıkması büyük ölçüde bu gelişmelerle ilişkilendirilebilir. Şebeke organizasyonlar, çalkantılı ve yüksek belirsizlik içeren çevre şartlarında organizasyon yapılanması açısından etkin bir çözüm şekli olarak karşımıza çıkmaktadır (Koçel, 2014: 463).

Dünya çapında ticari malların taşınmasında farklı taşıma yöntemleri kullanılmaktadır. Bunlardan en ekonomik olanı deniz yolu olarak öne çıkmaktadır. Deniz yolu yüksek işletme giderlerine karşın tek seferde çok büyük miktarlarda yükün taşınmasına olanak sağladığı için bu konumdadır. Günümüzde deniz taşımacılığı faaliyeti yürüten firmalar arasında ilk sıralarda yer alan Mediterranean Shipping Company (MSC), resmi olarak 1970 yılında kurulmasına rağmen, şirketin kurucusu Aponte Ailesi'nin deniz taşımacılığı faaliyetleri ile ilgili kayıtlar 1670'li yıllara dayanmaktadır.

Kurulduğu günden günümüze yaklaşık elli yıllık süreçte rekabetin son derece yoğun ve çevrenin son derece değişken olduğu denizcilik endüstrisinde zirvede kalmayı başarmış MSC'nin bu başarısında, yönetim yaklaşımlarının payı olup olmadığı, şirketin dönemsel olarak öne çıkan yönetim yaklaşımları paralelinde hareket edip etmediği incelenmiştir.

Araştırmanın amacı, MSC'nin yönetim faaliyetlerini onar yıllık dönemler halinde ele alarak ilgili dönemde popüler olan yönetim yaklaşımlarıyla benzeştirdiği ve ayrıştırdığı yönleri ortaya koymaktır. Bu kapsamda, şirketin yönetim faaliyetlerine açık kaynaklardan ulaşılarak her on yıllık dönemi kapsayan bölümde öncelikle ilgili dönemde popüler olan yönetim yaklaşımları kısaca açıklanmaya çalışılmış, sonrasında şirketin faaliyetlerinden bu yaklaşımlara benzerlik ve farklılık gösterenler ortaya konularak dönemle ilgili bir değerlendirme yapılmıştır.

Sonuç bölümünde, öncelikle şirketin başarısında yönetim yaklaşımlarının payı olup olmadığı ile ilgili bir değerlendirme yapılmış, şirketin dönemsel olarak öne çıkan yönetim yaklaşımları paralelinde hareket edip etmediği sorularına yönelik bir çıkarım yapılmış, sonrasında on yıllık dönemlerin değerlendirmeleri birleştirilerek genel bir sonuca ulaşmaya çalışılmıştır.

Aşağıda MSC'nin kurulduğu 1970 yılından günümüze dünyada öne çıkan yönetim yaklaşımları onar yıllık dönemler halinde kısaca açıklanmış, MSC'nin faaliyetlerinin söz konusu akımlarla benzeştirdiği ve ayrıştırdığı yönler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

## **2. 1970-1980 YILLARI ARASI YÖNETİM YAKLAŞIMLARI**

Bu dönemde öne çıkan yaklaşımlar ve düşünürler arasında; liderlik ve karar verme süreçlerine odaklanan Vroom ve Jago, yönetim işinin doğasına ve yönetici rollerine odaklanan Mintzberg, örgüt performansında insanın rolüne değinen Pershing, liderliğin bilgisel özelliklerine öncelik veren Burns öne çıkmaktadır.

Bu dönemde özellikle insan faktörü, karar verme, yönetici rolleri gibi yönetimin doğası ile ilgili hususlar ön plana çıkmıştır. Belirlenmiş yönetici rollerine ilave hangi rollerin alınabileceği, kaynak dağılımının kendiliğinden mi yoksa yönetici tarafından mı gerçekleştirildiği, yönetimin zaman ve astların geliştirilmesini öncelikli olarak amaçladığı, karar vermede yöneticilerin bir sonuca ulaşamadığında grubun doğru karar verebileceği, örgüt performansında insanın rolü ve insan performansının nasıl geliştirilebileceği konularına cevaplar aranmıştır.

MSC İcra Kurulu Başkanı Diego Aponte; “karada veya denizde nerede faaliyet gösteriyorsak çalışanlarımız en değerli varlığımızdır” diyerek çalışanlarına verdiği önemi belirtmiştir. Bu ifade aynı zamanda örgüt performansında insan faktörünün önemini kavrayan bir yöneticinin ağzından çıkması bakımından da önemlidir.

MSC Vakfı, gezegenimiz ve kaynakları özellikle de denizler ve okyanuslarda gelecek nesillere daha güzel bir çevre bırakmayı hedeflemektedir. Vakıf, UNICEF ile işbirliği kapsamında cruise (turistik) yolcu taşıyan gemilerinde gönüllülük esasına dayalı olarak toplanan 10 milyon Euro başışı, Afrika’da sıtma ile mücadele eden 100.000’den fazla çocuk ve Brezilya’daki savunmasız çocuk ve gençlerin eğitimi için kullanmıştır. Ayrıca Fildişi Sahili’nde 880 ton plastik atığı dönüştürerek 152 sınıf yaptırmış ve 8.360 çocuğun okulla buluşmasını sağlamıştır. MSC Vakfı, Andrea Bocelli Vakfı ile birlikte Haiti’de fakir yaklaşık 8.000 kişinin mobil sağlık hizmeti almasını sağlamıştır (MSC Broşürü, 2020: 14).

MSC Vakfı, çalışanlarının tamamı gönüllü olan ve yüzer hastane olarak görev yapan “Mercy Ships” oluşumunu da destekleyerek Afrika’da binlerce insanın hayatını değiştiren cerrahi operasyonları desteklemiştir (MSC Broşürü, 2020: 15).

MSC konteyner gemileri, MSC Shipmanagement ofisleri tarafından teknik olarak yönetilmektedir. Bu ofisler Limassol/Kıbrıs ve Sorrento/İtalya’da bulunmaktadır. Böylelikle, üst yönetim teknik yönetim işlerini uzman birimlere emanet etmiştir. Gemi personeli eğitimi de bu merkezler tarafından planlanmakta ve uygulanmaktadır. MSC

Shipmanagement ayrıca ISO 9001 kalite yönetimi belgesine de sahiptir (MSC Broşürü, 2020: 26).

### **3. 1980-1990 YILLARI ARASI YÖNETİM YAKLAŞIMLARI**

Bu dönemde öne çıkan yaklaşımlar ve düşünürler arasında; kişilik ve kültür arasındaki ilişkiye değinen Hofstede ve McCrae, sezgilerin önemine değinen ve rasyonelliği eleştiren Peters ve Waterman, örgütlerdeki kültür tiplerine odaklanan Schein, örgütsel öğrenmenin önemine değinen ve yeni bir model öneren Evans, çevredeki rekabet unsurlarına ve rekabete etki eden faktörlere değinen Porter öne çıkmaktadır.

1980’li yıllarda yönetim yaklaşımlarında insanın ön plana çıktığı görülmektedir. Kültür, sezgi ve öğrenme gibi konular önem kazanmıştır. Profesyonel yönetim anlayışı eleştirilip sorgulanmaya başlamış ve özellikle duygu eksikliği konusu tenkit edilmiştir. Sletmo (1989: 293), denizciliğin uluslara özgü karakterinin kaybolduğuna, gemi yönetim firmalarının geleneksel gemi sahibi işletmelerin farklı yönetim faaliyetlerine ayrılmış parçalı yapısını desteklediğine değinmiştir.

Carruth (1997: 782), denizcilik endüstrisindeki kamu ve özel yönetimlerin, Avrupa ve dünyadaki ticari faaliyetlerden büyük ölçüde etkilendiğine değinmiştir. Denizcilik endüstrisinin 19. yüzyılın sonlarından itibaren profesyonel yönetim anlayışıyla tanıştığını, bu dönemden itibaren maliyet tasarrufu sağlayan teknolojiler ve rekabet stratejilerinin deniz taşımacılığı yapan şirketler ile Japonya, ABD ve Almanya gibi İngiliz ticaret filosuna meydan okuyan yükselen endüstriyel güçler için daha da önemli hale geldiğini belirtmiştir. Stanley (1978: 160), Japonya’nın 1976 yılında gemi inşa sektöründe özellikle büyük tonajlı süper gemi sınıfındaki gemiler inşa ederek hâkim konumu ele geçirdiğine değinmiştir.

Çalışkan ve Esmer (2020: 240), makro ve mikro çevredeki yoğun rekabet ve sürekli değışimin, denizcilik endüstrisinin diğer paydaşları gibi limanları da kendilerini yeniden tasarlamaya ve rekabet üstünlüğü sağlamaya zorladığını belirtmiştir. Bu çerçevede MSC kuruluşundan itibaren konteyner tipi gemiler inşa ettirdiğinden bu maliyetten en az şekilde etkilenmiştir denilebilir.

Hatzigrigoris et al. (2006: 185) altı farklı durum çalışmasına yer verdikleri çalışmalarında, kuru yük ve tanker taşımacılığında teknik bölümde görev yaparken aldıkları dersleri ve tecrübelerini paylaşmışlar ve gemi yönetimi yazınına katkı sağlamak istediklerini belirtmişlerdir.

Aşağıda kısaca açıklanan Hanjin isimli deniz taşımacılık şirketinin iflasından çıkarılan dersler bütün dünyada aynı sektörde faaliyet gösteren şirketlere bir örnek oluşturmuştur. Shin et al. (2019: 151), Hanjin deniz taşımacılık şirketinin iflasına kiralama risklerinin yanlış hesaplanması kadar gelecekle ilgili öngörü hatalarının ve denizcilik pazar koşullarının sebep olduğunu belirtmiştir. Bu olaydan alınan dersler başta MSC olmak üzere denizcilik şirketlerine büyük dersler sağlamıştır.

Midoro et al. (2005: 89), taşımacılık ve lojistik endüstrisinde işbirliğinin, firmanın verimliliğini belirleyen rekabetten daha kritik bir hale geldiğine değinmiştir. İşbirliğinin, denizcilik endüstrisinde genellikle gemi/filo boyutlarında dikkate değer artışlar sağlayan ve taşıma ücretlerinde düşüş sağlayan stratejik işbirlikleri, birleşmeler ve satın almalar olarak kendini gösterdiğine değinmektedir.

Talley (2000: 945), konteyner taşımacılığının denizcilik endüstrisinde teknolojik bir gelişme olduğuna ve denizde yük taşımada devrimsel bir değişiklik ortaya çıkardığına değinmiştir. Buna bağlı olarak dünya ticaret akışı ağlarının bu yeni taşımacılık yöntemine göre tekrar tasarlandığına dikkat çekmiştir. Bu değişiklik sadece gemilerde değil aynı zamanda limanlarda da ciddi ve köklü değişiklik ihtiyaçlarını beraberinde getirmiştir. Yin ve Shi (2018: 159), konteyner ile deniz taşımacılığı ticaret hacminin 1980 yılındaki 102 milyon tonluk kapasiteden, yaklaşık 15 kat artarak 2013 yılına gelindiğinde 1.524 tonluk kapasiteye ulaştığına vurgu yapmıştır. Bu hızlı yükselişin artmasını engelleyecek bir alternatifin günümüz koşullarında mümkün olmadığı değerlendirilmektedir. MSC, kurulduğu tarih itibariyle revaçta olan konteyner taşımacılığına yönelmiş ve bu alanı temel yeteneği olarak belirlemiştir. Böylelikle hem gemilerinde yapması gereken teknik değişikliklerin getirdiği maliyetten kurtulmuş hem de filosunu bu gerekliliklere uygun tesis ederek rekabette bir üstünlük yakalamıştır. Bu üstünlüğün sebebi bir nebze de şirketin kurulduğu tarihin dünya genelinde konteyner taşımacılığının zirveye doğru koştuğu döneme tesadüf etmesidir denilebilir.

MSC, 1970 yılında konteyner taşımacılığını temel yeteneği olarak belirleyerek kurulmasına rağmen, 1989 yılında MSC Cruises adlı turistik yolcu taşımacılığı bölümünü kurarak hizmetlerini çeşitlendirmiş ve farklı bir firma olarak dünya cruise (turistik) yolcu taşımacılığı pazarında da yerini almıştır.

Di Vaio et al. (2020: 17), MSC'nin dört sürdürülebilirlik önceliği bulunduğunu, bunların; sosyal içirme, çevrenin korunması, iş sağlığı ve güvenliği ile iş etiği ve insan haklarını koruma olduğunu belirtmiştir. Wagner (2018: 318) MSC'nin, Environmental Ship Index (ESI)

oluşumuna üye olduğuna ve karbon hesaplama altyapısına sahip olduğuna dikkat çekerek çevreye duyarlılığına vurgu yapmıştır. Narula (2014: 113), denizde sera gazı salınımı ve çevre kirliliğini kontrol eden uygulamaların gemi sahiplerini gemilerde pahalı teknik değişiklikler yapmaya zorladığına ve bu durumun denizde taşıma maliyetlerini yükselttiğine dikkati çekmiştir.

Ayrıca MSC Vakfı ile gelecek nesillere daha iyi bir dünya bırakmak görev olarak addedilmiş ve insan ile doğanın bir denge içinde yaşadığı, denizlerin korunmasının öncelikle hedeflendiği belirtilmiştir (MSC, ağıs, 2020). Bu çerçevede düşük karbon salınımı, enerji verimliliği ve faaliyetlerde verimlilik MSC'nin ana hedefleri olarak belirlenmiştir.

Yönetim yaklaşım ve tekniklerinin bir ülkeden diğer bir ülkeye zahmetsizce aktarılamamasının nedeni örgütsel ve toplumsal düzeydeki kültür farklılıklarıdır. Yönetim teknikleri kültüre bağımlı olarak değişim göstermektedir. Yönetim teknik ve kavramları belirli kültürel özelliklere dayanmaktadır. Kullanılması planlanan bir yönetim tekniği ya da yaklaşımının öngördüğü kültürel koşullar oluşmuyorsa söz konusu teknik ya da yaklaşım beklenen sonucu ortaya koyamamaktadır. Bu uyumsuzluğu ortadan kaldırmak için zaman zaman işletmeler kültürel alışveriş ve uyum programları uygulamaktadır (Koçel, 2014: 379-380). Özellikle denizcilik sektörü gibi çok çeşitli ülkelerden çalışan barındıran ve söz konusu çalışanların çok küçük bir fiziksel alanda uzun süreli birlikte vakit geçirmek zorunda olmaları gibi nedenlerle denizcilik sektöründe her ülkede, her bölgede, her denizcilik faaliyetinde geçerli olan ideal bir yönetim yaklaşımı bulunmadığı söylenebilir.

#### **4. 1990-2000 YILLARI ARASI YÖNETİM YAKLAşIMLARI**

Bu dönemde öne çıkan yaklaşımlar ve düşünürler arasında; rekabetin yoğunluğunun etiğe olası zararlarına ve etiğe değinen Treviño, Weaver ve Reynolds, öğrenme ve öğrenen organizasyon kavramına merkeze alan Senge, çevreden ziyade işletmeye odaklanılmasını öneren Prahalad ve Hamel öne çıkmaktadır. Ayrıca; yüksek rekabet ortamında aktif ve dinamik bir stratejinin esaslarına vurgu yapan D'Aveni, geçmişten dersler çıkararak Schwartz, sezgilemeye değinen Weick, yıkıcı teknolojinin önemine ve asimetrik gücüne değinen Christensen ve Bower'da dönemin öne çıkan yaklaşım ve düşünürleri arasındadır.

Bu dönemde; rekabet ve etik, örgütsel öğrenme, işletmenin merkeze alınması, yüksek rekabet ortamında izlenecek stratejiler, geçmişten öğrenip sorunları bu yolla çözme, sezgileme, yıkıcı teknolojinin önemi ve asimetrik gücü gibi konular ön plana çıkmaktadır.

Heaver et al. (2000: 364), denizcilik endüstrisinde 1994 yılında ilk stratejik işbirliğinin kurulmasından sonra, küresel deniz taşımacılığı yapan firmalarla liman ve operasyon yönetimi yapan firmalar arasındaki işbirliklerinin arttığını belirtmiştir. Ancak, 2000 yılı itibarıyla en büyük 10 deniz taşımacılığı şirketinden sadece Evergreen ve MSC'nin söz konusu işbirliklerinden bağımsız faaliyet gösterdiklerine vurgu yapmıştır. Bu faaliyetler, aktif ve dinamik bir strateji izlendiğini göstermesi bakımından kıymetlidir. Ancak bu şekilde devam ettirileceği iddia edilememektedir. Narula (2014: 113-114) senaryoların hızla değiştiği çevrede küresel denizcilik endüstrisinde sürdürülebilir bir çağa geçiş için uzun vadeli bir vizyona ihtiyaç duyulduğuna değinmiştir.

Reel ve Terzi (2008: 136), denizcilik endüstrisinde liman özelleştirme uygulamalarının özellikle 1980'li yıllarda başlayıp 1990'lı yıllarda hızla arttığına dikkat çekmiştir. Söz konusu uygulamaların özellikle konteyner taşımacılığı alanında performansı artırdığına değinmiştir.

MSC'nin ortak bir geçmişi ve güçlü değerleri kucaklayan bir aile şirketi olduğu 2020 tarihli tanıtım broşüründe yer almaktadır. Aynı broşürde MSC'nin başarısının nedenlerinden biri olarak, sadece denizde değil karayolu ve demiryolu ile terminal ve limanlarda öne çıkan taşıma çözümlerine stratejik ve başarılı şekilde intibak etmesi gösterilmiştir.

## **5. 2000 YILI VE SONRASI YÖNETİM YAKLAŞIMLARI**

Bu dönemde öne çıkan yaklaşımlar ve düşünürler arasında; dışsal motive edici faktörlerin içsel motivasyona dönüşmesini ele alan Gagne ve Deci, yeni nesil motivasyon yaklaşımı "Motivation 2.0" ile motivasyona farklı bir açıdan bakan Pink, işletmenin bütün faaliyetlerini birer süreç olarak ele alan ve yenilik/yaratıcılıkla rekabet üstünlüğü sağlanabileceğine değinen Dumas, La Rosa, Mendling ve Reijers, yöneticilerden yeni nesil karmaşık beklentilere değinen Uhl-Bien, Marion ve McKelvey öne çıkmaktadır.

Geleneksel yaklaşımın yetersiz kaldığının vurgulandığı bu dönemde, motivasyon, işletme süreçleri ve yöneticilerden yeni nesil beklentiler çerçevesinde değişimin gerekli görüldüğü konular dikkati çekmektedir.

Özellikle 2010 yılından sonra bilgi teknolojilerinin denizcilik endüstrisi ve yönetim üzerindeki etkileri ve gelecekteki olası değişimler

konusunda daha çok çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Algantürk Light (2019: 1131-1132), son dönemde yaşanan teknik gelişmelere bağlı olarak deniz taşımacılığının ve bu alanda faaliyet gösteren işletmelerin kaçınılmaz olarak bilgisayar sistemlerine bağlı ve elektronik bağlantı yöntemleriyle faaliyetlerini sürdürdüklerine dikkat çekmiştir. Söz konusu faaliyetlerin güvenle sürdürülebilmesi için emniyetli siber sistemlerinin tesis edilmesinin önemine dikkat çektiği çalışmasında, yakın gelecekte kullanılması kuvvetle muhtemel olan otonom (insansız) yolcu ve yük taşıyan gemilerin siber tehditlerden yüksek oranda etkilenme olasılığına değinmiştir. Ayrıca sigortacılık işlemlerinin bahse konu gelişmeleri kapsayacak şekilde tadil edilmesi gerekliliğine özellikle vurgu yapılmıştır. Benzer şekilde COVID-19 salgını gibi dünyayı etkileyen olayların gelecekteki yönetim anlayışını dnřtrecekėi öngörülen çeşitli senaryolar içeren çalışmalar da mevcuttur.

Heaver et al. (2001: 303) 2000’li yıllardan itibaren uluslararası deniz lojistik zincirlerindeki aktörler (limanlar, servis sağlayıcılar, denizcilik şirketleri) arasında dikey ve yatay entegrasyonda dikkat çekici gelişmeler olduğuna değinmiştir. Bu durumun, büyük denizcilik şirketlerinin pazardaki gücünü artırdığına vurgu yapılmıştır.

Shin et al. (2019: 136-144), 2010-2016 yılları arasında, kiralama sözleşmesi yönetimi ile faaliyet gösteren büyük deniz taşımacılığı şirketlerinin, denizcilik pazarındaki koşulların dalgalanması ve belirsizliğine karşı hareket tarzlarını incelediği çalışmasında, Hanjin deniz taşımacılık şirketinin iflasını etkileyen hususları incelemişlerdir. Söz konusu şirketin iflasına, büyük gemileri yüksek ücretlerle kiralayıp uzun süreli anlaşmalar yapmasının sebep olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Avrupa deniz taşımacılık şirketlerinin (rneğin MSC), gemi kiralamak yerine büyük gemiler almasının rekabette ne çıkmalarına neden olduğunu öne sürmüşlerdir. Ancak MSC’nin en büyük rakibi ve Avrupa deniz taşımacılığında kendisinin hemen önünde lider konumda bulunan Maersk ile rekabet edebilmek için yeni gemiler sipariş etmek yerine büyük gemiler kiraladığına dikkat çekilmiştir. MSC böylelikle bazı güzergâhlarda faaliyet gösteren firmalarla işbirlikleri kurmuş, bazı güzergâhlarda da gemi kiralayarak verimliliğini artırmayı hedeflemiştir.

Cariou ve Wolff (2020: 709) nemi gittikçe artan dış kaynak kullanımı uygulamasının denizcilik endüstrisinde, özellikle küresel ölçekte bazı nedenlerden dolayı tam olarak belgelendirilemediğine değinmiştir. Bu sebeplerden ilkinin, dış kaynak kullanımı uygulamasının çeşitli faaliyetlere uyarlanabileceği ancak denizcilik endüstrisindeki faaliyet alanlarının (taşımacılık, depolama, dağıtım hatta tedarik zincirinin tamamı) hangisine uygulanabileceğinin tespitinin gücülüğü olduğunu belirtmiştir. Ancak gemi

sahipleri tarafından, özel uzmanlık gerektiren karmaşık denizcilik faaliyetleri dikkate alındığında gemi yönetiminin dış kaynak kullanımı uygulaması ile yürütülmesinin bir seçenek olarak görüldüğüne vurgu yapmıştır.

Kong et al. (2020: 484), Analitik Hiyerarşı Süreci (Analytic Hierarchy Process-AHP) yöntemi ile deniz taşımacılığı yapan firmaların finansal risklerini analiz ettikleri çalışmalarında, kârlılığı ve rekabet gücü düşen A firmasında iş hacminin de düşerek kısır bir döngüye girdiğine vurgu yapmıştır. Bu çerçevede Toplam Kalite Yönetimi (TKY) yaklaşımın devamı olarak kabul edilebilecek olan ve her olayın bir süreç olarak ele alındığı İş Süreç Yönetimi (Business Process Management-BPM) yaklaşımının bu durumlarda uygulanmasının faydalı olacağı öngörülebilir. Lyridis et al. (2005: 419), iş süreç yönetimi ile deniz taşımacılık şirketlerinde zaman ve maliyetten büyük ölçüde tasarruf sağlanabildiğini çalışmalarıyla kanıtlamışlardır. Madar ve Neacșu (2016: 139) deniz taşımacılık şirketlerinin özellikle yön bulmayla ilgili problemlerin oluşturabileceği yüksek maliyetlere karşı TKY uygulamalarını kendi faaliyet alanlarındaki stratejilerine uygun şekilde benimseyip uygulamaları gerektiğine değinmiştir.

Nazi Partisi'nin İsviçre'deki örgütlenmesinin başına görevlendirilen ve daha sonra öldürülen Wilhelm Gustloff'un adını taşıyan gemi, 1937 senesinde Nasyonal Sosyalist Parti'nin tatil örgütü olan "Sevinç Yoluyla Güç" derneği için inşa edilmiştir. Tatil ve gezi amacıyla inşa edilen gemi 2. Dünya Savaşı patlak verince hastane gemisi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Sevinç Yoluyla Güç Derneği, Hitler dönemi Almanya'sında görevli işçi ve memurları, derneğin propaganda faaliyetlerini yürütmeleri amacıyla Baltık ve Kuzey Denizi kıyılarında tatil gezilerine göndermiştir. Gemi, 1945 yılında bir Rus denizaltısı tarafından batırılmıştır. Tarihin en büyük üç deniz faciasından biri olarak kabul edilen bu olayda tamamına yakını mülteci sivil yaklaşık 10.000 insan hayatını kaybetmiştir (Kaygın, 2007: 10-18). Bu örnek olay, en sert siyasi rejimlerde bile insanın dış motivasyon faktörleriyle iç motivasyonunun sağlanması yönünde çaba gösterdiğine güzel bir örnek teşkil edebilir. MSC İcra Kurulu Başkanı Diego Aponte; "karada veya denizde nerede faaliyet gösteriyorsak çalışanlarımız en değerli varlığımızdır" diyerek çalışanlarına verdiği önemi belirtmiştir. Bu ve benzer açıklamaların çalışanların örgütsel aidiyet ve örgütsel adanmışlık başta olmak üzere içsel motivasyonlarını olumlu yönde etkilediği ve bu etkinin şirketin başarısında katkısı olduğu söylenebilir.

Kendini yenilemeyen her grup durgun ve tükenmiş hale gelir ve sonunda çürür (Drucker, 2014: 130). Vandayar (2005: 5), MSC müşterileri



üzerinde uyguladığı araştırmasında müşteri memnuniyeti ve müşteri önerilerinin dikkate alınma düzeyini ölçmeye çalışmıştır. Çalışma sonucunda, müşterilerin beklentileri ve algıları arasında ciddi farklar olduğu görülmüştür. Müşterilerin büyük çoğunluğu MSC hizmetlerinden memnun olsa da müşteriler arasında bazı memnuniyetsizlik durumları olduğuna da dikkat çekmiştir.

Vandayar (2005: 90) MSC müşterilerinin hizmet kalitesi memnuniyeti ile ilgili çalışmasının sonunda, MSC'nin mümkün olan en kısa zamanda teknolojiye uyum sağlaması gerektiğinin altını çizmiştir. Bu noktada MSC'nin her ne kadar konteyner teknolojisiyle birlikte kurulsada zamanla teknolojik gelişmelerin getirdiği yıkıcı yaratıcılıktan en az seviye etkilenmesi tavsiye edilmektedir.

Tian et al. (2017: 688-692), denizcilik şirketlerinin büyük veri çağı ile karşılaşmalarına, denizcilik endüstrisi ile ilgili büyük veri toplama yöntemlerine, mevcut problemleri bilişsel olarak canlandırarak bu problemlerin çözümünde denizcilik şirketlerinin büyük veriyi uygulamalarına ve geleceğe yönelik girişim ve istikamet olasılıklarına karar vermede kullanılabileceğine değinmişlerdir. Büyük veri kullanımında önde olan ve büyük verinin öngörülemeyen ve ölçülemeyen etkilerini doğru tahmin eden/öngören ve büyük verinin eşsiz fırsatlarını kucaklayan denizcilik işletmelerinin kazananlar olacağını iddia etmiştir.

MSC'nin 2019 yılında Samsung Tersanesinde imal ettirdiği ve Temmuz 2019 ayı itibariyle denize indirilen MSC GÜLSÜN isimli gemisi, denize indirildiği dönemde dünyanın en büyük konteyner gemisi olarak kayıtlara geçmiştir. MSC'nin kurucusu Gianluigi Aponte'nin oğlu olan ve MSC'nin İcra Kurulu Başkanı olan Diego Aponte, Türk kökenli Ela Soyuer Aponte ile evlidir ve gemiye verilen Gülsün ismi, Ela Soyuer Aponte'nin annesinin adıdır (Lojiport, agis, 2021). Bu durum, dönemin öne çıkan tenkitlerinden biri olan duygusal yönün eksikliğine duyarsız kalınmamasının bir örneği olarak değerlendirilebilir.

MSC'de CEO görevini yürüten Soren Toft, COVID 19 salgını kapsamında pek çok ülkede alınan tedbirler gereği gemi adamlarının görev değişimlerinde aksaklıklar yaşandığına dikkat çekmiştir. Bu kapsamda; söz konusu personelin değişimini kolaylaştıracak şekilde aşılama bu personel öncelik verilmesi, en yüksek standartlarda sağlık hizmeti sağlanması, gemi operatörleri ve kiralık gemi sahipleri ile personele en iyi koşulların sağlanması konusunda işbirliği sağlanması ve son olarak deniz güzergâhlarında ana noktalar belirlenerek buralardan personelin havayolu ile evlerine ulaşmasının sağlanmasını içeren bir dizi önlem alınmıştır

(MSC, agis, 2021). Bu ve benzer yönetim çabalarının çalışanların içsel motivasyonuna katkı sağladığı açıktır.

## **6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ**

Genellikle gelişme sürecini tamamlamış ülkelerde biriktirilen yönetim bilgisi, gelişmekte olan ülkeler tarafından modernleşmenin ve kalkınmanın gerekli bir unsuru olarak kabul görmektedir. Söz konusu yönetim bilgisinin dağılımında bilhassa uluslararası şirketlerin rolü öne çıkmaktadır (Özen, 2002: 106). MSC, bu noktada faaliyet gösterdiği farklı ülkelerde, dönemin gereklerine uygun yönetim yaklaşımlarını benimseyerek sadece işletme olarak başarı kazanmamış, aynı zamanda yönetim bilgisinin dağılımına da aracılık etmiştir denilebilir.

Wang et al. (2018: 416), uluslararası ticarete konteyner taşımacılığının 1960'lardan itibaren yükselişe geçtiğine değinmiştir. Buradan hareketle 1970 yılında kurulan MSC'nin konteyner taşımacılığından önce faaliyet gösteren denizcilik şirketlerinin katlanmak zorunda olduğu gemi ve liman tadilat işlemlerinden etkilenmediği ve kuruluşundan itibaren konteyner taşımacılığına uygun gemilerle bir filo oluşturmasına bağlı olarak bir rekabet üstünlük sağladığı sonucuna ulaşılabilir.

Lapkina et al. (2020: 50), deniz taşımacılığı endüstrisinde günümüz koşullarında, proje yönetim yaklaşımında yaşanan yoğun gelişimin stratejik ve proje bazlı yönetim yaklaşımlarını öne çıkardığını ancak çoğu şirketin henüz teorik esasları uygulayacak altyapıya sahip olamamasının başarısızlığa yol açabileceğini öne sürmektedir. Deniz taşımacılığı şirketlerinin stratejilerini şekillendiren karmaşık ve çok yönlü problemlere dikkat çekilmiştir. MSC, bilgi birikimi ve geleceğe yönelik isabetli öngörülerıyla doğru stratejileri planlayıp uygulamıştır denilebilir. Zira şirketin taşıma kapasitesi ve turistik alandaki faaliyetlerinde dünyada ilk üç sırada kendine yer bulması bunun kanıtı olarak öne sürülebilir.

Lekakou ve Pallis (2004: 45), Avrupa Birliğinin cruise (turistik) yolcu taşımacılığı ve turizmle ilgili kapsayıcı bir politikasının olmamasının eksikliğine dikkat çekmiştir. Cruise taşımacılığının küresel kurullarla yönetilmesi gerekliliğine değinmiştir. Soriani et al. (2009: 249), Akdeniz'in küresel cruise (turistik) yolcu taşımacılığı pazarında dünyada ikinci olduğuna, sektördeki yüksek karmaşıklık ve belirsizliğin çift odaklı bir yönetim yaklaşımı gerektirdiğine dikkat çekmiştir. Sadece denize odaklanmanın yetersiz kalacağı, karasal alanlara da odaklanan bir yönetim gerekliliğini savunmuştur. MSC, farklı ülkelerde farklı kanallarla (örneğin

farklı ülkelere zɡu oluşturulan Twitter hesapları) lke bazında hizmet vermeyi seçmiş ve söz konusu ülkelerde binlerce kişiye ulaşmıştır. Böylelikle hem bu eksiklikten etkilenmemiş hem de bu eksikliği bir avantaja dönüştürmüştür denilebilir.

MSC'nin genel bir Twitter hesabı olup olmadığı Ocak 2021 tarihinde incelenmiş, Ağustos 2015 tarihinde açılmış "Msc Shipping" adlı hesabın 839, "Msc Shipping Company" adlı hesabın 307 kullanıcı tarafından takip edildiği görülmüştür. Bahse konu iki hesap da Twitter tarafından doğrulanmış kurumsal hesap değildir. Ancak MSC'nin en büyük rakibi ve dünya konteyner taşımacılığı pazarının lideri Maersk firmasının Eylül 2011 tarihinde açılmış ve Twitter tarafından doğrulanmış kurumsal hesabı 90.934 kullanıcı tarafından takip edilmektedir. Ayrıca Maersk firmasının genel Twitter hesabının yanı sıra bölgesel faaliyetleri içeren doğrulanmış kurumsal bölgesel hesapları da bulunmaktadır. Temmuz 2009 tarihinde açılmış "Maersk North America" hesabı 14.999, Ağustos 2012 tarihinde açılmış "Maersk Indonesia" hesabı 591, Ağustos 2013 tarihinde açılmış "Maersk UK & Ireland" hesabı 3.134, Ağustos 2016 tarihinde açılmış "Maersk India" hesabı 1.135, Mayıs 2011 tarihinde açılmış "Maersk Congo RDC" hesabı 497 kullanıcı tarafından takip edilmektedir. Bu durum, MSC'nin kurumsal iletişimde günümüzün en revaçta olan uygulamalarından biri olan Twitter mecrasında rakibinin gerisinde kaldığı şeklinde yorumlanabilir.

Ancak, MSC'nin kurumsal ve konteyner taşımacılığındaki bu eksikliğinin cruise (turistik) yolcu taşımacılığı bölümünde olmadığı görülmektedir. Eylül 2009 tarihinde açılmış "MSC Crociere" hesabı 21.802, Nisan 2009 tarihinde açılmış "MSC Cruises (USA)" hesabı 44.915, Eylül 2009 tarihinde açılmış "MSC Cruises UK" hesabı 24.543, Haziran 2009 tarihinde açılmış "MSC Cruzeiros Brasil" hesabı 26.977, Eylül 2010 tarihinde açılmış "MSC Cruceros" hesabı 25.247 kullanıcı tarafından takip edilmektedir. Söz konusu hesapların tamamı Twitter tarafından doğrulanmış kurumsal hesaplardır. Dünya genelinde yaklaşık 150.000 takipçisi bulunan kurumsal Twitter hesapları mevcuttur. Bu durumun, özellikle turistik gzerghların müşterilere duyurulması, hizmet kalitesinin sergilenmesi, potansiyel müşterilere fikir vermesi ve memnun müşterilerin izlenmesi açısında bir avantaj oluşturduğu söylenebilir.

MSC Cruises, farklı müşteri ihtiyaçlarına cevap vermek adına bebekli yolculara daha iyi hizmet vermek amacıyla kendisi gibi İtalyan kökenli bir bebek ürünleri markası olan Chicco ile işbirliği yapmıştır. Benzer şekilde Lego firmasıyla gerek gemi içinde farklı oyun alanlarının kurulması gerekse bazı modellerinde MSC gemilerini kullanması durumlarını kapsayan işbirliği anlaşması yapılmıştır. İşbirliği

anlaşmalarının yapıldığı diğer bir alan ise havayolu şirketleridir. MSC; Air France, Etihad Airways ve Emirates ile yolcularının ulaşımında esneklik ve bazı ek özel hizmetleri içeren iş birliği anlaşmaları yapmıştır (MSC Cruises, agis, 2020).

MSC yönetimi, hidrojen ve biyoyakıtların denizcilik sektöründe geleceğin ideal yakıtının bileşenleri olarak gördüğüne değinmiştir. Ayrıca, dünyada denizciliğin sürdürülebilirliğine odaklı ilk mobil oyun olan “The Sea Rider” oyununu geliştirerek denizciliğe ve buna bağlı çevre sorunları ile sürdürülebilirliğe dikkat çekmiştir. Çevre ile ilgili MSC’nin aldığı bir ödül de belirli güzergâhlarda balinaların korunması için düşük hızda seyretmesi karşılığında aldığı ödüldür (MSC, agis, 2020).

Li et al. (2015: 47) konteyner taşımacılığı ile ilgili çalışmaların; tarife esaslı deniz taşımacılığı, dünya ticareti ve Global Shipping Network (GSN) (Küresel Deniz Taşımacılığı Ağı) arasındaki ilişkiye odaklandığına değinmiştir. Bu üç değişken arasındaki ilişkinin dünya ticareti ve ekonomisi üzerinde değişiklik yapabilme potansiyeline dikkat çekmiştir. MSC, bu üç değişkenle ilgili optimum çözümü bularak bundan sonra da alanında dünyada ilk üç şirket arasında olmayı hedeflemektedir.

Çalışmanın en önemli kısıtlarından biri şirketin faaliyetlerinin açık kaynaklardan elde edilmesidir. Konu ile ilgili MSC ile yapılan telefon görüşmesi ve mail yazışmalarından cevap alınamamıştır. Bu sebeple açık kaynaklarda yer alan faaliyetlere dayalı olarak şirketin yönetim faaliyetleri incelenmeye çalışılmıştır.

Gelecek alışmalarda MSC’nin sadece kargo ya da sadece cruise bölümleri ile ilgili araştırmalar yapılarak söz konusu şirketler derinlemesine incelenebilir. Ayrıca MSC ve en büyük rakibi Maersk’in işlem hacimleri ve ilgili dönemlerdeki faaliyetleri mukayese edilerek yönetim yaklaşımlarına uyum ile başarı arasında ilişki olup olmadığı incelenebilir. MSC’nin sürdürülebilirlik alanındaki faaliyetleri üzerine de çalışmalar yapılabilir.

Son tahlilde MSC için çevreye duyarlı, çalışanlarına önem veren, denizcilik endüstrisinde aldığı ödülleriyle rakipleriyle adil şekilde mücadele eden, değerleri olan ve bu değerleri sonraki nesillere aktaran, bir aile şirketi olmasına rağmen dönemsel yönetim yaklaşımlarına uygun hareket eden, yöneticilerin bireysellikten uzak olduğu bir denizcilik işletmesidir demek yanlış olmayacaktır.

## KAYNAKÇA

- Algantürk Light, D. (2019). Siber Tehlikelerin Denizcilik Sektörüne Etkisi. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 25(2), 1131-1137.
- Bakkalbaşı, İ.O. (2017). Yönetim Biliminin Doğuşu ve İlk Temsilcileri Hakkında Bir Tartışma. *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 39(2), 429-450.
- Başer, S.Ö. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi: Sınıflamalar, İşlevler ve Deniz Ulaştırması. Cerit, A.G., Deveci, D.A. ve Esmer, S. (Editörler). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi* (s. 61-91). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- Başer, S.Ö. ve Açık, A. (2019). Küresel Ekonomik Büyümenin Kuru Dökme Yük Navlun Piyasasına Etkisi. *Uluslararası Ticaret ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 1-17.
- Cariou, P. ve Wolff, F.-C. (2020). Ship-Owners' Decisions to Outsource Vessel Management. *Transport Reviews*, 31(6), 709-724.
- Carruth, R. (1997). Technological Change, Competitive Advantage and Corporate Response in the 20th Century European Shipping Industry: The Case of the Ahlers Shipping Company 1960-1980. *Business and Economic History*, 26(2), 782-791.
- Cerit, A.G., Deveci, D.A. ve Denктаş Şakar, G. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi: Sınıflamalar, İşlevler ve Deniz Ulaştırması. Cerit, A.G., Deveci, D.A. ve Esmer, S. (Editörler). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi* (s. 1-58). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- Çalışkan, A. ve Esmer, S. (2020). An Assessment of Port and Shipping Line Relationships: The Value of Relationship Marketing. *Maritime Policy & Management*, 47(2), 240-257.
- Çetin, İ.B., Ayan, S. ve Deveci, D.A. (2013). Gemi İşletme Yönetimi. Cerit, A.G., Deveci, D.A. ve Esmer, S. (Editörler). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi* (s. 343-376). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

- Drucker, P. (2014). *Yöneticinin Değişen Dünyası* (Çev. İ Gülfıdan). İstanbul: Optimist Yayım Dağıtım.
- Di Vaio, A., Varriale, L., Lekakou, M. ve Stefanidaki, E. (2020). Cruise and Container Shipping Companies: A Comparative Analysis of Sustainable Development Goals Through Environmental Sustainability Disclosure. *Maritime Policy & Management*, <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1754480>, 1-29.
- Esmer, S. ve Karataş Çetin, Ç. (2013). Liman İşletme Yönetimi. Cerit, A.G., Deveci, D.A. ve Esmer, S. (Editörler). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi* (s. 377-416). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- Günarşlan, H. (2019). İngiliz Doğu Hindistan Şirketinin Mysore Krallığı ve Maratha Konfederasyonu ile Mücadelesi. *Uygulamalı Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(2), 1-17.
- Hatzigrigoris, S., Dritsas, C., Heliotis, A., Spertos, A., Morfinos, C. ve Kriezis, G. (2006). Day-to-Day Challenges of a Shipping Company From the Technical Department's Point of View: Lessons Learned. *Marine Technology*, 43(4), 185-202.
- Heaver, T., Meersman, H., Moglia, F. ve Van De Voorde, E. (2000). Do Mergers and Alliances Influence European Shipping and Port Competition? *Maritime Policy & Management*, 27(4), 363-373.
- Heaver, T., Meersman, ve Van De Voorde, E. (2001). Co-operation and Competition in International Container Transport: Strategies for Ports. *Maritime Policy & Management*, 28(3), 293-305.
- Kalkan, M. (2013). Uluslararası Ticaret ve Deniz Ulaştırması. Cerit, A.G., Deveci, D.A. ve Esmer, S. (Editörler). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi* (s. 503-530). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- Kaygın, Ş. (2007). *Günter Grass'ın Yengeç Yürüyüşü Adlı Nuvelinin Teknik ve Tematik Açıdan İncelenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Koçel, T. (2014). *İşletme Yöneticiliği*. (15. Baskı). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

- Kong, M.-Q., Tang, J.-X. ve Yu, S.-M. (2020). Financial Risk Assessment of an Ocean Shipping Company Based on the AHP. *Journal of Coastal Research*, 106(SI), 481-485.
- Lapkina, I, Prykhno, Yu. ve Lapkin, O. (2020). Content Optimization of The Development of Multi-Project of a Shipping Company. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 2(3)104, 50-57.
- Lekakou, M.B. ve Pallis, A.A. (2004). Cruising the Mediterranean Sea: Market Structures and EU Policy Initiatives. *Journal of Transport and Shipping*, 2004(2), 45-59.
- Li, Z., Xu, M. ve Shi, Y. (2015). Centrality in Global Shipping Network Basing on Worldwide Shipping Areas. *GeoJournal*, 80(1), 47-60.
- Lojiport (2021). *Haberler*. <https://www.lojiport.com/en-buyuk-msc-gemisine-turk-kayinvaldenin-ismi-verildi-105533h.htm>, Erişim Tarihi: 03.01.2021.
- Lyridis, D.V., Fyrvik, T., Kapetanis, G.N., Ventikos, N., Anaxagorou, P., Uthaug, E. ve Psaraftis, H.N. (2005). Optimizing Shipping Company Operations Using Business Process Modelling. *Maritime Policy & Management*, 32(4), 403-420.
- Madar, A. ve Neacșu, N.A. (2016). Quality Management in Shipping Case Study: Maersk Line Denmark. *Bulletin of the Transilvania University of Brașov, Series 5 Economic Sciences (Management)*, 9(58)1, 139-148.
- Midoro, R., Musso, E. ve Parola, F. (2005). Maritime Liner Shipping and the Stevedoring Industry: Market Structure and Competition Strategies. *Maritime Policy & Management*, 32(2), 89-106.
- MSC (2020). Introduction of MSC Group Brochure.
- MSC (2020). *Sustainability*. <https://www.msc.com/lbr/sustainability/msc-foundation>, Erişim Tarihi: 21.12.2020.
- MSC (2020). *About Us*. <https://www.msc.com/arm/about-us>, Erişim Tarihi: 10.12.2020.

- MSC (2020). *News*. <https://www.msc.com/twn/news/2020-september/msc-introduces-enhanced-2020-version-of-sea-rider>, Erişim Tarihi: 16.12.2020.
- MSC (2020). *News*. <https://www.msc.com/lbr/news/2020-october/msc-sees-hydrogen-and-biofuels-as-key-components-o>, Erişim Tarihi: 22.12.2020.
- MSC (2021). *News*. <https://www.msc.com/twn/news/2021-january/msc-backs-campaign-for-seafarers-wellbeing>, Erişim Tarihi: 13.01.2021.
- MSC Cruises (2020). *About MSC Cruises*. <https://www.msccruises.com/en-gl/About-MS-C.aspx>, Erişim Tarihi: 11.12.2020.
- MSC Cruises (2020). *Partnerships*. <https://www.msccruises.com/en-gl/Partnerships/MS-C-Chicco.aspx>, Erişim Tarihi: 31.12.2020.
- MSC Cruises (2020). *Partnerships*. <https://www.msccruises.com/en-gl/Partnerships/MS-C-Lego.aspx>, Erişim Tarihi: 31.12.2020.
- MSC Cruises (2020). *Partnerships*. <https://www.msccruises.com/en-gl/Discover-MS-C/Partnerships.aspx>, Erişim Tarihi: 31.12.2020.
- Narula, K. (2014). Emerging Trends in the Shipping Industry Transitioning Towards Sustainability. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 10(1), 113-138.
- Nemlioğlu Koca, Y. (2016). Doğu-Batı İlişkilerinde Türk Denizciliği: Anadolu Jeopolitiği. *CEDRUS Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Dergisi*, 2016(4), 411-424.
- zen, Ő. (2002). Toplam Kalite Yönetiminin Türkiye’de Yeniden Kurgulanması: Koşulbağımlı Trdeşleşme Tezinin Bir Testi. *Amme İdaresi Dergisi*, 35(1), 105-142.
- Reel, Y. ve Terzi, N. (2008). Dünya Denizcilik Sektörü ve zelleştirme Uygulamaları. *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 25(2), 119-139.
- Shin, S.-H., Lee, P.T.-W., Lee, S.-W. (2019). Lessons From Bankruptcy of Hanjin Shipping Company in Chartering. *Maritime Policy & Management*, 46(2), 136-155.



- Sletmo, G.K. (1989). Shipping's Fourth Wave: Ship Management and Vernon's Trade Cycles. *Maritime Policy & Management*, 16(4), 293-303.
- Soriani, S., Bertazzon, S., Di Cesare, F. ve Rech, G. (2009). Cruising in Mediterranean: Structural Aspects and Evolutionary Trends. *Maritime Policy & Management*, 36(3), 235-251.
- Sözen, H.C. ve Basım, H.N. (2017). *Örgüt Kuramları*. (4. Baskı). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- Stanley, W.R. (1978). Some Geographic Trends in World Shipping. *GeoJournal*, 2(2), 147-161.
- Talley, W.K. (2000). Ocean Container Shipping: Impacts of a Technological Improvement. *Journal of Economic Issues*, 34(4), 933-948.
- Tian, Y., Li, T. ve Chen, C.L.P. (2017). Shipping Big Data and its Application Prospects in Shipping Company. 4th International Conference on Information Cybernetics and Computational Systems (ICCS), 688-692.
- Vandayar, L. (2005). *Delivering Service Quality at Mediterranean Shipping Company*. Unpublished Master Thesis, The Graduate School of Business University of KwaZulu-Natal, Durban (Güney Afrika Cumhuriyeti).
- Wagner, N. (2018). Ways of Implementing Corporate Social Responsibility Idea in Shipping Companies. *European Journal of Service Management*, 26(2), 315-321.
- Wang, L., Zhu, Y., Ducruet, C., Bunel, M. ve Lau, Y.-Y. (2018). From Hierarchy to Networking: The Evolution of the "Twenty First Century Maritime Silk Road" Container Shipping System. *Transport Reviews*, 38(4), 416-435.
- Yin, J. ve Shi, J. (2018). Seasonality Patterns in the Container Shipping Freight Rate Market. *Maritime Policy & Management*, 45(2), 159-173.

Yayın Geliş Tarihi: 12-04-2021  
Yayına Kabul Tarihi: 26-07-2021

*Araştırma Makalesi*

Mersin Üniversitesi  
Denizcilik ve Lojistik  
Araştırmaları Dergisi  
Cilt:3 Sayı:1 Yıl:2021  
Sayfa: 22-39  
E-ISSN: 2687-6604

## YİRMİNCİ YÜZYILIN BAŞLARINDA OSMANLI DEVLETİ'NDE VİNÇ VE MAÇUNALAR

Derya GEÇİLİ<sup>1</sup>

### ÖZET

*Vinç, kapalı veya açık alanda, insan gücünün yeterli gelmediği durumlarda ağır ve taşınması zor olan malzemeleri buldukları noktadan diğer bir noktaya, sürekli veya aralıklı çalışarak dikey ve yatay hareketlerle taşıma işlemini sağlayan makinedir. Taşıma işleminin temel amacı; malzemenin kısa sürede ve güvenli bir şekilde yapılmasını sağlamaktır. İlk tasarımını Romalı mimar Vitruvius'un yaptığı vinç, direk, halat ve makaradan basit bir şekilde oluşturuldu. Sanayi teknolojisinin gelişmeye başlaması ile zamanla çok büyük ağırlıkları kaldırabilen vinç sistemleri yapıldı. Avrupalı Devletlerin, vincin kara ve deniz araçlarında, inşaat sırasında ve fabrikalarda yüklerin taşınmasında önemini fark etmeleri üzerine değişik modelleri üretildi. Osmanlı Devleti'nde de ticari, askeri, inşaat ve diğer nedenlerden dolayı vinç ihtiyacının ortaya çıkması üzerine bu konu üzerinde incelemeler yapılarak satın alınmaya başlandı. Aşağıda vincin çeşitleri, genel özellikleri ve satın alınma süreçleri anlatılmaktadır.*

*Anahtar Sözcükler: Vinç, Maçuna, Yük, Taşıma.*

---

<sup>1</sup>Doç. Dr., Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, Niğde Türkiye, degecili@hotmail.com

## CRANES AND DERRICKS IN THE OTTOMAN STATE EARLY 20<sup>th</sup> CENTURY

### ABSTRACT

*Cranes are machines, which work continuously or intermittently from one specific point to another where the transport of heavy materials is difficult in closed or open spaces, where manpower is not adequate, allowing the transportation with vertical and horizontal movements. The main purpose of the transport process is to ensure that the material is transported in a short time and in a safe manner. Cranes, which were first designed by Roman architect Vitruvius, simply consisted of cranes, poles, ropes and rollers. As industrial technology started to improve, crane systems were built to lift very large weights over time. When European States realized the importance of cranes in transporting cargo in land and sea vehicles, construction and factories, different models were produced. Cranes began to be purchased by the Ottoman State after conducting investigations on this subject for commercial, military, construction and other reasons. The types, general characteristics and purchasing processes of cranes are addressed in the following section.*

**Keywords:** Crane, Derrick, Load, Transportation.

### 1. GİRİŞ

İnsanoğlu zamanla düzenin nasıl işlediğini anlayarak hayatı kolaylaştırıcı bazı makineler yapmaya başladı. Bunun en önemli adımlarını atan Romalılar, öncelikle büyük yollar, köprüler, limanlar inşa edip geniş tarım alanları yapabilmek için bataklıkları kuruttu. Büyük inşaat projelerinin uygulamaya geçirilmesi ile bazı araç-gereçlere de ihtiyaç duyuluyordu. Sadece, malzemelerin nakledilmeleri çok fazla masrafa neden olmuştu. Ağır ve büyük malzemelerin mekanik vasıtalar olmadan kullanılabilmesi mümkün değildi. Böyle işlerde masrafın azaltılması ve kolaylaştırılması için vinç gibi araç gereçler kullanılmaya başlandı. (“Liman İnşası Cismiyesinde Kullanılan Maçunalar”, Liman Mecmuası, s. 8)

Vinçler, daha çok ağır yükleri hareket ettirecek bir kapasiteye sahip, birbirleriyle birleşmiş malzemeler bütünüdür. Vinçlerin ilk tasarımından Romalı mimar Vitruvius’un MÖ. 10. yıllarda yazdığı bir kitapta bahsedilir. Vitruvius, bu eserinde direkler, halatlar ve makaralardan oluşan maçunayı andıran bir vinçten söz etmektedir. On beşinci yüzyılda İtalya’da palangalı adı verilen daha kullanışlı bir vinç tasarlandı. Buhar gücüyle çalışan ilk vinç ise On sekizinci yüzyılın sonlarında İskoçyalı Jhon Rennie (1762-1821) tarafından yapılarak hızlı bir gelişim gösterdi (Vitruvius, 2017: 377-

380). On dokuzuncu yüzyılda ise iki çeşit vinç yapıldı. Bazıları basit vinç olup uzun demirden bir kol vasıtasıyla döndürülen dişli bir çarktan oluşuyordu. Vinç, bunun bağlı olduğu dişli kol vasıtasıyla yükü kaldırabilirdi. Vincin kuvvetini artırmak için bir veya iki çark daha ilave edilebilirdi. Bunun gibi birden fazla çarktan oluşanlara ise mürekkep (bileşen) vinç adı verildi. Bileşen vinç, cisimleri sabit hale getirmek için kullanılan ve eski terazi adı verilen demirden bir çubuğa, ince zincirlerle bağlı iki gözden oluşuyordu. Terazinin doğal olarak bir dayanak noktası ve iki kolu vardı. Bir terazinin hatasız olması için iki şeye dikkat edildi. (Ali Muzaffer, “Maçunalar”, s. 231) Öncelikle; terazinin kolları uyumlu bir şekilde dengede durur, birbirinden aşağı veya yukarı değil de aynı yükseklikte olurdu. İkincisi; kollar birbirinden uzun, kısa, ağır ve hafif olmaz, aynı ebatta bulunurdu. Kaldırma işlerinde kullanılan vinç, iyi bir konstrüksiyona sahip olup sağlam ve kaliteli malzemeden yapıp sık sık kontrolden geçirilirdi. Kaldırılan yükün ve kaldırma takımlarının, zincir ile halatların ağırlığına önem verilirdi. Zincir, tel halat ve sapan, vinç kancasına dolanarak veya düğüm yapılarak kısaltılabilirdi (Ali Muzaffer, s. 232).

Vinç, geçirdiği değişimlerle beraber Avrupa’da her alanda kolaylıklar sağladı. İnşaat, ticaret, nakliye ve diğer birçok konuda büyük önem taşımaya başladığından çeşitli şirketler kuruldu. Osmanlı Devleti’nde de vincin öneminin fark edilmesi üzerine bu şirketlerle görüşmeler yapılarak hem askeriye de hem de ticarete kullanılmak üzere vinçler satın alındı. Aşağıda vinçlerin özellikleri ile Osmanlı Devleti’nin Avrupa’dan satın alarak kullanılmaya başlanması süreci anlatılmıştır.

## **2. GEMİLERDE KULLANILAN VİNÇLER (CARRESKAL)**

Sac vinçler, ilk olarak savaş ve ticaret gemilerinin inşalarında kullanıldı. Sonradan, ticari eşyaların tahliyesinde de kullanılarak büyük kolaylıklar elde edildi. Sadece, denizlerdeki inşalar sırasında kullanılan sac vinçler, ağır yükler için büyük, yükleme ve tahliye için ise küçük olarak imal edildi. Sac vinçlerin faydaları tecrübelerle anlaşıldıktan sonra zamanla ticarete de kullanılmaya başlandı. Sac vinçler ile bir limanın ortasında demirlemiş herhangi bir geminin malı kolaylıkla boşaltılabildiği gibi ambarlarda geminin vaziyeti değiştirilmeden indirilebilir veya yüklenebilirdi. Bu iş, gemi sahile yanaşmadan yapılırsa rıhtımların boşu boşuna işgalinin önü alınabilir, aynı zamanda liman işleri kolaylaşabilir ve rıhtımda demir yollarının işletilmesi de mümkün olabilirdi. Sac vinçler, küçük olsun büyük olsun bütün gemilerin tamirata ve inşaatı ile birlikte parçaların kızak ve tersanelere taşınmaları sırasında kullanılmıştı (Liman İnşası Cismiyesinde Kullanılan Maçunalar”, Liman Mecmuası, 8).

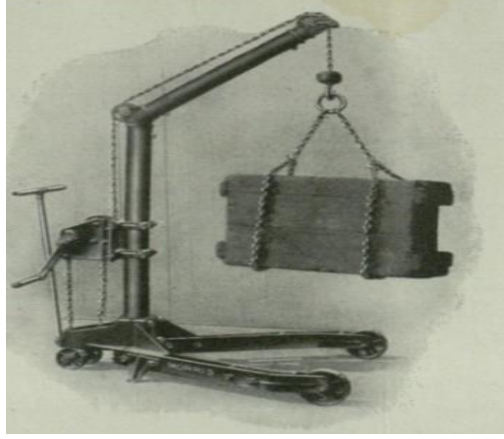
## **2.1. Maçunalar**

Yüzlerce metre uzunluğundaki liman setlerinin inşasında ağır parçaların nakledilebilmeleri için bazı vasıtalara ihtiyaç vardı. İnşaat, mekanik surette yapılırsa üretim miktarı artmakla beraber masrafı da önemli miktarda azalabilirdi. Buna göre nakliyat, araçlar kullanarak ve aynı hareket sürekli tekrar ederek yapılabilirdi. Maçunalar, denizde bir duba üstüne ya da kıyıya yerleştirilip ağır yükleri kaldırmada, gemiye yüklemeye kullanılan ve islimle (buhar gücüyle) çalışan ağırlık kaldırma araçlarıdır. Özel bir vinç çeşidi olan maçunada halatın sütuna kadar olan mesafesi değiştirilebilir, bu sayede ileri uzanan vinç kolu aşağı yukarı hareket edebilirdi. Limanlarda kullanılan maçunaların çoğu ilk önce ahşaptan yapıldığından uzun ömürlü değildi. Dünyanın en büyük maçunası liman inşaatı dolayısıyla yapılmıştı. Bu maçuna, daha sonra yapılmaya başlanan büyük maçunalar için de bir örnek olmuştu (Liman İnşası Cismiyesinde Kullanılan Maçunalar”, Liman Mecmuası, s.8).

## **3. TAŞINABİLİR JİB VİNÇLER (BORU TİPİ)**

Vinçler, ilk önce ağır bir şekilde yapıldıklarından hafif eşya veya malın yüklenmesi sırasında zorluklarla karşılaşıldı. Bunun üstesinden gelebilmek için daha hafif bir makine ile hareket edebilen yeni vinçler üretilmeye başlandı, bunlara da Jib vinçler adı verildi. Jib vinçlerin kaldırma güçleri, diğer vinçlere göre daha iyi performans gösterdi. Bu vinçler, yükü hem kaldırırken hem de indirirken otomatik olarak herhangi bir noktada sabit tutabiliyordu (DMA, BV, 167/2950-1).

İngiltere’de Loughborough’da Herbert Morris Limited şirketi tarafından yapılan Morris kaldırma ve kaydırma makineleri dünya çapında tanınmıştı. Morris portatif pergel vinçler, atölyede, fabrikada veya depoda kolay ve ekonomik bir şekilde kullanılabilirdi. Bunları sadece bir görevli hızlı bir şekilde hareket ettirip işler kolaylıkla halledilebilirdi. Bu vinçler, uzun bir süre kullanılmasalar da ihtiyaç durumunda çok hızlı olarak kullanıma hazırlanabilirdi. Morris ürünlerinin en önemli bir diğer özelliği ise kaliteli olup düşük fiyatlarla hızlı ve çok sayıda üretilebiliyordu. Bu üretim yöntemi, düşük bakım maliyeti ve kullanımda yüksek verimlilik sağlıyordu. Şirket, stoklarından hızlı bir şekilde yedek parça gönderebildiğinden kırık parçalardan dolayı iş sırasında uzun süreli kesintiler olmuyordu. Bu vinçler, her türlü garajda rahatlıkla kullanılabilirdi. Morris portatif pergel vinçler, atölyede, fabrikada veya depoda, bütün yükü tek başına kaldırarak kolay ve ekonomik bir kullanım sağlamıştı (DMA, BV, 167/2950-75).



**Resim.1.** Taşınabilir Vinç (DMA, BV, 167/2950-80)

Şirket bütün vinçlerine güvendiği için test sertifikası veriyordu. Bu vinçler % 50 aşırı yük ile test edilerek dikkatli bir şekilde incelenebilirdi. Yukarıdaki resim, şirket tarafından ağır bir testin sonucunda çekildikten sonra müşterilere gönderilmişti. Moris el maçunasına çalışma gücünün üç katından fazla aşırı yüklenildiğinde sadece hafif bir bükülme görüldü. Maçunanın her yerde görev yapabilmesi için basit, güvenilir, kullanışlı, gezer tekerlekler için makaralı rulmanları vardı. Bunlar, her zaman el vinci için önemli bir özellik olup hareket için gereken çabayı en aza indirgerdi. Bilyeli rulmanlar, yükleme kancasına ekstra bir ücret karşılığında takılıyordu. Kullanımları, kancanın dönüşünde kolaylık ve hassasiyet sağlıyordu. Vincin konumu, operatöre kendisi için gerçek değeri olan bir noktaya uyacak şekilde ayarlanabilirdi. Bunun yüksekliği duruma göre değiştirilebilirdi. Benzer türde bir vinç, ancak yapısal çelik çerçeveli, iki tona kadar yükler için üretilmişti (DMA, BV, 167/2950-82).

Şirket tarafından hazırlanan yukarıdaki reklam afişine göre, hareket edebilir Moris el maçunalarının bazı özellikleri;

a.El maçunaları, iyi bir şekilde muhafazalı olup eşyanın herhangi bir noktadan kaldırılması ve indirilmesi görevinin her ikisini de yapabilir.

b.El maçunalarının hareketini kontrol etmek için sürgüleri ve paul denilen demir çubukları olduğundan güvenlidir. Bu maçunalar, sadece idare kolu kullanıldığında harekete geçer, bu kol bırakılınca otomatik olarak kendi kendilerine kilitletir.

c.El maçunalarının hareketleri, güvenli olduğu kadar aynı zamanda çok da kolaydır. Herkes tarafından kolay bir şekilde kullanılıp ihtiyaç

kalmayınca herhangi bir yere yerleştirilebilir. Bu maçonalar, farklı yerlerde kullanılmak üzere kolay ve hızlı bir şekilde taşınarak daima hizmete hazır bir halde bırakılabilir.

d.El maçonaları ile yapılan tecrübelerle göre 50 kilodan fazla yükleri taşıyabilmektedir. Şirket tarafından Moris El Maçonaları, dikkatli bir şekilde kontrolden geçirildikten sonra kabiliyetleri hakkında şehâdetnâme verilmektedir (DMA, BV, 167/2950-3).

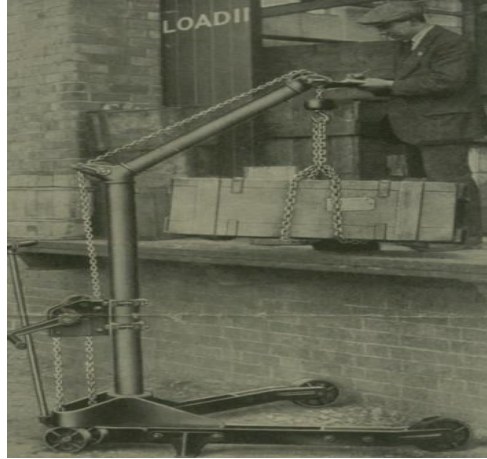
e.Sigortalı olarak sandıklara konulmuş ¼ ton kaldıran maçuna; 19 İngiliz Lirası 10 Şilin, ½ ton kaldıran maçuna; 32 İngiliz Lirası, 1 ton kaldıran maçuna ise 39 İngiliz Lirası 10 Şilin'dir (DMA, BV, 167/2950-7).



**Resim 2.** Moris El Maçonasının Reklam Afişi (DMA, BV, 167/2950-81)



**Resim 3.** Moris El Maçunası (DMA, BV, 167/2950-81)



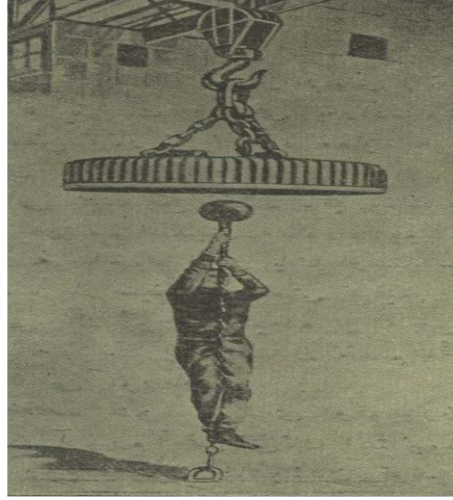
**Resim 4.** El Maçunası (DMA, BV, 167/2950-79)

#### **4. MIKNATISLI MAÇUNALAR**

Demir çubukları, levhaları bir taraftan kaldırıp diğer tarafa taşımak ve yerden alıp araçlara yüklemek için mıknatıslı maçunalar kullanıldı. Maçunanın zinciri ve ucundaki büyük kancalar yerine yuvarlak, büyük ve çizgili şekilde demir parçalar yerleştirildi. Bu demir, elektrikle mıknatıslı hale getirilince demir çubukları ve levhaları hemen kapıyor, kavıyor ve bunların yerleştirileceği yerde elektrik cereyanı kesilince kendine yapışık tuttuğu cisimleri bırakıyordu. Mıknatıslı maçunanın ilk defa Zürih'te



tecrübeleri yapıldı. Bu tecrübelerde, zemine bağlı zincirin ucunda yuvarlak bir demir bulunduğu halde maçunanın dairevi levhasına tutulduğunda toparlağı kavramış ve kendine sıkı bir şekilde bağlamıştı. Mıknatıslı maçuna, demiri o kadar çok kendine bağlamıştır ki aşağıdaki resimde görüldüğü gibi bir kişinin bu zincire sarılarak yukarı çıkması mümkün olmuştur. Mıknatıslı maçunanın kuvveti, 6.000 kilogram kadar bir ağırlığı kaldırabiliyordu (“Sed İnşasında Maçunalar”, Servet-i Fünûn, s. 349).



**Resim 5.** Mıknatıslı Maçuna (“Sed İnşasında Maçunalar”, Servet-i Fünûn, s. 349)

## **5. VİNÇ SATIN ALINMASI İÇİN ŞİRKETLERLE YAPILAN GÖRÜŞMELER**

1907 yılında Osmanlı Devleti’nde İzmir limanı için iki ton ağırlığı kaldırabilen bir vinç satın alındı. Bu vinçten iyi bir şekilde istifade edilmişti. Sadece, İzmir gümrüğüne gelip gitmekte olan ticari eşya çok fazla olduğundan ihtiyaçları karşılamıyordu. Bu nedenle gümrükteki eşyalar, hamallar tarafından yüklenerek tahliye ediliyor, bu da birçok zorluklara ve sorunlara sebep oluyordu. Böylece, malların taşınmasında yeterli olmamasından dolayı işlerin hızlandırılması için bir vinçe daha ihtiyaç duyuldu. Bu konu hakkında gümrük tarafından hazırlanan dilekçede masrafının ödenebileceği belirtilerek bir adet vinç satın alınabilmesi için izin verilmesine dair konu şehriemanete havale edildi (3 Ağustos 1908). Vinç hakkında izin yazılarının alınmasından sonra

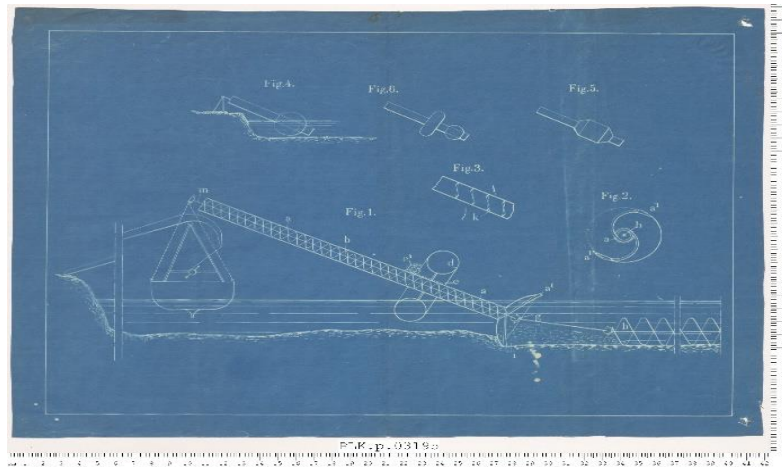
İngiltere’de Liverpool’da bulunan bir şirketle görüşmelere başlandı. Şirket, vinçler ile ilgili kataloglar ve aşağıdaki tanıtım yazısını gönderdi.

*“El ile hareket eden vinçlerimiz hakkında mektubumuzla birlikte gönderdiğimiz katalogun içinde resimler bulunmaktadır. El vinçlerimiz, bazı özel ağaçlardan üretilmektedir. Bu katalogumuzda beyan ettiğimiz üzere malzeme kutusu, zincir ve yedek malzemeler dışında fiyatı 66 İngiliz lirasıdır. El vinci, meşe ağacından olursa fiyat, 5 İngiliz lirası 2 Şilin daha artmaktadır. Ayrıca vincin kolu, ağaç yerine çelik çubuklardan üretilirse fiyat 3 İngiliz lirası 7 Şiline çıkarılacaktır. El vincinin peşin ödemelerinde yüzde beş indirim yapılır. Vincin yola çıkarılması sırasında yapılan hazırlık masrafı, fiyat dâhilindedir. Vinç, Liverpool’da üç hafta içinde hazırlanarak teslim edilmektedir.”* (BOA, ŞD, 599/44-1-1) Şirketle yapılan görüşmeler sonunda vinç 50 İngiliz lirasına (5.692 kuruş) taksitle satın alınmıştı. Vinç, Liverpool’dan İzmir’e kısa süre sonra gönderildi. (BOA, İ.RSM, 32/10-1-1, 13 Ağustos 1908).

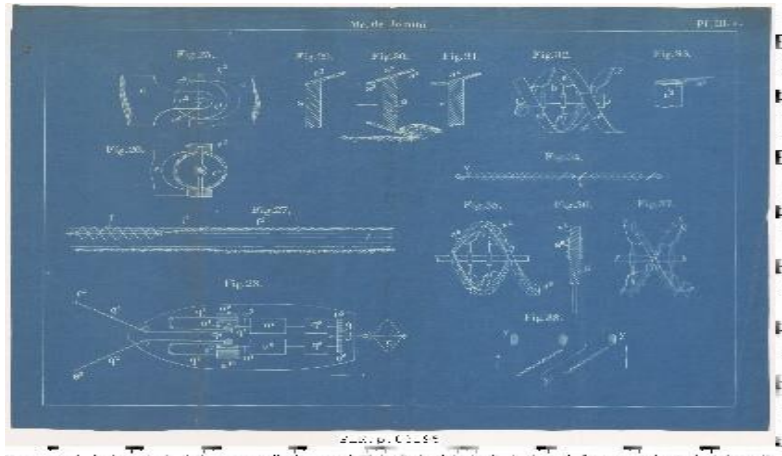
Beyrut Rüsumat Nezaretinden şurayı devlete gönderilen 6 Nisan 1907 tarihli yazıya göre ticari konular ve gelir günden güne artıyordu. Bundan dolayı ticari eşyanın ihraç edilmesi ile yüklenmesinde birçok zorluk ve gecikmeler meydana geldiğinden şikâyetler olmuştu. Beyrut Rüsumat Nezaretinden gönderilen yazıda *“Yafa limanında gümrüğün işi ve kazancı arttığı halde ticari eşyanın yüklenmesi sırasında birçok zorluk ve gecikmeler yaşanmaktadır. Yafa limanının batı taraflarında dört ton eşya taşıyabilecek neccarlı bir vinç yerleştirilebilirse sorunlar ve şikâyetler çözümlenebilecektir”* şeklinde vinç talep edilmişti. Vinç ihtiyacından dolayı Almanya’da şirketlerle görüşmelere başlanmış ve Mösyö Wagz ile mukavele imzalanmıştı. Bu mukaveleye göre; nakliyesi sırasında 4.000 Frank bedel ödenen vincin bir sene zarfında bozulması durumunda bütün masraf kendisine aitti (BOA, İ.RSM, 28/32-2-1, 25 Mayıs 1907). Vincin bedelinin ödenmesi için gerekenlerin yapılması hakkında şehriemante havale edildi (BOA, İ.RSM, 28/32-1-1, 21 Mayıs 1907).

Yafa gümrüğünün ticari geliri günden güne arttığından eşyanın ihraç ve tahliyesinde birçok zorluklar ve gecikmeler ortaya çıkıyor ve bundan dolayı şikâyetler oluyordu. Bu durumun düzeltilerek işin kolaylaştırılmasına dair tebligat gönderildi. Bu konu hakkında yapılan görüşmeler sonucunda Yafa Limanının batı taraflarına dört ton ağırlığında eşyaları taşıyabilen buharlı bir vincin kullanılması ile zorlukların ortadan kaldırılabileceği düşünüldü. Bu vincin tedarik edilmesi için gazetelerde ilan verildi. İlan yazısına göre; nakliye ücreti ve limana yerleştirilmesi ile ayrıca, bir sene içinde bozulursa tamiri de yine şirkete aitti. Bir süre sonra Alman Mösyö Yanez’den vinç konusunda plan ve haritalar hazırlanarak teklif yapıldı (BOA, ŞD, 601/13-1-1, 20 Ocak 1907). Mösyö Yanez’in

teklifi, Mimar Vakuri Efendi tarafından incelenerek 15 Teşrinisani 1906 tarihinde bir rapor hazırlandı. “İskenderun’da eşyanın tahliyesi için iskelenin inşası için Mösyö Perstiyen biraderler tarafından sunulan harita ve planları inceledim. Bu iskele denizdeki toprak içine dikilen sac kazıklardan inşa edilecektir. Bütün malzeme birinci cinsten ve mimari şartlara uygun bir surette bulunmaktadır. Mösyö Perstiyen tarafından gösterilen 8.800 İngiliz lirası bedelin zorunlu olduğunu arz ederim.” Bu incelemeler sonucunda Yafa gümrüğü tarafından Mösyö Yanez’in teklifi kabul edilerek mukavele imzalandı (BOA, ŞD, 600/84-2-1).



**Resim 7.** Vinç Planı (BOA, PLK.p, 3195/1)



**Resim 8.** Vinç Planları (BOA, PLK.p, 3195-2)

Rumeli şimendüferi ile Sirkeci istasyonunun yapılmasından önce bu mahalde hamallık ile geçinmekte olanlar vardı. Bir süre sonra şimendifer idaresi tarafından vinç satın alındığından iki yüz kadar hamalın işine son verilmiş ve esnaf mağdur olmuştu. İstasyon hamalları adına İsmail, Mahmut ve Ramazan Efendiler tarafından konu hakkında imzalı bir arzuhal verilerek durumun düzeltilmesi talep edildi. Bu konuda hamalların mağduriyetleri ve hükümetten talepleri nazar-ı dikkate alınarak şimendifer idaresinin kararı feshedildi (BOA, BEO, 226/16886-1). Böylece hamalların kaldırabilmesi mümkün olmayan eşyanın vinçlerle diğer eşyaların ise hamallar tarafından taşınmasına karar verildi. Ancak, vinçlerden dolayı yine de altmış kadar hamal ihraç edildi (BOA, BEO, 226/16886-2, 1 Aralık 1908).

1911'de Tersane-i Amire'deki Turgut maçunası uzun bir bakıma alınmıştı. Bu nedenle yeni bir maçuna alınmasına karar verilerek incelemelere başlandı. Bu incelemeler sırasında Haydar Paşa Rıhtım Şirketinde Mösyö Ojiye'nin 30 ton ağırlığında eşyayı kaldıran bir maçunası olduğu fark edildi. Mösyö Ojiye'nin maçunası hakkında yapılan görüşmeler sonunda özellikle topların gemilere yüklenmesi için yeterli olduğuna karar verilerek satın alınmıştı (BOA, BEO, 4176/313133, 20 Mayıs 1913).

## **6. GÜMRÜK VE LİMANLARDA VİNÇ KULLANILMASI**

1907 senesinde Selanik limanına gelen ve giden eşyalar vinçlerle yüklenerek tahliye edilirdi. Vinçlerin kullanımı sırasında özel memurlara ihtiyaç duyuluyor, ayrıca satın alınmaları ve bakımları oldukça masraflı oluyordu. Bu nedenle eşyaların vinçlerle yüklenmesi ile ilgili bazı şirketlerle görüşmeler yapıldı. 7 Mayıs 1907 senesinde Hazine-i Hassa Nezaretinin Selanik Liman ve Rıhtım Şirketi vekili ile yaptığı görüşmeler sonucunda bir mukavele imzalandı. Bu mukaveleye göre; gümrüğe gelip giden eşyaların vinçlerle yükleme ve tahliye görevi tamamen şirkete aitti. Gümrük tarafından el vinçleriyle yüklenen ve tahliye olunan eşyanın niteliği ile mahiyetine göre her bir parçadan beş kuruştan yirmi kuruşa kadar vinç ve ambar ücreti alınabilirdi. Mukaveleye göre gümrük tarafından hangi eşyadan ne kadar vinç ve ambar ücreti alınıyor ise aynı kurallar geçerli tutulmuştu. Sadece şirket, Selanik limanına gelen ve giden eşyalardan vinç ve ambar ücretlerinden başka bir şey alamazdı. Şirketin İstanbul vekili Hacı Piyar Efendi, Selanik'e gelen eşyanın yüklenmesi ve tahliyesinin hızlı bir şekilde yapılabilmesi için yeni vinçler de satın aldı. Bu nedenle şimdiye kadar yükleme ve tahliye işlerinin gümrük tarafından adi vinçlerle yapılmasına bağlı olarak alınan vinç ve ambar ücretleri değişmişti. Şirketin bir hayli masraf yaparak hazırladığı yeni vinçler için belirli bir zam yapmaya hakkı olmuştu. Bu vinç ve ambar ücretleri, sadece yükleme masrafından ibaretti, bunun dışında tüccar, şirkete başka bir ücret

ödemek zorunda değildi. Bununla beraber herhangi bir şikâyete meydan vermemek için bir süre ücretler gümrük tarafından alınıp her ay sonunda şirkete veriliyordu. (BOA, MV, 115/91-1-2) Bu hizmetin şirkete ihale edilmesi tüccar tarafından tahliye ile yüklemeye karşılık yapılan ödemelere bir örnek teşkil edebilirdi. Hükümet tarafından ihtiyaç duyulması halinde şirket, vinçleri malların tahliyesi, yüklenmesi ve ihraç edilmesinde gümrüğün emri altına vermek zorundaydı. Böylece ticari eşyanın çok hızlı ve kolay bir şekilde yüklenmesi mümkün olabilirdi (BOA, BEO, 3050/228722-2-1). Şirket mukaveleye göre bu konuda hiç bir zarar, ziyan ve tazminat talebinde bulunmayacağını kabul etti. Ticari eşyanın vinçlerle şirket tarafından ihraç ve yüklenmesi iznini alan rüsumat emanetinin yazısı Meclis-i Vükelada görüşüldü. Bunun sonucunda mukavele şartlarının uygun olmasından dolayı görev şirkete bırakıldı (BOA, BEO, 3050/228722-1-1, 7 Mayıs 1907). Böylece Selanik limanında vinç ve ambar işi doğrudan şirkete ihale edilerek rıhtım ve gümrükte işlerin kolaylaştırılması sağlanmıştı (BOA, BEO, 3050/228722-3-1, 30 Nisan 1907). 1908 senesinde eşyaların düzenli bir şekilde yüklenmesine rağmen ücretlerin verilmemesinden dolayı şirket tarafından bazı şikâyetlerde bulunuldu. Bu konu hakkında yapılan incelemelere göre, şirketin uygun bir mukavele ile ticari eşyayı ihraç ederek yüklediği anlaşılmıştı. Buna bağlı olarak rüsumat emanetiyle şirket arasında kararlaştırıldığı üzere gümrük tarafından eşyadan alınan vinç ve ambar ücreti şirkete ödendi (BOA, İ.RSM, 32/20-2-1, 2 Eylül 1908). Ticari eşyanın şirket tarafından ihraç ve yüklenmesine devam edilmesi uygun görülerek Hazine-i Hassa Nezaretine konu hakkında bilgi verildi. Ayrıca, şirketin ücretinin ödenmesine dikkat edilmesi gerektiği konusunda uyarılarda bulunuldu (BOA, İ.RSM, 32/20-3-1, 1 Eylül 1908).

İzmir Emtia Ecnebiye Gümrüğü iskelesine demir hattı döşenerek üzerine hareketli bir adet vincin yerleştirilmesine karar verildi. Bu amaçla 7 Haziran 1906 tarihinde gümrük tarafından 13.750 kuruş talep edildi. (BOA, İ.RSM, 24/22-2-1, 15 Ağustos 1906). 1907'de Bağdat gümrüğü ihtiyaçlara göre genişletilerek eksikleri tamamlanıyordu. Gümrüğün genişlemesi ile beraber iskelenin iki ve mümkün ise üç vapur yanaşabilecek bir duruma getirilmesine ve ticari eşyanın zincirlerle iskeleye yüklenerek çıkartılması için de bir vinç tedarik edilmesine karar verildi. Bu konu hakkında hemen incelemeler yapılarak Rüsumat Nezaretine bilgi verildi. Nezaret, bu talepler üzerine vapur dubalarının gümrüğe kolaylıkla yanaşmaları, eşyaları yüklemeleri, çıkarmaları ve kaldırmaları için yeni bir vinç satın alınabilmesi için keşiflere başladı. (BOA, HR.TH, 344/20-1-1, 9 Mart 1907). Basra'da gümrüğe gelip giden malların taşınması sırasında sorunlar ve zorluklar yaşanıyordu. Bunlara son vermek için gümrük malları için vinç satın alınmasına karar verildi (BOA, BEO, 3113/233440-1-1). Basra için satın alınacak vinç hakkında

rüsumat emanetinden gerekli incelemelerin yapılması talep edildi (BOA, BEO, 3356/251692-1-1, 15 Haziran 1908). Aşar nehri kullanılarak Basra'ya gönderilen eşyayı taşıyan maunaların cezir zamanlarında gümrüğe kadar gelememelerinden dolayı tahtadan yapılan sallarla karaya çıkarılmak zorunda kalınıyordu. Med zamanı geçmeden malların hızlı bir şekilde tahliye edilebilmeleri için bir buçuk ton ağırlığında vinç satın alınmasına karar verildi. Bu durum, öncelikle rüsumat müdüriyetine telgrafla bildirilmişti. Ardından vinç ile ilgili 7 Mayıs 1908 tarihinde izin talep edildi (BOA, BEO, 3356/251692-2-1, 30 Temmuz 1908).

1910'da Tersane-i Amire'de bulunan havuzlar, gemilerin çoğalmasından dolayı tamir ve bakımlara yeterli değildi. Ayrıca, vapurların hareketlerine zarar vermemek için ara sıra temizlenmeleri gerekiyordu. Ticaret gemilerinin tersanede tamirleri için maçuna, tezgâh ve diğer ihtiyaçların karşılanması zorunluydu. Donanmaya ait tamirat ile ticaret gemilerinin bakımını yapmak üzere boğaz içinde tezgâh, makine ile bir de maçunanın inşası için Büyükdere, Sarayburnu, Sultaniye ve Çubuklu üzerinde incelemelerde bulunuldu. Bu incelemeler sonunda gemiler için çok faydalı olacak maçunanın inşasının güvenilir bir şirkete ihale edilmesine karar verildi. Boğaz içinde maçuna ve tezgâh inşa etmek üzere bir şirket ile şartlara bağlı olarak görüşmeler yapılarak bazı yerler belirlendi. Mühendis, amele ve araç-gereçlerin Avrupa'dan getirilmesinden sonra maçuna ile tezgâh inşasına başlandı (BOA, A.MKT.MHM, 424/15-1-1).

İstanbul'a yeni rıhtım inşası için Avrupa'dan getirilen otuz altı sandık içinde bulunan bir adet elektrikli vinçten gümrük resmi alınmamasına dair İnterpol Şirketinden yazı talep edilmişti. Bu konu hakkında Maliye Nezareti tarafından yapılan incelemelere göre, şirket ile yapılan mukavelenin sekizinci maddesine göre sadece vinç için gümrük resmi alınmazdı. Ancak şirketin gümrükten geçmesini istediği vinç işletme malzemeleri olup gümrükten muaf tutulamazlardı. Bunun üzerine şirket, inşaatın kısa sürede tamamlanabilmesi için rıhtım inşaatında kullanılacak malzemelerin tamamen gümrük vergisinden muaf tutulmasını isteyerek Şura-yı Devlet tarafından konunun incelenmesini talep etti. Bu konu hakkında hemen incelemeler yapılarak 26 Temmuz 1910 tarihinde alınan karar göre; gümrük vergisi alınmadan geçmesi istenen tulumba ve boru gibi malzemeler rıhtım için değil, Üsküdar ve Kadıköy hava gazı şirketi için getirilmişti. Bu nedenle rıhtım inşası ile ilgili olmayan malzemelerin gümrük vergisi alınmadan girmesine izin verilemezdi (BOA, ŞD, 514/20-1-1, 26 Temmuz 1910).

## 7. SONUÇ

Vinçler, tersanelerde, gemilerde, limanlarda ve binaların inşaatlarında, ağır yüklerin kaldırılıp başka yerlere taşınmasında kullanılan kancalı, halatlı iş makineleridir. Rıhtım boylarında raylar üzerinde hareket eden yarı hareketli vinçler olduğu gibi gemilerin güvertelerinde ufak makinelerle veya elektrikli motorlarla çalışan vinçlerde vardır. Bu makineler, ağır cisimleri sadece kaldırmak için değil, aynı zamanda bir yerden alıp başka bir yere nakletmek amacıyla da kullanılır. Vinçler, özellikle deniz ve kara taşımacılığı ile inşaatla etkilidir. Gemilere ağır eşya ve malzemeler, rahatlıkla ve kısa zamanda bitirmesiyle kalmayıp aynı zamanda güvenlidir. Her çalışma alanının kendine özgü koşulları vardır. Bu koşullar dikkate alınarak işlerin hızlı ve yüksek performanslı biçimde yapılmasını sağlamak amacıyla vinçler geliştirilmeye çalışılmıştır.

Avrupa'da vinçler, her alanda sağladıkları kolaylıkların etkisi ile zamanla değişiklikler geçirdi. Vinçler, inşaat, ticaret, nakliye ve diğer birçok konuda büyük önem taşıdıklarından çeşitli şirketler kuruldu. Osmanlı Devleti'nde özellikle liman, gümrük ve iskelelerde vinçler ihtiyaçları karşılamıyordu. Vinçlerin öneminin fark edilmesi üzerine İngiltere ve Almanya'da bazı önemli şirketlerle görüşmeler yapılarak satın alınmaya başlandı. Vinçler, ilk olarak savaş ve ticaret gemilerinin inşalarında kullanıldı. Sonradan ticari eşyaların tahliyesinde de kullanılarak büyük kolaylıklar getirdi. Tersanelerde kullanılan vinçler, ağır yükler için büyük, yükleme ve tahliye için ise küçük olarak imal edilmişti. Ancak her yerde kullanılmaları mümkün olmadı. Vinçlerin öneminin fark edilmesi üzerine zamanla ticaretle de etkili olmaya başladı. Vinçler ile bir limanın ortasına demirlemiş herhangi bir geminin malı kolaylıkla boşaltılabildiği gibi ambarlarda geminin yeri değiştirilmeden indirilebilmiş ve yüklenebilmişti. Bu işin açıkta yani gemi, sahile yanaşmadan yapılarak rıhtımların boşu boşuna işgalinin önü alındığı gibi liman işleri kolaylaşmış ve rıhtımda demir yollarının işletilmesi de mümkün olmuştu. Vinçler, ister küçük olsun ister büyük olsun bütün gemilerin tamirata ve inşaatında parçaların kızak ve tersanelere taşınması gibi konularda kullanıldı. Avrupa'da olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de vinçler, özellikle denizcilik için teknik açıdan büyük kolaylıklar sağladı. Vinçlerle tersanelerdeki gemi inşaları ile denizlerdeki zor çalışma şartlarının daha kolay ve hızlı hale getirdi. Bu araçlar olmasaydı seneler geçtiği halde bu güne nispeten tamamlanması çok önemli olan inşaatlar ortaya çıkamazdı.

## **KAYNAKÇA**

### **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**

Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM), 424/15-1-1.

Babialı Evrak Odası (BEO), 226/16886-1, 226/16886-2, 8 Şevval 1310 (25 Nisan 1893).

BEO, 4176/313133.

BEO, 3113/233440-1-1, 19 Cemâziyelevvel 1320 (24 Ağustos 1902).

BEO, 3356/251692-1-1, 3356/251692-2-1, 15 Cemâziyelevvel 1326 (15 Haziran 1908).

BEO, 3050/228722-1-1, 3050/228722-2-1, 3050/228722-3-1.

Ceride-i Bahriye (C.BH), No. 64/3005, Tarih. 18 Rebiülahir 1222 (25 Haziran 1807).

Hariciye Nezareti Sefaret (HR.SFR3), 26/11-1, 10 Ocak 1856.

Hariciye Nezareti (HR.TH), 344/20-1-1

İrade Rüşumat (İ.RSM), 28/32-1-1, 28/32-2-1.

24/22-2-1, 24/22-3-1, 24/22-4-1, 32/10-1-1, 32/20-2-1, 32/20-3-1.

Maliye Vekaleti (MV), 115/91-1-2.

Proje ve Krokiler (PLK.p), 3195-1, 3195-2, 3195-3.

Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM), 424/15-1-1.

Şurayı Devlet (ŞD), 599/44-1-1, 514/20-1-1, 601/13-1-1, 600/84-2-1, 600/84-3-1.

### **Deniz Müzesi Arşivi (DMA)**

Bahriye Vekaleti (BV), 167/2950-75, 167/2950-76, 167/2950-77, 167/2950-79, 167/2950-80, 167/2950-1, 167/2950-2, 167/2950-3, 167/2950-4, 167/2950-6, 167/2950-7.

### **Telif Eserler**

*Ali Muzaffer*, “Maçunalar”, Mektep, Sekizinci Fasıl, Cilt. 2, Sayı. 69.

“Liman İnşası Cismiyesinde Kullanılan Maçunalar”, Liman Mecmuası, Yıl.1, Sayı. 6, Teşrinievvel 1927.

Vitruvius. (2017). Mimarlık Üzerine, Latineden Çeviren: Çiğdem Dürüşken, 1. Basım.

“Sed İnşasında Maçunalar”, Servet-i Fünûn, No. 1150, Sayı. 2, İstanbul, 1927.

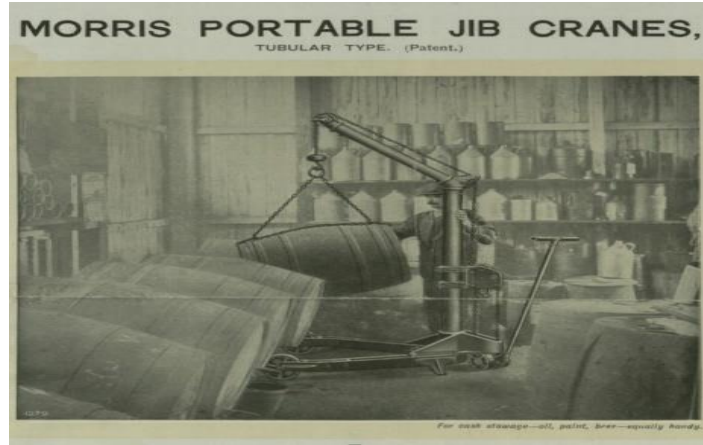


“Sac Vinçler”, Liman Mecmuası, No. 2657, Sayı. 3, İstanbul, 1927.

“Maçunalar”, Servet-i Fünun, No: 816, Cilt. 32, 13 Aralık 1906.

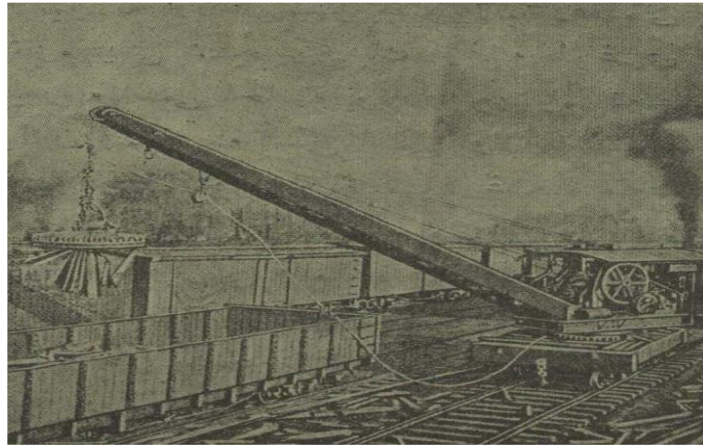
## **EKLER**

**Ek 1.** Moris El Maçunası

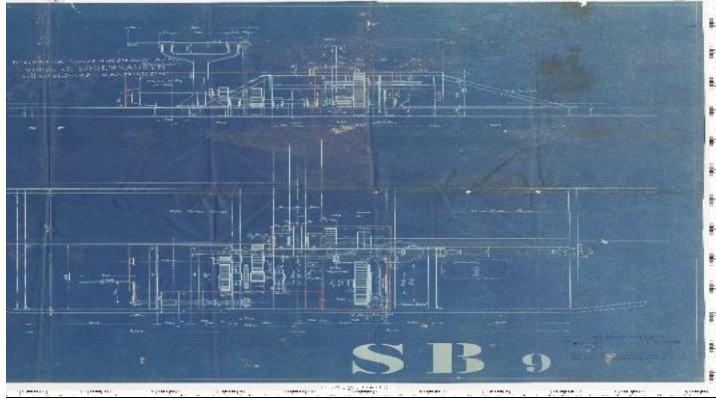
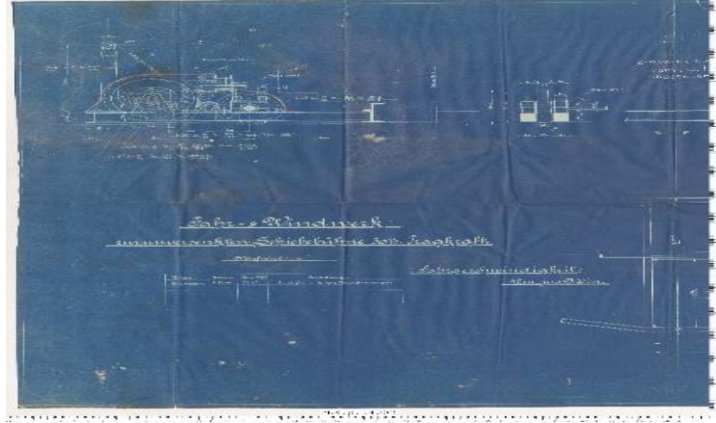


(DMA, BV, 167/2950-76)

**Ek 2.** Mıknatıslı Maçuna (Servet-i Fünun, s.349)



**Ek 3.** Maçuna Planları (BOA, PLK.p, 4001-2, BOA, PLK.p, 4001-2)



**Yayın Geliş Tarihi: 16-05-2021**  
**Yayına Kabul Tarihi: 02-09-2021**

*Araştırma Makalesi*

**Mersin Üniversitesi**  
**Denizcilik ve Lojistik**  
**Araştırmaları Dergisi**  
**Cilt:3 Sayı:1 Yıl:2021**  
**Sayfa:40-62**  
**E-ISSN: 2687-6604**

## **LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARET GELİŞİMİ ÜZERİNE ETKİSİNİN İNCELENMESİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

**Mevlüt KOCA<sup>1</sup>**

### **ÖZET**

**Amaç:** Günümüzde dış ticaret, küreselleşmenin etkisiyle daha rekabetçi bir yapıya dönüşmüştür. Bu rekabet ülkelerin dünya ticaret hacmini kontrol altına almak istemelerinin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Rekabet avantajı elde etmek isteyen bu ülkelerin birçok alanda üretim maliyetlerini düşürdükleri görülmektedir. İhraç edilen malın üretim maliyeti dışında ulaşım maliyetinin de rekabete katkı sağladığı bilinmektedir. Bu nedenle lojistik, dış ticarete ülkeler için önemli bir sektör haline gelmiştir. Nitekim dış ticarete konu olan tüm ürünlerin lojistikle ilişkisi bulunmaktadır. Bu doğrultuda çalışmanın amacı; Türkiye lojistik sektörünün dış ticaret gelişimi üzerine etkisinin incelenmesi olarak belirlenmiştir.

**Yöntem:** 1990-2019 dönemine ait serilerle oluşturulan modelde, mal dengesi, taşımacılık düzeyi ve gayri safi yurtiçi hasıla değişkenleri kullanılmıştır. Değişkenler arasındaki ilişki, birim kök ve granger nedensellik testleriyle ele alınmıştır.

**Bulgular:** Test sonuçlarına göre, lojistik sektörü ve dış ticaret arasında çift yönlü bir granger nedensel ilişki tespit edilmiştir. Öte yandan gayri safi yurtiçi hasıladan sadece taşımacılık düzeyine doğru tek yönlü bir granger nedensel ilişkinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

**Anahtar Sözcükler:** Dış Ticaret, Lojistik, Ekonomik Büyüme, Taşımacılık, Nedensellik

---

<sup>1</sup>Doktora Öğrencisi, Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat ABD, İktisat Bilim Dalı, Konya, Türkiye, mvltkc@gmail.com

## **INVESTIGATION OF THE IMPACT OF THE LOGISTICS SECTOR ON FOREIGN TRADE DEVELOPMENT: THE CASE OF TURKEY**

### **ABSTRACT**

**Purpose:** *Today foreign trade has turned into a more competitive structure with the effect of globalization. This competition arises as a result of countries wanting to under control the volume of World Trade. It is seen that these countries, which want to gain a competitive advantage, reduce production costs in many areas. It is known that besides the production cost of the exported goods, the transportation cost also contributes to the competition. For this reason, logistics has become an important sector for countries in foreign trade. As a matter of fact, all products subject to foreign trade have a relationship with logistics. The aim of the study in this direction was determined as the examine of the impact of the Turkish logistics sector on the development of foreign trade.*

**Methodology:** *In the model created with the series for the period 1990-2019, the balance of goods, level of transport and gross domestic product variables were used. The relationship between variables has been addressed by unit root and granger causality tests.*

**Findings:** *According to the test results, a bidirectional granger causal relationship was determined between the logistics industry and foreign trade. On the other hand, it has been concluded that there is a one-way granger causal relationship from gross domestic product to just the level of transport.*

**Keywords:** *Foreign Trade, Logistics, Economic Growth, Transportation, Causality*

## **1. GİRİŞ**

Lojistik, günümüzde bir sektör olarak hammaddenin başlangıcından tüketimine kadar geçen süreci kapsamaktadır. Geçmişte lojistik, çoğu zaman taşımacılık olarak ele alınmakta iken, zamanla tedarik zinciri yönetimi faaliyetlerinin tümünü ifade eder hâle gelmiştir. Bu faaliyetler, taşımacılık, stok ve envanter yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi, gümrükleme, sigortalama, ambalajlama, elleçleme ve tüketici portföyüne özgü hizmetler olarak sıralanabilir. Öte yandan lojistik, bu yüzyılın önemli sektörlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Artan önemi, küreselleşme ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle açıklanabilmektedir. Öyle ki, geçmişte tekerleğin icadıyla başlayan bu süreç, günümüzde ülkeler arasındaki rekabeti artıran bir gelişim göstermiştir. Doğru ve etkin planlanan lojistik,

maliyeti azaltmakta iken, büyüme ve gelişmeyi sağlayan bir unsur haline gelmiştir (Koçak, 2020: 249; Sezer, 2018: 480).

Yurt içi ve yurt dışı lojistik, uluslararası ticaretin iyileştirilmesi ve kolay hâle gelebilmesi için kilit bir faktör haline gelmiştir. Öyle ki bu faktör, uluslararası ticareti doğrudan etkileyebilmektedir (Ma vd., 2021: 2) Günümüzde üretim ve tüketim yerleri arasındaki uzaklık, kimi zaman ülkelerin sınırlarını aşmaktadır. Bu nedenle lojistik, dış ticaretin bir aracı olarak kullanılmaktadır. Bir başka deyişle lojistik faaliyetleri, ülkelerin ithalat ve ihracatlarını etkileyen unsurlar olarak kabul edilmektedir. (Yaman vd., 2021: 2). Öte yandan lojistiğin varlığını sürdürebilmesi için, uluslararası ticaret büyük önem arz etmektedir. Dolayısıyla lojistik ve dış ticaret arasında karşılıklı bir ilişkiden bahsetmek mümkün hâle gelmektedir (Lyu ve Jing, 2015: 73).

İstatistiksel olarak kıyaslanabilir lojistik performansları, ülkelerin sektörel gelişim ve iyileştirmeler yapabilmelerine olanak tanımaktadır. Bu doğrultuda, Dünya Bankası tarafından 2007 yılında yayımlanmaya başlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI) 160 ülke arasında karşılaştırma yapabilmektedir. Faaliyet gösterilen ticaret alanlarında geri bildirim ve deneyimlerle hesaplanan LPI, ülkelerin tedarik zinciri boyunca performanslarını ölçmektedir. Bu yönüyle hem nitel hem de nicel bir araç olarak kullanılmaktadır (Dünya Bankası, 2018). 2007 yılında yayımlanmaya başlanan endeksin ölçümleri 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında tekrarlanmıştır. Çalışmanın ele alındığı dönemde 2019 ve 2020 yıllarına ait LPI ölçümü bulunmamaktadır. Bu nedenle Tablo 1'de son yayımlanan dört ölçüme yer verilmiştir.

**Tablo 1:** Lojistik Performans Endeksi İlk 10 Ülke ve Türkiye

Sıralama	2018	2016	2014	2012
1	Almanya	Almanya	Almanya	Singapur
2	İsveç	Lüksemburg	Hollanda	Hong Kong
3	Belçika	İsveç	Belçika	Finlandiya
4	Avusturya	Hollanda	Birleşik Krallık	Almanya
5	Japonya	Singapur	Singapur	Hollanda
6	Hollanda	Belçika	İsveç	Danimarka
7	Singapur	Avusturya	Norveç	Belçika
8	Danimarka	Birleşik Krallık	Lüksemburg	Japonya
9	Birleşik Krallık	Hong Kong	ABD	ABD
10	Finlandiya	ABD	Japonya	Birleşik Krallık
	Türkiye (47)	Türkiye (34)	Türkiye (30)	Türkiye (27)

**Kaynak:** Dünya Bankası, 2018.

Tablo 1'e göre, Almanya başta olmak üzere İsveç, Belçika, Avusturya, Hollanda, Danimarka, Finlandiya ve Lüksemburg gibi Avrupa Birliği (AB) üye ülkelerinin sıralamada ilk 10 içerisinde yer aldıkları görülmektedir. Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ise, 2012, 2014 ve 2016 yıllarına ait ölçümlerde ilk 10 ülke arasında iken, 2018 yılında bu sıralamada yer almamaktadır. Ayrıca Galler, İngiltere, İskoçya ve Kuzey İrlanda'dan oluşan Birleşik Krallığın, son üç ölçümde sıralamadaki yerinin gerilemekte olduğu gözlemlenmiştir. Buna rağmen, ele alınan ölçümlerin tamamında Birleşik Krallığın ilk 10 içerisinde yer aldığı incelenmiştir. Japonya, Hong Kong ve Singapur gibi Asya ülkelerinin de, bu sıralamada oldukları görülmektedir. Tablo 1'de, Türkiye'nin yıllara göre lojistik performansının ise gerilediği gözlemlenmiştir. Türkiye, 2012 yılında 27. iken, 2014 yılında 30., 2016 yılında 34., 2018 yılında 47. sırada yer almaktadır. Bu gerilemenin nedenleri arasında kayıt dışı ekonomi, taşımacılıkta altyapının sağlanamaması ve yetersizliği, kurumsal olmayan yapı ile yetkisiz veya belgesiz çalışma gösterilebilir (Tanyaş, 2018).

Literatürde, lojistiğin dış ticaret üzerindeki etkisini açıklamaya yönelik yeterli çalışmanın bulunmadığı gözlemlenmiştir. Türkiye'de ise, konuyla ilgili çalışma sayısının daha kısıtlı olduğu görülmektedir. Mevcut çalışmalar ise gerek yöntem, gerekse kullanılan değişkenler bakımından farklılaşmaktadır. Çalışmada, Türkiye lojistik sektörünün dış ticaret gelişimi üzerine etkisinin incelenmesi amaçlanmaktadır. Türkiye lojistik sektörünün dış ticaret üzerindeki etkisinin incelenmesi, üretimin devamlılığı, istihdamın sağlanması, yatırım artışı ve ekonomik büyümenin sürdürülebilirliği açısından büyük önem arz etmektedir. Bu çalışmanın, değişkenlerin özgünlüğü, güncel olması ve politika önerileri bakımından literatüre katkı sağlaması beklenmektedir. Önerilen politikaların, ekonomik büyüme ve kalkınmanın sürdürülebilirliği açısından fayda sağlaması hedeflenmektedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde, geçmişten günümüze lojistiğin tarihsel gelişimi ele alınmıştır. Üçüncü bölümde, Türkiye dış ticaret ve lojistik ilişkisine değinilmiştir. Başlık altında, küreselleşme ve lojistik faaliyetleri arasındaki etkileşime dikkat çekilmiştir. Bu kapsamda, Türkiye'nin mal ihracatı ve ülke için toplam yük taşımacılığı şekil yardımıyla ifade edilmiştir. Ayrıca yine bu bölümde, taşıma şekillerine göre Türkiye'nin 2020 yılı toplam dış ticareti ele alınmıştır. Sonraki bölümde, dış ticaret ve lojistik arasındaki ilişkiyi açıklamaya yönelik literatür çalışması sunulmuştur. Son bölümde ise çalışmada uygulanacak ekonometrik analiz yer almaktadır. Analizde ilk olarak, ekonometrik

model kurulmuş ve değişkenler tanımlanmıştır. Daha sonra çalışmada uygulanacak testlere ilişkin teorik ve uygulamaya yönelik bilgiler sunulmuştur. Bölümün sonunda, testlere ait bulgular ve bulguların yorumlanmasına yer verilmiştir. Sonuç başlığı altında, çalışmanın genel kapsamı, önemi, bulguları ve politika önerileri paylaşılmıştır.

## 2. LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Lojistik, Yunanca “logos” kelimesinden türemiş olmakla birlikte, geçmişte doğru düşünce ve eylem ilkeleri bağlamında kullanılmıştır. Öte yandan yine Yunan dilinde “logos” kelimesinin “hesap” kelimesiyle aynı anlamda kullanıldığı bilinmektedir. Lojistik kelimesinin ikinci kökü olan “icon” ise, resim veya simge anlamına gelmektedir. Dolayısıyla Yunan dilinde lojistik, “resimlerle matematik sanatı” şeklinde tanımlanmaktadır (Tepić vd., 2011: 379). Medeniyetler lojistiğe farklı anlamlar yükleseler de, oldukça eski bir kavram olarak bilinmektedir. Nitekim ulaştırma ve lojistiğin geçmişi, insanlık tarihi kadar eskiye uzanmaktadır. Buna rağmen lojistik, son zamanlara ait keşiflerle birlikte işaretlenmiştir (Grazia Speranza, 2018: 830). Önemli teknolojik gelişmeler ve küreselleşmeyle birlikte lojistik keşifler ve gelişmeler hız kazanmıştır (Koçak, 2020: 249). Tablo 2’de lojistiğin tarihsel olarak gelişim gösterdiği alanlar ve tanımlamalara yer verilmiştir.

**Tablo 2: Lojistiğin Tarihsel Süreçteki Gelişimi**

Dönem	Lojistiğin Gelişim Gösterdiği Alanlar
M.Ö 2700’ler	Mısır piramitlerinin yapımı ve taşıma teknolojisi, dönemin önemli lojistik faaliyetleri olarak ele alınmaktadır.
M.Ö 300’ler	Gemilerle kıtalararası ticaretin temeli bu dönemde atılmıştır.
1200’ler	Milattan sonra 1200’lerde denizde güvenle seyahat edilebilmesi için bir üs kurulmuştur.
1500’ler	Avrupa’da ilk kez posta gönderim hizmeti 1500’lerde gerçekleştirilmiştir.
1800’ler	Bu dönemde yeni karayolu taşımacılığının ve demiryolunun keşfiyle lojistiğin gelişimi hız kazanmıştır.
1940’lar	I ve II. dünya savaşları nedeniyle askeri lojistiğin önemi artmıştır.
1950-1959	Lojistik, bu dönemde ulaşım olarak ele alınmıştır. Fiziksel dağıtım, fiziksel tedarik ve tedarik zinciri yönteminden bahsedilmemiştir. Üniversitelerde ulaşım ve trafik yönetimine vurgu yapılmıştır. 1956 yılında deniz konteynırı icat edilmiş ve taşımacılıkta kullanılmıştır.
1960-1969	Fiziksel dağıtımın ele alındığı bir dönem olarak kabul edilmiştir. Fiziksel Dağıtım Yönetimi Ulusal Konseyi (NCPDM) bu dönemde kurulmuştur.

<b>1970-1979</b>	1970 ve sonrası dönemde fiziksel dağıtıma daha fazla önem verilmiştir. Üniversiteler ise ulaşım, dağıtım ve lojistik alanlarında daha çok ders vermeye başlamıştır.
<b>1980-1989</b>	İş lojistiği terimi vurgulanmış ve lojistiğin iş hayatındaki önemine dikkat çekilmiştir.
<b>1990-1999</b>	İş lojistiğinin önemi, 1990'lı yıllarda da devam etmiştir. Bu dönemde lojistiği etkileyen faktörler olarak, elektronik ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler sıralanabilir. Ayrıca Hızlı Cevap (QR) ve Verimli Tüketici Cevap (ERC) teknolojileri yine bu dönemde geliştirilmiştir.
<b>2000 ve sonrası dönem</b>	2000 ve sonrası dönemde lojistik kavramı, bazı alanlarda hızla değişim göstermiştir. Akademide lojistikten tedarik zinciri yönetimine geçiş hızlı bir şekilde yaşanmıştır. Ancak iş dünyası için bu süreç daha yavaş gerçekleşmiştir. Lojistik ve tedarik zinciri yönetiminde çevrimiçi ve uzaktan eğitim süreci son yıllarda hız kazanmıştır.

**Kaynak:** Cuturela ve Manole (2013); Southern (2011)'in çalışmalarından elde edilen bilgiler ile tarafımızdan derlenmiştir.

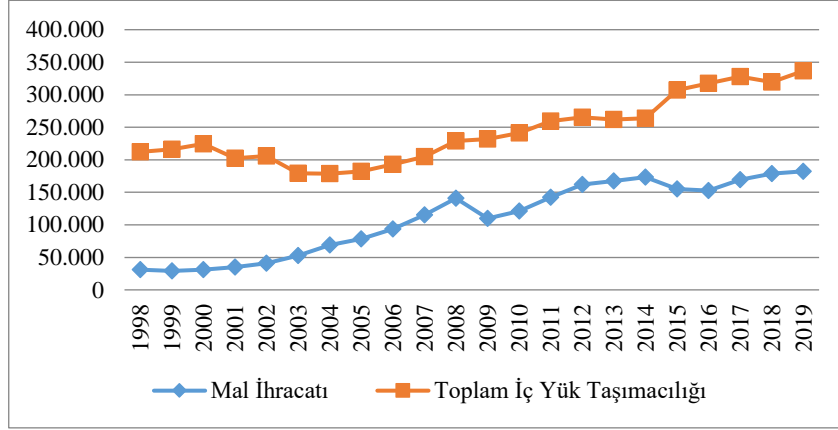
Tablo 2'ye göre lojistik, ilk olarak Mısır piramitlerinin yapım aşamasında ele alınmıştır. Mısır piramitlerinin yapım aşamasında kullanılan taşıma teknolojisi, günümüzde hâlen çalışmalara araştırma konusu olmaktadır. Öte yandan, lojistiğin zamanla farklı anlamlar kazanarak gelişim gösterdiği Tablo 2'de görülebilmektedir. Nitekim ilerleyen dönemlerde insan taşımacılığı, deniz ticareti, karayolu ve demiryolu taşımacılığı ile askeri lojistik gibi birçok faaliyeti kapsamıştır. Günümüze gelindiğinde ise lojistik, iş lojistiği ve tedarik zinciri yönetimi gibi yeni anlamlar kazanmıştır. (Cuturela ve Manole, 2013: 193-195). Günümüzde tedarik zinciri yönetimi olarak lojistik, malları ihtiyaç duyulan yerde temin etme kapsamına sahip bir iş fonksiyonu olarak tanımlanmaktadır. Ancak lojistik, sadece mal ve hizmetler için değil, insanlar için de bir dizi taşıma faaliyeti içermektedir (Grazia Speranza, 2018: 830).

### 3. TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARET VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ ARASINDAKİ ETKİLEŞİM

Günümüzde küreselleşme, sınırların ortadan kalkmasını ifade etmektedir. Sınırların ortadan kalkması, mal ve hizmet üretiminde rekabeti artırarak daha ucuz üretimi gerekli kılmaktadır. Ayrıca lojistik faaliyetleri, üretim maliyetini azaltan bir diğer faktör olarak dikkat çekmektedir. Lojistik, diğer tüm dünya ekonomilerini etkilediği gibi Türkiye ekonomisi için de önemli bir sektör haline gelmiştir. Bunun temel sebebi, Türkiye ekonomisi için lojistik sektörünün iş oluşturma ve büyüme potansiyeli



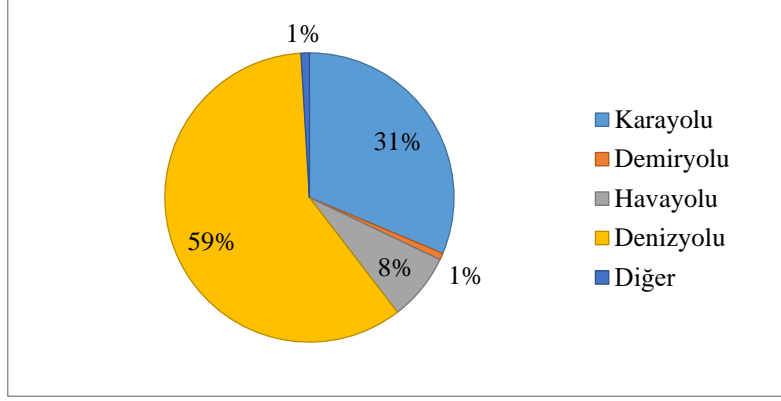
bakımından ilerleyiştir (Emirkadı, 2015: 99). Bu kapsamda, Türkiye'nin mal ihracatı ve ülke içi toplam yük taşımacılığının yıllara göre seyrine Şekil 1'de yer verilmiştir.



**Şekil 1:** Mal İhracatı (Milyon Dolar) ve Toplam İç Yük Taşımacılığı (Milyon Ton-Kilometre)

**Kaynak:** Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD), 2019; Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2019'dan elde edilen verilerle derlenmiştir.

Şekil 1'e göre, mal ihracatı milyon dolar, ülke içi toplam yük taşımacılığı ise milyon ton-kilometre olarak ifade edilmiştir. Milyon ton-kilometre, bir tonun bir kilometrelik bir mesafeye taşınmasını temsil etmektedir. Ayrıca bu değişken karayolu ve demiryolu bileşenlerini içermektedir (OECD, 2019). Buna göre, mal ihracatı ve toplam iç yük taşımacılığının gelişim süreçleri artan bir trend üzerinde yer almaktadır. Ancak her iki değişkenin bazı yıllar düşüş eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu yıllar, mal ihracatı için 2009, 2015 ve 2016 yılları iken, toplam iç yük taşımacılığı için 2001, 2003, 2004, 2013 ve 2018 yıllarını kapsamaktadır. Şekil 1'e göre, 1998-2003 dönem aralığında mal ihracatı pozitif, toplam iç yük taşımacılığı, negatif bir seyir izlemektedir. 2003 ve sonrası dönemde ise, dış ticaret ve lojistiğin birlikte hareket ettiği sonucuna ulaşılabilir. Bahsedilen dönemde bu hareketliliğin her iki değişken için artış yönünde olduğu görülmektedir. Öte yandan dış ticarete birden çok lojistik taşıma şekli bulunmaktadır. Bu kapsamda Türkiye'nin 2020 yılı taşıma şekillerine göre dış ticaret verileri Şekil 2'de yer almaktadır.



**Şekil 2:** 2020 Yılı Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret (Milyon ABD Doları)

**Kaynak:** Ticaret Bakanlığı, 2021.

Şekil 2'ye göre, Türkiye 2020 yılı toplam dış ticaretinin yaklaşık %59'u denizyolu taşımacılığıyla sağlanmıştır. Geriye kalan dış ticaretin %31'i karayolu, %8'i havayolu, %1'i demiryolu ve %1'i diğer taşıma şekilleri kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Diğer taşıma şekilleri, boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçları kapsamaktadır. Bu bağlamda Türkiye dış ticareti için denizyolu ve karayolu taşımacılığının büyük önem taşıdığı söylenebilir. Nitekim toplam dış ticaretin yaklaşık %90'ı denizyolu ve karayolu kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Öte yandan havayolu ve demiryolu araçlarının dış ticarete daha az kullanıldığı gözlemlenmektedir. Söz konusu taşıma şekillerinin, lojistik ağı bulunmaması veya nispeten daha maliyetli olması gerekçeleri nedeniyle daha az tercih edildiği düşünülmektedir.

#### 4. LİTERATÜR TARAMASI

İktisat literatürüne bakıldığında, lojistik ve dış ticaret arasındaki ilişkiyi açıklayan çalışmaların yetersiz olduğu görülmektedir. Lojistik sektörü gelişiminin son yıllara dayandığı düşünüldüğünde, önceki verilere erişimin kısıtlılığı çalışmaları da olumsuz yönde etkilemiştir. Ancak lojistik sektörü, dış ticaret ve ülke ekonomisi için büyüme ve kalkınmanın önemli kalemlerinden birini oluşturmaktadır. Bu nedenle gerek ulusal gerekse uluslararası çalışmaların, lojistik ve dış ticaret ilişkisini açıklamaları önem arz etmektedir. Lojistik sektörü ve dış ticaret arasındaki ilişkiye dair ampirik çalışmalar Tablo 3'de ele alınmaktadır.

**Tablo 3:** Literatür Taraması

Yazar (lar)	Dönem	Ülke (ler)	Yöntem	Bulgular
Ateş ve Işık (2010)	1990 Ç1-2005 Ç4	Türkiye	Granger Nedensellik Testi	Çalışma, lojistik sektörden ihracata doğru bir nedensel ilişkinin olduğunu göstermektedir.
Kuzu ve Önder (2014)	2005 Ç1-2012 Ç4	Türkiye	Engle-Granger Eşbütünleşme ve Granger Nedensellik Testi	Çalışmaya göre, lojistik gelişme ve ekonomik büyüme eşbütünleşiktir. Ayrıca ekonomik büyümeden taşıma ve depolama endeksine doğru bir nedensel ilişki bulunmuştur.
Martı vd. (2014)	2005-2010	Afrika, Doğu Avrupa, Uzak Doğu, Güney Amerika, Orta Doğu	Yerçekimi (Gravity) Modeli	Çalışmadan elde edilen sonuçlara göre, LPI'da meydana gelen iyileştirmeler, ülkelerin ticaretini olumlu etkilemektedir.
Puertas vd. (2014)	2005-2010	26 Avrupa Birliği Üye Ülkesi	Yerçekimi (Gravity) Modeli	Lojistik, ihracatçılar için ithalatçılardan daha önemlidir. Ayrıca lojistik performans iyileştirmelerinin, ihracatı olumlu yönde etkilediği sonucuna varılmıştır.
Tunç ve Kaya (2016)	1991 A1 - 2014 A12	Türkiye	Granger Nedensellik Testi, Eşbütünleşme Testi	Taşımacılık gelirlerinden ihracata doğru nedensel bir ilişki bulunmaktadır.
Gani (2017)	2007-2010 2012-2014	60 Ülke	Regresyon Analizi	Lojistik performansın ihracat ve ithalatı açıklamada istatistiksel olarak anlamlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
Jiang ve Wu (2017)	1995-2014	Çin Shandong Eyaleti	Eşbütünleşme Testi, Granger Nedensellik Testi	Değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisi tespit edilmiştir. Toplam ihracat-ithalat hacmi ile navlun trafik hacmi ve kargo taşıma kapasitesi arasında tek yönlü nedensel ilişki bulunmaktadır.

Wang vd. (2018)	2007-2014	Gelişmiş ve Gelişmekte olan 113 Ülke	En Küçük Kareler Yöntemi (OLS)	Ülkelerin lojistik performansları ve dış ticaret hacimleri arasında pozitif bir korelasyon olduğu sonucuna varılmıştır.
Zhan ve Wang (2018)	1986-2015	Çin Sıçuan Eyaleti	Eşbütünleşme Testi, Granger Nedensellik Testi	Toplam taşıma miktarı ile ihracat ve ithalat arasında çift yönlü nedensellik tespit edilmiştir.
Bugarčić vd. (2020)	2007-2018	Orta ve Doğu Avrupa	Yerçekimi (Gravity) Modeli	Lojistik ile ülkelerin ikili ticareti arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır.
Uğurlu ve Keser (2020)	1984-2017	Türkiye	Eşbütünleşme Testi, Granger Nedensellik Testi	Taşımacılık miktarından dış ticarete doğru tek yönlü nedensel bir ilişkinin olduğu sonucuna varılmıştır.
He vd. (2021)	2000-2017	OECD Ülkeleri	Panel Veri Analizi	Elde edilen bulgulara göre, uluslararası lojistik ve dış ticaret arasında pozitif bir ilişki belirlenmiştir.

Tablo 3’de yer alan literatür çalışması dikkate alındığında, yerli ve yabancı çalışmaların, birden çok ülkeyi ve dönemi kapsadığı gözlemlenmiştir. Farklı yöntemlerin ele alındığı çalışmaların sonuçları ise benzerlik göstermektedir. Çalışmaların tamamında lojistik sektörü ve dış ticaret arasındaki ilişkinin pozitif yönlü olduğu görülmektedir. Öte yandan, ülkeler için lojistik performansına yönelik iyileştirmelerin, dış ticaret hacmini artırdığı sonucuna ulaşılabılır.

## 5. AMPİRİK ANALİZ

### 5.1. Veri Seti ve Ekonometrik Yöntem

Bu çalışmada amaç, Türkiye’deki lojistik sektörünün dış ticaret üzerindeki etkisini tespit etmek olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda, değişkenlerin 1990-2019 dönemine ait yıllık verileri kullanılmıştır. Ekonometrik yöntem olarak zaman serisi yöntemi tercih edilmiştir. Kurulan model, literatürde Uğurlu ve Keser (2020) ve Yaman vd. (2021) tarafından oluşturulan modellerle benzerlik taşımaktadır. Ancak kurulan model benzer olmakla birlikte, değişkenlerin neredeyse tümüyle farklılaştığı görülmektedir. Söz konusu model:

$$MDENGE = \beta_1 + \beta_2 TDUZEY + \beta_3 TGSYH + \mu_t \quad (5.1)$$

şeklinde açıklanmıştır. Modelde yer alan MDENGE mal dengesini, TDUZEY taşımacılık düzeyini, TGSYH Toplam Gayri Safi Yurtiçi Hasılayı ve  $\mu_t$  hata terimini ifade etmektedir. Ayrıca bağımlı değişken mal dengesi olarak tanımlanmakta iken, taşımacılık düzeyi ve GSYH bağımsız değişken olarak modele dâhil edilmiştir. Söz konusu değişkenlere ilişkin bilgiler Tablo 4'te yer almaktadır.

**Tablo 4:** Değişken ve Tanımları

Değişken	Değişken Tanımı	Verinin Kaynağı
MDENGE	Mal Dengesi	Merkez Bankası (TCMB)
TDUZEY	Taşımacılık Düzeyi	Merkez Bankası (TCMB)
TGSYH	Toplam GSYH	Dünya Bankası (WDI)

#### 5.1.1. Genişletilmiş Dikey Fuller (ADF) ve Phillips-Perron (PP) Birim Kök Testleri

Zaman serileri analizinde, değişkenler arasında anlamlı ilişkilerin tespit edilebilmesi için, serilerin durağan olması gerekmektedir. Ancak çoğu zaman, ekonomik değişkenlere ait serilerin durağan olmadığı görülmektedir. Bu serilere durağanlık testleri uygulanmaktadır. Durağanlık testleri, serilerin durağan olup olmadıklarını belirlemektedir. Ayrıca bu testler, durağan olmayan serilerin farklarını alarak durağan hâle getirmektedirler. Bu kapsamda ADF birim kök testi, üç farklı denklem kullanılarak ifade edilmektedir. Sabit terim ve stokastik trendin olmadığı bir rastgele yürüyüş sürecini (5.2) eşitliği, sadece sabit terimin olduğu bir rastgele yürüyüş sürecini (5.3) eşitliği, hem sabit terimin hem de stokastik trendin olduğu bir rastgele yürüyüş sürecini ise (5.4) eşitliği tanımlamaktadır. Denklem için yokluk hipotezi  $\delta = 0$  olarak kabul edilmektedir. Yokluk hipotezi reddedilir ise  $Y_t$  durağan hâle gelmiştir. Düzeyde durağan olmayan serilerin, birincil farkları alınarak durağan hâle gelmeleri "I(1)" olarak ifade edilmektedir (Feltham ve Giles, 1999: 2; Khalil vd., 2007: 989; Malik vd., 2010: 26).

$$\Delta Y_t = \delta Y_{t-1} + \mu_t \quad (5.2)$$

$$\Delta Y_t = \beta_1 + \delta Y_{t-1} + \mu_t \quad (5.3)$$

$$\Delta Y_t = \beta_1 + \beta_2 t + \delta Y_{t-1} + \mu_t \quad (5.4)$$

Hata terimleri arasındaki otokorelasyonun olmadığı varsayımı, birçok zaman geçerliliğini yitirmektedir. Ayrıca bu zaman serilerine ait hata terimlerinin zayıf bağımlı ve sabit olmayan bir varyansa sahip olduğu görülmektedir. Bu durum, Phillips (1987: 277-278) ve Phillips ve Perron

(1988) tarafından ele alınarak, hata terimlerinin otokorelasyon içerebildiği PP testinin geliştirilmesine neden olmuştur. Phillips-Perron (PP) testiyle, her biri ADF testine karşılık gelen ve parametrik olmayan testler elde edilmektedir (Bozkurt, 2013: 43).

### 5.1.2. Granger Nedensellik Testi

Granger (1969) ve Sims (1972), değişkenlerin içsel veya dışsal olup olmadıklarından doğan belirsizliği ve değişkenler arasındaki ilişkiyi ortaya koyan nedensellik yaklaşımını ele almışlardır. Bu yaklaşım, değişkenler arasındaki ilişkinin yönünü ve gecikme yapısını belirlemektedir. X ve Y arasındaki granger nedensellik ilişkisini ortaya koyan denklem aşağıdaki gibidir (Bozkurt, 2013: 95):

$$Pt(Y/\bar{X}, \bar{Y}) = \sum_{j=1}^{\infty} a_j X_{t-j} + \sum_{j=1}^{\infty} b_j Y_{t-j} \quad (5.5)$$

$$Pt(X/\bar{X}, \bar{Y}) = \sum_{j=1}^{\infty} a_j X_{t-j} + \sum_{j=1}^{\infty} b_j Y_{t-j} \quad (5.6)$$

(5.5)'deki denklemde yer alan  $a_j$  ve  $b_j$  katsayıları, hata karelerini minimize eden değerlerdir. Her iki değişkenin geçmiş döneme ait bilgileri, X değişkeninin cari değerini belirlemektedir. Bu durumda (5.5)'deki denklem, Y'den X'e doğru bir granger nedensel ilişkinin olduğu göstermektedir. (5.6) eşitliğinde ise, değişkenlerin geçmiş dönem bilgileri, Y değişkeninin cari değerini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla X'den Y'ye doğru bir granger nedensel ilişki bulunmaktadır. Belirlenen iki yönlü granger nedensel ilişkiyle birlikte denklemler arasında feedback (geri bildirim) bir yapı oluşmaktadır (Bozkurt, 2013: 96).

## 5.2. Ekonometrik Bulgular

Dış ticaret ve lojistik arasındaki ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı bir sonuç verebilmesi için, ele alınan değişkenlerin durağanlığının sağlanması gerekmektedir. Bu kapsamda ilk olarak, serilerin doğal logaritması alınmıştır. Daha sonra, ADF ve PP birim kök testleriyle zaman serilerinin durağanlıkları tespit edilmiştir. Serilerde durağanlık iki şekilde sınanmaktadır:

- T-istatistik değeri < %1 kritik değer,
- Olasılık değeri < 0.05 olan serilerin durağan oldukları kabul edilmektedir.

Çalışmada uygulanan ADF ve PP testlerine ilişkin bilgilere Tablo 5 ve Tablo 6'da yer verilmiştir. Testlere ait hipotezler ise aşağıdaki gibidir:

$H_0$ : Birim kök vardır, yani seriler durağan değildir.

H<sub>1</sub>: Birim kök yoktur, yani seriler durağandır.

**Tablo 5: ADF Birim Kök Test Sonuçları**

Değişkenler	Gecikme Uzunluğu		Sabitli	Gecikme Uzunluğu	Sabitli ve Trendli
<b>Temel Düzey</b>					
<b>MDENGE</b>	0	Olasılık Değeri	0.3819	0	0.6301
		T İstatistiği	-1.781114		-1.897362
		% 1 Kritik Değer	-3.679322		-4.309824
<b>TDUZEY</b>	0	Olasılık Değeri	0.9090	0	0.7599
		T İstatistiği	-0.326960		-1.620016
		% 1 Kritik Değer	-3.679322		-4.309824
<b>TGSYH</b>	0	Olasılık Değeri	0.8015	0	0.9026
		T İstatistiği	-0.809317		-1.148140
		% 1 Kritik Değer	-3.679322		-4.309834
<b>Birincil Farkları</b>					
<b>MDENGE</b>	0	Olasılık Değeri	0.0000	0	0.0002
		T İstatistiği	-6.010488*		-6.034266*
		% 1 Kritik Değer	-3.689194		-4.323979
<b>TDUZEY</b>	0	Olasılık Değeri	0.0017	0	0.0072
		T İstatistiği	-4.420205*		-4.467657*
		% 1 Kritik Değer	-3.689194		-4.323979
<b>TGSYH</b>	0	Olasılık Değeri	0.0009	0	0.0049
		T İstatistiği	-4.670399*		-4.629304*
		% 1 Kritik Değer	-3.689194		-4.323979

**Not:** (\*) işareti değişkenlerin %1 seviyesinde durağan olduklarını ifade etmektedir. ADF testinin kritik değerleri için MacKinnon (1996) tarafından geliştirilen tablo değerleri esas alınmıştır.

ADF birim kök testi uygulanan serilerin, temel düzeyde hem sabitli, hem de sabitli ve trendli T-istatistik değerlerinin, kritik değerlerinden büyük olduğu görülmektedir. Ayrıca bu düzeyde, serilerin olasılık değerlerinin de 0.05'ten büyük olduğu gözlemlenmiştir. Dolayısıyla serilerin durağan olmadığı ve birim kök içerdikleri temel hipotez kabul edilmektedir. Ancak seriler, birincil farklarının alınmasıyla birlikte durağan hâle gelmiştir. Birincil farkları alınan serilerin, hem sabitli, hem de sabitli ve trendli T-istatistik değerlerinin, kritik değerlerinden küçük olduğu incelenmiştir. Söz konusu serilere ait olasılık değerlerinin de 0,05'ten küçük olması, serilerin durağan hâle geldiğini kanıtlamaktadır. Sonuç olarak, birincil farkları alınan serilerin durağan olduğu alternatif hipotez kabul edilmektedir. Bu hipoteze göre, seriler birim kök içermemektedir.

**Tablo 6:** PP Birim Kök Test Sonuçları

Değişkenler	Bant Uzunluğu		Sabitli	Bant Uzunluğu	Sabitli ve Trendli
<b>Temel Düzey</b>					
<b>MDENGE</b>	3	Olasılık Değeri	0.4243	3	0.6097
		T İstatistiği	-1.692561		-1.937085
		% 1 Kritik Değer	-3.679322		-4.309824
<b>TDUZEY</b>	5	Olasılık Değeri	0.9055	5	0.7642
		T İstatistiği	-0.348259		-1.609630
		% 1 Kritik Değer	-3.679322		-4.309824
<b>TGSYH</b>	3	Olasılık Değeri	0.7859	3	0.7881
		T İstatistiği	-0.861412		-1.549247
		% 1 Kritik Değer	-3.679322		-4.309824
<b>Birincil Farkları</b>					
<b>MDENGE</b>	1	Olasılık Değeri	0.0000	1	0.0002
		T İstatistiği	-6.027498*		-6.058335*
		% 1 Kritik Değer	-3.689194		-4.323979
<b>TDUZEY</b>	12	Olasılık Değeri	0.0019	23	0.0001
		T İstatistiği	-4.367891*		-6.126271*
		% 1 Kritik Değer	-3.689194		-4.323979
<b>TGSYH</b>	3	Olasılık Değeri	0.0008	3	0.0044
		T İstatistiği	-4.726998*		-4.683501*
		% 1 Kritik Değer	-3.689194		-4.323979

**Not:** (\*) işareti değişkenlerin %1 seviyesinde durağan olduklarını ifade etmektedir. PP testinin kritik değerleri için MacKinnon (1996) tarafından geliştirilen tablo değerleri esas alınmıştır.

Tablo 6'ya göre, serilerin temel düzeyde hem sabitli, hem de sabitli ve trendli T-istatistik değerleri, kritik değerlerinden büyüktür. Ayrıca bu serilerin olasılık değerinin de 0.05'ten büyük olduğu görülmektedir. Bu gözlemden yola çıkarak, serilerin temel düzeyde durağan olmadığı ve birim kök içerdiği sonucuna ulaşılmaktadır. Dolayısıyla temel hipotez kabul edilmektedir. Ancak birincil farkları alınan serilerin hem sabitli, hem de sabitli ve trendli T-istatistik değerleri, kritik değerlerinin altında kalmaktadır. Bu serilere ait olasılık değerlerinin de 0.05'ten küçük olduğu incelenmiştir. Sonuç olarak, temel hipotez reddedilerek, alternatif hipotez kabul edilmiştir. Bir başka deyişle, serilerin birincil farklarında durağanlaştığı ve birim kök içermedikleri tespit edilmiştir.

ADF ve PP birim kök test sonuçları dikkate alındığında, her iki testin temel düzeyde durağan olmadıkları görülmektedir. Benzer şekilde Kuzu ve Önder (2014)'in çalışmalarında serilerin temel düzeyde durağan olmadıkları incelenmiştir. Çalışmada granger nedensellik testinin



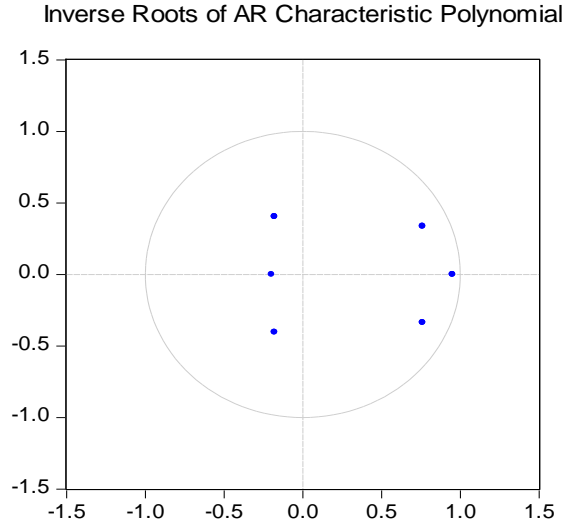
uygulanabilmesi için serilerin birincil farklarının durağan olmaları gerekmektedir. Bu nedenle, gerek bu çalışmada gerekse Kuzu ve Önder (2014)'in çalışmalarında, serilerin birincil farkları alınmıştır. Sonuç olarak, serilerin birincil farklarının durağan oldukları ve birim kök içermedikleri tespit edilmiştir. Çalışmanın bu kısmından sonra uygulanan testler için serilerin durağan halleri kullanılmıştır.

Granger nedensellik testinin uygulanabilmesi için Vektör Otoregresyon (VAR) modelinin kurulması ve gecikme uzunluğunun belirlenmesi gerekmektedir (Dereli, 2018: 284). Gecikme uzunluğu belirlenirken, yıllık verilerin kullanılması ve ele alınan dönemin uzun olmaması dikkate alınmıştır. Benzer koşul ve açıklamalar Mucuk ve Alptekin (2008)'in çalışmalarında da yer almaktadır. Söz konusu çalışmada, gecikme uzunluğu 3 olarak belirlenmiş ve kritik değerini en küçük yapan gecikme uzunluğunu tespit etmek amaçlanmıştır.

**Tablo 7:** Gecikme Uzunluğu Test Sonuçları

	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	-1305.056	NA	2.41e+38	96.89304	97.03703	96.93586
1	-1233.644	121.6646	2.39e+36	92.26994	92.84587*	92.44120
2	-1227.060	9.754128	2.94e+36	92.44890	93.45678	92.74860
3	-1207.970	24.03933*	1.50e+36*	91.70149*	93.14131	92.12963*

Tablo 7'ye göre Likelihood Ratio (LR), Final Prediction Error (FPE), Akaike (AIC) ve Hannan Quinn (HQ) kritik değerlerinin aynı yönde oldukları görülmektedir. Söz konusu kriterleri minimum yapan optimal uygun gecikme uzunluğu ise 3 olarak belirlenmiştir. Belirlenen uygun gecikme uzunluğu ve VAR modelinin istikrarını ortaya koymak için, AR karakteristik polinomunun ters köklerinin birim çemberdeki konumuna Şekil 3'de yer verilmiştir.



**Şekil 3:** AR Karakteristik Polinomunun Ters Köklerinin Birim Çemberdeki Konumu

Şekil 3'e göre, AR karakteristik polinomunun ters köklerinin tamamının birim çember içinde olduğu ve dışarıya taşmadığı görülmektedir. Dolayısıyla kurulan VAR modelinin durağanlık açısından bir sorun oluşturmadığı sonucuna ulaşılabilir. Bir başka deyişle, VAR modeli istikrarlı bir yapıya sahiptir. Şekil 3'de konumu verilen AR karakteristik polinomunun ters köklerine ait modulus değerleri, Tablo 8'de yer almaktadır.

**Tablo 8:** AR Karakteristik Polinomunun Ters Kökleri

Root	Modulus
0.950591	0.950591
0.760892 - 0.336467i	0.831965
0.760892 + 0.336467i	0.831965
-0.179068 - 0.403746i	0.441674
-0.179068 + 0.403746i	0.441674
-0.198620	0.198620

Tablodaki modulus değerlerinin tümünün 1'den küçük olduğu görülmektedir. Modulus değerlerinin 1'den küçük olması VAR modelinin

durağan ve istikrarlı olduğunu göstermektedir. Bu aşamadan sonra seriler arasındaki nedenselliği belirlemek için granger nedensellik testi uygulanmıştır. Teste ilişkin hipotezler aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

$H_0$ : X, Y'nin Granger nedeni değildir.

$H_1$ : X, Y'nin Granger nedenidir.

Tablo 9'da Granger nedensellik testine ilişkin ki-kare ve olasılık değerleri yer almaktadır.

**Tablo 9:** Granger Nedensellik Test Sonuçları

Boş Hipotezler	Ki-kare	Olasılık
Taşımacılık Düzeyi, Mal Dengesinin Granger nedeni değildir.	11.69813	0.0085
Toplam GSYH, Mal Dengesinin Granger nedeni değildir.	4.622562	0.2016
Mal Dengesi, Taşımacılık Düzeyinin Granger nedeni değildir.	31.04445	0.0000
Toplam GSYH, Taşımacılık Düzeyinin Granger nedeni değildir.	16.04166	0.0011
Mal Dengesi, Toplam GSYH'nin Granger nedeni değildir.	0.919270	0.8208
Taşımacılık Düzeyi, Toplam GSYH'nin Granger nedeni değildir.	5.641841	0.1304

Tabloya göre, değişkenler arasında birden fazla granger nedensel ilişki söz konusudur. Bu kapsamda granger nedenselliğin belirlenebilmesi için değişkenlerin olasılık değerlerinin 0.05'den küçük olması beklenmektedir. Buna göre, taşımacılık düzeyi ve mal dengesi arasında çift yönlü granger nedensel ilişki tespit edilmiştir. Bu kapsamda çalışmanın amacını oluşturan, Türkiye lojistik sektörünün dış ticareti etkilediği varsayımı geçerlidir. Öte yandan dış ticaretin de lojistik sektörünü etkilediği sonucuna varılmıştır. Ayrıca ekonomik büyümeden taşımacılık düzeyine doğru tek yönlü granger nedensel ilişki göze çarpmaktadır. Kuzu ve Önder (2014) ile Yurdakul (2020) tarafından ele alınan çalışmalarda, ekonomik büyümeden lojistik sektörüne doğru benzer bir granger nedensel ilişkinin tespit edildiği görülmektedir. Öte yandan analizdeki diğer değişkenler arasında herhangi bir granger nedensel ilişki bulunmamaktadır.

## SONUÇ

Dış ticaretin gelişimi, ülkelerin büyüme ve kalkınma hedeflerinin gerçekleştirilmesine olanak tanımaktadır. Bu nedenle dış ticaret, gelişmekte olan ülkeler kadar, gelişmiş ülkeleri de etkilemektedir. Söz konusu etki, ülkelerin dışa bağımlılığıyla doğrudan ilişkilidir. Türkiye gibi

dış ticaret açığı veren gelişmekte olan ülkelerde, bu bağımlılığın giderek arttığı ifade edilebilir. Bağımlılığın azalması için, söz konusu ülkelerin ihracatının artması, ithalatının ise azalması gerekmektedir. Öte yandan dış ticaret süreçlerine ilişkin lojistik maliyetleri, bağımlılığı etkileyen bir diğer faktör olarak dikkat çekmektedir. Bu anlamda lojistik, geçmişten günümüze mal ve hizmet ihracatının yapılabilmesi için vazgeçilmez bir araçtır. Bu nedenle Türkiye'nin, ekonomik büyüme ve kalkınmanın sürdürülebilirliğini sağlamak için gelişen bir lojistik ağa ihtiyacı bulunmaktadır.

Bu çalışma, Türkiye'nin lojistik sektör gelişimi ile dış ticaret gelişimi arasındaki ilişkiyi 1990-2019 yılları aralığında incelemektedir. Bu anlamda çalışmanın amacı, Türkiye lojistik sektörünün dış ticaret gelişimi üzerine etkisinin incelenmesi olarak belirlenmiştir. Ayrıca çalışma, diğer çalışmalara göre farklı parametre ve analizler içermektedir. Dış ticaret için mal dengesi, lojistik sektörü için taşımacılık düzeyi ele alınmıştır. Öte yandan modele ekonomik büyüme değişkeni de dâhil edilmiştir. Analizde ilk olarak, ADF ve PP birim kök testleri kullanılmış ve serilerin durağanlıkları tespit edilmiştir. Her iki test için, temel düzeyde serilerin durağan olmadıkları ve birim kök içerdikleri gözlemlenmiştir. Serilerin birincil farkları alınarak, yeniden test edilmiştir. Buna göre birincil farklarının alınan, hem sabitli, hem de sabitli ve trendli serilerin durağan hâle geldiği görülmektedir. Durağan serilerle VAR modeli kurulmuş ve uygun gecikme uzunluğu (3) belirlenmiştir. Daha sonra seriler arasındaki nedensel ilişkiyi belirlemek için granger nedensellik testinden yararlanılmıştır. Buna göre, taşıma düzeyi ve mal dengesi arasında çift yönlü granger nedensel ilişkisi tespit edilmiştir. Öte yandan ekonomik büyümeden taşımacılık düzeyine doğru tek yönlü bir granger nedensel ilişkinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Diğer değişkenler arasında granger nedensel ilişkisi belirlenmemiştir.

Çalışmadan elde edilen bulgulara göre, lojistik sektöründeki gelişmelerin dış ticareti pozitif etkilediği görülmektedir. Buna paralel olarak, dış ticaretteki gelişmelerin de lojistik sektörünü olumlu yönde etkilediği sonucuna varılmıştır. Bu kapsamda çalışmanın bulguları, Martí vd. (2014)'nin çalışmalarının bulgularıyla benzerlik taşımaktadır. Çalışmaya göre; gelişmekte olan ülkelerde LPI'da meydana gelen bir iyileştirmenin, dış ticareti olumlu yönde etkilediği sonucuna varılmıştır. Ayrıca çalışmanın bulgularına göre, gelişmekte olan ülkelerin, ticari ilişkilerini artırmak için nakliye ve nakliye hizmet fiyatlarında rekabetçi hâle gelmeleri gerekmektedir. Buna göre nakliye ve nakliye hizmet fiyatlarındaki iyileştirmeler ülkeyi daha rekabetçi hâle getirecektir.

Dolayısıyla bir gelişmekte olan ülke olarak Türkiye için, lojistik sektörü iyileştirmelerinin dış ticareti olumlu yönde etkileyeceği sonucuna varılmıştır.

Bir diğer bulguya göre, ekonomik büyümede meydana gelen bir artış, taşımacılık sektörünü olumlu yönde etkilemektedir. Dolayısıyla Türkiye ekonomisi için üretim artışıyla birlikte gerçekleşen büyüme, lojistik sektörünün gelişimini sağlayacaktır. Lojistik sektörünün gelişimi, taşımacılık maliyet ve giderlerinin azalması, lojistik faaliyetlerinin çeşitlenmesi, kalite ve güvenilirliğinin artması gibi birçok gelişimi kapsamaktadır. Nitekim üretim artışı ve lojistik gelişim, dış ticareti de olumlu yönde etkileyecektir. Dış ticaretin etkisiyle ekonomik büyüme hız kazanacaktır. Dolayısıyla başta mal ve hizmet üretimine ilişkin politikaların belirlenmesi ve mevcut politikaların geliştirilmesi gerekmektedir. Söz konusu politikalar, literatürde ihracata dayalı dış ticaret politikası olarak ifade edilmektedir. Bu politikaların, ihracatçılar ve ihracata dönük üretim yapan imalatçılar ile yatırımcıları teşvik edici olması büyük önem arz etmektedir. Öte yandan ihracatçı firmaların, hammadde ve ara malı ihtiyaçlarını karşılamak için gerçekleştirmiş oldukları ithalata yönelik kolaylaştırıcı politikalar uygulanmalıdır. Bu politikalar, gümrük tarifesi, vergi, ambargo gibi üretimi ve ihracatı kısıtlayan veya tümüyle engelleyen yasakları içermemelidir. Politikaların uygulanması sonucu, lojistik sektörünün gelişimi, Türkiye'nin ihracatını artırarak, dış ticaret açığının giderek azalmasına yardımcı olması beklenmektedir. Ayrıca ihracat artışına paralel olarak ekonomik büyümenin de sürdürülebilir hâle gelebileceği öngörülmektedir.

## **KAYNAKÇA**

- Ateş, İ. ve Işık, E. (2010). Türkiye'de Lojistik Hizmetlerin Gelişiminin İhracattaki Büyümeye Etkileri. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 99–106.
- Bozkurt, H. Y. (2013). *Zaman Serileri Analizi* (Genişletilmiş 2.Baskı). Ekin Basın Yayın Dağıtım.
- Bugarčić, F., Skvarciany, V. ve Stanišić, N. (2020). Logistics performance index in international trade: Case of central and eastern european and western balkans countries. *Business: Theory and Practice*, 21(2), 452–459.
- Cuturela, S. C. ve Manole, A. (2013). Evolution of Logistics and its

Implications for Globalization. *Romanian Statistical Review*, 188–198.

Dereli, D. D. (2018). Türkiye’de Ekonomik Büyüme ile Dış Ticaret Arasındaki Nedensellik İlişkisi (1969-2016). *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 16(3), 279–289.

Dünya Bankası. (2018). *Logistics Performance Index*. <https://lpi.worldbank.org/>, Erişim Tarihi: 15.04.2021.

Dünya Bankası. (2020). *Türkiye GSYİH*. <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>, Erişim Tarihi: 15.04.2021.

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD). (2019). *Yük Taşımacılığı*. <https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm>, Erişim Tarihi: 01.05.2021.

Emirkadı, Ö. (2015). Türkiye’de Lojistik Sektöründeki Gelişmelerin Dış Ticaret Üzerine Etkileri. *I.Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi*, Kars, Türkiye

Feltham, S. G. ve Giles, D. E. A. (1999). Testing for Unit Roots in Semi-Annual Data. *Econometrics Working Paper*, 9912, 1–29.

Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279–288.

Granger, C. W. J. (1969). Investigating Causal Relations by Econometric Models and Cross-Spectral Methods. *Econometrica*, 37(3), 424–438.

Grazia Speranza, M. (2018). Trends in transportation and logistics. *European Journal of Operational Research*, 264(3), 830–836. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2016.08.032>

He, Y., Choi, B. R., Wu, R. ve Wang, Y. (2021). International Logistics: Does It Matter in Foreign Trade? *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 8(2), 453–463.

Jiang, Z. ve Wu, Y. (2017). The Impact of International Logistics to International Trade Research Based on an Empirical Analysis of the Data in 1995-2014 in Shandong Province. *MATEC Web of*

*Conferences, 124.*

- Khalil, S., Kakar, M. K. ve Waliullah. (2007). Role of Tourism in Economic Growth: Empirical Evidence from Pakistan Economy. *Pakistan Development Review, 46*(4), 985–995.
- Koçak, R. D. (2020). Lojistiğin Tarihsel Gelişimi : Askeri Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci. *Journal of Yasar University, 15*(58), 246–258.
- Kuzu, S. ve Önder, E. (2014). Research into the Long-Run Relationship between Logistics Development and Economic Growth in Turkey. *Journal of Logistics Management, 3*(1), 11–16.
- Lyu, L. ve Jing, Z. (2015). The Impact of Modern International Logistics Development on International Trade in Tianjin. *Management & Engineering, 21*, 73–77.
- Ma, W., Cao, X. ve Li, J. (2021). Impact of logistics development level on international trade in China: A provincial analysis. *Sustainability (Switzerland), 13*(2107), 1–18.
- Malik, S., Chaudhry, I. S., Sheikh, M. R. ve Farooqi, F. S. (2010). Tourism, economic growth and current account deficit in Pakistan: Evidence from co-integration and causal analysis. *European Journal of Economics, Finance and Administrative Sciences, 22*(22), 21–31.
- Martí, L., Puertas, R. ve García, L. (2014). The Importance of The Logistics Performance Index In International Trade. *Applied Economics, 46*(24), 2982–2992. <https://doi.org/10.1080/00036846.2014.916394>
- Mucuk, M. ve Alptekin, V. (2008). Türkiye’de Vergi ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: VAR Analizi (1975-2006). *Maliye Dergisi, 155*(4), 159–174.
- Phillips, P. C.B. (1987). Time Series Regression With a Unit Root. *Econometrica, 55*(2), 277–301.
- Phillips, Peter. C.B. ve Perron, P. (1988). Testing For A Unit Root in Time Series Regression. *Biometrika, 75*(2), 335–346.

- Puertas, R., Martí, L. ve García, L. (2014). Logistics performance and export competitiveness: European experience. *Empirica*, 41(3), 467–480.
- Sezer, S. (2018). Lojistik Sektörünün Ekonomiye Etkisi: OECD Ülkeleri Üzerine Bir Uygulama. *Turkish Studies*, 13/22(Summer), 475–504.
- Sims, C. A. (1972). Money , Income , and Causality. *The American Economic Review*, 62(4), 540–552.
- Southern, R. N. (2011). Historical perspective of the logistics and supply chain management discipline. *Transportation Journal*, 50(1), 53–64. <https://doi.org/10.5325/transportationj.50.1.0053>
- Tanyaş, M. (2018). *Türkiye Lojistik Sektörü 2018 - 2019*. <https://www.ekovitrin.com/turkiye-lojistik-sektoru-2018-2019-makale,1442.html>, Erişim Tarihi: 10.05.2021.
- Tepić, J., Tanackov, I. ve Stojić, G. (2011). Ancient logistics - historical timeline and etymology. *Tehnicki Vjesnik*, 18(3), 379–384.
- Ticaret Bakanlığı. (2021). *Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret*. <https://ticaret.gov.tr/data/5d63d89d13b8762f7c43a738/16-Tasima%20Sekillerine%20Gore%20Dis%20Ticaret.pdf>, Erişim Tarihi: 01.08.2021.
- Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (2020). *Mal Dengesi ve Taşımacılık Düzeyi*. <https://evds2.tcmb.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 25.04.2021.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2019). *Mal İhracat ve İthalatı*. <https://www.tuik.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.04.2021.
- Tunç, H. ve Kaya, M. (2016). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 7(14), 58–65.
- Uğurlu, S. ve Keser, E. (2020). Dış Ticaretin Gelişiminde Lojistik Sektörünün Rolü: Ekonometrik Bir Analiz. *Social Mentality and Researcher Thinkers Journal*, 6(37), 2061–2069.
- Wang, D. F., Dong, Q. L., Peng, Z. M., Khan, S. A. R. ve Tarasov, A. (2018). The Green Logistics Impact on International Trade: Evidence



From Developed and Developing Countries. *Sustainability (Switzerland)*, 10(7), 1–19.

Yaman, S., Demir, B., Batırlık, S. N. ve Zeren, F. (2021). Lojistik Sektörü ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin İncelemesi: G20 Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma. *The Journal of International Scientific Researches*, 6(1), 1–9.

Yurdakul, E. M. (2020). Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin Var Analizi ile İncelenmesi. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 20(40), 174–185.

Zhan, C. ve Wang, C. (2018). Study on the Relationship between Logistics Industry and Foreign Trade in Sichuan Based on VAR Model. *International Academic Conference on Frontiers in Social Sciences and Management Innovation (IAFSM 2018)*, 62(IAFSM 2018), 179–183.

Yayın Geliş Tarihi: 30-06-2021  
Yayına Kabul Tarihi: 07-09-2021

*Derleme*

Mersin Üniversitesi  
Denizcilik ve Lojistik  
Araştırmaları Dergisi  
Cilt:3 Sayı:1 Yıl:2021  
Sayfa: 63-76  
E-ISSN: 2687-6604

## **KUTUP TURİZMİNDE YENİ ALTERNATİF: ANTARKTİKA DESTİNASYONUNA YÖNELİK KRUVAZİYER SEYAHATI VE TÜRKİYE İÇİN ÖNEMİ**

**Erdal ARLI<sup>1</sup>**

**İrşad BAYIRHAN<sup>2</sup>**

**Mehmet Sıtkı SAYGILI<sup>3</sup>**

### **ÖZET**

*Günümüzde kruvaziyer severler Akdeniz ve Karayipler gibi çok talep gören destinasyonların dışında yeni alternatif ve macera turizmi niteliğinde destinasyonlar talep etmektedirler. Kruvaziyer işletmeleri de müşterilerinin bu istek ve arzuları doğrultusunda kutup turizmini ortaya koymuşlardır. Bilhassa Antarktika ve Kuzey Işıkları, tüm kruvaziyer seyahatleri içinde yeni gözde destinasyonlar olarak değerlendirilmektedir. Son dönemlerde ülkeler ve işletmeler Antarktika'ya yönelik kruvaziyer turizminin çok kârlı bir turizm faaliyeti olduğunu görmekte ve yatırım yapmaktadır. Araştırma yapmak üzere ülkemizden gönderilen bilim insanlarımız Türkiye'nin de Antarktika kıtası üzerinde varlığının olduğunu ortaya koymuşlardır. Bu bağlamda; Türkiye'nin kutup turizmi türü olarak Antarktika kıtasına yönelik deniz turizm faaliyetleri*

---

<sup>1</sup>Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Bölümü, İstanbul, Türkiye, erdal.arli@istanbul.edu.tr

<sup>2</sup>Arş. Gör., İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Bölümü, İstanbul, Türkiye, ibayirhan@istanbul.edu.tr

<sup>3</sup>Dr. Öğr. Üyesi., Bahçeşehir Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, İstanbul, Türkiye, mehmet.saygili@vs.bau.edu.tr

*içerisinde de yer alması gerektiği düşünölmektedir. Bu araştırmanın amacı dünyada gittikçe popüler olan Antarktika Kıtasına yönelik kruvaziyer seyahatlerin yeni ve kârlı bir pazar olduğunun, Türkiye ve Türk Armatörleri için öneminin ortaya konulmasıdır.*

**Anahtar Kelimeler:** *Kruvaziyer Seyahati, Antarktika, Kutup Turizmi*  
**Jel Kodları:** *L83, L91, R41*

## **NEW ALTERNATIVE IN POLAR TOURISM: CRUISE TRAVEL TO ANTARCTIC DESTINATION AND IMPORTANCE FOR TURKEY**

### **ABSTRACT**

*Today, cruise lovers are demanding new alternative and adventure tourism destinations apart from the highly demanded destinations such as the Mediterranean and the Caribbean. Cruise companies have also put forward polar tourism in line with these demands and desires of their customers. In particular, Antarctica and the Northern Lights are considered as new favorite destinations among all cruise voyages. Recently, countries and businesses have seen and invested in cruise tourism for Antarctica as a very profitable tourism activity. The scientists also sent to conduct our research, revealed that Turkey had the right on the Antarctic continent. In this context, Turkey's as a kind of polar tourism, it is thought that it should be included in the Antarctic sea tourism activities. Because Antarctic tourism is a profitable tourism activity as well as being a destination that everyone would want to see and have high attractiveness. The purpose of this research is increasingly popular with cruise travels for the Antarctic continent in the world, that is to demonstrate the importance of a new and lucrative market for Turkey and the Turkish shipowner.*

**Keywords:** *Cruise Travel, Antarctic, Polar Tourism*

**JEL Classification:** *L83, L91, R41*

## **1. GİRİŞ**

Deniz işletmeciliğinin kendi içerisinde birçok alt alanı bulundurmaktadır. Özellikle, kitlesel ithalat ve ihracat yüklerinin taşınmasında maliyet açısından en avantajlı sistem olarak deniz taşımacılığı ön plana çıkmaktadır. Bunun yanı sıra önceleri yolcu taşımacılığı olarak başlayan ve havayolu hizmetlerinin yaygınlaşmasıyla birlikte yerini turistik faaliyete bırakan kruvaziyer gemi işletmeciliği de

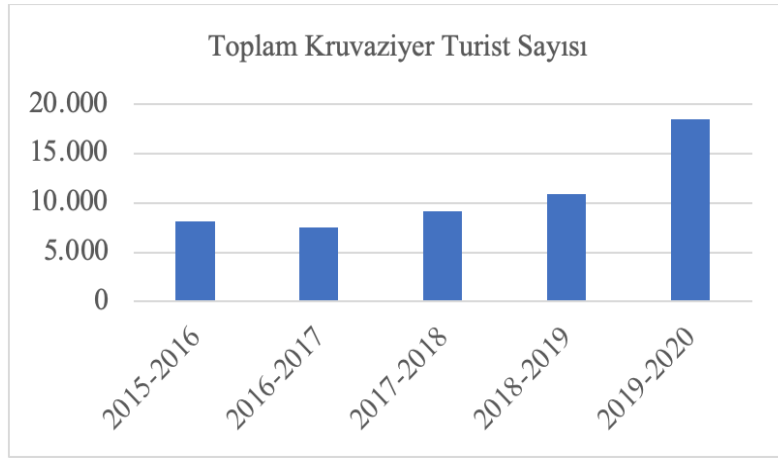
deniz işletmeciliğinin son yıllarda büyüme gösteren alanlarından birini oluşturmaktadır. Her ne kadar COVID-19 sürecinde nispi bir gerileme yaşansa da kruvaziyer turizmi 2020 yılına kadar her yıl büyüme kat etmiştir. Deniz işletmeciliği bağlamında Dünya deniz ekonomisine olan katkısı değerlendirildiğinde; 2009 yılında 17,9 milyon kruvaziyer turist taşınırken, 2018 yılında bu değer 28,2 milyon olarak gerçekleşmiştir (CLIA, 2019). Ayrıca kruvaziyer turizminin 1 milyon kişiye iş istihdamı ve 45,6 Milyar Dolar gelir sağlandığı ayrıca 134 Milyar Dolar dünya ekonomisine katkı sağladığı görülmektedir (CLIA, 2019). Ülkelerden bu turizme iştirak eden turist oranına bakıldığında %11,9 ile ABD'nin ilk sırada yer aldığı görülmektedir. ABD'yi, %2,4 ile Çin, %2,19 ile Almanya takip etmektedir. Kruvaziyer turizmde hizmet kalitesinin üst düzeyde olması beklendiği gibi gidilen destinasyonlar da çok önemlidir. Destinasyonlar, kruvaziyer turistlerin istek ve ihtiyaçları doğrultusunda pazarlama araştırmaları ile belirlenmektedir. Genellikle Kuzey yarımküre'de yaz aylarında Akdeniz ülkeleri en çok tercih edilen destinasyonlar arasında yer alırken, kış sezonunda Karayipler ve çevresi tercih edilmektedir. Son yıllarda ise Güney Asya ve Çin bölgesi de tercih edilen önemli destinasyonlardan biri olmaktadır. İstatistiklere bakıldığında en çok kruvaziyer turist ziyaret ettiği bölgenin Karayipler/Bermuda/Bahamalar olduğu görülmektedir (CLIA, 2018).

Değişen kruvaziyer turist talepleri doğrultusunda kruvaziyer işletmeleri arasındaki en önemli rekabet belirleyicisi ve tutundurma fonksiyonu olarak, farklı destinasyon alternatiflerinin sunulması yer almaktadır. Son yıllarda bu destinasyonlar içerisinde kutup turizmi ve buna bağlı Kuzey Işıkları ve Antarktika seyahatleri ön plana çıkmaktadır. Özellikle Antarktika kruvaziyer turizmi her kesimden turist talep edebileceği ve ölmeden önce görülmesi gereken bir yer olarak lanse edilmektedir.

Antarktika'nın kutup dairesi içindeki bölgeye sadece özel izin alan araştırmacılar girebilmektedir. Belirli dönemlerde araştırma yapmak üzere ülkemizden gönderilen bilim insanlarımız, Türkiye'nin de Antarktika kıtası üzerinde varlığının olduğunu ortaya koymuşlardır. Bilim insanları kıtada, "Antartik Anlaşması"yla bilimsel araştırmalar için izinli araştırma noktalarında çalışmalarını sürdürmektedir. Türkiye, Şubat 2019'da 3. Ulusal Antarktika Bilim Seferi kapsamında Antarktika'daki Horseshoe Adası'nda geçici Türk bilimsel araştırma kampını kurmuştur ve "gözlemci" ülkeden "danışman ülke" statüsüne geçmeyi hedeflemektedir (MAM-KARE, 2020). Yapılan bu araştırmalara ilave olarak Türkiye'nin Antarktika kıtasına yönelik deniz turizm faaliyetleri içerisinde de yer alması gerektiği düşünülmektedir. Çünkü Antarktika turizmi; herkesin

görmek isteyeceği çekicilik unsurları yüksek destinasyon özelliğine sahip bir kıta olmasının yanı sıra kârlı olan bir turizm faaliyetidir.

Şekil 1’de gösterilen grafiğe göre 2015-2020 yılları arasında genel olarak Antarktika Bölgesi’ne kruvaziyer turist talebinin arttığı görölmektedir. Bu durumun ekonomik olarak da olumlu etkileri olduğu düşünölmektedir.



**Şekil 1.** Yıllara Göre Kruvaziyer Turizmi ile Antarktika’yı Ziyaret Eden Turist Sayıları

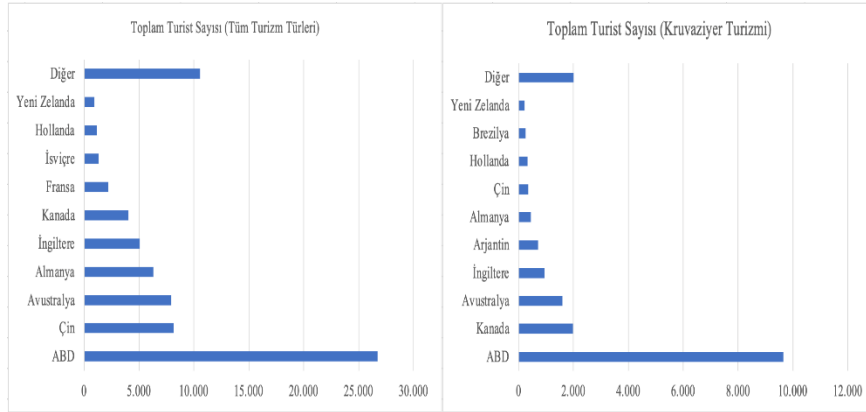
**Kaynak:** IAATO, 2021a.

Kruvaziyer sektörünün ekonomik etkileri turizm, gemi inşa sanayi, denizcilik işletmeleri-gemi acenteleri, tur acenteleri, liman, gemi ikmal ve kamu gelirleri olarak sıralanabilmektedir (Deniz, 2017:5).

Kruvaziyer turizm pazarındaki turizm gelirleri, seyahat gemileri ile gelen yolcuların yapmış olduğu tüm harcamaları ifade etmektedir (Deniz, 2017:5). Antarktika’ya gidecek Türkiye kalkışlı bir gemi için ölkemize gelen turistlerin burada buldukları süre içinde harcama yapmaları beklenmektedir. Doğan (2019) tarafından yapılan çalışmaya göre turizm sektöründe konaklama hariç günlük turist harcaması ortalama 40 Dolar seviyesindeyken bu tutar deniz turizminde 200-250 Dolar düzeyine çıkabilmektedir. Gemi inşa sanayi açısından bakıldığında ise 2021 yılının sonunda dünyada Antarktika bölgesine yönelik kruvaziyer turizmi için 14 yeni geminin hizmete girmesi planlanmaktadır. Bu lüks gemilerin inşası ve donatılmasının yaklaşık 65.000.000 - 200.000.000 Dolar arasında değişeceği tahmin edilmektedir (Heath, 2021). Bu durum pazardan pay

alabildiği takdirde gelecek yıllarda Türk gemi inşa sanayi gelirlerinin artırılması için de fırsat oluşturmaktadır. Kutuplara gerçekleştirilen kruvaziyer seyahatlerde 12.000 - 25.000 Euro veya daha fazla fiyatlara sahip yolculuklar yapılabilmektedir (German Arctic Office, 2021:4). 2023 yılına kadar Arjantin'den Antarktika'ya ve ardından Kuzey Kutbu'na kruvaziyer seyahatleri planlanmakta ve kişi başı fiyatın 51.000 - 146.000 Euro arasında değişmesi tahmin edilmektedir (World Ocean Review, 2019:279). Antarktikaya Amerika Birleşik Devletleri, Avustralya, Büyük Britanya ve Almanya, Avrupa'nın geri kalanı ve Asya'nın daha zengin ülkelerinden turistler gelmektedir (German Arctic Office, 2021:4). Güzergah ve sunulan hizmete göre fiyatta farklılaşma olabilmekte birlikte Türkiye'den yapılacak seyahatlerde de denizcilik işletmeleri-gemi acenteleri, tur acenteleri, kruvaziyer limanlar, gemi ikmal şirketleri açısından önemli kazançlar sağlanacağı düşünülmektedir. Bu çerçevede Türkiye çıkışı olarak gerçekleştirilecek turlarda hem Akdeniz Havzasının tamamı hem de Antarktika gezilebilecektir. Gerçekleştirilecek seferlere bağlı olarak kamu da vergi geliri elde edebilecektir. Fakat burada Türkiye'nin kruvaziyer gemiler için rakiplerine göre daha uygun ve rekabetçi bir vergilendirme yapısı belirlemesi gerekebilmektedir.

Şekil 2'de 2019-2020 dönemine ait ülkelere göre Antarktika'yı hem kruvaziyer hem de diğer turizm faaliyetleri kapsamında ziyaret eden turist sayıları görülmekte ve Türkiye'nin sıralamada ilk on ülke arasında girmeyi hedeflemesi gerektiği düşünülmektedir.



Şekil 2. Ünelere Göre Antarktika'yı Ziyaret Eden Turist Sayıları

**Kaynak:** IAATO, 2021a.

Tüm bu değerlendirmeler kapsamında araştırmanın amacı dünyada gittikçe popüler olan Antarktika Kitasına yönelik kruvaziyer seyahatlerinin

yeni ve kârlı bir pazar olduğunun, Türkiye ve Türk Armatörleri için öneminin ortaya konulmasıdır.

## **2. DENİZ TURİZMİNİN GENİŞLEYEN EKSENİNDE KUTUP TURİZMİ**

Deniz turizmi, deniz araçları kullanılarak denizin içinde veya üstünde ve kıyıda yapılan turizm amaçlı tüm ticari faaliyetler olarak tanımlanmaktadır (DTO, 2015). Deniz turizmi kavramı, kıyı turizmi (coastal tourism) olarak da adlandırılmaktadır. Bu kapsamda kıyı turizmi; yüzmeye, sörf, güneşlenme gibi denize yakın olan faaliyetlerle birlikte denizcilik, yatçılık, deniz ve koy gezileri, deniz sporları gibi karasal hizmet ve altyapıya ihtiyacı bulunan faaliyetleri de içermektedir (ECORYS, 2013). Dolayısıyla önceleri sadece deniz-kum-güneş olarak adlandırılan deniz turizminin çerçevesi genişlemiştir. Bu anlamda İMEAK DTO (2019), deniz turizmini aşağıdaki gibi sınıflamıştır;

• Genel Deniz Turizmi: Kruz Gemisi Liman İşletmeciliği, Marina Yönetimi, Yat Yönetimi

• Marina Turizmi: Yolcu Gemisi Taşımacılığı, Yat Kiralama-Satış, Boş Tekne (bare-boat) Yat Yönetimi, Ticari Yat İşletmeciliği, Günlük Tekne Yolculuğu Yönetimi, Mavi Yolculuk Gezi Yönetimi, Dalış ve Dalış Teknesi Yönetimi, Farklı Tür Suüstü Turizmi

Ercan (2016) ise deniz turizmi çeşitlerini, detaylı alt başlıklara ayırarak şu şekilde sınıflandırmıştır: 3S turizmi (deniz, kum, güneş), dalış turları, kruvaziyer turizmi, spor etkinlikleri/müسابakaları, balıkçılık turları, deniz akvaryumları, denizcilik müzeleri, marinalar / yat turizmi, rafting, kayaking, sörf, kitesurf vb., deniz turizmi ile ilgili fuar ve sergiler. Ayrıca; deniz turizmi kapsamında değerlendirilebilecek eğitim turları olarak: temalı parklar, aqua parklar ve havuzlar, tarihi gemi müzeler, deniz ürünleri restoranları/gastronomi turları, mavi turlar/guletler, günübirlik tekne turları, denizaltı ve üstü araştırma gezileri, Antarktika/buzul turları, kutup turizmi, Arktik ve Antarktika şeklinde sınıflandırmıştır.

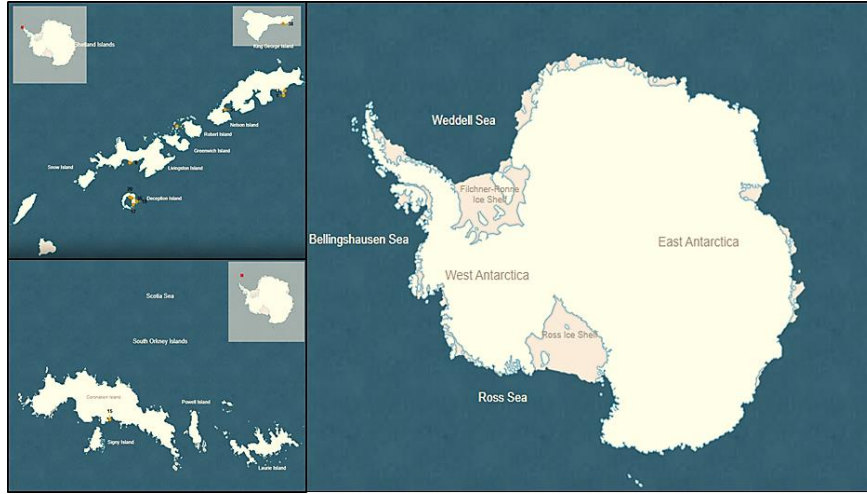
Deniz-kum-güneşle başlayan daha sonra kruvaziyer, yat, marina, sualtı ve suüstü turizm faaliyetleri ile kapsamı artan ve son yıllarda Kutup Bölgeleri'ne yönelik olarak gerçekleştirilen alternatif ve macera odaklı kruvaziyer seyahatlerinin eklenmesi, deniz turizminin genişleyen eksenini gözler önüne sermektedir. Bu anlamda kutup turizmi aşağıdaki unsurlar dahilinde çeşitlendirilmektedir:

- Kuzey Işıkları kruvaziyer seyahatleri
- Grönland, Norveç, İzlanda ve Rus kutup noktası seyahatleri
- Balina gözlem gezileri (Antarktika)
- Penguen gözlem gezileri (Antarktika)

- Antarktika'da yüzme, dalış ve kamp organizasyonları

Kutup turizminin yeni destinasyonu; Antarktika turizm faaliyetlerinin ise coğrafi aralığı birkaç alt bölgeye ayrılabilir. Şekil 3, Antarktika kıtası ve turistler tarafından en çok ziyaret edilen Adaları, Antarktika Yarımadası ve Anakarasının haritasını göstermektedir. IAATO (International Association of Antarctica Tour Operators) (2021), bu tur faaliyetlerini Şu Şekilde belirtmiştir:

- Laurie, Coronation ve Güney Orkneyler
- Fil Adası ve diğer yakındaki adalar
- Deception, Livingston, King George, Low, Smith Adaları ve Güney Shetland Adaları
- Dubouzet Burnu'ndan James Ross Adası'na Kuzeydoğu Antarktika Yarımadası
- Dubouzet Burnu'ndan Lemaire Kanalı'nın kuzey ucuna kadar Kuzeybatı Antarktika Yarımadası
- Lemaire Kanalı'nın kuzey ucundan Marguerite Körfezi bölgesine kadar Güneybatı Antarktika Yarımadası



**Şekil 3.** Antarktika, Adalar ve Yarımada Haritası

**Kaynak:** Antarctic Treaty System, 2021b.

Antarktika'ya Türkiye'den direkt uçuş bulunmamakta ve ulaşım genel olarak Avustralya, Yeni Zelanda, Arjantin ve Őili üzerinden sağlanmaktadır. Kruvaziyer turizmi, Antarktika turizminin en popüler Őeklidir (Bauer & Dowling, 2006). Yolcu sayısı 100 ile 500 arasında değişen kruvaziyer gemiler, Arjantin (Ushuaia) veya Őili (Punta Arenas) zerinden kimi zaman Güney Georgia ve Malvinas Adaları'na da uğrayarak Antarktika'ya ulaşmaktadır. Turlar, genellikle 10 günlük bir



yolculuktan sonra, Drake Geçidi'ni yaklaşık iki gün içinde geçmeyi ve Antarktika Yarımadası'na iniş yapmayı içermektedir (IAATO, 2011). Kıta içi ulaşım oldukça zorlayıcıdır, kar motorları ve ATV'ler sıklıkla kullanılmaktadır. Kıta üzerinde şu an hiçbir otel bulunmamaktadır. Antarktika'nın yaklaşık 45 günlük bir yaz mevsimi vardır ve kıtaya turlar bu mevsimde düzenlenmektedir. Bu turlar gününbirlik yani konaklamasızdır. Genel olarak ziyaret edilebilen yerler kıyı bölgeleridir. Büyük Okyanus ve Atlas Okyanusu arasındaki akıntılar, Güney Amerika-Antarktika rotasını bir macera seyri haline getirerek yolculuk esnasında, çeşitli balina türleri ve albatroslar gözlemlenmektedir. Antarktik Yarımadası ve Güney Shetland Adaları'nda tur operatörleri genellikle yolcuları botlarla karaya ayak bastırarak, doğa gezileri düzenlemektedir (Mason & Legg, 1999; Maher, 2005; IAATO, 2021).

### **3. YENİ ALTERNATİF VE MACERA TURİZMİ: ANTARKTİKA KRUVAZİYER TURİZMİ**

Antarktika, buzullarla kaplı olup Güney Kutbu'nu da içeren dünyanın en soğuk kıtasıdır. Anakara üzerindeki buz kütlesi 24 milyon km<sup>3</sup>'lük hacmi ile yeryüzündeki bütün buzların yüzde 92'sini oluşturmaktadır (Shapley, 2013). ABD gözlem istasyonunda yapılmış ölçümlerde sıcaklığın yıllık ortalamasının -50 °C olduğu, en sıcak ayda ancak -29 °C'ye yükseldiği belirlenmiştir (Walton, 2013). Antarktika ekonomik faaliyetleri yalnızca kıyı kesimlerinde var olan küçük ölçekli turizm ve madencilik sektörüdür. Alternatif ve macera kutup turizmi bağlamında oldukça ilgi çekici bir destinasyon olan kıta üzerinde herhangi bir yerleşik devlet olmaması turistler için aynı zamanda resmi bir vize uygulamasının da olmaması anlamına gelmektedir (Rogan-Finnemore, 2005).

Antarktika turizmi, 1959 Antarktika Antlaşması'ndan çok önce başlamasına rağmen, düzenli kruvaziyer seferlerinin 1960'lerden sonra başladığı bilinmektedir (Liggett & Stewart, 2017). Antarktika turizmi faaliyetlerine yönelik ATS (Antarctic Treaty System, Antarktika Antlaşması Sistemi) çerçevesindeki en önemli düzenleyici mekanizma, 1998 yılında yürürlüğe giren 1991 Protokolüdür. Yönetim çerçevesinin etkinliğini belirleyen, diğer düzenleyici ortamı ise ATCM (Antarctic Treaty Consultative Meeting), IMO (International Maritime Organization (MARPOL, SOLAS/Polar Kod)), UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), CBD (The Convention on Biological Diversity) ve ASOC (Antarctic and Southern Ocean Coalition) oluşturmaktadır. Ancak Antarktika turizm faaliyetlerinin organizasyon ve yönetiminde en önemli aktörün Uluslararası Antarktika Tur Operatörleri Birliği (IAATO) olduğu söylenilebilir. Genel olarak, kruvaziyer operatörlerin IAATO üyesi olma ve IAATO prosedürlerini ve kurallarını izleme eğiliminde olduğu görülmektedir (Liggett vd., 2017; Bender vd., 2016; Spletstoesser, 2000).

Bugün Antarktika turizmi önemli ölçüde çeşitlenmiş ve yoğunluğu artmıştır. Hem turist sayısı hem de dahil olan operatörler açısından en önemli turizm faaliyeti ise kruvaziyer turizmdir (Cavallo, 2019). Antarktika turizm organizasyonlarının yüksek yatırım gerektirmesi ve özellikle kutup bölgelerinde ihtisaslaşma, bu pazarda çok uluslu büyük turizm şirketlerinin yer almasına sebep olmuştur. Antarktika kruvaziyer seyahatleri özellikle uzun süreli seyahat olarak her kesimden müşteri talebinin olduğu hem alternatif kitle, eğlence hem de macera olmak üzere birçok turizm çeşidini içinde barındırmaktadır. Weaver (2006); çekicilikler, konaklama veya motivasyon kriterlerinin alternatif turizm olarak tanımlamada belirleyici olduğunu belirtmektedir. Antarktika kıtasına yönelik kruvaziyer seyahatleri, bu üç unsuru da içerisinde barındırmaktadır. Kıta; benzeri olmayan turizm çekiciliklerine sahiptir (penguenler, balinalar, buzdağları, denizaslanları, ulaşılması zor bir destinasyona seyahat ve kişiye kattığı ayrıcalık vb. gibi). Konaklama fonksiyonu da kruvaziyer gemisinde lüks kamaralarda konaklama ve lüks gemi hizmetlerinden yararlanma ile karşılanırken, bilimsel bir destinasyonu ziyaret etme motivasyon fonksiyonunu karşılamaktadır. Bu bağlamda; “içeriğinde ve temelinde Antarktika bilimi üzerine odaklanmış alternatif kruvaziyer seferlerinde, çekicilik ve motivasyon (bilimle ilgilenme) ön plandadır” (Baytok vd., 2017). Dolayısıyla Antarktika kruvaziyer seyahatleri bilimsel turizm içerikli hem alternatif turizm türü olarak sınıflandırılabilir hem de kitle turizmi olabilir.

Antarktika kruvaziyer seyahati aynı zamanda bir macera turizmidir. Macera turizmi, genellikle fiziksel çevre ile doğrudan ilişki içindedir. Aslında bu çevre, macera turistleri için asıl çekicilik kaynağıdır. Macera turizminin doğal kaynakların korunmasına olan etkisi de bulunmaktadır. Çünkü macera turizmi, doğal kaynaklara finansal değer verir ve destinasyonlar da doğal kaynakları korumak için finansal olarak teşvik edilmiş olur (Swarbrooke vd., 2003). Bu anlamda Antarktika seyahati sonunda doğal yaşamın ve canlıların korunması, balinaların öldürülmemesi için maddi olarak değeri yüksek olmayan eşyaların açık arttırma usulü kruvaziyer turistlerin satın alındığı ve bir kere de 21.000 Dolar düzeyinde yardım toplandığı dahi ifade edilmektedir (Genç, 2017).

CLIA’nın 2019 yılı raporunda belirttiği üzere Antarktika, kruvaziyer turistlerin son yıllarda talepte bulunduğu en önemli destinasyonlar içerisinde yer almaktadır. Kıtayı turistik amaçlı ziyaret edenlerin sayısı 2013-2014 sezonunda 37 bin 405 iken, son beş yılda yüzde 28 artarak 2017-2018 sezonunda 51 bin 707’ye ulaşmıştır (CLIA, 2019). Bunun yanı sıra Antarktika demografik ayırım yapmaksızın her kesimden turiste hitap etmektedir. Ayrıca hiçbir ülkeye bağlı olmayıp, herkese açık ve giriş için

hiç kimseden vize istemeyen bir destinasyondur. Hem lke ekonomisi hem kruvaziyer işletmeleri için Antarktika Bölgesi'ne yapılan seyahat organizasyonları işletmelere önemli kr sağlamaktadır (Bauer & Dowling, 2006; Liggett vd., 2017). Günümüzde Antarktika'ya gidebilecek sınırlı sayıda kruvaziyer Şirketi ve gemisi bulunmaktadır. Bu nedenle bu turizm faaliyetine yönelik düşük arza karşılık oldukça yüksek bir talep vardır. Bu bağlamda Antarktika seyahatlerinin kârlı bir yatırım olduğu açıktır. Bunun yanı sıra Antarktika kruvaziyer seyahatleri istihdama da önemli katkı sağlamakta ve eğitimi rehberlerin de nn amaktadır. IAATO Antarktika turları sırasında her 20 kruvaziyer turisti için en az bir st düzey eğitimi rehberine ihtiyaç duyulduğunu belirtmiştir (Crous, 2016).

Antarktika'da turizmin gelecekteki gelişiminde birbirinden bağımlı/bağımsız birçok faktör etkilidir. Kıtanın artan iklim ve çevresel değişim hızı, biyoçeşitliliği üzerinde oluşan baskılar, bilimsel araştırma ve turizm operasyonları için bölgeye erişim ve bunun lojistik ve altyapı sonuçları en önemli faktörler olarak değerlendirilebilir (Bertram vd., 2007; Liggett & Stewart, 2017). Belirli bölümlerindeki yoğun insan faaliyetleri, turizm operasyonlarının kıta üzerinde daha geniş bir coğrafi dağılımına neden olabilir. Antarktika turizm pazarına yönelik yapılan bir araştırmaya göre (Liggett vd., 2017), pazarının 2030 yılına kadar giderek büyüyeceği ve olgunlaşacağı ngrlmştir. Ayrıca Antarktika fiziksel Őartları gerçekliği içerisinde sınırlı da olsa turizm ürünün eşitleneceği (kamp, su sporları vs.) dşnlmekte ve kruvaziyer gemilerin Antarktika turizm pazarında kilit oyuncular olmaya devam etmesi beklenmektedir. Ancak evresel etkiyi arttırıcı bir unsur olsa da turizm faaliyetleri için ana üssün gemiden, kara temelli faaliyetlere dönüşmesi de çok uzun vadede öngörülen bir diğer husustur.

#### **4. SONUÇ, TARTIşMA VE ÖNERİLER**

Rekabetin yoğun olduğu kruvaziyer endüstrisinde işletmeler rekabet avantajı sağlamak ve krlılığını arttırmak üzere yeni pazarlara yönelmektedirler. Klasikleşmiş destinasyonlardan sıkılan kruvaziyer severler yeni alternatif ve macera destinasyonları talep etmektedirler. İşletmeler de sınırları zorlayarak alışlagelmişin dışında destinasyonlar sunmaya çalışmaktadırlar. Bunlardan biri de kutup turizmidir. Kutup turizminde Antarktika ve Kuzey Işıklarına yapılan kruvaziyer seyahatlerinin yanı sıra özelliği ve ulaşılabilirliği açısından Kuzey ve Güney Kutuplara yakın adalara, kuzeyde Grönland başta olmak üzere Kuzey Kutbu turizmi kapsamında İzlanda evresi ve Rus Kutup Bölgesi zellikli destinasyonlar arasında yer almaktadır.

Son yıllarda lkeler, Antarktika kıtası üzerinde araştırmalar yürütmekte ve kendi üstlerini kurmaktadırlar. Bu eğilim, kruvaziyer

turizmi için de geçerlidir. Oldukça kârlı olan bu destinasyon, kruvaziyer işletmeleri tarafından “ölmeden önce görülmesi gereken yer” olarak lanse edilmekte ve başarıya ulaşılmaktadır. Bunun yanı sıra kruvaziyer işletmeleri gemileri için bu bölgede kendilerine demir yerleri belirlemekte ve konuşlanmaktadırlar. Çok yakın bir gelecekte Antarktika’ya yönelik kruvaziyer seyahatlerine olan talebin artacağı ve kârlı olan bu pazarda ülkeler ve işletmeler arasında rekabetin artacağını düşünülmektedir. Bu durum Türkiye ve Türk armatörleri için de oldukça önemlidir. Bölgeye seyahat düzenleyen kruvaziyer işletmeleri, Antarktika Bölgesi’nde demirleme sahalarına yatırım yapmaktadırlar. Yakın bir gelecekte kıtada, kruvaziyer turizmi ülkelerinin yer edinme hakimiyetinin artabileceği tahmin edilmektedir. Ayrıca oldukça kârlı olan bu sektör işletmelere ve ülkelere önemli döviz girdisi sağlamaya devam edecektir. Dolayısıyla Türk armatörlerinin kruvaziyer seyahati anlamında bu destinasyona yatırım yapma olanaklarının teşvik edilmesinin, Türk kruvaziyer işletmelerine ve dolayısıyla ülke ekonomisine önemli bir girdi sağlayacağı düşünülmektedir. Bu çerçevede sektöre yönelik kredi veya hibe destekleri verilebilir, Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından kutup turizmine yönelik seyahat hizmetlerinin pazarlanmasında ulusal ve uluslararası alanda tanıtım faaliyetleri yapılabilir ve ulusal havayolu şirketleriyle anlaşmalar yapılarak, yabancı turistlerin Türk kruvaziyer işletmeleri ile seyahat etmelerine yönelik ulaşım kolaylıkları sağlanabilir.

Bunun yanı sıra bölgeye yönelik seyahatler iş istihdamı üzerinde de etkilidir. Her 20 kruvaziyer turiste eğitimli hatta Antarktika turizmi konusunda doktoralı turist rehberleri tercih sebebidir. Bu bağlamda Türkiye’de Antarktika turizmi konusunda eğitim verecek turist rehberliği lisansüstü programlarının açılması önerilmektedir.

Bu bağlamda; içeriğinde ve temelinde Antarktika bilimi üzerine odaklanmış alternatif kruvaziyer seferlerinde, çekicilik ve motivasyon ön plandadır (Baytok vd., 2017). Bu nedenle Antarktika kruvaziyer turizminin başta çocuklar olmak üzere katılan tüm turistlerin ufkunu genişleteceği ve çevre bilincini arttıracacağı düşünülmektedir. Yapılan araştırmalarda Antarktika turizm pazarının 2030 yılına kadar giderek büyüyeceği ve olgunlaşacağı göz önüne alındığında bölgeye yönelik deniz turizmi faaliyetlerine Türkiye’nin bir an önce katılması önerilmektedir.

## **KAYNAKÇA**

- ATS. (2021). Map Access. The Secretariat of the Antarctic Treaty. <https://www.ats.aq/devAS/Ats/VisitorSiteGuidelines?lang=e#true-16>
- Bauer, T., & Dowling, R. K. (2006). The Antarctic Cruise Industry. In R. K. Dowling (Ed.), *Cruise Ship Tourism* (p. 195). CABI.
- Baytok, A., Pelit, E., & Soybalı, H. H. (2017). Alternatif Turizm mi Turizmde eşitlilik mi? Kavramsal Bir Değerlendirme. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1–14.
- Bender, N. A., Crosbie, K., & Lynch, H. J. (2016). Patterns of tourism in the Antarctic Peninsula region: a 20-year analysis. *Antarctic Science*, 28(3), 194.
- Bertram, E., Muir, S., & Stonehouse, B. (2007). Gateway ports in the development of Antarctic tourism. *Prospects for Polar Tourism*, 123–146.
- Cavallo, E. M. (2019). An assessment of the environmental regulatory framework regarding increasing tourism activity in Antarctica.
- CLIA. (2018). *Global Passenger Report, Volume Passengers to Destinations 2018*. <https://cruising.org/en-gb>
- CLIA. (2019). *2019 Cruise Trends and State of the Cruise Industry Outlook*. <https://cruising.org/en-gb>
- Crous, Y. (2016). Why Traveling to Antarctica Is so Expensive, 14 December 2016. *Travel and Leisure*. <https://www.travelandleisure.com/travel-tips/budgeting-currency/why-travel-to-antarctica-is-expensive>
- Deniz, M. (2017). Kruvaziyer Turizminin Türk Turizm Sektörü Açısından Değerlendirilmesi. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi* (Özel Sayı 3), 1-13.
- DTO. (2015). Deniz Turizminin Dünü Bugünü ve Sürdürülebilirliği. *IMEAK Deniz Ticaret Odası Dergisi*, 4, 1–40.

- DTO. (2019). Türkiye’de Deniz Turizmi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Dergisi Deniz Turizmi Eki, 8, 3–5.
- ECORYS. (2013). Study in Support of Policy Measures for Maritime and Coastal Tourism at EU Level Final Report Specific contract under FWC MARE/2012/06 - SC D1/2013/01-SI2.648530.
- Ercan, S. (2016). Kruvaziyer Turizm. 3. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu 26 Şubat 2016, 5–7.
- Genç, M. (2017). Antarktika Gezi Notları 29 Haziran 2017. Rotasız Seyyah. <https://www.rotasizseyyah.com/antarktika.html#>
- German Arctic Office. (2021). Tourism in Polar Regions. [https://www.arctic-office.de/fileadmin/user\\_upload/www.arctic-office.de/PDF\\_uploads/Fact\\_Sheets/FactSheet\\_Tourismus\\_in\\_Polarregionen\\_englisch.pdf](https://www.arctic-office.de/fileadmin/user_upload/www.arctic-office.de/PDF_uploads/Fact_Sheets/FactSheet_Tourismus_in_Polarregionen_englisch.pdf)
- Heath, E. (2021, Nisan 15). Antarctica cruises are booming. But can the continent handle it? The Washington Post. [https://www.washingtonpost.com/lifestyle/travel/antarctica-cruises-ecotourism-sustainability-conservation/2021/04/15/005e3fc6-9b9f-11eb-8005-bffc3a39f6d3\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/lifestyle/travel/antarctica-cruises-ecotourism-sustainability-conservation/2021/04/15/005e3fc6-9b9f-11eb-8005-bffc3a39f6d3_story.html)
- IAATO. (2011). Antarctic Treaty General Guidelines, Recommendation. <https://iaato.org/wp-content/uploads/2020/04/Antarctic-Treaty-General-Guidelines.pdf>
- IAATO. (2021b). Visitor Guidelines. International Association of Antarctica Tour Operators 2021. <https://iaato.org/visiting-antarctica/visitor-guidelines-library/>
- IAATO. (2021a). Visiter Statistics, <https://iaato.org/information-resources/data-statistics/visitor-statistics/visitor-statistics-downloads/>
- Liggett, D., Frame, B., Gilbert, N., & Morgan, F. (2017). Is it all going south? Four future scenarios for Antarctica. *Polar Record*, 53(5), 459–478.
- Liggett, D., & Stewart, E. (2017). The changing face of political engagement in Antarctic tourism. In *Handbook on the Politics of Antarctica*. Edward Elgar Publishing.

- Maher, H. (2005). Managing tourism in Antarctica: A framework for the future [University of Otago]. <https://ourarchive.otago.ac.nz/handle/10523/1317>
- MAM-KARE, T. (2020). Ulusal Kutup Bilim Programı (2018-2022) 6. İzleme ve Değerlendirme Raporu.
- Mason, P. A., & Legg, S. J. (1999). Antarctic tourism: activities, impacts, management issues, and a proposed research agenda. *Pacific Tourism Review*, 3(1), 71–84.
- Rogan-Finnemore, M. (2005). What bioprospecting means for Antarctica and the Southern Ocean. *International Law Issues in the South Pacific: Policies and Practices*, 199–228.
- Shapley, D. (2013). *The Seventh Continent: Antarctica in a Resource Age* (7th ed.). RFF Press.
- Spletstoesser, J. (2000). IAATO's stewardship of the Antarctic environment: A history of tour operator's concern for a vulnerable part of the world. *International Journal of Tourism Research*, 2(1), 47–55.
- Swarbrooke, J., Beard, C., Leckie, S., & Pomfret, G. (2003). *Adventure tourism: The new frontier*. Routledge.
- Walton, D. W. H. (2013). *Antarctica: global science from a frozen continent*. Cambridge University Press.
- Weaver, D. B. (2006). *Sustainable tourism: Theory and practice* (1st ed.). Elsevier Ltd.
- World Ocean Review. (2019). The Arctic and Antarctic – Extreme, Climatically Crucial and In Crisis, 6, 240-295.