



II. Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi

22-23 Kasım 2018, Sakarya
<http://www.ulk.ist/>



BRICS ve Türkiye Örneğinde Kolay Bayrak Yöneliminin Eşbütünleşme Analizi

Ayşegül Karataş

Arş. Gör.
Sakarya Üniversitesi
karatas@sakarya.edu.tr

Halil Şimdi

Arş. Gör.
Sakarya Üniversitesi
hsimdi@sakarya.edu.tr

Öz

2016 yılında dünya dış ticaretinin yaklaşık % 84'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin ise yaklaşık % 87'si deniz taşımacılığı ile gerçekleşmiştir (İMEAK, 2017). Görüldüğü üzere oranlar birbirine çok yakındır. Benzer şekilde dünyanın ve Türkiye'nin dış ticaret hacimleri de paralel artış göstermektedir. Dolayısıyla, Türkiye tescilli ticari gemilerin taşıma kapasitelerindeki değişimin dünya dış ticaret hacmiyle ve Türkiye'nin dış ticaret hacmiyle etkileşim halinde olması beklenmektedir. Ancak; Panama, Liberya, Malta gibi gemi işletmelerine çeşitli avantajlar sunan ülkeler, başka bir deyişle "kolay bayrak ülkeleri" sektörü cezbetmekte; ulus devletlerce sağlanmaya çalışılan kolaylıkların yerli armatörlerin gemilerini bu ülkelere tescil ettirmesine engel olamadığı görülmektedir (Yigen, 2015).

Bu araştırmanın temel amacı, Türkiye gibi gelişmekte olan BRICS ülkelerinin (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika) kendi ülkelerine tescilli ticari gemi taşıma kapasitelerinin; ülkelerinin ya da dünyanın dış ticaret hacmine paralel değişip değişmediğini görmektir. Ülke ya da dünya bazındaki hacimle, taşıma kapasitesi arasında etkileşimin bulunmaması durumu ancak, malların üçüncü ülke gemileri, hatta kolay bayrak ülkeleri gemileriyle taşıyor olması ile açıklanabilecektir. Bu nedenle BRICS ülkeleri ve Türkiye'ye ek olarak kolay bayrak ülkelerinden en fazla ticari gemi taşıma kapasitesine sahip olan Panama'nın da analizleri incelenmekte, diğer ülkelerin aksine sonuçlar elde edilmesi öngörülmektedir.

Çalışmada belirtilen ülkelerin UN Comtrade ve UNCTAD veri tabanlarından elde edilen sırasıyla dış ticaret hacmi ve ticari gemi taşıma kapasitesine ilişkin verileri, 1980-2017 (Rusya için 1992-2017 ve Panama için 1981-2017) yıllarını kapsayacak şekilde zaman serisi analizine tabii tutulmaktadır. Zaman serilerinin durağanlıkları Dickey ve Fuller (1981) tarafından geliştirilen ADF (Genişletilmiş Dickey-Fuller) birim kök testi yardımıyla ortaya koyulmaktadır. Serilerin durağanlık seviyelerinin belirlenmesi aşamasında uygun bilgi kriteri dikkate alınarak gecikme uzunlukları da belirlenmektedir. Çalışmanın devamında ise ülkenin gemi taşıma kapasite ile ilgili ülkenin toplam ticaret hacmi ve yine ülkenin gemi taşıma kapasitesi ile dünya ticaret hacmi arasındaki ilişki Engle ve Granger'in (1987) ileri sürdüğü eşbütünleşme analizi kapsamında değerlendirilmektedir. Aynı



mertebeden durağanlaşan değişkenlerin regresyon analizi sonucunda elde edilen kalıntılara ADF birim kök testini uygulayan bu test sonucunda kalıntıların durağan olup olmadıkları Engle ve Yoo (1987) tarafından hesaplanan kritik değerleri dikkate alarak belirlenmektedir. Eşbütünleşme ilişkisi olan seriler, hata düzeltme modeli yardımıyla kısa ve uzun dönemli etkiler dikkate alınarak tahmin edilmektedir. Bu analiz sonucunda ise regresyondan sapmaların uyarlanma hızının hangi büyüklükte olduğuna ulaşılmaktadır.

Çalışmada incelenen BRICS, Türkiye ve Panama ülkelerinin gerek gemi taşıma kapasitelerinin gerekse toplam ticaret hacimleri ADF birim kök analizine göre birinci farklarında durağanlaşmaktadır. Ayrıca dünya ticaret hacminin de birinci farkında durağanlaşması Engle-Granger eşbütünleşme testinin önkoşulunu sağlamaktadır. Yapılan analizler sonucunda elde edilen sonuçlara göre Panama haricinde ne ülkelerin ticaret hacimleri ne de dünya ticaret hacmi ülkelerin gemi taşıma kapasitesiyle eşbütünleşme açısından ilişkilendirilememektedir. Diğer taraftan Panama bayraklı gemilerin taşıma kapasitesi üzerinde dünya ticaret hacminin etkili olduğu görülmekte ve aralarındaki eşbütünleşme ilişkisi istatistikî açıdan %1 seviyesinde anlamlıdır. Buna ek olarak tahmin edilen hata düzeltme modelinde regresyondaki sapmaların %76,2'si bir yıl sonra dengeye gelmektedir. Ancak elde edilen regresyondaki otokorelasyon probleminin varlığı regresyonun dirençli tahmin modeliyle elde edilmesine neden olmaktadır. Dirençli regresyon modeli sonucunda ise sapmaların uyarlanma hızı yaklaşık %10,3 olarak elde edilmektedir.

Elde edilen bu bulgulardan yola çıkılarak incelenen ülkelerden sadece Panama'nın ticarî gemilerinin toplam taşıma kapasitesinin dünya dış ticaret hacmi ile ilişkilendirilebildiği görülmektedir. Diğer ülkelerde benzer bulgulara ulaşılmaması, araştırma öngörüsünde vurgulandığı gibi yerel armatörlerin milli tescilden ziyade kolay bayrak ülkelerini tercih etmesine işaret etmektedir. Elde edilen bulgulardan bir diğeri ise; bu durumun sadece Türkiye'ye özgü olmadığı, BRICS ülkelerinde de benzer eğilimlerin var olduğudur.

Kolay bayrak ülkelerinin tercih edildiği konusunda pek çok iddialar ve bu iddiaların ardında makul dayanaklar olsa da, literatürde bu iddiaların ampirik testlerle desteklendiği kapsayıcı çalışmalara rastlanmamıştır. Diğer yandan Türkiye'deki kolay bayrak ülkelere yönelim ile benzer diğer ülkelerdeki yönelimleri karşılaştırmak adına çalışmanın özgün bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Araştırmaya Rusya'nın Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasındaki verileri dahil edildiği için bu ülke özelinde kullanılan zaman serisi daha kısadır. Araştırmanın bir diğer kısıtı ise ikincil veriler kullanılıyor olması nedeniyle veri güvenilirliğidir. Son olarak kolay bayraklı ülkelerdeki gemilerin gerçek bağlarının bulunduğu ülkelerin istatistiklerinin "Institute of Shipping Economics and Logistics" kurumunda bulunuyor olmasına rağmen finansal kısıtlar nedeniyle bu verilere ulaşılamamıştır. Bu durum, dolaylı çıkarımlar yapma zorunluluğuna sebebiyet vermiştir.

Anahtar Kelimeler:

Kolay Bayrak, Gelişmekte Olan Ülkeler, Gemi Yük Taşıma Kapasitesi