



# IX. Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi

24-25 Ekim 2025 | Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

<https://www.ulk.ist/>



## Denizyolu Taşımacılığı ve Dış Ticaret

**Senay Ak**

YL Öğrencisi,

Sivas Cumhuriyet Üniversitesi

aksenay18@gmail.com

### Özet

33 trilyon dolarlık hacme sahip olan küresel ticaretin yaklaşık olarak %1'i denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Diğer taşıma modlarına kıyasla yüksek kapasiteli, düşük maliyetli, güvenilir ve sürdürülebilir olması denizyolu taşımacılığını ön plana çıkarmaktadır. Denizyolu taşımacılığında uygun altyapı ve lojistik hizmetler ihracat yapan ülkeler için doğrudan fayda sağlarken, transit taşımacılık üzerinden de dolaylı bir etkisi olduğu söylenebilir. Dış ticaret hacmindeki artış, ekonomik, kalkınma süreçlerinde artan ithalat ve ihracat hacmi ile yaratmış olduğu istihdam olanakları ile ekonomik büyümeyi pozitif yönde etki etmektedir. Ancak, denizyolu taşımacılığının dış ticarete etkisi ticaretin yapısına, ülkenin ihracat modeline, dış ticaret politikalarına bağlı olarak da değişkenlik gösterebilmektedir. Bu sebeple denizyolu taşımacılığının her ülkenin ekonomik büyümesine etkileri de farklıdır. Çalışmanın amacı, Türkiye'deki denizyolu ticaretinin dış ticarete etkisini incelemektir. Bu doğrultuda, Ocak 2013-Şubat 2025 tarihleri arasında Baltık Kuru Yük Endeksi, Türkiye'ye ait dış ticaret hacmi, denizyoluyla yapılan ithalat ve ihracat, dolar kuru ve sanayi üretim endeksi verileri kullanılarak analizler yapılmıştır. Ampirik analizde, sırasıyla Genişletilmiş Dickey ve Fuller (1981) ve Phillips ve Perron (1988) birim kök testleri, Blanchard ve Quah (1988) yapısal vektör otoregresyon (SVAR) analizi ve son olarak Hatemi ve Roca (2014) asimetrik nedensellik testleri uygulanmıştır. Yapılan analiz sonucunda elde edilen sonuçlara göre, SVAR parametre tahminlerine göre Baltık Kuru yük endeksindeki %1 artışın dış ticaret hacmini %0.641 artırdığı, ihracattaki %1 artışın dış ticaret hacmini %0.014 artırdığı, döviz kurundaki %1 artışın Baltık Kuru Yük endeksini %0,018 artırdığı gibi sonuçlar elde edilmiştir. Küresel kuru yük navlunlarının güçlendiği takdirde hem ihracat hem de ihracat tarafında mal akımları genişlettiği, ihracatın dış ticaret hacminde tek başına sürükleyici olmaktan ziyade, ithalat ile hareket eden bir halde olduğu bulguları elde edilmiştir. Asimetrik nedensellik testi sonuçlarına göre de; dış ticaret hacmindeki azalmanın ihracatı %1 anlam seviyesinde artırdığı, ihracattaki azalmanın dış ticaret hacmini %1 anlam seviyesinde artırdığı, dış ticaret hacmi ile ithalat arasında %1 anlam seviyesinde karşılıklı ve zıt zıt bir nedensellik olduğu, dış ticaret hacmi ile sanayi üretim endeksi arasında da %1 anlam seviyesinde karşılıklı ve zıt bir nedensellik olduğu bulguları elde edilmiştir.

*Anahtar Kelimeler:*

*Denizyolu Taşımacılığı, Baltık Kuru Yük Endeksi, Dış Ticaret, Ekonomik Büyüme*



## Maritime Transportation and Foreign Trade

### Abstract

Approximately 88% of global trade, which has a volume of 33 trillion dollars, is carried out by sea freight. Compared to other modes of transport, sea freight stands out due to its high capacity, low cost, reliability and sustainability. While adequate infrastructure and logistics services in maritime transport provide direct benefits to exporting countries, it can also be said that there is an indirect effect through transit transport. The increase in foreign trade volume positively impacts economic growth through increased import and export volumes in economic and development processes and the employment opportunities it creates. However, the impact of maritime transport on foreign trade can vary depending on the structure of trade, the country's export model, and foreign trade policies. For this reason, the effects of maritime transport on the economic growth of each country also differ. The aim of this study is to examine the impact of maritime trade in Türkiye on foreign trade. To this end, analyses were conducted using data from the Baltic Dry Index, Türkiye's foreign trade volume, imports and exports by sea, the dollar exchange rate, and the industrial production index for the period January 2013 to February 2025. In the empirical analysis, the Extended Dickey and Fuller (1981) and Phillips and Perron (1988) unit root tests, Blanchard and Quah (1988) structural vector autoregression (SVAR) analysis, and finally Hatemi and Roca (2014) asymmetric causality tests were applied, respectively. According to the results obtained from the analysis, SVAR parameter estimates show that a 1% increase in the Baltic Dry Index increases foreign trade volume by 0.641%, a 1% increase in exports increases foreign trade volume by 0.014%, and a 1% increase in the exchange rate increases the Baltic Dry Index by 0.018%. It was found that when global dry cargo freight rates strengthen, both exports and imports expand, and that exports act in tandem with imports rather than being the sole driver of foreign trade volume. According to the results of the asymmetric causality test; a decrease in foreign trade volume increases exports by 1% at the significance level, a decrease in exports increases foreign trade volume by 1% at the significance level, there is a reciprocal and opposite causality between foreign trade volume and imports at the 1% significance level, and there is also a reciprocal and opposite causality between foreign trade volume and the industrial production index at the 1% significance level.

*Keywords:*

*Maritime Transport, Baltic Dry Index, Foreign Trade, Economic Growth*

