Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Cilt 7 Sayı 15 Yıl 2016

ÜLKELERİN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI BAĞLANTILILIK DÜZEYİNİN GELİŞMEKTE OLAN DOĞU ASYA VE PASİFİK EKONOMİLERİNE YAPILAN İHRACATA ETKİSİ

Mustafa ÜNVER[1]

ÖZ

Bu çalışma, denizyolu taşımacılığı bağlantılılık düzeyinin ekonomilerin ihracat düzeyine etkisini araştırmaktadır. Çalışmada bu ilişki, 100 ülkenin bölgesel ve gelir düzeylerine göre ayrıştırılmış farklı ülke grupları için 2004–2014 dönemi yıllık verileri ile dengesiz panel veri analizi yöntemi kullanılarak tahmin edilmiştir. Bağımlı değişken olarak; ülkelerin Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde bulunan gelişmekte olan ekonomilere gerçekleştirdiği ihracat kullanılmıştır. Diğer taraftan; modellerdeki bağımsız değişkenler sırasıyla denizyolu taşımacılık bağlantılılık endeksi, doğrudan yabancı sermaye yatırımları, kişi başına GSYH ve döviz kuru değişkeni olarak ifade edilebilir. Çalışmanın bölgesel ülke gruplarının analiz sonuçlarına göre; Avrupa Birliği, Avrupa ve Merkezi Asya, Latin Amerika ve Karayip, Afrika ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerinin denizyolu taşımacılık bağlantılılık endeksi seviyelerinin bağımlı değişken üzerinde pozitif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi bulunmuştur. Avrupa Birliği ve Avrupa ve Merkezi Asya bölgelerinde doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının bağımlı değişken üzerinde negatif ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi bulunmuştur. Diğer taraftan; Latin Amerika ve Karayip ve Afrika bölgelerinde doğrudan yabancı sermaye yatırımları değişkeninin bağımlı değişken üzerinde pozitif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi bulunmuştur. Avrupa Birliği ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerinde kişi başına düşen GSYH'nın bağımlı değişken üzerinde pozitif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi bulunmuştur. Döviz kuru değişkeninin ise; Arab ülkelerinde bağımlı değişken üzerinde negatif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkiye sahipken, Afrika ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerinde pozitif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi bulunmuştur. Çalışmanın gelir düzeyleri için ülke gruplarının analiz sonuçlarına göre ise; denizyolu taşımacılık bağlantılılık endeksi ve kişi başına düşen GSYH değişkenleri tüm gelir düzeylerindeki ülke gruplarında bağımlı değişken üzerinde pozitif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkiye sahip olmuştur. Bununla birlikte; orta gelirli ülke ve düşük ve orta gelirli ülke gruplarında doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının bağımlı değişken üzerinde pozitif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi bulunmuştur. Son olarak; orta gelirli, üst orta gelirli, düşük ve orta gelirli ve düşük gelirli ülke gruplarında döviz kuru değişkeni bağımlı değişken üzerinde pozitif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkiye sahip olmuştur.

Anahtar Kelimeler: İhracat, Denizyolu Taşımacılığı Bağlantılılık Endeksi, Doğu Asya ve Pasifik Bölgesi, Denizyolu Ulaşım Altyapısı

THE IMPACT OF LINER SHIPPING CONNECTIVITY LEVEL OF ECONOMIES ON EXPORT TO DEVELOPING ECONOMIES IN EAST ASIA AND PACIFIC ECONOMIES

ABSTRACT

This paper investigates the impact of liner shipping connectivity level on economies' export levels. This relationship in paper is estimated unbalance panel data method for 2004–2014 periods in 100 countries including different country groups with regional and income level. It uses exports to developing economies in East Asia and Pacific as a dependent variable. On the other hand, liner shipping connectivity index, foreign direct investment, GDP per capita and exchange rate variables are included as independent variables in models. According to analysis results for regional country groups, liner shipping connectivity index levels of European Union, Europe and Central Asia, Latin America and Caribbean, Africa and Middle East and North Africa regions have been positively and statistically significant impacts on dependent variable. Also, foreign direct investment has positively and statistically significant impacts in Latin America and Caribbean, and Africa while there are negative and statistically significant impacts of foreign direct investment in European Union and, Europe and Central Asia regions. GDP per capita in European Union and, Middle East and North Africa regions have positively and statistically significant impacts on dependent variable. Finally, exchange rate has negatively and statistically significant impact in Arab countries group while there are positive and statistically significant impacts in Africa and, Middle East and North Africa regions. According to analysis results for country groups with income level, liner shipping connectivity index and GDP per capita have positively and statistically significant impacts in all income levels. Also, foreign direct investments have positively and statistically significant impacts in middle income and, low and middle income countries. Finally, exchange rate has positively significant impact in middle income, upper middle income, low and middle income and low income country groups.

Keywords: Export, Liner Shipping Connectivity Index, East Asia and Pacific Region, Maritime Line Transportation Infrastructure

JEL Codes: F18, R40, O57

DOI: 10.17823/gusb.283

[1] Yrd. Doç. Dr.**,** Gümüşhane Üniversitesi, İ.İ.B.F., İktisat Bölümü, mustafaunver@gumushane.edu.tr

GİRİŞ

2008 Küresel Finans Krizinden günümüze kadar gelişmiş ülkelerin ekonomik sorunlarını tam anlamıyla çözemediği, reel ve finans piyasalarında yaşanan durgunluğun ve piyasalardaki aktörlerin gelecek beklentilerindeki belirsizliklerin devam ettiği görülmektedir. Bu süreçte; ülke ekonomilerinin ihracatının diğer ülkelerin gelir düzeyinin bir unsuru olduğu düşünüldüğünde dünya ekonomilerinin ihracat pazarı olarak sadece durgunluk yaşayan gelişmiş ülkelere bağımlı kalmak yerine bu ülkelere alternatif olabilecek diğer bölgelere doğru ihracat pazarlarını çeşitlendirme zorunluluğu ile karşılaştığı görülmektedir. Dolayısıyla gelişmiş ülke pazarlarına alternatif olabilecek yeni ihracat pazarlarının istikrarlı şekilde büyüme potansiyeline sahip ülkeler olması doğal bir beklentidir. Bu kapsamda gerek ekonomik büyüme ve gerekse uluslararası ekonomik ilişkilere uyum sağlamada önemli deneyimlere sahip olan Doğu Asya ve Pasifik bölgesindeki gelişmekte olan ekonomiler önemli bir ihracat pazarı olarak göze çarpmaktadır. Bölgenin sahip olduğu bu önem literatür incelendiğinde deniz yolu taşımacılığı bağlantılılık kapsamında incelenmemiştir. Dolayısıyla bu çalışmayı diğer çalışmalardan ayıran temel ilgi alanını; Doğu Asya ve Pasifik bölgesindeki gelişmekte olan sınıfındaki ülkelere yapılan ihracata ülkelerin sahip olduğu denizyolu taşımacılığı bağlantılılık düzeyinin etkisinin olup olmadığı oluşturmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde Doğu Asya ve Pasifik bölgesinin önemi; ikinci bölümde denizyolu taşımacılığı bağlantılılık endeksinin önemi; üçüncü bölümde çalışmanın veri ve yönteminin tanıtımı; dördüncü bölümde analiz sonuçlarını ifade eden ampirik bulgular ve son bölümde çalışmanın sonuç ve önerileri değerlendirilmiştir.

I. DOĞU ASYA VE PASİFİK BÖLGESİNİN ÖNEMİ

Doğu Asya bölgesindeki ekonomik başarının en önemli nedeninin bu ekonomilerin seçmiş olduğu ihracat temelli sanayileşme stratejisi olduğu genel kabul görmüş bir düşüncedir. Diğer gelişmekte olan ekonomiler ithal ikameci politikalarda ısrar etmelerinden dolayı bu başarıyı yakalayamamıştır. Burada önemli bir soru ise, bu ekonomilerin ihracat temelli sanayileşme politikalarını uygulamada nasıl başarılı olduklarıdır. Çünkü bu ekonomiler, ekonomik kalkınmalarının erken aşamalarında olmalarından dolayı diğer sanayileşmiş veya diğer daha gelişmiş gelişmekte olan ekonomilerden daha düşük rekabetçi üstünlüğe sahip durumda bulunmuştur (Chen, 1997: 18). Böylelikle bölgedeki ihracatın artması bölgenin gelir düzeyine olumlu katkıda bulunmuş ve dünya ülkelerinin bu bölgeye ihracatını motive etmiştir. Tablo 1'de Doğu Asya ve Pasifik bölgesinden dünya genelinin ve bölgesel ülke gruplarının yapmış oldukları ithalatın toplam ithalatları içerisindeki payı gösterilmektedir. Bu bağlamda; 1990 yılından günümüze dünya ekonomisinin bölgeden gerçekleştirdiği ithalatın toplam ithalatı içerisindeki payı önemli şekilde artış göstermiştir. 1990 yılında dünya ekonomisi için bu oran %5,5 iken 2014 yılında %18,33 düzeyine yükselerek bölge ülkeleri dünya ihracatının yaklaşık olarak 1/5'ini gerçekleştirmiştir. Tablo 1 dünya ekonomisinde

gerçekleşen bu dikkat çekici artışın diğer bölgesel ülke grupları içinde geçerli olduğunu göstermektedir.

Tablo 1. Dünya ve Bölgesel Ülke Gruplarının Doğu Asya ve Pasifik Bölgesinden Gerçekleştirdiği İthalatın Toplam İthalatları İçindeki Payı

Yıllar	Dünya	Doğu Asya ve Pasifik	OECD Üyeleri	Avrupa ve Merkezi Asya	Latin Amerika ve Karayip	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Sahra Altı Afrika	Arap Dünyası
1990	5,50	14,45	4,34	1,98	0,76	2,31	1,46	2,54
1991	6,43	16,30	5,17	2,44	0,79	2,23	1,69	2,60
1992	7,09	17,16	5,83	2,78	0,79	2,73	2,05	3,02
1993	8,30	17,90	7,00	3,46	1,26	3,07	2,97	3,13
1994	8,75	18,69	7,38	3,40	1,65	2,84	2,58	3,21
1995	9,00	18,87	7,57	3,33	2,19	3,55	3,08	3,81
1996	9,38	19,51	8,02	3,68	2,42	3,54	3,32	3,70
1997	9,72	20,70	8,23	3,81	2,79	5,46	4,15	6,29
1998	9,69	22,21	8,23	4,00	2,99	5,78	5,02	6,40
1999	10,21	22,91	8,67	4,17	2,90	5,98	6,18	6,56
2000	11,06	23,49	9,48	4,60	3,54	6,53	5,73	7,31
2001	11,32	24,41	9,81	4,78	4,42	6,57	6,33	7,15
2002	12,19	25,27	10,62	5,08	5,20	7,05	7,06	7,66
2003	12,82	25,64	11,23	5,57	6,97	7,79	8,04	8,25
2004	13,31	25,45	11,86	5,98	8,25	8,07	9,10	8,52
2005	14,07	25,87	12,71	6,63	9,18	8,87	9,98	9,21
2006	14,54	26,16	13,02	6,81	10,78	10,05	10,95	10,41
2007	14,97	26,43	13,44	7,49	12,14	11,21	12,25	11,45
2008	14,83	25,43	13,35	7,62	12,62	12,01	13,16	12,31
2009	16,19	26,43	14,73	8,32	14,14	12,50	15,14	12,76
2010	17,19	26,24	15,80	9,28	16,02	12,91	14,72	13,27
2011	16,78	25,52	15,20	8,80	16,18	14,20	15,39	13,76
2012	17,24	25,70	15,62	8,88	17,01	14,17	16,00	14,23
2013	17,59	25,79	15,85	9,00	17,71	15,08	16,79	14,79
2014	18,33	26,71	16,32	9,41	18,35	16,91	19,01	15,99

Kaynak: WDI

Doğu Asya ve Pasifik bölgesinin gerçekleştirdiği bu ticari gelişmelere destek sağlayan bir unsur olarak, bölge ülkelerinin rekabet düzeylerini arttırmak ve gelişmiş ekonomilere olan bağımlılığını azaltmak için kendi aralarında başarılı şekilde oluşturdukları ekonomik entegrasyonlar gösterilebilir. Doğu Asya bölgesinde 1980 yılına kadar bir ekonomik birliktelikten bahsedilemez. Bu dönemde bölgenin toplam ticaretinin düşük bir payı bölge içinde gerçekleşmekteydi. Bu durum ise; bölgenin kendi dışındaki diğer bölge ülkelerine bağımlılığını arttırmaktaydı (Petri, 2006: 381). Dolayısıyla ticarette bu pazar bağımlılığının ortadan kaldırılması amacıyla Asya'da bölgesel ekonomik birlikteliklerin oluşturulması önemli bir eşik olmuştur. Asya'daki hükümetler ve firmalar bölgesel serbest ticaret alanları oluşturmak için önemli çabalar sarf etmiştirler. 1997 finansal çöküşü ile birlikte zayıf rekabet düzeyi nedeniyle Amerikan talebine muhtaç duruma düşmüştürler. Dolayısıyla bölge ülkeleri alternatif serbest ticaret alanlarına yönelmiştirler. Bununla birlikte; bu serbest ticaret alanlarına genel olarak üç temel faktör destek sağlamıştır. Bunlardan birincisi; Güneydoğu Asya krizi Asya bölgesindeki ekonomilerin kendi aralarında bölgesel ortaklık yaratma ve kendi aralarında daha derin ekonomik ilişkiler oluşturma çabalarını arttırmıştır. İkinci faktör olarak, zengin ve fakir

ekonomilerin kutuplaşmasının yönetilmesindeki zorluklar nedeniyle daha küçük boyutlu bölgesel anlaşmaların ortaya çıkmasına zemin hazırlanması gösterilebilir. Üçüncü faktör ise, potansiyel olarak politik ve ekonomik bir güç olarak Çin ekonomisinin yaşamış olduğu yükseliş süreci gösterilebilir. Dolayısıyla, 1997 krizi sonrası dönemde, Asya bölgesi bölgesel finansal reformları uygulamak ve serbest ticaret antlaşmaları oluşturma konusunda çeşitli alternatifler ortaya koymuştur (Tourk, 2004: 855).

Buna ek olarak, bölge ülkelerinin böyle birliktelikler kurması ihtiyacının bazı faktörler tarafından tetiklendiği bilinmektedir. Örneğin, Kawai (2005: 36) çalışmasında Doğu Asya ülkelerinin ekonomik bölgeselleşme girişimlerinin özellikle ticaret ve doğrudan yabancı sermaye yatırımları konularında fiili olarak daha güçlü bir kurumsallaşma çabasının olduğunu ifade etmiştir. Bununla birlikte bu çalışma Doğu Asya ülkelerinin ekonomik entegrasyon arayışlarının üç nedeni olduğunu söylemiştir. Bunlar;

- Doğu Asya bölge ülkelerinin, özellikle Avrupa ve Amerika bölgelerinde bölgesel ticari organizasyonların artan şekilde yayılmasına bir tepki olarak yeni arayışlara yönelmesi ve bölgesel anlamda liberalleşme sürecinin zayıf gerçekleşmesi
- Doğu Asya bölge ülkelerinin ölçek ekonomilerinin ve dinamik verimliliklerinin suiistimal edilmesi nedeniyle verimliliklerinin ve uluslararası rekabet düzeyinin arttırılmasının amaçlanması
- Doğu Asya bölgesi içinde daha derin bir bütünleşme ile bölgesel kurumsallaşmanın geliştirilmesi

Doğu Asya ve Pasifik bölgesi ülkelerinin ticaret ve doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına yönelme nedenlerinden biri de bu iki araç aracılığıyla ekonomik kalkınma düzeylerinin attırılmasının hedeflenmesidir. Literatür incelendiğinde ticari açıklığın arttırılmasının ekonomik kalkınmayı arttıracağını gösteren çalışmalar bulunmaktadır. Örneğin, Frankel vd., (1996) çalışmasında Doğu Asya ülkelerinin ihracat ve ithalat toplamının GSYH'ya oranı olarak formüle edilen ticari açılık düzeyi ile çalışan işçi başına düşen GSYH arasında pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olduğu sonucuna ulaşmıştır. Bu bağlamda; Tablo 2 ve Tablo 3 Doğu Asya ve Pasifik bölgesine dâhil olan seçilmiş ekonomilerin ticari açıklık ve doğrudan yabancı sermaye yatırımları hakkında bilgi vermektedir. Ticari açıklık verisi; ihracat ve ithalat toplamının GSYH içindeki payını gösterirken; doğrudan yabancı sermaye yatırımları verisi ülkelere giriş yapan doğrudan yabancı sermaye girişlerinin GSYH içindeki payını ifade etmektedir. Her iki tabloda incelendiğinde her iki göstergenin de bölgede bulunan seçilmiş ülkelerde gözle görülür şekilde artış gösterdiği görülmektedir. Bu değerlerdeki artışlar ise bölge ülkelerinin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunduğu düşünülebilir.

Tablo 2. Seçilmiş Gelişmekte olan Doğu Asya ve Pasifik Bölgesi Ülkelerinin Yıllar İtibariyle Ticari Açıklık Düzeyleri

Bölgeler	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Doğu Asya ve Pasifik	.	77,77	111,61	136,83	113,60	113,58	131,27	139,61	144,16
Çin	29,62	38,44	39,36	62,90	49,33	48,83	45,71	43,90	41,53
Endonezya	49,06	53,96	71,44	63,99	46,70	50,18	49,58	48,75	48,20
Fiji	129,50	118,14	135,42	118,25	121,73	128,25	128,93	136,37	129,42
Filipinler	60,80	80,54	104,73	97,88	71,42	67,70	64,66	59,89	60,57
Güney Kore	52,78	54,32	67,95	71,18	95,65	110,00	109,89	102,77	95,95
Kamboçya	.	77,77	111,61	136,83	113,60	113,58	131,27	139,61	144,16
Malezya	146,89	192,11	220,41	203,85	169,66	166,62	158,94	154,08	149,52
Moğolistan	58,62	82,10	121,89	122,38	103,35	127,00	109,59	100,46	109,47
Palau	78,02	148,01	114,38	127,03	137,22	138,47	142,70	150,92	.
Tayland	75,78	90,43	124,92	148,25	135,14	149,35	148,83	143,85	142,73
Vietnam	81,32	74,72	103,24	130,71	152,22	162,91	156,55	165,09	169,53

Kaynak: WDI

Tablo 3. Seçilmiş Gelişmekte olan Doğu Asya ve Pasifik Bölgesi Ülkelerinde Yıllar İtibariyle Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının GSYH İçindeki Payları

Bölgeler	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Doğu Asya ve Pasifik	1,569	3,884	2,620	4,447	4,155	4,085	3,389	3,567	.
Çin	0,971	4,897	3,186	4,902	4,520	4,426	3,494	3,665	.
Endonezya	0,955	2,150	-2,757	2,916	2,025	2,303	2,310	2,557	2,914
Fiji	6,874	3,529	0,035	5,309	11,359	11,428	6,939	4,104	.
Filipinler	1,196	1,994	2,765	1,614	0,536	0,895	1,285	1,374	2,179
Kamboçya	.	4,382	4,064	5,994	6,540	6,200	10,253	8,833	.
Malezya	5,298	4,704	4,038	2,734	4,398	5,226	3,192	3,699	.
Moğolistan	.	0,675	4,723	7,315	23,526	45,290	36,214	17,145	.
Palau	1,301	-0,221	9,935	0,450	-3,582	2,856	4,196	3,365	.
Tayland	2,863	1,231	2,743	4,568	2,855	0,714	3,523	3,694	3,430
Vietnam	2,781	8,586	3,858	3,390	6,901	5,482	5,370	5,198	.

Kaynak: WDI

Bu bağlamda düşünüldüğünde; Doğu Asya finansal krizi gelişmekte olan ülkelere sermaye girişinin bir kaynağı olarak doğrudan yabancı sermayenin önemini vurgulamıştır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının gelişmekte olan ülkelerin uzun dönem karlılığında büyük pay sahibi olmasından dolayı ekonomik büyümesine yardımcı olduğu düşünülmektedir. Dolayısıyla, alternatif sermaye akışları içerisinde olan doğrudan yabancı sermaye yatırımları gelişmekte olan ekonomilerin sağlamlılığının iyi bir göstergesi olabilmektedir (Nakamura ve Oyama, 1998: 1). Bu bağlamda düşünüldüğünde doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının girişini motive eden unsurların bilinmesi önemli bir ilgi alanıdır. Dünya genelinde doğrudan yabancı sermaye girişlerinin temel aktörlerinden biri olan çok uluslu alanda faaliyette bulunan firmaları yurt içine çekecek cazip ortamın sağlanması önem taşımaktadır. Örneğin; çok uluslu ticari firmalar mülkiyet kısıtlamalarının bulunduğu ülkelere yatırım konusunda isteksiz davranırlar. Buna karşın; bu firmalar merkez ülkesi ile giriş yaptıkları

ülkedeki ticari iştirakleri arasında etkin yönetimi sağlayabilecek kararların alınabileceği ülkeleri araştırmaktadır. Özellikle devasa büyüklükteki çok uluslu firmalar, yabancı sahipliğini kısıtlayan ekonomilerde yerel firmalar kurmaktan ziyade büyük ölçekli ihracat yapılabilecek ekonomileri tercih etme eğilimindedirler. Ayrıca çok uluslu firmalar döviz kuru riskini hafifletmek amacıyla birden fazla ekonomide üretim yapmayı tercih ederler. Bununla birlikte bu firmalar genel olarak sanayileşmiş ülkelerde yatırım yapmayı tercih ederken şartların uygun olduğu gelişmekte olan ekonomilere de yönelecektirler. Gelişmekte olan ekonomilerde aradıkları en önemli şartlar makro ekonomik istikrar ve ekonomik büyüme potansiyelidir. Bu şartlar düşünüldüğünde; doğrudan yabancı sermayenin cezp edilmesinde Doğu ve Güneydoğu Asya ekonomilerinin başarılı oldukları görülmektedir (Jongwanich, 2007: 28).

Diğer taraftan; Doğu Asya ve Pasifik bölgesi özelinde düşünüldüğünde bölgenin ulaştığı ekonomik büyüme seviyeleri dikkat çekmektedir. Dünya ekonomisinde Doğu Asya bölgesinin egemenliği sadece bir ülkenin başarısı olarak tanımlanamamaktadır. Aksine bu hâkimiyet hızlı şekilde sanayileşmiş bölgesel ekonomilerin bir grubunun yaklaşık 40 yıl boyunca kesintisiz ve sıra dışı ekonomik büyümesinin bir sonucudur. Örneğin; 1950'lerden bu yana Japonya, 1960'ların sonu ve 1970'lerin başından itibaren Kore, Tayvan, Hong Kong, ve Singapur ve 1970 ve 1980'lerden günümüze Çin, Tayland, Malezya ve Endonezya ekonomileri dünya ortalamasının üstünde büyümeyi başarmıştırlar (Drysdale ve Huang, 1997: 201). Bölge ekonomilerinin dünya ekonomilerinin büyüme oranları ile karşılaştırılamayacak derecede elde ettiği bu dikkat çekici istikrarlı ve yüksek büyüme oranları dünya ekonomilerinin ihracat pazarlarını bölgeye genişletme çabalarını da arttırmıştır. Dolayısıyla; bölgenin ekonomik büyüme çerçevesinde düşünüldüğünde dünya ortalamasının üstünde gerçekleşmelere sahip olması bölgeyi dünya nezdinde pozitif şekilde daha önemli hale getirmiştir. Tablo 4 seçilmiş gelişmekte olan Doğu Asya ve Pasifik bölgesi ülkelerinin yıllık GSYH büyüme oranlarını ifade etmektedir. Tablo 4 incelendiğinde; bölgenin ekonomik büyüme gerçekleşmelerinin dünya ortalamasından gözle görülür şekilde yüksek düzeylerde bulunmasının yanında Çin, Endonezya, Filipinler, Kamboçya, Malezya, Tayland ve Vietnam ekonomilerinin tek başlarına dünya ortalamalarının üstünde büyüme oranlarına ulaştığı görülmektedir. Bölge ülkelerinin bu büyüme potansiyeli bölge dışı ekonomileri cezbeden bir faktördür. Çünkü gelir düzeyi istikrarlı şekilde artan ekonomiler diğer ekonomilerden daha fazla ithalat gerçekleştireceklerdir. Bu durum diğer bölge dışı ekonomilerin ihracatının artması açısından önemli bir faktördür. Dolayısıyla Doğu Asya ve Pasifik bölgesi ihracat pazarı olma potansiyeli olan önemli bölgelerden biri haline gelmiştir.

Tablo 4. Seçilmiş Gelişmekte olan Doğu Asya ve Pasifik Bölgesi Ülkelerinin Yıllar İtibariyle GSYH Büyüme Oranları

Yıllar	Dünya	Doğu Asya ve Pasifik	Çin	Endonezya	Filipinler	Kamboçya	Malezya	Tayland	Vietnam
1995	2,92	9,96	10,9	8,40	4,68	6,44	9,83	9,24	9,54
1996	3,29	8,99	9,92	7,64	5,85	5,41	10,00	5,90	9,34
1997	3,68	7,25	9,23	4,70	5,19	5,62	7,32	-1,37	8,15
1998	2,55	2,03	7,85	-13,1	-0,58	5,01	-7,36	-10,5	5,76
1999	3,36	6,22	7,62	0,79	3,08	11,9	6,14	4,45	4,77
2000	4,26	7,54	8,43	4,92	4,41	8,77	8,86	4,75	6,79
2001	1,82	6,63	8,30	3,64	2,89	8,04	0,52	2,17	6,19
2002	2,07	7,84	9,09	4,50	3,65	6,69	5,39	5,32	6,32
2003	2,80	8,78	10,0	4,78	4,97	8,51	5,79	7,14	6,90
2004	4,15	8,97	10,0	5,03	6,70	10,3	6,78	6,34	7,54
2005	3,59	9,76	11,3	5,69	4,78	13,2	5,33	4,60	7,55
2006	4,12	10,8	12,6	5,50	5,24	10,7	5,58	5,09	6,98
2007	3,94	12,2	14,1	6,35	6,62	10,2	6,30	5,04	7,13
2008	1,48	8,49	9,62	6,01	4,15	6,69	4,83	2,48	5,66
2009	-2,07	7,51	9,23	4,63	1,15	0,09	-1,51	-2,33	5,40
2010	4,08	9,85	10,6	6,22	7,63	5,96	7,43	7,81	6,42
2011	2,84	8,45	9,48	6,17	3,66	7,07	5,19	0,08	6,24
2012	2,23	7,43	7,75	6,03	6,80	7,31	5,64	6,49	5,25
2013	2,35	7,18	7,68	5,58	7,18	7,36	4,73	2,89	5,42
2014	2,47	6,83	7,35	5,02	6,10	7,03	6,03	0,71	5,98

Kaynak: WDI

II. Denizyolu Taşımacılığı Bağlantılılık Endeksi

UNCTAD'ın (2015: 5) çalışmasına göre; gelişmekte olan ekonomilerin limanlarından gerçekleştirilen ihracatın dünya toplam mal ihracatı içindeki payı 2014 yılında %60 düzeyine ulaşmıştır. Diğer taraftan; aynı dönemde gelişmekte olan ekonomilerin denizyolu taşımacılığı aracılığıyla ile gerçekleştirdiği ithalatın dünyada gerçekleştirilen toplam ithalat içindeki payı %61 düzeyinde gerçekleşmiştir. Bu durum ayrıca; şimdiye kadar ilk kez 2014 yılında gelişmekte olan ekonomilerde deniz yolu taşımacılığıyla gerçekleştirilen ithalat hacminin payının, denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen ihracat hacminin payını aştığını ifade etmektedir. Bununla birlikte; dünya ekonomisinin yaşadığı küreselleşme süreci ile birlikte özellikle dünya ticaretinde payı artan Asya bölgesine doğru taşımacılık sektörünün yoğunlaşması ile denizyolu taşımacılığı faaliyetlerine duyulan ihtiyacın arttığı görülmüştür (Ferrari vd., 2008: 127).

Günümüzde ticareti ve gümrük prosedürlerini birlikte kolaylaştıran ulaşım altyapısı ve faaliyetleri bir ülkenin ihracatı için rekabeti ve küresel üretimdeki katkısı için zorunlu olan unsurlardır. Literatürde altyapı değişkenlerinin ekonomik büyümeye katkısını inceleyen çalışmalar bulunmaktadır. Örneğin Hayaloğlu (2015) çalışmasında lojistik sektöründeki gelişmelerin ekonomik büyümeye etkisini OECD ülkeleri için araştırmıştır. Çalışmanın analiz sonuçlarına göre; OECD ülkelerinde taşımacılık alanındaki altyapı yatırımlarının ülkelerin ekonomik büyümesine pozitif yönlü katkı sağladığı sonucuna ulaşılmıştır. Diğer taraftan; birçok az gelişmiş ekonomi bu alanda geri kalmış ve özellikle gemicilik hizmetleri konusunda diğer ülkelere yetişememiştir. Dünya genelinde ise; ulaşım

ağları büyümüş, gemilerin boyutları artmış ve liman trafiğindeki faaliyetler büyüme kaydetmiştir. Uluslararası denizyolu taşıma ağının genişlemesine rağmen, az gelişmiş ekonomilerin çoğunda limanlardan gerçekleştirilen nakliye faaliyetlerini yapan firmaların sayısı gelişmemiş tam tersine düşüş göstermiştir. Sonuç olarak az gelişmiş ekonomilerde etkin çalışmayan uluslararası ulaşım bağlantıları onların ticaretinin büyüyememesine yol açmıştır (Nicita vd., 2013: 20). Dolayısıyla uluslararası taşıma ağlarının günümüze uyumlu şekilde geliştirilmesi önemli bir durumdur. Bu süreçte; denizyolu taşıma ağlarının gelişmesine her şeyden önce konteynır ile taşıma için artan talep katkıda bulunmuştur. Konteynır ile ticaret akımlarının güzergahları; taşımacılık firmalarının stratejilerine ve spesifik faaliyetler için ihracatçı talebine bağlı olarak değişmektedir. Gerçekte bir limanın veya küresel boyutta deniz yolu taşıma ağı içindeki bölgenin konumunu limanlar arası veya bölgeler arası ticaret akımlarının yoğunluğu belirlemektedir. Gemi yolları; ticaretin ve limanların spesifik özelliklerine bağlı olarak denizyolu firmalarının ticaret pazarlarını ve faaliyet yapılarını belirlemektedir (Wilmsmeier ve Notteboom, 2011: 214). Dolayısıyla; ulaşım altyapısı makro düzeyde ülke ekonomisine katkıda bulunduğu kadar mikro düzeyde firmalara da önemli faydalar sağlamaktadır. Yeni oluşturulan bir ulaşım altyapısı firmaların lojistik sürecini ve arz zincirini geliştirerek bazı avantajlar elde etmesine yardımcı olur. Uzun dönemde firmalar ulaşım sistemlerindeki gelişmelerin avantajlarını elde etmek için girdi ikameleri ve üretim süreçlerini yeniden şekillendirirken, kısa vadede satın alma ve işlem davranışlarını değiştirerek hizmet kalitelerini geliştirmeyi ve maliyetlerini azaltmayı deneyecektirler. Firmaların operasyon maliyetlerinin azalmasına; satın alma, ticari filo oluşturma, depolama ve envanter tutma maliyetlerinin azaltılması ve transit geçiş sürelerindeki belirsizliklerin azaltılması katkı sağlamaktadır (Shepherd vd., 2011: 626).

Taşımacılığın en yaygın olan diğer biçimleri ile karşılaştırıldığında, denizyolu taşımacılığı daha ucuz navlun oranları, daha yüksek güvenlik seviyesi ve daha düşük çevresel etki fırsatları sunmaktadır. Literatür incelendiğinde diğer taşımacılık hizmetleri ile karşılaştırıldığında denizyolu taşımacılığının daha düşük seviyede ilgi çektiği görülmektedir. Günümüzde küresel boyutta ve özellikle Asya bölgesi toplam ticaretinde denizyolu taşımacılığı payını önemli şekilde arttırmıştır. Ayrıca Transpasifik ve Transatlantik denizlerindeki ticaret yolları boyunca kontrol dışı ticari gemilerin faaliyetlerinin önlenmesi için çok sayıda ittifak oluşturulmuştur. Bu kapsamda; birçok gemiden gemiye aktarma merkezleri oluşturulmuş ve bu alanda faaliyet gösteren denizyolu firmaları, taşıma ağı boyunca uygun taşıma gemileri boyutlarını oluşturarak daha yüksek ölçek ekonomisi elde etmek için ittifaklar kurmuştur (Gelareh vd., 2010: 993). Böylelikle oluşturulan ittifaklar ile deniz yolu ulaştırma maliyetleri azaltılarak rekabetçi bir fayda sağlanması amaçlanmıştır. Bu bağlamda; açık deniz ulaştırma maliyetlerini; liman verimliliği, limanın yük toplama kapasitesi ve limanın küresel bağlamda denizyolu ulaştırma ağı, rekabet seviyesi ve bağlantılılık seviyesi gibi unsurlar etkilemektedir. Limanların ülkenin iç ticaret ağları ile bütünleşmesi, yük toplanmasına izin verilmesi, büyük ticari gemilerin hızlı sefer sağlaması, taşıyıcılar arasında rekabeti bozacak tekelleşmelerin engellenmesi

politikaları gibi liman kalkınma stratejilerine sahip olan ülkeler daha fazla avantaja sahip olmaktadır. Bu stratejilere sahip ülkeler; daha hızlı faaliyet gerçekleştirme, üretilen malların ulaştırılması alanında ölçek ekonomisinin oluşturulması ve daha düşük fiyatlar gibi faydalara sahip olacaktırlar (Schwartz vd., 2009: 6).

Buna göre düşündüğümüzde, oluşan daha düşük fiyatlar maliyetleri azaltan unsurlardır. Örneğin; bir limanın etkinliği, limanın özel sektör sahipliği, gümrük işlemlerindeki gecikmeler, liman altyapısı, ülkenin genel ulaşım altyapısı ve limanlar arası bağlantılılık düzeyleri gibi unsurlar uluslararası denizyolu taşımacılık maliyetleri üzerinde etkilere sahip olabilmektedir. Bu bağlamda; limanları birbirine bağlayan limanlar arası bağlantılılık hizmetleri ulaştırma yollarına sağlanan hizmetleri etkileyen limanların diğer özelliklerine bağımlıdır (Wilmsmeier vd., 2006: 125). Bununla birlikte ifade edilen diğer özellikler; liman performansının ölçülmesine katkı sağlayabilmektedir. Liman performansının ölçülmesi; liman kullanıcıları, politika yapıcılar, liman geliştiricileri ve ilgili diğer taraflar için önemli bir konudur. Örneğin liman kullanıcıları; maliyetler, güvenilirlik ve işlem maliyetleri gibi performans göstergeleri üzerine odaklanırlar. Politika yapıcılar; bu göstergelere ek olarak limanlardaki istihdam düzeyleri ve karbondioksit salınım oranları ile de ilgilenebilmektedir (De Langen ve Sharypove, 2013: 97). Böylelikle farklı taraflar; tüm bu unsurları dahil eden ve taraflara yol gösteren bir temel değişkene ihtiyaç duymuşturlar.

UNCTAD bu talebi karşılamak amacıyla; bir ülkenin denizcilik bağlantılılığındaki genel gelişmeyi ifade etmek için denizyolu taşımacılığı bağlantılılık endeksini geliştirmiştir. Bu endeks ölçülebilen beş bileşenden oluşmaktadır. Bu bileşenler; ülkeler arasında faaliyette bulunan gemi sayısı, gemilerin taşıma kapasitesi, geçekleştirilen faaliyet sayısı, bu faaliyetleri gerçekleştiren firma sayısı ve bir ekonomide elde edilebilen maksimum gemi büyüklüğü olarak ifade edilmektedir. Bu bileşenler bir araya getirilerek denizcilik sektörünün ayrıntılı bir durumunu sunma ve liman altyapısının kalitesini ifade etmede yardımcı olmaktadır. Endeksteki değerlerin artması, deniz bağlantılılık ve verimlilik düzeyinin arttığı anlamına gelmektedir (Duval ve Utoktham, 2011: 23).

Daha ayrıntılı düşünüldüğünde; bu beş bileşenin her biri ülkenin denizyolu bağlantılılığının olası bir göstergesi olarak düşünülebilir. Hoffmann (2012: 265–266) çalışmasında bu bileşenleri ayrıntılı olarak ifade etmiştir. Bunlar aşağıda ifade edilmektedir:

1) *Bir ülkenin limanından veya limanına faaliyette bulunan firma sayısı:* Bu firmalar aynı ülkede yerleşik olan kişi veya firmalar olmak zorunda değildir. Gerçekte ülkelerin ticaretinin büyük bir bölümü yabancı firmalar tarafından taşınır ve belli başlı taşıyıcı firmaların çoğu gelirlerinin büyük bir bölümünü üçüncü ülkelerin ithalat ve ihracatını taşımadan elde etmektedir. Buradaki taşıyıcı firma sayısının artması sektördeki rekabet düzeyini arttırarak navlun oranlarını düşürecektir.
2) *Bir ülkenin denizyolu taşıma faaliyetlerini sağlayacak en büyük sevkiyat bölgesinin büyüklüğü:* bu ölçek ekonomilerinin ve altyapının bir göstergesidir. Limanlarda konteynır vinçleri gibi yeterli

ekipmanların sağlanması ve çok büyük konteynır gemilerinin sevkiyatı için giriş kanallarının oluşturulması gerekmektedir.

3) *Ülkenin limanları ile diğer ülke limanları arasında bağlantıyı sağlayan faaliyetlerin sayısı:* bir limandan hedef limanlara geçişin kolaylaşması ile zorunlu olan ve maliyetleri arttıran aktarma noktalarının azaltılması
4) *Ülkelerin limanları arasında faaliyette bulunan ve sevk edilen gemilerin toplam sayıları:* burada faaliyetlerin sefer sıklığından ziyade daha çok etkinliğini ve bağlantılılığını ifade eden gemilerin sayısına odaklanılmıştır.
5) *Gemilerin sahip olduğu toplam taşıma kapasitesi:* burada toplam taşıma kapasitesi gemilerin sahip olduğu elde edilebilir alanı ifade etmektedir.

Bununla birlikte; denizyolu taşımacılığı bağlantılılık endeksi, küresel ticarete ulaşılabilirliliğin bir göstergesi olarak da düşünülebilmektedir. Daha yüksek bir endeks değeri, ülkenin daha yüksek kapasiteli bir yük taşıma sistemine sahip olduğu ve dolayısıyla ülkenin daha etkin şekilde uluslararası ticarete katıldığını ifade etmektedir. Dolayısıyla bu endeks, denizyolu taşımacılığı bağlantılılığının ve ticareti kolaylaştırmanın bir ölçüsü olarak düşünülebilir. Aynı zamanda piyasa payı aracılığıyla geliri maksimuma taşımak için uygun taşıma yollarını arama stratejisini de ifade etmektedir (Rodrigue, 2010: 9). Diğer bir ifade ile; denizyolu taşımacılığı bağlantılılık endeksi; denizyolu bağlantılılığını ölçerek mevcut denizyolu taşımacılık ağına doğru ülkenin entegrasyon seviyesini ifade eder. Aynı zamanda bu endeks, küresel ticarete ulaşılabilirliliğin bir göstergesi olarak da düşünülebilmektedir. Endeksin değerinin artması, küresel anlamda yüksek kapasiteli denizyolu yük taşıma sistemine girişin kolaylaşması anlamına gelmektedir. Dolayısıyla; endeksteki bir artış ülkenin uluslararası ticarete etkin şekilde katılımını arttırdığı düşünüldüğünde hem deniz taşımacılığı bağlantılılığının hem de ticareti kolaylaştırmanın bir ölçüsü olarak düşünülebilir. Limanların sıklığı, kapasitesi ve firma sayısı gibi denizyolu taşımacılığı ile ilişkili faktörler ayrıca ekonominin taşıma piyasasını da tanımlamakta ve kıyı ticaret ağının entegrasyon seviyesini etkilemektedir (Lekakou ve Vitsounis, 2011: 77).

III. VERİ VE YÖNTEM

Doğu Asya Pasifik bölgesinin önemi düşünüldüğünde; bu bölgede bulunan 24 gelişmekte olan ekonomiye dünya geneli, bölgesel ve gelir düzeyleri için seçilmiş ülke gruplarının yapmış oldukları ihracat düzeylerine, ülkelerin deniz yolu taşımacılık bağlantılılığının etkisini analiz etmek bu çalışmanın temel odak noktasıdır. Çalışmaya dahil edilen ülkelerin ihracat yaptığı gelişmekte olan 24 Doğu Asya ve Pasifik ekonomisi Ek-1.'de sıralanmıştır. Ayrıca, çalışmada kullanılan bölgesel ve gelir düzeylerine göre seçilmiş ülke grupları Dünya Bankasının 2015 Temmuz'unda yayınladığı sınıflandırmaya göre oluşturulmuştur. Bu bağlamda; çalışmada 2004–2014 dönemi yıllık verileri ile

100 ülkenin[2] 970 örnekleminden oluşan dengesiz panel veri analizi kullanılmıştır. Verisi elde edilebilen bölgesel ülke grupları sırasıyla; tüm ülkelerin dahil olduğu grup için 100, Avrupa Birliği bölgesinden 23, Avrupa ve Merkezi Asya bölgesinden 28, Latin Amerika ve Karayip bölgesinden 18, Arap ülkeleri bölgesinden 14, Afrika bölgesinden 17 ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgesinden 17 ülkeden oluşturulmuştur. Bu bölgesel ülke gruplandırmaları Ek-2'de ifade edilmiştir. Diğer taraftan verisi elde edilebilen gelir düzeyleri için ülke grupları ise sırasıyla; yüksek gelirli ülkeler için 46, orta gelirli ülkeler için 49, üst orta gelirli ülkeler için 25, düşük ve orta gelirli ülke grupları için 53 ve düşük gelirli ülkeler için 5 ülkeden oluşturulmuştur. Gelir düzeylerine göre oluşturulan bu ülke grupları Ek-3.'de ifade edilmiştir.

Çalışmada uygulanan ampirik analizlerde; ülkelerin Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde bulunan 24 gelişmekte olan ekonomiye gerçekleştirdiği ihracatın ülkelerin gerçekleştirdiği toplam ihracat içindeki payı bağımlı değişken olarak kullanılmıştır. Böylelikle günümüzde dünya ticaretinde payı yükselen bu bölgeye ihracatın arttırılmasını sağlayan unsurlardan birinin denizyolu taşımacılık bağlantılılığının olup olmadığı araştırılmaktadır. Bu bağlamda; denizyolu taşımacılığı bağlantı endeksi, doğrudan yabancı sermaye yatırımları, kişi başına GSYH ve döviz kurları değişkenleri modellere bağımsız değişken olarak dâhil edilmiştir. Çalışmada kullanılan değişkenler için veri kısaltması, verinin tanıtılması ve verinin kaynağı gibi detaylı bilgiler Tablo 5'de ifade edilmiştir.

[2] Bu ülkeler; Almanya, Amerika Birleşik Devletleri, Arnavutluk, Birleşik Arap Emirlikleri, Birleşik Krallık, Cezayir, Arjantin, Avustralya, Bahama Adaları, Bahreyn, Bangladeş, Barbados, Belçika, Brezilya, Brunei, Bulgaristan, Cape Verde, Çin, Danimarka, Dominik, Dominik Cumhuriyeti, El Salvador Cumhuriyeti, Endonezya, Estonya, Fas, Fiji, Fildişi Sahilleri, Filipinler, Finlandiya, Fransa, Gana, Guatemala, Guyana, Güney Afrika, Güney Kore, Hırvatistan, Hindistan, Hollanda, Honduras, Hong Kong, Irak, İran, İrlanda, İspanya, İsrail, İsveç İtalya, İzlanda, Japonya, Kamboçya, Kamerun, Kanada, Katar, Kenya, Kıbrıs (Rum Kesimi), Kolombiya, Kosta Rika, Kuveyt, Letonya, Litvanya, Lübnan, Madagaskar, Malezya, Malta, Meksika, Mısır, Moritiyus Cumhuriyeti, Mozambik, Nijerya, Norveç, Pakistan, Papua Yeni Gine, Peru, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya Federasyonu, Senegal, Singapur, Slovenya, Solomon Adaları, Sri Lanka, Surinam, Suriye, Suudi Arabistan, Şili, Tanzanya, Tayland, Togo, Tonga, Trinidad ve Tobago, Tunus, Türkiye, Ukrayna, Umman, Ürdün, Venezuella, Vietnam, Yeni Zellanda, Yunanistan olarak dahil edilmiştir.

Tablo 5. Çalışmada Kullanılan Değişkenlerin Tanıtılması

Değişken Adı	Değişkenin Tanımı	Kaynak
Doğaspasihracat	Doğu Asya Pasifik bölgesindeki gelişmekte olan ülkelere yapılan ihracatın toplam ihracat içerisindeki payı (%)	WDI
LnDenyoltaşbağindeks	Deniz Yolu Taşımacılığı Bağlantılılık Endeksi (Maksimum 2004=100)'nin doğal logaritması	UNCTAD
Doğyabseryatırım	Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının GSYH içindeki payı	UNCTAD
LogKişbaşGSYH	2005 yılı Amerikan doları cinsinden sabit fiyatlar ile kişi başına GSYH'nın logaritma değerleri	WDI
Dövizkuru	Amerikan doları başına düşen yerli para olarak ifade edilen resmi döviz kuru	WDI

Açıklama: WDI : World Development Indicators,
UNCTAD : United Nations Conference on Trade and Development

Bağımlı değişken olarak modele dahil edilen *Doğaspasihracat* değişkeni Dünya Bankasının ülke grubu sınıflandırmasına göre Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde bulunan 24 gelişmekte olan ekonomiye ülkelerin gerçekleştirdiği mal ihracatının bu ülkelerin toplam mal ihracatı içerisindeki payını göstermektedir. Bu değişken için elde edilen veriler Dünya Bankasının WDI veritabanından elde edilmiştir. Diğer taraftan; çalışmanın modellerinde dört bağımsız değişken kullanılmıştır. Bunlardan birincisi; çalışmanın temel ilgi alanı olan *Denyoltaşbağindeks* değişkeni olarak modellere dâhil edilmiştir. UNCTAD'ın denizyolu taşımacılık bağlantılılık endeksi olarak da ifade edilebilen değişken, denizyolu taşımacılık hizmetlerinin arzı ve altyapısı konusunda kullanılan bir değişkendir. Beş bileşenden oluşturulan ve 2004–2014 dönemi verilerini kapsayan bu endeks özel bir hesaplama yöntemi ile her ülke için ayrı şekilde oluşturulmaktadır. Buna göre; beş bileşenin her biri için ülkenin sahip olduğu değeri o bileşenin 2004 yılındaki maksimum değerine bölerek o ülkenin o bileşen için değeri elde edilmektedir. Daha sonra her bir bileşen için elde edilen beş farklı değerin ortalaması hesaplanmaktadır. Ulaşılan bu ortalama değer 2004 yılının maksimum ortalama değerine bölünüp 100 değeri ile çarpılmaktadır. Bu şekilde elde edilen endeks 2004 yılında en yüksek ortalama endekse sahip ülkenin 100 değerini almasına neden olmaktadır (UNCTAD, 2011). Çalışmada kullanılan ikinci bağımsız değişken UNCTAD veritabanından elde edilen *Doğyabseryatırım* değişkenidir. Bu değişken, ülkelere giriş yapan doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının GSYH içindeki payını göstermektedir. Çalışmanın üçüncü bağımsız değişkeni ise; *LogKişbaşGSYH* olarak gösterilen ve ülkenin 2005 Amerikan doları cinsinden sabit fiyatları ile hesaplanan kişi başına GSYH'nın logaritma değerlerini göstermektedir. Bu bağımsız değişken de Dünya Bankasının WDI veritabanından elde edilmiştir. Son olarak modele dahil edilen dördüncü bağımsız değişken olan *Dövizkuru* değişkeni; Amerikan doları

başına düşen yerli para olarak ifade edilen resmi döviz kurlarını ifade etmektedir. Bu değişkenin verileri de Dünya Bankasının WDI veritabanından elde edilmiştir.

Çalışmada analize dahil edilen değişkenlerin yedi farklı bölgesel ve beş farklı gelir düzeyine ne göre oluşturulmuş ülke grupları için hazırlanan tanımlayıcı istatistikleri Ek-4 ve Ek-5'de gösterilmektedir.

Çalışma dengesiz panel veri analizini sabit ve rastsal etkiler modelleri kapsamında iki farklı denklem ile ampirik olarak tahmin edecektir.

Tahmin edilecek sabit etkiler modelleri şu şekilde ifade edilebilir:

$$Doğaspasihracat_{it}=\beta_{1i}+\beta 2LnDenyoltaşbağindeksit+\beta_3 Doğyabseryatırım_{it} +\beta_4 LogKişbaşGSYH_{it}+ \beta_5 Dövizkuru_{it}+e_{it} \quad (1)$$

diğer taraftan tahmin edilecek rastsal etkiler modelleri şu şekilde ifade edilebilir:

$$Doğaspasihracat_{it}=\beta_1+\beta_2 Denyoltaşbağindeks_{it}+\beta_3 Doğyabseryatırım_{it} +\beta_4 LogKişbaşGSYH_{it}+ \beta_5 Dövizkuru_{it}+u_i+e_{it} \quad (2)$$

Bu modellerde *it* sembolü değişkenin *t* dönemindeki *i*'nci ülkenin gözlem değerini temsil etmektedir. Modellerde kullanılan değişkenlerden denizyolu taşımacılığı bağlantılılık endeksinin doğal logaritması kullanılırken, kişi başına düşen GSYH değişkeninin logaritmik değeri kullanılmıştır. β_{1i} sembolü modele dahil edilmeyen, ülkeler arasında farklılıkları ifade eden ülkeye özgü unsurları dahil eden ve dönemler itibariyle değişmeyen bir faktörü ifade etmektedir. Ayrıca u_i sembolü dönemler boyunca sabit olan ve modele dahil edilmeyen ülke spesifik faktörleri temsil etmektedir. Son olarak u_{it} sembolü modeldeki hata terimini ifade etmektedir.

IV. AMPİRİK BULGULAR

Bu çalışmanın ampirik analizi sırasında bölgesel ve gelir düzeylerine göre farklılaştırılmış ülke gruplarının dahil olduğu modellerde Hausman Testi ile sabit etkiler ve rastsal etkiler modellerinin hangisinin kullanılacağı belirlenmiştir. Bu bağlamda bölgesel olarak farklılaştırılmış ülke grupları için elde edilen Hausman Testi sonuçlarına göre; 100 ülkenin dahil olduğu tüm ülke ve Arap ülkeleri bölgesi için sabit etkiler modeli kullanılırken, Avrupa Birliği, Avrupa ve Merkezi Asya, Latin Amerika ve Karayip, Afrika ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgeleri için rastsal etkiler modelleri kullanılmıştır.

Tablo 6'da bölgesel olarak ayrıştırılmış ülke grupları için bağımlı değişken olan *Doğaspasihracat*'ı etkileyen dört bağımsız değişkenin analiz sonuçları görülmektedir.

Tablo 6. Bölgesel Ülke Grupları İçin Dengesiz Panel Veri Analiz Yöntemi Sonuç Tablosu

Bağımsız Değişkenler	Tüm Ülkeler	Avrupa Birliği	Avrupa ve Merkezi Asya	Latin Amerika ve Karayip	Arab Ülkeleri	Afrika	Ortadoğu ve Kuzey Afrika
Denyoltaşbağindeks	**1,390***** *0,379*	**0,391***** *0,152*	**1,088***** *0,145*	**5,842***** *1,207*	**0,899** *0,558*	**1,241**** *0,606*	**1,649***** *0,523*
Doğyabseryatırım	**0,077***** *0,025*	**-0,019**** *0,008*	**-0,018*** *0,010*	**0,371***** *0,115*	**-0,123** *0,080*	**0,152***** *0,046*	**-0,061** *0,070*
LogKişbaşGSYH	**17,31***** *2,565*	**1,903***** *0,710*	**-0,315** *0,743*	**2,702** *4,143*	**1,138** *5,068*	**2,585** *2,197*	**6,780**** *3,173*
Dövizkuru	**0,0008***** *0,0002*	**-0,007** *0,005*	**0,009** *0,006*	**-0,001** *0,002*	**-0,026***** *0,006*	**0,006***** *0,001*	**0,001***** *0,000*
Sabit	**-61,31***** *9,261*	**-7,180**** *2,916*	**0,406** *3,073*	**-21,12** *14,61*	**7,328** *19,58*	**-9,264** *6,830*	**-23,74*** *12,24*
Gözlem Sayısı	970	207	263	179	134	170	158
Ülke Sayısı	100	23	28	18	14	17	17
R^2 Değeri	0,133	0,083	0,234	0,239	0,213	0,164	0,229
F Testi Olasılık	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
F Değeri	139,3	25,98	39,31	31,29	117,2	15,82	93,66
LM Testi Olasılık	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
LM Testi Ki-Kare	3557	489,0	663	407,2	468,2	240,3	550,3
Hausman Testi Olasılık	0,000	0,514	0,092	0,059	0,041	0,114	0,793
Hausman Testi Ki-Kare	28,93	3,27	7,96	9,05	9,94	7,44	1,03
Kullanılan Yöntem	fixed	random	random	random	fixed	random	random

Bağımlı Değişken; *Doğaspasihracat* değişkenidir. Tabloda bold ifadeler katsayıları ve italik ifadeler standart sapmaları göstermektedir. İstatistiksel anlamlılık düzeyleri: *, %10 düzeyini; **, %5 düzeyini ve ***, %1 düzeyini göstermektedir.

Bu bağlamda birinci bağımsız değişken olan *Denyoltaşbağindeks* değişkeninin bağımlı değişken üzerinde; tüm ülke örnekleminde, Avrupa Birliği, Avrupa ve Merkezi Asya, Latin Amerika ve Karayip, Afrika ve Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgesinde pozitif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkiye sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Diğer taraftan; Arap ülkeleri bölgesinde aynı değişkenin bağımlı değişken üzerinde istatistiksel olarak herhangi bir anlamlı etkisine ulaşılamamıştır. Burada iki değişken arasında elde edilen pozitif yönlü ilişki, ülkelerin sahip olduğu denizyolu taşıma bağlantılılık endeksindeki bir artışın Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde bulunan gelişmekte olan ekonomilere gerçekleştirilen ihracatın bu ülkelerin toplam ihracatı içindeki payını arttırdığını ima etmektedir.

İkinci bağımsız değişken olan *Doğyabseryatırım* değişkeni; tüm ülke örnekleminde, Latin Amerika ve Karayip ve Afrika bölgelerinde bağımlı değişken üzerinde istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif yönlü bir etkiye sahip olmuştur. Bu sonuç Doğu ve Güneydoğu Asya bölgesinde ihracatın belirleyicilerini inceleyen Jongwanich (2010)'in elde ettiği sonuçlar ile uyumlu bir durumu göstermektedir. Bununla birlikte; bu bağımsız değişkenin Avrupa Birliği ve Avrupa ve Merkezi Asya bölgelerinde ise bağımlı değişken üzerinde istatistiksel olarak anlamlı ve negatif yönlü bir etkiye sahip olduğu görülmektedir. Elde edilen bu sonuç; gelişmiş Avrupa ülkelerine giriş yapan doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının ihracat yapma hedefi yerine Avrupa ülkelerinin iç piyasalarını pazar olarak tercih ettiklerini göstermektedir. Bu durum; Franco (2013) gelişmiş bir ekonomi olarak Amerikan ekonomisine giriş yapan doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının ihracat düzeyleri üzerine etkisini

açıkladığı çalışma ile uyumlu bir sonucu göstermektedir. Diğer taraftan; Arap ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerinde bu değişken ile bağımlı değişken arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkiye ulaşılamamıştır. Dolayısıyla iki değişken arasında pozitif ilişki elde edilen bölgelerde, ülkelere giriş yapan doğrudan yabancı sermaye girişlerinin artması ile Doğu Asya ve Pasifik bölgesine yapılan ihracatın toplam ihracat içindeki payı artış göstermektedir. Bununla birlikte elde edilen negatif ilişki; bu bölgelere yapılan doğrudan yabancı sermaye girişlerinin artmasının Doğu Asya ve Pasifik bölgesine gerçekleştirilen ihracatın toplam ihracat içindeki payını azalttığını göstermektedir.

Çalışmada kullanılan üçüncü bağımsız değişken *LogKişbaşGSYH* ise; tüm ülke örnekleminde, Avrupa Birliği ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerinde bulunan ülke gruplarında bağımlı değişken üzerinde istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif yönlü bir etkiye sahip olmuştur. Sonuç olarak; iki değişken arasında pozitif yönlü ilişkiye sahip olunan bölgelerde; kişi başına düşen GSYH'daki artış ülkelerin Doğu Asya ve Pasifik bölgesine gerçekleştirdiği ihracatın toplam ihracat içindeki payının artacağını ifade etmektedir. Çalışmanın elde ettiği bu analiz sonucu, literatürde aynı ilişkiyi önceden inceleyen Groot vd., (2004) ve Eichengreen ve Gupta (2012) çalışmaları ile uyumlu bir sonucu göstermektedir. Analiz sonuçlarına göre; Avrupa ve Merkezi Asya, Latin Amerika ve Karayip, Arap ülkeleri ve Afrika bölgelerinde ise, *LogKişbaşGSYH* değişkeninin bağımlı değişken üzerinde herhangi bir etkisi olduğu sonucuna ulaşılamamıştır.

Son olarak modellere dahil edilen *Dövizkuru* değişkeninin bağımlı değişken üzerinde; tüm ülke örnekleminde, Afrika ve Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerinde istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif yönlü bir etkisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Buna karşın Arap ülkeleri bölgesi incelendiğinde, *Dövizkuru* değişkeni bağımlı değişken üzerinde istatistiksel olarak anlamlı fakat negatif yönlü bir etkiye sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte Avrupa Birliği, Avrupa ve Merkezi Asya ve Latin Amerika ve Karayip bölgelerinde ise istatistiksel olarak herhangi bir ilişkiye ulaşılamamıştır.

Sonuç olarak Tablo 6'da ifade edilen analiz sonuçlarından da görüldüğü gibi günümüzde dünya ticaretinde önemli bir payı olan Doğu Asya ve Pasifik bölgesindeki gelişmekte olan ekonomilere ülkelerin gerçekleştirdiği ihracatın payının artmasında UNCTAD tarafından hazırlanan denizyolu taşımacılık bağlantılılık endeksinin ekonometrik ve istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif bir etkisinin olduğu söylenebilir. Dolayısıyla ülkelerin ekonomik büyüme açısından potansiyeli olan bu bölgeye yapılan ihracatta denizyolu taşımacılık bağlantılılık seviyesinin etkisi olduğu ifade edilebilmektedir.

Tablo 7. Gelir Düzeylerine Göre Ülke Grupları İçin Dengesiz Panel Veri Analiz Yöntemi Sonuç Tablosu

Bağımsız Değişkenler	Yüksek Gelirli Ülkeler	Orta Gelirli Ülkeler	Üst Orta Gelirli Ülkeler	Düşük ve Orta Gelirli Ülkeler	Düşük Gelirli Ülkeler
Denyoltaşbağindeks	**1,230****	**1,257****	**1,897****	**1.368*****	**8,239*****
	0,561	*0,522*	*0,767*	*0,526*	*2,119*
Doğyabseryatırım	**-0,000**	**0,189*****	**0,088**	**0,166*****	**0,087**
	0,032	*0,048*	*0,075*	*0,038*	*0,077*
LogKişbaşGSYH	**15,95*****	**18,68*****	**24,41*****	**17,94*****	**10,61***
	4,200	*3,445*	*5,538*	*3,399*	*5,600*
Dövizkuru	**-0,005**	**0,0008*****	**0,001*****	**0,0008*****	**0,001***
	0,007	*0,0002*	*0,0003*	*0,0002*	*0,000*
Sabit	***-63,67*****	**-59,25*****	**-86,70*****	**-55,96*****	**-40,24*****
	18,10	*10,87*	*19,04*	*10,51*	*14,87*
Gözlem Sayısı	437	483	250	523	50
Ülke Sayısı	46	49	25	53	5
R^2 Değeri	0,057	0,195	0,231	0,198	0,218
F Testi Olasılık	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
F Değeri	154,0	128,5	48,36	117,4	7,58
LM Testi Olasılık	0,000	0,000	0,000	0,000	1,000
LM Testi Ki-Kare	1535	1758	664,6	1930	0,00
Hausman Testi Olasılık	0,047	0,000	0,001	0,000	0,160
Hausman Testi Ki-Kare	9,60	18,28	15,57	18,54	6,57
Kullanılan Yöntem	Fixed	Fixed	Fixed	Fixed	Pool

Bağımlı Değişken; *Doğaspasihracat* değişkenidir. Tabloda bold ifadeler katsayıları ve italik ifadeler standart sapmaları göstermektedir. İstatistiksel anlamlılık düzeyleri: *, %10 düzeyini; **, %5 düzeyini ve ***, %1 düzeyini göstermektedir.

Çalışmanın konusu olan ülkelerin sahip olduğu denizyolu taşımacılığı bağlantılılık düzeyinin bu ülkelerin Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde bulunan gelişmekte olan ekonomilere gerçekleştirdiği ihracat payına etkisinin araştırılmasında kullanılan bir diğer ayrım ise gelir düzeylerine göre ülke gruplarının karşılaştırılmasıdır. Bu bağlamda; çalışmanın ikinci analizinde gelir düzeyleri açısından oluşturulan ülke grupları sırasıyla; yüksek gelirli, orta gelirli, üst orta gelirli, düşük ve orta gelirli ve düşük gelirli ülkeler olarak ifade edilebilir. Bu bağlamda; Tablo 7'de ülkelerin gelir düzeylerine göre ayrıştırılmış ülke grupları için bağımlı değişken olan *Doğaspasihracat*'ı etkileyen dört bağımsız değişkenin analiz sonuçları görülmektedir. Analiz için kurulan modellerde; sadece düşük gelirli ülkeler için regresyon analizi kullanılırken, geriye kalan diğer gelir seviyeleri ülke grupları için sabit etkiler modelleri tercih edilmiştir.

Tablo 7'de çalışmanın analiz sonuçları incelendiğinde; gelir seviyelerine göre oluşturulan ülke gruplarının tümünde *Denyoltaşbağindeks* ve *LogKişbaşGSYH* değişkenlerinin bağımlı değişken üzerinde istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif yönlü bir etkisi bulunduğu görülmüştür. Bununla birlikte orta gelirli ve düşük ve orta gelirli ülke gruplarında *Doğyabseryatırım* değişkeninin bağımlı değişken üzerinde istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif yönlü etkisi bulunmuşken; yüksek gelirli, üst orta gelirli ve düşük gelirli ülke gruplarında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkiye ulaşılamamıştır. Son olarak *Dövizkuru* değişkeni; yüksek gelirli ülkeler grubu dışındaki tüm diğer gelir düzeylerinde bağımlı değişken üzerinde istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif yönlü bir etkiye neden olmuştur.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Doğu Asya ve Pasifik bölgesinin ekonomik çerçevede geçmişte gerçekleştirdiği ve günümüzde nispeten devam eden pozitif ayrışma deneyimi bölgenin ekonomik kalkınmasının sürdürülebilirliliğinin devam edeceği konusunda beklentinin artmasına yol açmıştır. Bu bağlamda: bölge ile ilgili çalışmaların literatürde artan bir şekilde ilgi odağı olduğu söylenebilir. Bu artan akademik ilgiye rağmen ihracat pazarlarını çeşitlendirmek için bölgeye ihracatını arttırmaya yönelen ülkelere yol gösteren çalışmaların çok kısıtlı olduğu görülmektedir. Bu kapsamda çalışma büyüme potansiyeli yüksek olan ve dünya ticaret hacminde payını arttıran Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde bulunan gelişmekte olan ekonomilere yapılan ihracatın toplam ihracatları içindeki payını arttıran bir unsur olarak denizyolu taşımacılık bağlantılılık endeksinin etkisi üzerine odaklanmıştır.

Çalışma 2004-2014 dönemi yıllık verilerini kullanarak 100 ülkenin Doğu Asya Pasifik bölgesinde bulunan gelişmekte olan ülkelere gerçekleştirdiği ihracata ülkelerin diğer ülkelerle olan denizyolu taşımacılığı bağlantılılık düzeyinin etkisini analiz etmiştir. Bu kapsamda; bağımlı değişken olarak ihracatın ölçüsü, ülkelerin toplam ihracatı içindeki Doğu Asya ve Pasifik bölgesine gerçekleştirdiği ihracatın payı kullanılmıştır. Diğer taraftan çalışmada kullanılan bağımsız değişkenler sırasıyla; UNCTAD tarafından hesaplanan ülkelerin sahip oldukları denizyolu taşımacılığı bağlantılılık endeksi, doğrudan yabancı sermaye yatırımları, kişi başına düşen gelir düzeyi ve döviz kurları analize dahil edilmiştir. Analiz sonuçlarına göre; denizyolu taşımacılığı bağlantılılık endeksi, doğrudan yabancı sermaye yatırımları, kişi başına düşen gelir ve döviz kuru değişkenleri bölgedeki gelişmekte olan ekonomilere yapılan ihracatın payı üzerinde önemli faktörler olduğunu göstermektedir.

Küresel çerçevede yaşanan ülkelerin potansiyelinin altında büyüme problemi karşısında ekonomiler potansiyel büyüme oranlarına ulaşmak için ihracat düzeylerini arttırmak durumu ile karşı karşıya gelmektedir. Ancak dünya genelinde yaşanan yavaş büyüme oranları ülkelerin ihracat pazarlarını daraltmaktadır. Diğer bir ifade ile ülkeler ihracat pazarlarını çeşitlendirmek için daha rekabetçi bir ortam ile faaliyetlerini yürütmek durumundadır. Bu yeni ihracat pazarlarının ekonomik büyüme konusunda istikrarlı ve nispeten yüksek bir düzeyi yakalaması önemli bir unsurdur. Bu kapsamda düşünüldüğünde günümüz küresel ekonomisinde Doğu Asya ve Pasifik bölgesinin gerek büyüme potansiyeli gerekse istikrar beklentisinin yüksek olması dünyanın diğer ülkelerinin ihracat pazarı olarak bölge ülkelerine yönlenmesine neden olmuştur. Dolayısıyla ülkelerin bölgeye ihracat yapması için ve rekabet düzeyini arttırması için bazı altyapı yatırımlarına ağırlık vermesi gerekmektedir. Günümüzde dünya ticaret hacminin büyük bölümü deniz yolları taşımacılığı aracılığıyla gerçekleşmektedir. Dolayısıyla denizyolu taşımacılığında maliyetlerin azalması ülkelerin bölgeye ihracatında daha rekabetçi bir destek sunmaktadır. Sonuç olarak; Doğu Asya ve Pasifik bölgesine büyüme motoru olarak ifade edilen ihracat düzeylerinin arttırılmasında denizyolları

taşımacılık bağlantılılık düzeylerinin arttırılması için denizyolları altyapısının güçlendirilmesi rekabet gücü kazandıracaktır.

KAYNAKÇA

Asariotis, Regina; Hassiba Benamara; Hannes Finkenbrink; Jan Hoffmann; Jennifer Lavelle; Maria Misovicova; Vincent Valentine ve Frida Youssef (2011), ***Review of Maritime Transport****, 2011* (No. UNCTAD/RMT/2011). http://www.unctad.org/en/docs/rmt2011_en.pdf

Chen, Edward K. Y. (1997), "The Total Factor Productivity Debate: Determinants of Economic Growth in East Asia", ***Asian-Pacific Economic Literature***, 11(1), pp.18–38.

De Groot, Henri L. F.; Gert-Jan Linders; Piet Rietveld ve Uma Subramanian (2004), "The Institutional Determinants of Bilateral Trade Patterns", ***Kyklos,*** 57(1), pp.103-124.

De Langen, Peter W. ve Kristina Sharypova (2013), "Intermodal Connectivity As a Port Performance Indicator", ***Research in Transportation Business & Management,*** *8*, pp.97–102.

Drysdale, Peter ve Yiping Huang (1997), "Technological Catch-Up and Economic Growth in East Asia and the Pacific". ***The Economic Record,*** 73(222), pp.201-211.

Duval, Yann ve Chorthip Utoktham (2011), "Trade Facilitation in Asia And the Pacific: Which Policies and Measures Affect Trade Costs the Most?", ***Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series***, (94).

Eichengreen, Barry ve Poonam Gupta (2012), "The Real Exchange Rate and Export Growth: Are Services Different?", ***MPRA Paper No. 43358***. Online at http://mpra.ub.uni-muenchen.de/43358/

Ferrari, Claudio; Francesco Parola ve Marco Benacchio (2008), "Network Economies in Liner Shipping: The Role of Home Markets. ***Maritime Policy & Management,*** *35*(2), pp.127-143.

Franco, Chiara (2013), "Exports and FDI Motivations: Empirical Evidence from US Foreign Subsidiaries", ***International Business Review***, 22(1), pp.47-62.

Frankel, Jeffrey A.; David Romer ve Teresa Cyrus (1996) "*Trade and Growth in East Asian Countries: Cause and Effect?",* (No. w5732), ***National Bureau of Economic Research***.

Gelareh, Shahin; Stefan Nickel ve David Pisinger (2010), "Liner Shipping Hub Network Design in a Competitive Environment", ***Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review,*** *46*(6), pp.991-1004.

Hayaloğlu, Pınar (2015), "The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth: The Case of OECD Countries", ***International Journal of Economics and Financial Issues***, *5*(2), pp.523-530.

Hoffmann, Par Jan (2012), "Corridors of the Sea: An Investigation into Liner Shipping Connectivity", ***Les Corridors De Transport***, pp.263.

Jongwanich, Juthathip (2007), "Determinants of Export Performance in East and Southeast Asia", ***ERD Working Paper Series***, No. 106, http://hdl.handle.net/11540/1869.

Jongwanich, Juthathip (2010), "Determinants of Export Performance in East and Southeast Asia", ***The World Economy,*** 33(1), pp.20–41.

Kawai, Masahiro (2005), "East Asian Economic Regionalism: Progress and Challenges", ***Journal of Asian Economics***, 16(1), pp.29–55.

Lekakou, Maria B. ve Thomas K. Vitsounis (2011), "Market Concentration in Coastal Shipping and Limitations to Island's Accessibility", ***Research in Transportation Business & Management,*** 2, pp.74-82.

Nakamura, Shin-ya ve Tsuyoshi Oyama (1998), "The Determinants of Foreign Direct Investment from Japan and the United States to East Asian Countries, and the Linkage between FDI and Trade", ***Bank of Japan, working paper,*** (98-11).

Nicita, Alessandro, Victor Ognivtsev ve Miho Shirotori (2013), "Global Supply Chains: Trade and Economic Policies for Developing Countries", ***United Nations Conference on Trade and Development.***

Petri, Peter A. (2006), "Is East Asia Becoming more Interdependent?", ***Journal of Asian Economics***, 17(3), pp.381–394.

Rodrigue, Jean-Paul (2010, January), "Maritime Transportation: Drivers for the Shipping and Port Industries", ***In International Transport Forum.***

Schwartz, Jordan; Jose Luis Guasch; Gordon Wilmsmeier ve Aiga Stokenberga (2009), "Logistics, Transport and Food Prices in Lac: Policy Guidance for Improving Efficiency and Reducing Costs.

Shepherd, Ben; Ramonette B. Serafica; Akhmad Bayhaqi ve Hao Jing (2011), "The Trade Impact of Enhanced Multimodal Connectivity in the Asia-Pacific Region", ***Journal of Economic Integration***, pp.624-650.

Tourk, Khairy (2004), "The Political Economy of East Asian Economic Integration", ***Journal of Asian Economics,*** *15*(5), pp. 843-888.

Unctad (Fırst Quarter 2015), ***Transport Newsletter***, N°65. http://unctad.org/en/Publications Library/webdtltlb2015d3_en.pdf

Wilmsmeier, Gordon; Jan Hoffmann ve Ricardo J. Sanchez (2006), "The Impact of Port Characteristics on International Maritime Transport Costs", ***Research in Transportation Economics***, *16*, pp.117–140.

Wilmsmeier, Gordon ve Theo Notteboom (2011), "Determinants of Liner Shippping Network Configuration: A Two-Region Comparison", ***GeoJournal,*** 76(3), pp.213–228.

EKLER

Ek-1. Çalışmada kullanılan bağımlı değişkenin dahil ettiği gelişmekte olan 24 Doğu Asya ve Pasifik ekonomisi

Amerikan Samoa	Kuzey Kore	Papua Yeni Gine
Çin	Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti	Samoa
Doğu Timor	Malezya	Solomon Adaları
Endonezya	Marşal Adaları	Tayland
Fiji	Mikronezya	Tonga
Filipinler	Moğalistan	Tuvalu
Kamboçya	Myanmar	Vanuatu
Kiribati	Palau	Vietnam

Ek-2. Çalışmada Kullanılan Bölgesel Ülke Gruplarına Dahil Edilen Ülkelerin Tanıtılması

Avrupa Birliği	Avrupa ve Merkezi Asya	Latin Amerika ve Karayip	Arab Ülkeleri	Afrika	Ortadoğu ve Kuzey Afrika
Almanya	Almanya	Arjantin	Bahreyn	Cezayir	Bahreyn
Belçika	Arnavutluk	Bahama Adaları	Birleşik Arap	Cape Verde	Birleşik Arap
Birleşik	Belçika	Barbados	Emirlikleri	Fas	Emirlikleri
Krallık	Birleşik Krallık	Brazil	Cezayir	Fildişi Sahilleri	Cezayir
Bulgaristan	Bulgaristan	Dominik	Fas	Gana	Fas
Danimarka	Danimarka	Dominik Cumhuriyeti	Irak	Güney Afrika	Irak
Estonya	Estonya	El Salvador	Katar	Kamerun	İran
Finlandiya	Finlandiya	Guatemala	Kuveyt	Kenya	İsrail
Fransa	Fransa	Guyana	Lübnan	Madagaskar	Katar
Hırvatistan	Hırvatistan	Honduras	Mısır	Mısır	Kuveyt
Hollanda	Hollanda	Kolombiya	Suriye	Morityus	Lübnan
İrlanda	İrlanda	Kosta Rika	Suudi Arabistan	Mozambik	Malta
İspanya	İspanya	Meksika	Tunus	Nijerya	Mısır
İsveç	İsveç	Peru	Umman	Senegal	Suriye
İtalya	İtalya	Surinam	Ürdün	Tanzanya	Suudi Arabistan
Kıbrıs (Rum	İzlanda	Şili		Togo	Tunus
Kesimi)	Kıbrıs (Rum	Trinidad ve Tobago		Tunus	Umman
Letonya	Kesimi)	Venezüella			Ürdün
Litvanya	Letonya				
Malta	Litvanya				
Polonya	Norveç				
Portekiz	Polonya				
Romanya	Portekiz				
Slovenya	Romanya				
Yunanistan	Rusya				
	Slovenya				
	Türkiye				
	Ukrayna				
	Yunanistan				

Ek-3. Çalışmada Gelir Düzeyine Göre Oluşturulan Ülke Gruplarına Dahil Edilen Ülkelerin Tanıtılması

Yüksek Gelirli Ülkeler	Orta Gelirli Ülkeler	Üst Orta Gelirli Ülkeler	Düşük ve Orta Gelirli Ülkeler	Düşük Gelirli Ülkeler
Almanya	Arnavutluk	Arnavutluk	Arnavutluk	Kamboçya
Amerika Birleşik Devletleri	Bangladeş	Brezilya	Bangladeş	Madagaskar
Arjantin	Brezilya	Bulgaristan	Brezilya	Mozambik
Avustralya	Bulgaristan	Cezayir	Bulgaristan	Tanzanya
Bahama Adaları	Cezayir	Çin	Cape Verde	Togo
Bahreyn	Cape Verde	Dominik	Cezayir	
Barbados	Çin	Dominik	Çin	
Belçika	Dominik	Cumhuriyeti	Dominik	
Birleşik Arap Emirlikleri	Dominik Cumhuriyeti	Fiji	Dominik Cumhuriyeti	
Birleşik Krallık	El Salvador	Güney Afrika	El Salvador	
Brunei	Endonezya	Irak	Endonezya	
Danimarka	Fas	İran	Fas	
Estonya	Fiji	Kolombiya	Fiji	
Finlandiya	Fildişi Sahilleri	Kosta Rika	Fildişi Sahilleri	
Fransa	Filipinler	Lübnan	Filipinler	
Güney Kore	Gana	Malezya	Gana	
Hırvatistan	Guatemala	Meksika	Guatemala	
Hollanda	Guyana	Morityus	Guyana	
Hong Kong	Güney Afrika	Peru	Güney Afrika	
İrlanda	Hindistan	Romanya	Hindistan	
İspanya	Honduras	Surinam	Honduras	
İsrail	Irak	Tayland	Irak	
İsveç	İran	Tonga	İran	
İtalya	Kamerun	Tunus	Kamboçya	
İzlanda	Kenya	Türkiye	Kamerun	
Japonya	Kolombiya	Ürdün	Kolombiya	
Kanada	Kosta Rika		Kosta Rika	
Katar	Lübnan		Lübnan	
Kıbrıs (Rum Kesimi)	Malezya		Madagaskar	
Kuveyt	Meksika		Malezya	
Letonya	Mısır		Meksika	
Litvanya	Morityus		Mısır	
Malta	Nijerya		Morityus	
Norveç	Pakistan		Mozambik	
Polonya	Papua Yeni Gine		Nijerya	
Portekiz	Peru		Pakistan	
Rusya Federasyonu	Romanya		Papua Yeni Gine	
Singapur	Senegal		Peru	
Slovenya	Solomon Adaları		Romanya	
Suudi Arabistan	Sri Lanka		Senegal	
Şili	Surinam		Solomon Adaları	
Trinidad ve Tobago	Suriye		Sri Lanka	
Umman	Tayland		Surinam	
Venezüella	Tonga		Suriye	
Yeni Zelanda	Tunus		Tanzanya	
Yunanistan	Türkiye		Tayland	
	Ukrayna		Togo	
	Ürdün		Tonga	
	Vietnam		Tunus	
			Türkiye	
			Ukrayna	
			Ürdün	
			Vietnam	

Ek-4. Bölgesel Olarak Oluşturulan Ülke Grupları İçin Değişkenlerin Tanımlayıcı İstatistikler

Değişkenler	İstatistikler	Tüm Ülkeler	Avrupa Birliği	Avrupa ve Merkezi Asya	Latin Amerika ve Karayip	Arab Ülkeleri	Afrika	Ortadoğu ve Kuzey Afrika
Doğaspasihracat	Gözlem Sayısı	1199	253	308	242	176	198	198
	Ortalama	9,552	2,205	2,474	5,840	9,968	4,690	10,21
	Standart Sapma	13,06	1,533	1,851	7,209	13,62	4,731	13,13
	Maksimum	80,94	7,180	9,716	29,54	58,37	29,54	58,37
	Minimum	0	0,155	0,102	0,034	0,033	0	0,033
LnDenyolaşbağindeks	Gözlem Sayısı	1704	253	341	363	220	417	220
	Ortalama	2,474	3,185	2,800	2,264	2,521	2,153	2,751
	Standart Sapma	1,082	0,975	1,170	0,903	0,958	0,771	0,915
	Maksimum	5,106	4,544	4,544	3,803	4,204	4,163	4,204
	Minimum	-3,912	1,287	-0,916	0,107	0,182	-3,912	0,182
Doğyabseryatırım	Gözlem Sayısı	1490	230	290	320	200	380	200
	Ortalama	8,344	4,294	4,553	19,26	5,053	6,738	4,323
	Standart Sapma	36,57	6,187	5,702	76,79	5,847	8,818	5,173
	Maksimum	660,3	38,22	38,22	660,3	37,16	66,01	28,11
	Minimum	-22,54	-22,5	-15,64	-18,07	-1,65	-5,930	-22,54
LogKişbaşGSYH	Gözlem Sayısı	1551	251	324	332	198	406	208
	Ortalama	3,652	4,319	4,228	3,689	3,652	3,050	3,786
	Standart Sapma	0,656	0,312	0,440	0,356	0,587	0,505	0,540
	Maksimum	4,914	4,723	4,839	4,374	4,802	4,192	4,802
	Minimum	2,208	3,550	3,131	2,650	2,801	2,208	2,844
Dövizkuru	Gözlem Sayısı	1449	226	299	283	197	401	202
	Ortalama	659,8	4,731	12,54	140,3	184,9	939,9	823,8
	Standart Sapma	2568	21,92	31,72	418,8	434,7	2714	2988
	Maksimum	25941	192,7	4,839	2628	1507	19068	25941
	Minimum	0,268	0,311	3,131	1	0,268	0,899	0,268

Ek-5. Gelir Düzeylerine Göre Oluşturulan Ülke Grupları İçin Değişkenlerin Tanımlayıcı İstatistikler

Değişkenler	İstatistikler	Yüksek Gelirli Ülkeler	Orta Gelirli Ülkeler	Üst Orta Gelirli Ülkeler	Düşük ve Orta Gelirli Ülkeler	Düşük Gelirli Ülkeler
Doğaspasihracat	Gözlem Sayısı	528	605	319	660	66
	Ortalama	9,372	9,977	8,110	9,827	7,096
	Standart Sapma	12,58	14,00	8,752	13,50	5,591
	Maksimum	59,79	80,94	33,06	80,94	29,54
	Minimum	0,000	0	0,034	0	0,177
LnDenyoltaşbağindeks	Gözlem Sayısı	649	858	451	1022	175
	Ortalama	2,865	2,359	2,383	2,255	1,751
	Standart Sapma	1,154	0,975	1,080	0,961	0,650
	Maksimum	4,763	5,106	5,106	5,106	2,949
	Minimum	0,107	-0,916	-0,916	-3,912	-3,912
Doğyabseryatırım	Gözlem Sayısı	560	760	390	910	160
	Ortalama	12,73	5,199	5,376	5,630	7,369
	Standart Sapma	58,74	5,932	5,574	6,914	10,14
	Maksimum	660,3	39,44	39,23	66,01	66,01
	Minimum	-22,54	-8,401	-8,401	-8,401	-0,241
LogKişbaşGSYH	Gözlem Sayısı	566	809	424	963	165
	Ortalama	4,347	3,381	3,646	3,250	2,575
	Standart Sapma	0,289	0,334	0,171	0,433	0,153
	Maksimum	4,914	3,987	3,987	3,987	2,874
	Minimum	3,686	2,665	3,139	2,208	2,208
Dövizkuru	Gözlem Sayısı	532	755	363	906	162
	Ortalama	51,31	952,2	558,9	1024	1295
	Standart Sapma	182,3	3404	2274	3191	1708
	Maksimum	1276	25941	25941	25941	7014
	Minimum	0,268	0,708	0,708	0,708	13,78