

## AKSA TUFANI OPERASYONU'NUN TÜRKİYE'NİN İSRAİL İLE OLAN DIŞ TİCARETİNE ETKİSİ

### THE EFFECT OF OPERATION AKSA FLOOD ON TURKEY'S FOREIGN TRADE WITH ISRAEL

**Kemal KAMACI**

Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi  
Uygulamalı Bilimler Fakültesi  
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü  
[kemalkamaci@kmu.edu.tr](mailto:kemalkamaci@kmu.edu.tr)  
ORCID: 0000-0003-4234-674X

**Mehmet BAŞKAYA**

Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi  
[mehmet.baskaya@hotmail.com.tr](mailto:mehmet.baskaya@hotmail.com.tr)  
ORCID: 0009-0005-9800-4986

**Galip Afşın RAVANOĞLU**

Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi  
Uygulamalı Bilimler Fakültesi  
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü  
[afsinravanoglu@kmu.edu.tr](mailto:afsinravanoglu@kmu.edu.tr)  
ORCID: 0000-0001-5485-4384

#### ÖZ

**Geliş Tarihi:**  
02.07.2024

**Kabul Tarihi:**  
07.11.2024

**Yayın Tarihi:**  
29.12.2024

#### Anahtar Kelimeler

Dış Ticaret  
Aksa Tufanı  
Operasyonu  
Deniz Yolu  
Taşımacılığı  
Türkiye  
İsrail.

#### Keywords

Foreign Trade  
Al-Aqsa Flood  
Operation  
Maritime  
Transportation  
Turkey  
Israel

Aksa Tufanı Operasyonu ile başlayan olaylar neticesinde özellikle deniz yolu taşımacılığında önemli sorunlar yaşanmış ve bu sorunlar bölge ticaretini de önemli ölçüde etkilemiştir. Bu çalışma, Aksa Tufanı Operasyonu sonucunda yaşanan olumsuzlukların Türkiye'nin İsrail ile olan dış ticaretine etkisini araştırmayı amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda, 2022 Ekim-2023 Mart dönemi operasyon öncesi ile 2023 Ekim-2024 Mart dönemi operasyon sonrası olmak üzere 6 aylık dönemlerde Türkiye'nin İsrail ile olan ithalat ve ihracat rakamları dolar bazında ele alınmış ve belirtilen dönemler arasında farklılık olup olmadığı araştırılmıştır. Operasyon öncesi ve operasyon sonrasında dış ticaret rakamlarında farklılık olup olmadığını incelemek için ihracat ve ithalat tutarlarına ilişkin iki farklı hipotez oluşturulmuştur. Hipotezleri test etmek amacıyla Wilcoxon İşareti Sıralar Testi kullanılmıştır. Yapılan testler sonucunda, iki dönem arasında ihracat tutarlarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğu belirlenmiştir. Ayrıca ihracat ve ithalat tutarlarında en çok artış ve azalış gösteren ürün gruplarının yüzdelik değişimleri ortaya konmuştur. Rafine edilmiş petrol ürünleri ithalatında ve ana demir ve çelik ihracatında meydana gelen önemli azalışlar çalışmadaki en dikkat çekici sonuçlar olmuştur.

#### ABSTRACT

The events initiated by Al-Aqsa Flood Operation resulted in considerable challenges, particularly in maritime shipping, which profoundly impacted regional trade. This study aims to investigate the impact of the adversities experienced as a result of Operation Aksa Flood on Turkey's foreign trade with Israel. In line with this purpose, Turkey's import and export figures with Israel in dollar terms in 6-month periods, 2022 October-2023 March period before the operation and 2023 October-2024 March period after the operation, are considered, and it is investigated whether there is a difference between the specified periods. In order to examine whether there is a difference in foreign trade figures before and after the operation, two different hypotheses regarding the export and import amounts were formed. Wilcoxon Signed-Rank Test was used to test the hypotheses. As a result of the tests, it is determined that there is a statistically significant difference in export amounts between the two periods. In addition, the percentage changes of the product groups with the highest increase and decrease in export and import amounts were revealed. Significant decreases in imports of refined petroleum products and exports of primary iron and steel were the most striking results of the study.

**DOI:** <https://doi.org/10.30783/nevsosbilen.1508850>

**Atf/Cite as:** Kamacı, K., Başkaya, M. & Ravanoğlu, G.A. (2024). Aksa Tufanı Operasyonu'nun Türkiye'nin İsrail ile olan dış ticaretine etkisi. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 14(4), 1827-1842.

## Giriş

İsrail'in Filistin topraklarındaki yayılcı politikalarına karşılık olarak Hamas'ın 7 Ekim 2023 tarihinde İsrail'e karşı başlattığı, Aksa Tufanı adı verilen operasyon, tüm dünyada geniş yankı uyandırmıştır. İsrail'in havadan ve karadan saldırıları neticesinde Filistin Gazze'de on binlerce insan hayatını kaybetmiştir. Hayatta kalabilmeyi başaran siviller daha güvenli bölgelere göç etmeye başlamış fakat İsrail tarafından güvenli alanlar da bombalanmıştır (Çakırca, 2024; Gölcü ve Demirata, 2024). Buna karşılık olarak da bazı gruplar İsrail'e karşı savaş ilan etmiştir. Bu doğrultuda, Kızıldeniz'de İsrail bandıralı gemilere karşı saldırılar düzenlenmeye başlanmış ve özelde bölge ticaretini, genel de ise dünya ticaretini sekteye uğratabilecek nitelikte birçok saldırı meydana gelmiştir. Kızıldeniz'deki Asya ve Afrika kıtasını birbirine bağlayan önemli geçiş noktası olan Süveyş Kanalı ile Babül Mendep Boğazı'ndan geçen gemiler can ve mal kaybı tehlikesiyle karşı karşıya kalmışlardır. Bunun neticesinde armatörler gemilerini bu bölgeden geçirmek istememiş, rezervasyon almamış ve rezervasyonları iptal etmiş veya yüksek navlun ücretleri talep etmek durumunda kalmışlardır. Sigorta şirketleri savaş tehlikesinden dolayı ilgili bölge için hizmet sağlamamaya başlamıştır. Uluslararası ticaretin devam etmesi için şirketler, alternatif olarak Ümit Burnu güzergâhını kullanmışlardır. Bu durum; yüksek navlun ücretleri, daha uzun yol mesafesi, bir gemi yolculuğu için fazladan yakıt maliyeti, mesafe kaynaklı transit sürelerin uzaması anlamına gelmektedir. Bu süreçte gıda ürünleri bozulma tehlikesiyle karşı karşıya kalmış, hammadde tedarik sürecinde aksamalar olmuş, ithalatçı firmalar mallarını zamanında teslim alamamış ve tedarik zincirinde aksaklıklar oluşmuştur. Kızıldeniz'de güvenliği sağlamak amacıyla ABD öncülüğünde Aralık 2023 tarihinde Refah Muhafızı Operasyonu ismiyle Kızıldeniz'deki saldırılara cevap vermek için bir koalisyon kurulmuştur. Operasyonun amacı; Kızıldeniz, Babül Mendep Boğazı ve Aden körfezindeki deniz trafiğinin güvenliğini sağlamaktır. Akdeniz'i Hint Okyanusu'na, Süveyş Kanalı'nı Afrika Boynuzu'na bağlayan bu bölgeler küresel ticaretin önemli geçiş noktaları olarak görülmektedir (AA, 2023; İstanbul Ticaret Gazetesi, 2024; TRT Haber, 2024).

Bu çalışmada Aksa Tufanı Operasyonu ile Kızıldeniz'de ticaret gemilerine yapılan saldırılar neticesinde küresel deniz yolu ticaretinin etkilendiği bir ortamda Türkiye'nin İsrail ile olan ticaretinin de ne boyutta etkilendiği, operasyon öncesi ve operasyon sonrası zaman dilimlerine göre ihracat ve ithalat rakamlarındaki değişim ele alınarak incelenmiştir. En son 2024 yılı Mart ayına ait verilere ulaşılabildiği için ise 6 aylık dönemler bazında, 2022 yılı Ekim, Kasım, Aralık ve 2023 yılı Ocak, Şubat, Mart verileri ile 2023 yılı Ekim, Kasım, Aralık ve 2024 yılı Ocak, Şubat, Mart Türkiye-İsrail ihracat ve ithalat verileri kullanılarak araştırma gerçekleştirilmiştir. Belirlenen dönemlerde farklılığın olup olmadığını tespit edebilmek için 2 ayrı hipotez geliştirilmiş ve bu hipotezlerin test edilmesi ile çalışmanın amacına ulaşılmaya çalışılmıştır.

## Kavramsal Çerçeve

Dış ticaret ile ülkeler ekonomik kalkınmalarına katkı sağlamaktadırlar. Katma değerli ürün üretimiyle ihracatta sağlanacak artış, cari açığın kapatılması yönünden oldukça önemlidir. Türkiye özellikle 1980'li yıllara kadar ithal ikameye dayalı dış politika sürdürmüş, 24 Ocak kararlarıyla teşvike dayalı dışa açık ticaret politikaları uygulamaya başlamıştır (Şahin, 2022). Türkiye 1963'te Ankara Anlaşması ile Avrupa Birliği üyelik sürecini hızlandırmış, birçok Serbest Ticaret Anlaşması imzalamıştır. Ardından Ortaklık Konseyi Kararı gereği iki taraf arasında gümrük birliği başlatılmış, Avrupa Birliği'nin üçüncü ülkelere uyguladığı tercihli rejimler üstlenilmek zorunda kalmıştır. Bu zorunluluk ve ikili ticarete dezavantajlı olmamak için Türkiye, Avrupa Birliği'nin anlaşma yaptığı ülkelerle Serbest Ticaret Anlaşmaları imzalamıştır (Kalaycı, 2017).

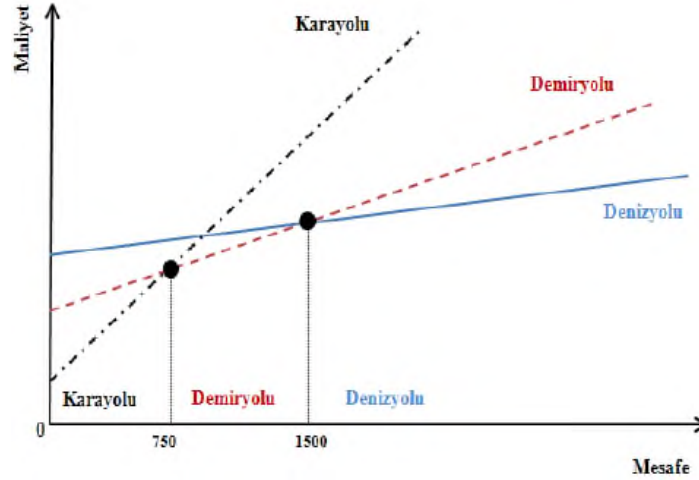
Günümüzde ise küreselleşme ve teknolojik gelişmelerle beraber elektronik ticaret de gelişme göstermektedir. Elektronik ticaretin artışında ise Covid 19 pandemisinin etkisi oldukça büyük olmuştur. Covid 19 salgınının etkileri uluslararası ticaret boyutunda ele alındığında; turizm ve sağlık sektörleri üzerinde daraltıcı bir etki yaratmış, istihdam oranı düşmüş ve ülke ekonomileri için kriz dönemlerine benzer bir etkiye sebep olmuştur. Dolayısıyla Covid 19 salgını dış ticaret bağlamında ülke ekonomileri için üç etki meydana getirmiştir. Bunlar; küresel tedarik zincirinde aksamaların yaşanması, taleplerde daralmaların olması, ve pek çok üründe yaşanan üretim maliyet, artışlarının firmaları zor duruma sokmasına bağlı olarak gerçekleşen arz krizleridir (Şahin, 2022).

Türkiye'nin ihracat gelirleri 2016-2023 yılları arasında sürekli artış göstermiş, ancak 2020 yılında Covid-19 pandemisi nedeniyle bir miktar gerileme yaşanmıştır. 2023 yılında Türkiye'nin ihracat tutarı yaklaşık 255.777 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. En fazla ihracat yapılan ülke yaklaşık 21.079 milyar dolarla Almanya olurken,

Almanya'yı ABD ve Irak takip etmektedir. 2018-2023 yılları arasındaki ithalat miktarlarına bakıldığında ise dalgalı bir seyir izlenmektedir. 2023 yılında yaklaşık 361.774 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirilmiştir. En fazla ithalat yapılan ülke 45.598 milyar dolarla Rusya Federasyonu iken, onu 44.980 milyar dolarla Çin ve ardından Almanya izlemektedir (TÜİK, 2024). Deniz yolu taşımacılığı ise tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de gerek hacimsel gerekse taşınan eşyanın değeri açısından en büyük paya sahip olan taşımacılık türü olarak karşımıza çıkmaktadır. İstatistiklere göre Türkiye'nin 2022 yılında gerçekleştirdiği ihracatın %59,1'inde, ithalatın ise %53,3'ünde taşımacılık modu olarak deniz yolu kullanılmıştır (Ticaret Bakanlığı, 2023).

### Deniz Yolu Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığı, bilinen en eski ve en yaygın kullanılan taşımacılık türü olarak diğer taşıma türleri arasında ön plana çıkmaktadır. İnsanlar mallarının büyük bir bölümünü taşımak için deniz yolunu kullanarak deniz yolu taşımacılığının ticaretteki önemini açıkça ortaya koymuşlardır. İlk yaşam yerleri olarak kıyı kesimlere yerleşen insanlar, deniz yolu taşımacılığı ile bütünleşerek deniz yolu taşımacılığının gelişmesine katkı sağlamışlardır (Seçkin, 2014). Deniz yolu taşımacılığı, tek seferde daha hacimli ve ağır malların taşınması, kaza riskinin minimum olması, hasar oranının düşük olması ve diğer taşıma modlarına göre daha ucuz olması sebebiyle diğer taşımacılık türlerinden ayrı bir öneme sahiptir. Bu özellikler, deniz yolu taşımacılığının yoğun olarak kullanılmasına neden olmuştur. Diğer ulaştırma türleri arasında yatırım maliyeti en pahalı ulaştırma türü olsa da zaman duyarlılığı daha düşük olan ürünlerin uzun mesafelere taşınmasında en ekonomik yöntem olması akademik çalışmalarla da desteklenmiştir (Erol, 2023; Saban ve Güğerçin 2009; Baykal, 2012).



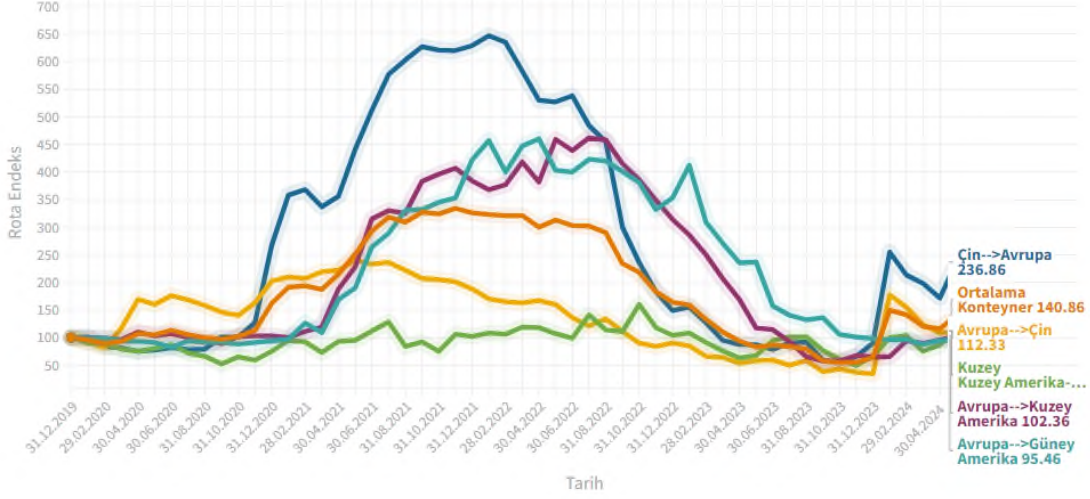
Şekil 1. Mesafe-Maliyet İlişkisi (Baykal, 2012)

Şekil 1'de gösterilen deniz yolu, demir yolu ve kara yolu taşıma modlarına mesafe-maliyet ilişkisi içerisinde bakıldığında sınırlı taşıma kapasitesine sahip olan kara yolu taşımacılığının kısa mesafelerde daha avantajlı olduğu fakat mesafeler arttıkça yüksek hacimli yüklerde deniz yolu taşımacılığının maliyet açısından daha avantajlı olduğu görülmektedir.

1960'lı yıllardan itibaren küresel taşımacılık sürekli gelişim göstermiş ve deniz yolu taşımacılığı da bu gelişmelerde en büyük paya sahip taşımacılık modu olmuştur. Özellikle konteynerleşme ile birlikte deniz yolu taşımacılığı kombine taşımacılığın gelişimine de önemli bir katkı sağlamıştır (Kol, 2010; UTİKAD, 2022).

Türkiye, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının geçiş yollarında bulunan coğrafi konumu sayesinde; Cebelitarık Boğazı aracılığıyla Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantıları üzerinden Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının merkezinde yer almaktadır. Türkiye'nin deniz yolu taşımacılığı yönünden Ortadoğu, Orta Asya ve Avrupa arasında doğal bir köprü olması sebebiyle özellikle transit taşımacılık faaliyetleri açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Bu durum, hem uluslararası hem de transit taşımacılık açısından Türkiye'nin taşıdığı önemi ortaya koymaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2023; UTİKAD, 2022).

Deniz yolu taşımacılığının uluslararası ticaret açısından önemi ve kullanım yoğunluğuyla doğru orantılı olarak gerek küresel gerekse bölgesel çapta yaşanan siyasi sorunlar, krizler ve savaşlar ilk etapta deniz yolu taşımacılığı üzerinde etkili olmaktadır (Erol ve Alver, 2022). Covid-19 pandemisiyle başlayan deniz yolu taşımacılığında navlun fiyatlarındaki artış bunun en bariz göstergelerinden biri olmuştur. Pandeminin bitişiyle navlun fiyatları da hızlı bir düşüş yaşamış ve normal seviyelerine gerilemişti. Akso Tufanı sonrası Kızıldeniz'de deniz yolu taşımacılığında yaşanan sorunlardan dolayı 2023 Ekim ayı itibariyle tekrar bir yükselişe geçmiş ve özellikle Çin-Avrupa hattında belirgin bir artış yaşandığı görülmüştür.

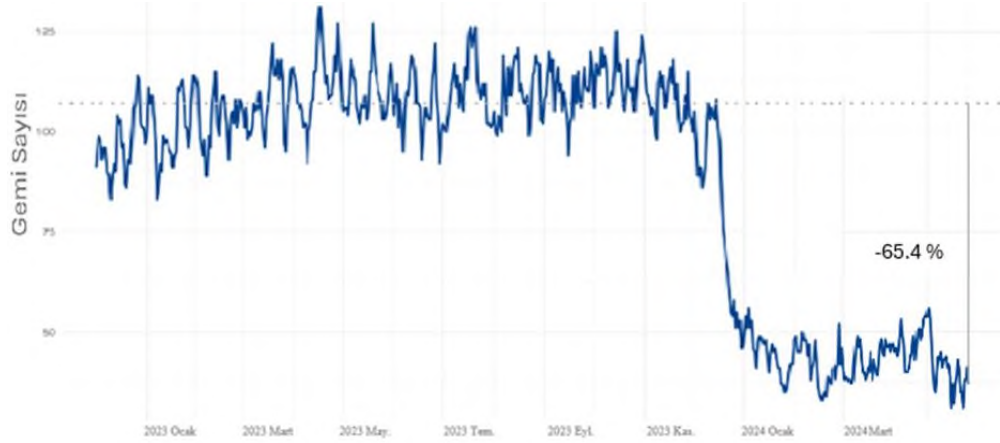


**Grafik 1.** Rota Bazlı Navlun Endeksi

Not. Satınalma ve Tedarik Yönetimi Meslek Odası Derneği (TUSMOD) internet sayfasından Mayıs 2024'te elde edilmiştir.

Şekil 2'de görüldüğü gibi normal seyrinin 100 puan bandında olduğu navlun endeksi, küresel olaylardan etkilenen kırılgan bir yapıya sahiptir. Bundan dolayıdır ki Covid-19 pandemisinin yaşandığı dönemlerde de özellikle Çin-Avrupa hattı 650 puana kadar yükselerek en yüksek seviyelerine ulaşmıştır. Pandemi sonrası hızlı bir düşüş yaşayan navlun fiyatları normal seyrine dönerek 100 puan bandına gerilemiş ve Akso Tufanı Operasyonu sonrası yine Çin-Avrupa hattında yükselişe geçmiştir. 250 puan bandını yakalayan ani yükseliş 200 puan bandında seyrini sürdürmektedir.

Dünya deniz yolu ticaretinin önemli bir bölümü ise Kızıldeniz'den gerçekleşmektedir. Ancak 7 Ekim olayları sonrasında özellikle Yemen'de Husilerin Babül Mendep Boğazı'ndan geçen ticaret gemilerine saldırması neticesinde Kızıldeniz'den gemi geçişleri büyük ölçüde azalmıştır.

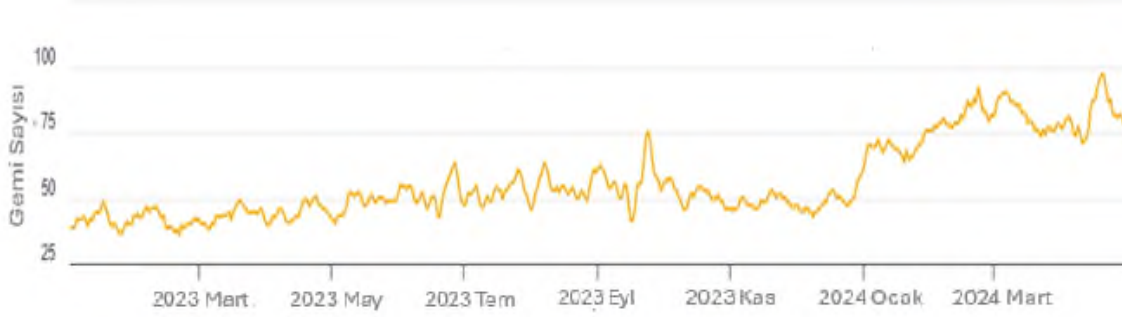


**Grafik 2.** Kızıldeniz'de Günlük Konteyner Gemi Sayısı

Not. IFW KIEL Institute for the World Economy internet sayfasından Mayıs 2024'te elde edilmiştir.

Şekil 3'te görüldüğü gibi 2023 Nisan ayı ortalarında ilgili dönem için 131 konteyner gemisi geçişi ile en yüksek seviyesine ulaşan Kızıldeniz gemi trafiği, 2023 Aralık ayına kadar normal seviyelerinde seyrederek günlük ortalama 100 üzerinde konteyner gemisi geçişi ile seyrine devam etmiştir. 2023 Aralık ayı itibarı ile belirgin bir düşüş yaşayarak bu sayı 46'ya kadar gerilemiştir ve %65,4'lük bir azalma olmuştur. 2024 yılı itibarı ile günlük bu sayı ortalama 50'nin altına düşerek dalgalı bir seyir göstermiştir. 2024 yılı içerisinde en düşük seviyelerinde olan geçiş sayısı Nisan ayı ortalarında 40 olmuştur. 2023 ve 2024 yılları Nisan ayı dönemi karşılaştırıldığında ise %22,50'lik bir azalma meydana gelmiştir.

Kızıldeniz'de yaşanan ticari gemi saldırıları neticesinde gemiler Ümit Burnu bölgesine yönelmiş, bu bölgede gemi trafiği ise belirgin şekilde artış göstermiştir.



**Grafik 3.** Ümit Burnu Günlük Gemi Sayısı

Not. IMF PortWatch internet sayfasından Mayıs 2024'te elde edilmiştir.

Şekil 4'te görüldüğü gibi günlük ortalama 50 gemi geçişine sahip olan Ümit Burnu gemi trafiği, 2023 Nisan ayı ortalarında ilgili dönem için 40 gemi geçişi ile en düşük seviyesinde kalmıştır. 2023 Aralık ayı sonlarında gemi trafiğinde belirgin bir artış olmaya başlamıştır. Gemi geçişinde 25 olan normal seviye 50'ye yükselmiştir. 2024 yılı Ocak, Şubat ve Mart aylarında zaman zaman dalgalanma olsa da bu sayı ortalama 75'in üzerinde seyretmiştir. 2024 yılı içerisinde en yüksek seviyelerinde olan geçiş sayısı Nisan ayı ortalarında 97 olmuştur. 2023 ve 2024 yılları Nisan ayı dönemi karşılaştırıldığında ise %141,24'lük bir değişim meydana gelmiştir.

### Literatür Taraması

Şerefli (2016), dış ticaretin ekonomik büyüme ile ilişkisini incelediği çalışmasında, ekonomik büyüme ile ihracat arasında ilişkinin olduğunu tespit etmiştir. İhracatın, Türkiye'nin ekonomisi üzerindeki etkisini artırması, refah düzeyinin yükselmesi ve bu durumun istihdama yansiyabilmesi için yüksek katma değere sahip ürün ihracatına önem verilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Çalışmanın ekonometrik bölümünde ise, Türkiye'nin ihracatı, ithalatı ve GSYİH arasındaki ilişkiyi incelemiş ve dış ticaretin ekonomik büyüme üzerinde büyük paya sahip olduğundan bahsetmiştir.

Yazıcı (2016), 1995-2014 yılları arasında Türkiye'nin İsrail ile dış ticaretini incelemiştir. İki ülke arasındaki ticaretin, 1997 yılında yürürlüğe giren serbest ticaret anlaşması ile ivme kazandığından bahsedilmiştir. Ticaret yoğunluğu indeksi ile hem Türkiye'nin hem de İsrail'in birbirleri ile yaptıkları ticareti ayrı ayrı değerlendirmiştir. Bu indekse göre ilgili dönemde ticaret yoğunluğunun her iki ülke açısından da yoğun olduğu gözlemlenmiştir. Çalışmada elde ettiği bulgulara göre ilgili dönemde ikili ticaret olumsuz etkilenmemiştir.

Abdulla (2019), Husiler'in denizcilik isyanını analiz etmeyi amaçladığı çalışmasında Kızıldeniz'in öneminden bahsetmiştir. Husiler'in Mart 2015 tarihinden itibaren Kızıldeniz kıyılarına yayılmaya başladıklarını ve Ekim 2016'daki BAE bandıralı gemiye yaptıkları ilk saldırılarıyla birlikte Kızıldeniz'de oluşturdukları tehdit üzerinde durmuştur. Saldırıların seyir füzeleri, insansız hava araçları, açık deniz mayınları ve botlarla gerçekleştirildiğini anlatmış ve tablolarla yıllar içerisinde saldırı sayıları analiz edilmiştir. Buna göre; 2016 yılında toplam 4 gemiye füze saldırısı düzenleyerek saldırılar sonucunda maddi hasara yol açmışlardır. 2017 yılında insansız hava araçları, deniz mayınları, füzeler ve sürat tekneleri ile toplam 9 saldırı düzenlemişler ve bunun sonucunda; 13 kişi ölmüş, 8 kişi yaralanmış, 5 gemi ve 1 iskelede hasar oluşmuştur. 2018 yılında 2 petrol tankerine yaptıkları füze saldırıları

sonucunda ise; tanker gövdelerinde hasara yol açmışlardır. Tüm yapılan bu saldırılara rağmen Husiler'in herhangi bir uluslararası saldırıya uğramamalarının dikkat çekici olduğunu vurgulamıştır.

Özer (2019), Türkiye'nin komşu ülkeler ile ticari ve siyasi ilişkilerini ele aldığı çalışmasında bölge ülkelerindeki yaşanan sorunların ve bunlar neticesinde ortaya çıkan yaptırımların Türkiye'nin bölge ülkeleri ile olan ticari ilişkilerini olumsuz yönde etkilediği sonucuna ulaşmıştır. Yaşanan siyasi sorunların, krizlerin ve savaşların ilk etapta deniz yolu taşımacılığı üzerinde etkili olduğu ele alındığında uluslararası deniz yolu taşımacılığı üzerinde etkili olan yakın zamandaki olaylardan biri de Ukrayna-Rusya savaşı olmuştur. Alkanalka, Önder ve Bolgün (2022) tarafından Türkiye'nin yanı başında gerçekleşen Ukrayna-Rusya savaşı sürecinde ve sonrasında yaşanabilecek olan soğuk savaş döneminde Türkiye'nin 10 milyar dolarlık bir dış ticaret kaybı yaşayabileceği de öngörülmüştür. Yine Rusya ile Ukrayna savaşının Türkiye ile Ukrayna arasındaki dış ticarete etkisini araştıran bir çalışmada da savaşın ihracat ve ithalat kalemlerinde savaş öncesi döneme göre farklılıklar yaşandığı ve savaşın Türkiye-Ukrayna dış ticaretini etkilediği ortaya konmuştur (Öçal ve Öztürk, 2022).

Kemiksiz (2020), Kızıldeniz bölgesindeki ülkeler arasındaki anlaşmazlıkların, demografik dengesizliklerin, az gelişmişliğin, kuraklığın, kıtlığın, terörün ve iç çatışmaların bölgenin güvenliğini şekillendirdiğini belirtmiştir. Bölgesel güvenlik sebebiyle Kızıldeniz'de yabancı askeri güçlerin konuşlanmasına sebep olan terörizmin, gücünü koruduğunu ve bölgesel güvenlik için bir sorun olmaya devam ettiğini vurgulamıştır. İran'ın sadece kıyıdaş ülkelerin katılımına açık olan bir askeri ittifak niteliğindeki oluşumla Türkiye, Katar gibi ülkelerin Kızıldeniz'deki hareket kabiliyetlerini önlemeyi amaçladığından bahsetmiş, dost olmayan ülkelerin Kızıldeniz'den uzaklaştırılmasının, Körfez, Akdeniz ve Ortadoğu'nun geniş coğrafyasındaki güç dengelerini etkileyeceğinden bahsetmiştir.

Konbul ve Turğut (2022), Süveyş Kanalı'nın Afrika çevresinden dolaşmayı ortadan kaldırarak Asya ile Avrupa arasında mesafe avantajı sağlandığını ve bu avantaj sayesinde dünyanın en önemli su yolları arasında yer aldığını ifade etmişlerdir. Bu kanal sayesinde gemilerin Ümit Burnu'nu dolaşmadan yaptıkları seferde ülkelere zaman ve maliyet avantajı sağladığını belirtmişlerdir.

Beşer ve Güllü (2023), 1989-2021 yılları arasında Orta Doğu ülkelerinde yaşanan kriz ortamlarının ve sonrası süreçlerin Türkiye'nin Ortadoğu ülkeleri ile gerçekleştirdiği ticari faaliyetleri üzerindeki etkisini Türkiye ile İsrail arasındaki dış ticaretin hacimsel gelişimi özelinde ele aldıkları çalışmalarında yaşanan diplomatik krizlerin Türkiye'nin İsrail ve diğer ülkeler ile geliştirdiği ticari ilişkileri sekteye uğratmadığı sonucuna ulaşmışlardır.

Mucuk, Özdemir ve Anık (2023), 7 Ekim 2023 tarihinde başlayan ve Gazze'de çoğunlukla çocuk ve kadınlardan oluşan sivil kayıplarına yol açan gelişmelerin Türk kamuoyunda infiale neden olduğundan bahsetmişlerdir. Türkiye kamuoyunun Filistin meselesi ile sadece insani boyutuyla değil stratejik ve güvenlik boyutlarıyla da ilgilendiğini, yaşanan gelişmelerin Türkiye-İsrail ilişkilerini yakın gelecekte doğrudan etkileyeceğini, Filistin'deki sivil ölümlerin, Türkiye'de yakından takip edildiğini ayrıca İsrail'e yönelik protesto ve boykotların resmi yollarla da gerçekleştirilmesi konusunda etkin bir kamuoyu baskısının varlığını ortaya koymuşlardır. Bölgede istikrar ve barışın sağlanması için bölge ülkelerinin bir araya gelmesi ve sorumluluk alarak ortak akılla hareket etmelerinin ülke kamuoyları tarafından oluşturulacak baskılarla sağlanabileceği önerisinde bulunmuşlardır.

## Uygulama

### Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Bu araştırmanın amacı, Aksa Tufanı Operasyonu neticesinde deniz yolu taşımacılığının olumsuz etkilendiği bir ortamda, operasyon öncesi ve operasyon sonrası 6 aylık dönemlerde Türkiye'nin İsrail ile olan ihracat ve ithalatının ne düzeyde değişime uğradığının araştırılmasıdır Operasyonun etkisi; dolar bazındaki ithalat ve ihracat tutarları üzerinden incelenmiştir. Çalışma kapsamında Türkiye'nin İsrail ile olan ihracat ve ithalat verileri iki ayrı başlıkta toplanmış ve 2022 ile 2024 yılları için ürünler ISIC REV4 bazında araştırılarak ilk 15 ürün ele alınmıştır.

Bu çalışmada literatürde ortaya konan diğer çalışmalardan farklı olarak Filistin – İsrail savaşının son evresi olan Aksa Tufanı Operasyonu öncesi ve yaşanan savaş sürecinde Türkiye'nin İsrail ile olan ihracat ve ithalat verilerinin karşılaştırılması ile güncel bir konunun ele alınması çalışmayı özgün kılmaktadır. Bu doğrultuda çalışmanın literatüre katkı sağlayacağı ve bundan sonra yapılacak çalışmalara ışık tutacağı düşünülmektedir.

### **Araştırmada Kullanılan Yöntem**

Araştırma kapsamında nicel araştırma yöntemlerinden ikincil veri analizi yöntemi kullanılmıştır. Elde edilen veriler IBM SPSS V23 programı ile analiz edilmiştir. Önceki ve sonraki dönem ithalat ve ihracat verilerinin normal dağılıma uygunluğu Shapiro-Wilk testi ile incelenmiş, elde edilen verilerin normal dağılım göstermediği tespit edilmiştir ( $P=0,000-0,001$  ve  $P= 0,001-0,005$ ). Bu sebeple hipotezlerin test edilebilmesi için ise eşleştirilmiş iki gruplu normal dağılım göstermeyen (nonparametrik) verilerin analizinde kullanılan Wilcoxon İşaretli Sıralar Testi kullanılmıştır.

### **Araştırmanın Sınırlılıkları**

2024 yılı Nisan ayından itibaren İsrail ile dış ticarete kısıtlama getirilmesi nedeniyle en son Mart 2024 verilerine ulaşılmıştır. Dolayısıyla veriler, 2022 ve 2023 yılları kapsamında Ekim, Kasım, Aralık ve 2023, 2024 yıllarına ait Ocak, Şubat, Mart ayları ile sınırlı kalmıştır.

### **Oluşturulan Hipotezler**

Ülkelerin birbirlerine olan ekonomik bağımlılıklarına rağmen yaşanan siyasi ve askeri gelişmelerin ekonomi ile yakın etkileşim içerisinde olduğu ve uluslararası krizlerin ülkeler arasındaki ekonomik ilişkileri genellikle olumsuz yönde etkilediği (Aydınbaş, 2018; Özer, 2019) ayrıca Türkiye'nin komşu ülkelerinde yakın geçmişte yaşanan savaşların Türkiye üzerinde de siyasi ve ekonomik etkiler oluşturduğu (Öçal ve Öztürk, 2022; Yayıcı, 2019) bilinmektedir. Bu sonuçlardan yola çıkarak Aksa Tufanı Operasyonunun Türkiye-İsrail ekonomik ilişkilerine ve dış ticaretine etki edeceği düşünülmektedir. Bu doğrultuda araştırmanın hipotezleri aşağıdaki gibi oluşturulmuştur:

H<sub>1</sub>: Türkiye'nin İsrail ile ithalatı (dolar bazında); Aksa Tufanı Operasyonu öncesi ve sonrasına göre istatistiksel açıdan anlamlı farklılık göstermektedir.

H<sub>2</sub>: Türkiye'nin İsrail ile ihracatı (dolar bazında); Aksa Tufanı Operasyonu öncesi ve sonrasına göre istatistiksel açıdan anlamlı farklılık göstermektedir.

### **Dış Ticaret Verileri**

Uygulamada öncelikle Türkiye'nin İsrail ile gerçekleştirdiği dış ticaret verilerine yer verilmiştir. Bu doğrultuda 2022, 2023 yılları Ekim, Kasım, Aralık ve 2023, 2024 yılları Ocak, Şubat ve Mart ayları için ISIC "REV4" kategorisinde Türkiye'nin ithalat tutarı ve ihracat tutarı verileri en yüksek değere sahip ilk 15 ürün grubu ele alınarak gösterilmiştir.

Uygulamada kolaylık sağlanması adına; 2022 yılı Ekim, Kasım, Aralık ve 2023 yılı Ocak, Şubat, Mart dönemi, 'Önceki Dönem' ve 2023 yılı Ekim, Kasım, Aralık ve 2024 yılı Ocak, Şubat, Mart dönemi ise 'Sonraki Dönem' olarak adlandırılmıştır.

Önceki Dönem için en yüksek değere sahip ilk 15 ürün grubunun ithalat verileri dolar bazında Tablo 1'de gösterilmektedir:

**Tablo 1.** Önceki Dönem Türkiye'nin İsrail ile Olan İthalat Verileri

Ürün Grubu	İthalat Tutarı (\$)
1 Rafine Edilmiş Petrol Ürünleri İmalatı	637.545.622
2 Temel Kimyasal Maddelerin İmalatı	102.995.293
3 Materyallerin Geri Kazanımı	100.788.456
4 Birincil Formda Plastik ve Sentetik Kauçuk İmalatı	81.151.623
5 Kimyasal Gübre ve Azotlu Bileşiklerin İmalatı	32.309.486
6 Kağıt Hamuru, Kağıt ve Mukavva İmalatı	28.899.393
7 Genel Amaçlı Diğer Makinelerin İmalatı	19.769.400
8 Başka Yerde Sınıflandırılmamış Diğer Kimyasal Ürünlerin İmalatı	14.266.664
9 Çatal-Bıçak Takımı, El Aletleri ve Genel Hırdavat Malzemeleri İmalatı	13.262.505
10 Plastik Ürünlerin İmalatı	11.348.067
11 Hava ve Uzay Araçları ve İlgili Makinelerin İmalatı	9.005.804
12 Değerli Ana Metaller ve Diğer Demir Dışı Metallerin İmalatı	8.961.339
13 Mücevherat ve İlgili Eşyaların İmalatı	8.081.590
14 Eczacılıkla İlgili Ürünlerin, Tıbbi Kimyasal ve Bitkisel Ürünlerin İmalatı	7.400.813
15 Suni veya Sentetik Elyaf İmalatı	6.782.616

Not. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Nisan 2024 tarihindeki verilerden elde edilerek hazırlanmıştır.

Tablo 1'de görüldüğü üzere önceki 6 aylık dönemde Türkiye'nin İsrail ile ticaretinde dolar bazında en yüksek ithalat tutarına sahip olan ürün grupları; rafine edilmiş petrol ürünleri, temel kimyasal maddeler, birincil formda plastik ve sentetik kauçuk, materyallerin geri kazanımı, kağıt hamuru-kağıt ve mukavvadır.

Sonraki Dönem için en yüksek değere sahip ilk 15 ürün grubunun ithalat istatistikleri dolar bazında Tablo 2'de gösterilmektedir:

**Tablo 2.** Sonraki Dönem Türkiye'nin İsrail ile Olan İthalat Verileri

Ürün Grubu	İthalat Tutarı (\$)
1 Rafine Edilmiş Petrol Ürünleri İmalatı	117.093.352
2 Temel Kimyasal Maddelerin İmalatı	92.153.298
3 Birincil Formda Plastik ve Sentetik Kauçuk İmalatı	47.153.200
4 Materyallerin Geri Kazanımı	80.692.909
5 Kağıt Hamuru, Kağıt Ve Mukavva İmalatı	33.889.847
6 Genel Amaçlı Diğer Makinelerin İmalatı	25.597.285
7 Mücevherat ve İlgili Eşyaların İmalatı	16.493.718
8 Başka Yerde Sınıflandırılmamış Diğer Kimyasal Ürünlerin İmalatı	15.160.537
9 Çatal-Bıçak Takımı, El Aletleri ve Genel Hırdavat Malzemeleri İmalatı	14.094.417
10 Değerli Ana Metaller ve Diğer Demir Dışı Metallerin İmalatı	13.694.057
11 Hava ve Uzay Araçları ve İlgili Makinelerin İmalatı	13.308.395
12 Kimyasal Gübre ve Azotlu Bileşiklerin İmalatı	9.875.561
13 Plastik Ürünlerin İmalatı	8.752.560
14 Suni veya Sentetik Elyaf İmalatı	5.492.248
15 Eczacılıkla İlgili Ürünlerin, Tıbbi Kimyasal ve Bitkisel Ürünlerin İmalatı	5.388.618

Not. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Nisan 2024 tarihindeki verilerden elde edilerek hazırlanmıştır.

Tablo 2'de görüldüğü üzere sonraki 6 aylık dönemde Türkiye'nin İsrail ile ticaretinde dolar bazında en yüksek ithalat tutarına sahip olan ürün grupları; rafine edilmiş petrol ürünleri, temel kimyasal maddeler, birincil formda plastik ve sentetik kauçuk, materyallerin geri kazanımı, kağıt hamuru-kağıt ve mukavvadır. Tablo 1 ve Tablo 2'ye göre önceki ve sonraki dönemde ithalat bazında ilk beş ürünün değişmediği görülmektedir.

Önceki Dönem için en yüksek değere sahip ilk 15 ürün grubunun ihracat istatistikleri dolar bazında Tablo 3'te gösterilmektedir:



**Tablo 3.** Önceki Dönem Türkiye'nin İsrail ile Olan İhracat Verileri

Ürün Grubu	İhracat Tutarı (\$)
1 Ana Demir ve Çelik İmalatı	470.109.806
2 Motorlu Kara Taşıtlarının İmalatı	276.964.482
3 Giyim Eşyası İmalatı (Kürk Hariç)	205.378.505
4 Plastik Ürünlerin İmalatı	179.609.962
5 Mücevherat ve İlgili Eşyaların İmalatı	149.762.694
6 Değerli Ana Metaller ve Diğer Demir Dışı Metallerin İmalatı	106.755.428
7 Çimento, Kireç ve Alçı İmalatı	102.280.758
8 Mobilya İmalatı	90.450.308
9 Diğer Elektronik ve Elektrik Telleri Ve Kablolarının İmalatı	89.506.915
10 Ev Aletleri İmalatı	81.694.868
11 Başka Yerde Sınıflandırılmamış Diğer Fabrikasyon Metal Ürünler	73.223.785
12 Cam ve Cam Ürünleri İmalatı	70.998.279
13 Metal Yapı Malzemeleri İmalatı	59.214.046
14 Kağıt Ve Mukavvadan Diğer Ürünlerin İmalatı	57.444.103
15 Taş ve Mermerin Kesilmesi, Şekil Verilmesi ve Kullanılabilir Hale Getirilmesi	51.528.312

Not. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Nisan 2024 tarihindeki verilerden elde edilerek hazırlanmıştır.

Tablo 3'te görüldüğü üzere önceki 6 aylık dönemde Türkiye'nin İsrail ile ticaretinde dolar bazında en yüksek ihracat tutarına sahip olan ürün grupları; ana demir ve çelik, motorlu kara taşıtları, plastik ürünler, giyim eşyası, mücevherat ve ilgili eşyalardır.

Sonraki Dönem için en yüksek değere sahip ilk 15 ürün grubunun ihracat istatistikleri dolar bazında Tablo 4'te gösterilmektedir:

**Tablo 4.** Sonraki Dönem Türkiye'nin İsrail ile Olan İhracat Verileri

Ürün Grubu	İhracat Tutarı (\$)
1 Ana Demir ve Çelik İmalatı	222.146.305
2 Motorlu Kara Taşıtlarının İmalatı	205.885.649
3 Plastik Ürünlerin İmalatı	147.616.026
4 Giyim Eşyası İmalatı (Kürk Hariç)	107.098.534
5 Mücevherat ve İlgili Eşyaların İmalatı	101.257.891
6 Diğer Elektronik ve Elektrik Telleri Ve Kablolarının İmalatı	96.881.001
7 Değerli Ana Metaller ve Diğer Demir Dışı Metallerin İmalatı	78.223.914
8 Cam ve Cam Ürünleri İmalatı	59.022.932
9 Ev Aletleri İmalatı	54.670.990
10 Başka Yerde Sınıflandırılmamış Diğer Fabrikasyon Metal Ürünler	54.371.990
11 Mobilya İmalatı	52.893.934
12 Kağıt Ve Mukavvadan Diğer Ürünlerin İmalatı	51.745.105
13 Çimento, Kireç ve Alçı İmalatı	50.329.623
14 Metal Yapı Malzemeleri İmalatı	38.190.934
15 Taş ve Mermerin Kesilmesi, Şekil Verilmesi ve Kullanılabilir Hale Getirilmesi	33.421.910

Not. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Nisan 2024 tarihindeki verilerden elde edilerek hazırlanmıştır.

Tablo 4'te görüldüğü üzere sonraki 6 aylık dönemde Türkiye'nin İsrail ile ticaretinde dolar bazında en yüksek ihracat tutarına sahip olan ürün grupları; ana demir ve çelik, motorlu kara taşıtları, plastik ürünler, giyim eşyası, mücevherat ve ilgili eşyalardır. Tablo 3 ve Tablo 4'e göre önceki ve sonraki dönemde ihracat bazında ilk beş ürünün değişmediği görülmektedir.

## Hipotez Testi Sonuçları

Çalışmanın amacına ulaşmaya yönelik oluşturulan hipotezler istatistiksel olarak test edilmiş ve elde edilen sonuçlar aşağıda aktarılmıştır.

H<sub>1</sub>: Türkiye'nin İsrail ile ithalatı (dolar bazında); Aksa Tufanı Operasyonu öncesi ve sonrasına göre istatistiksel açıdan anlamlı farklılık göstermektedir.

H<sub>1</sub> hipotezi analiz sonuçlarına göre elde edilen istatistiki veriler Tablo 5'te sunulmaktadır:

**Tablo 5.** H<sub>1</sub> Hipotez Testi

	N	P (Sig.)	Karar
Önceki Dönem İthalat (\$)	15	0,334	Ret
Sonraki Dönem İthalat (\$)	15		

Tablo 5'te görüldüğü üzere yapılan hipotez testi neticesinde P (Sig.) değeri 0,334 > 0,05 olduğu için H<sub>1</sub> hipotezi reddedilmiştir. Yani Türkiye'nin İsrail ile ithalatı (dolar cinsinden); Aksa Tufanı Operasyonu öncesi ve sonrasına göre istatistiksel açıdan anlamlı farklılık göstermemektedir.

Çalışmada elde edilen veriler doğrultusunda operasyon öncesi ve sonrasında ithalatta yüzdelerik değişimin olup olmadığı aşağıdaki tabloda değerlendirilmiştir.

**Tablo 6.** Önceki Dönem ve Sonraki Dönem İthalatı Yüzdelerik Değişimler

Ürün Grubu	Yüzdelerik Değişim
1 Rafine Edilmiş Petrol Ürünleri İmalatı	-444,48%
2 Kimyasal Gübre ve Azotlu Bileşiklerin İmalatı	-227,17%
3 Birincil Formda Plastik ve Sentetik Kauçuk İmalatı	-72,10%
4 Eczacılıkla İlgili Ürünlerin, Tıbbi Kimyasal ve Bitkisel Ürünlerin İmalatı	-37,34%
5 Plastik Ürünlerin İmalatı	-29,65%
6 Mücevherat ve İlgili Eşyaların İmalatı	51,00%
7 Değerli Ana Metaller ve Diğer Demir Dışı Metallerin İmalatı	34,56%
8 Hava ve Uzay Araçları ve İlgili Makinelerin İmalatı	32,33%
9 Genel Amaçlı Diğer Makinelerin İmalatı	22,77%
10 Kağıt Hamuru, Kağıt ve Mukavva İmalatı	14,73%

Not. Tablo yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 6'da görüldüğü üzere, negatif yönde en fazla değişim; rafine edilmiş petrol ürünlerinde %444,48 ve kimyasal gübre ve azotlu bileşiklerde %227,17 oranlarında bir azalma ile gerçekleşmiştir. Pozitif yönde ise mücevherat %51,00 ve değerli ana metallerde %34,56 oranlarında bir artış ile değişim gerçekleşmiştir.

H<sub>2</sub>: Türkiye'nin İsrail ile ihracatı (dolar bazında); Aksa Tufanı Operasyonu öncesi ve sonrasına göre istatistiksel açıdan anlamlı farklılık göstermektedir.

H<sub>2</sub> hipotezi analiz sonuçlarına göre elde edilen istatistiki veriler Tablo 7'de sunulmaktadır:

**Tablo 7.** H<sub>2</sub> Hipotez Testi

	N	P (Sig.)	Karar
Önceki Dönem İhracat (\$)	15	0,001	Kabul
Sonraki Dönem İhracat (\$)	15		

Tablo 7'de görüldüğü üzere yapılan hipotez testi neticesinde P (Sig.) değeri 0,001 < 0,05 olduğu için H<sub>2</sub> hipotezi kabul edilmiştir. Yani Türkiye'nin İsrail ile ihracatı (dolar cinsinden); Aksa Tufanı Operasyonu öncesi ve sonrasına göre istatistiksel açıdan anlamlı farklılık göstermektedir.

Çalışmada elde edilen veriler doğrultusunda operasyon öncesi ve sonrasında ihracatta yüzdelik değişimin olup olmadığı aşağıdaki tabloda değerlendirilmiştir.

**Tablo 8.** Önceki Dönem ve Sonraki Dönem İhracatı Yüzdelik Değişimler

Ürün Grubu	Yüzdelik Değişim
1 Ana Demir ve Çelik İmalatı	-111,62%
2 Çimento, Kireç ve Alçı İmalatı	-103,22%
3 Giyim Eşyası İmalatı (Kürk Hariç)	-91,77%
4 Mobilya İmalatı	-71,00%
5 Mücevherat ve İlgili Eşyaların İmalatı	-47,90%
6 Metal Yapı Malzemeleri İmalatı	-55,05%
7 Taş ve Mermerin Kesilmesi, Şekil Verilmesi ve Kullanılabilir Hale Getirilmesi	-54,18%
8 Ev Aletleri İmalatı	-49,43%
9 Başka Yerde Sınıflandırılmamış Diğer Fabrikasyon Metal Ürünler	-34,67%
10 Diğer Elektronik ve Elektrik Telleri Ve Kablolarının İmalatı	7,61%

Not. Tablo yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 8’de görüldüğü üzere, 9 kalem üründe negatif yönde bir azalma olmuştur. Negatif yönde en fazla değişim; ana demir ve çelik %111,62, çimento, kireç, alçı %103,22, giyim eşyası sanayisinde ise %91,77 oranda bir azalma ile gerçekleşmiştir. Pozitif yönde ise sadece diğer elektronik ve elektrik telleri sanayisinde %7,61’lik oranda bir artış gerçekleşmiştir.

### Tartışma ve Sonuç

Bu çalışmada, Aksa Tufanı Operasyonu ile başlayan dönemin, deniz yolu ticaretini etkilediği bir ortamda, Türkiye-İsrail dış ticaretine olan etkisi araştırılmıştır. 2023 yılı Ekim ayında ortaya çıkan savaş etkilerini 2023 Ekim ayı itibarıyla tüm dünyada göstermeye başlamıştır. Aslında uzun yıllardan beridir devam edegelen bu savaş Aksa Tufanı Operasyonunun başlaması ile zirve noktasına ulaşmış ve tüm ülkelerde büyük yankı bulmuştur. Savaşın ticari olarak en büyük etkisi deniz yolu ticaretinin aksaması ile küresel ticaret üzerinde olmuştur. Bazı grupların Kızıldeniz’de başlattığı eylemler, küresel taşımacılık faaliyetlerinde krizlere yol açmış ve tüm ülkelerin olduğu gibi Türkiye’nin de dış ticaretini önemli ölçüde etkilemiştir.

T.C. Ticaret Bakanlığı da 9 Nisan 2024 tarihinde yürürlüğe giren kararı ile İsrail’in Gazze’de ateşkes ilan edene kadar ve Gazze’ye insani yardımların kesintisiz olarak ulaşmasına izin verinceye kadar Türkiye’den İsrail’e 54 ürün grubunda ihracat kısıtlaması getirmiştir (Ticaret Bakanlığı, 2024).

Tüm gelişmeler sonucu yapılan bu çalışmada, savaşın Türkiye’nin İsrail ile yapılan dış ticaretinin, ithalat ve ihracatına olan etkisi analiz edilmiştir. Meydana gelen etkiyi ölçebilmek için Türkiye’nin dış ticaret verileri 2 başlık altında ele alınmıştır. Bunlar; dolar bazında Türkiye’nin İsrail ile yapılan ithalat verileri ile dolar bazında Türkiye’nin İsrail ile yapılan ihracat verilerinden oluşmaktadır.

Verilerin elde edilmesi konusunda en son 2024 yılının Mart ayı verilerine ulaşılabildiği ve Ticaret Bakanlığı’nın da Nisan ayı başlarında Türkiye’nin İsrail’e ihracatına kısıtlama getirmesinden dolayı, Mart ayından sonraki veriler analize dâhil edilememiştir. Savaş etkisini 2023 Ekim ayında gösterdiği için ise analize 2023 Ekim ayı ve 2024 Mart ayı arasındaki veriler dâhil edilmiştir. Savaş öncesi ile savaş döneminin kıyaslanabilmesi için 2022 ve 2023 Ekim, Kasım Aralık ayları, 2023 ve 2024 Ocak, Şubat ve Mart dönemleri için aynı aylar ele alınmış ve karşılaştırılmıştır.

Araştırmanın amacı doğrultusunda oluşturulan hipotezlerden birinci hipotez reddedilmiş ve ikinci hipotez ise kabul edilmiştir. Dolayısıyla savaş öncesi ve savaş sürecindeki dönemler arasında dolar bazında ithalat tutarlarında istatistiksel olarak anlamlı farklılık göstermediği, ihracatta ise dolar bazında dış ticaret rakamlarının istatistiksel olarak anlamlı farklılık gösterdiği tespit edilmiştir. Filistin ile İsrail arasındaki savaşın, Türkiye’nin İsrail ile yaptığı dış ticaretinde negatif etkinin daha fazla olduğu da görülmüştür. Ayrıca bu savaşın, denizyolu taşımacılığında fiyatların artmasına, rota değişikliklerine ve ürün teslim sürelerinin uzamasına sebep olduğu ortaya konmuş ve grafiklerle de desteklenmiştir.

Çalışma bulguları neticesinde görülmüştür ki, savaş etkisini ihracatta en çok demir-çelik ve çimento-kireç ve alçı üzerinde, ithalatta ise en çok rafine edilmiş petrol ürünleri imalatı sanayinde göstermiştir. Sezgin (2022), Ukrayna ile Rusya arasındaki savaşın Türkiye dış ticaretine etkilerini araştırdığı çalışmada, savaştan en çok etkilenen sektörleri tarım, motorlu kara taşıtları, makine üreticileri ve petrol yağları olarak belirlemiştir. Ayrıca savaşın neden olacağı enerji ve gıda fiyatlarındaki artışların Türkiye ekonomisini olumsuz yönde etkileyebileceği öngörüsünde bulunmuştur.

Bölge ülkeleri arasındaki anlaşmazlıklar, çatışmalar, terör olaylarının bölge güvenliğini ve bu doğrultuda ticari ve ekonomik faaliyetleri olumsuz yönde etkileyebilmektedir (Kemiksiz, 2020). Bu durumu Rusya-Ukrayna arasında yaşanan savaş neticesinde Türkiye dış ticaretinin savaştan etkilendiğini ortaya koyan çalışma da desteklemektedir (Öçal ve Öztürk, 2022). Bu çalışmada da bölgede yaşanan çatışmalardan bahsedilmiş, ticaret gemilerine yapılan saldırılarının uluslararası taşımacılık faaliyetlerini ve dolayısı ile dış ticareti olumsuz yönde etkilediği açıkça belirtilmiştir. Filistin-İsrail arasında yaşanan savaşın olumsuz etkilerinin, Türkiye'nin ithalat ve ihracatına da yansdığı yapılan analizler sonucu ortaya konulmuştur.

Aydınbaş (2018) bağımlılık, siyasi kriz ve ekonomik etki ilişkiseliliği çerçevesinde Türkiye ve Rusya arasındaki uçak krizinin etkilerini incelediği çalışmada siyasetin ekonomi ile ciddi anlamda etkileşim içerisinde olduğu, dolayısıyla da uluslararası siyasi krizlerin devletlerarası ekonomik ilişkileri genellikle olumsuz yönde etkiliyor olduğunu ortaya koymuştur. Gazze'de çoğunluğunu kadın ve çocukların oluşturduğu sivil kayıplarına yol açan gelişmelerin Türkiye kamuoyunda da büyük tepkilere neden olması, Türkiye'nin Gazze direnişinin lehine diplomasi faaliyetlerinde bulunması ve halkın İsrail'e yönelik ortaya koyduğu boykotun genişletilerek resmi olarak dış ticarete de uygulanması talepleri (Mucuk, Özdemir ve Anık, 2023) gibi nedenler neticesinde 9 Nisan 2024 tarihinde alınan karar ile birlikte bu çalışmada dış ticarete ortaya konan anlamlı farklılıklar Aydınbaş (2018)'in çalışmasını desteklemektedir. Özellikle ihracat kısıtlamasından önce Türkiye'nin İsrail'e ihracatında meydana gelen ilk 9 üründeki azalmalar dikkat çekmiştir. Çalışmada ayrıca, ülkeler arasında ortaya çıkan sorunların uluslararası krizlere neden olduğu ve diğer ülkeleri de olumsuz yönde etkilediği görülmüştür.

### Öneriler

Bu çalışma, Aksa Tufanı Operasyonu sonucunda yaşanan olumsuzlukların operasyon önceki ve operasyon sonrası 6 aylık dönemde Türkiye'nin İsrail ile olan ihracat ve ithalatının ne düzeyde değişme uğradığı araştırılmıştır. Süreç içerisinde ihracatta yaşanan kayıpların telafisi kısa dönemde mümkün olmasa da ihracatçı firmaların dış ticaret istihbaratları ile yeni pazarlara yönelmeleri, devletin teşvik edici atımları, yeni ülkelerle imzalanacak serbest ticaret anlaşmaları ile ihracat hacmi artırılarak kayıplar orta ve uzun dönemde telafi edilebilecektir.

Çalışmanın veri seti belirli bir dönem üzerinde sınırlanmış olup daha uzun dönemleri kapsayan zaman serisi analizleri ile çalışmalar yapılarak sonuçların genellenebilirliği artırılabilir. Ayrıca gelecekteki çalışmalarda savaş ve krizlerin makro çerçevede ele alınarak uluslararası ticaret ağları ve tedarik zincirleri üzerindeki etkileri daha kapsamlı bir şekilde incelenebileceği gibi farklı savaş ve kriz dönemleri ele alınarak ekonomik, sosyal ve kültürel etkileri karşılaştırmalı olarak araştırılabilir. Bununla birlikte savaş ve kriz dönemlerinin etkileri belirli sektörler üzerinde derinlemesine incelenerek literatüre katkı sağlanabilir.

### Kaynakça

- Abdulla, K. A. H. (2019). *The Influence of Geography on Yemen's Red Sea Geopolitics and the Houthi Maritime Insurgency*. [Doctoral dissertation, University of Malaya].
- Akdoğan, Y. (2023). İsrail'in Gazze Katliamı: UCM'ye Göre Savaş Suçu mu, Devlet Terörü mü? *Medeniyet ve Toplum Dergisi*, 7(2), 102-114.
- Alkanalka, M., Önder, E., & Bolgün, E. (2022). Rusya-Ukrayna savaşı, *Ülke Politikaları Vakafile*, 2022 Haziran Sayısı, 51-63.
- Anadolu Ajansı, (2023). *Kızıldeniz'deki saldırılar, Avrupa-Asya arasındaki eski ticaret rotasını gündeme getiriyor*. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kizildenizdeki-saldirilar-avrupa-asya-arasindaki-eski-ticaret-rotasini-gundeme-getiriyor/3089095>. (21.12.2023)

- Aydınbaş, G. (2018). *Uluslararası siyasi krizler ve ekonomik etkileri: Türkiye-Rusya uçak krizi örneği*. [Yüksek Lisans Tezi, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi] Ulusal Tez Merkezi.
- Baykal, R. (2012). *Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller*. İstanbul: Birsen Yayınevi.
- Beşer M., Güllü İ. (2023). Türkiye-Ortadoğu İlişkilerinin Türkiye-İsrail Ticari İlişkileri Ekseninde Değerlendirilmesi: İhracat-İthalat Yakınsama Analizi. *Erişim Akademik Dergisi*, 2023, 37(1), 339-352.
- Çakırca, B. (2024). Batı'nın Değer Sorununa Bir Örnek Olarak Gazze. *Ombudsman Akademik, Özel Sayı 2, Gazze*, 511-534.
- Erol, S. (2023). *Denizyolu Taşıma Maliyetlerinin Finansmanında Türev Ürünlerin Kullanımına Yönelik Bir Uygulama*. [Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi
- Erol, S., & Alver, M. (2022). Ukrayna-Rusya savaşının Trabzon Limanı'na etkileri. *Avrasya Dosyası*, 13(1), 29-38.
- Gölcü, A., & Demirata, B. K. (2024). İsrail'in Dezenformasyon Stratejisini Çözümlemek: Gazze Saldırıları Örneği. *Ombudsman Akademik, Özel Sayı 2, Gazze*, 195-226.
- IMF Port Watch, (2024). *Cape of Good Hope*. <https://portwatch.imf.org/pages/edf18f455a2b4637a3632b6af201abe9>.
- IFW KIEL, (2024). *Daily number of container ships in the red sea*. <https://www.ifw-kiel.de/topics/international-trade/kiel-trade-indicator>.
- İstanbul Ticaret Gazetesi, (2024). *Kızıldeniz'deki güvenlik krizi, deniz ulaşımını alternatif yollara kaydırıldı*. <https://istanbulticaretgazetesi.com/tr/kizildenizdeki-guvenlik-krizi-deniz-ulasimini-alternatif-yollara-kaydirdi>. (07.02.2024)
- Kalaycı C. (2017). Serbest Ticaret Anlaşmalarının Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkileri: Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler Endeksi Uygulaması. *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi*, 3 (2) 2017.
- Kemiksiz N.N. (2020). Kızıldeniz'de Güvenlik: Bölgesel Sorunlar, Güç Mücadelesi ve Terörizm. *Gazze Akademik Bakış Dergisi*, 355 Cilt 14 Sayı 27.
- Kol, B. (2010). *Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığın Önemi ve Sorunları* [Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Konbul Ç., Turğut M. (2012). Süveyş ve Panama Kanalı Çerçevesinde Kanal İstanbul'un Lojistik Potansiyelinin SWOT analizi ile değerlendirilmesi, *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (12), 586-604.
- Mucuk, H., Özdemir, H. ve Anık, M. A. (2023). El-Aksa Tufanı operasyonu ve Türkiye'de kamuoyunun Filistin algısı. *Fikiryat Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 101.
- Öçal, B., & Öztürk, M. S. (2022). Rusya-Ukrayna savaşının Türkiye ile Ukrayna arasındaki dış ticarete etkisi. *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, 14 (27), 577-596.
- Özer, A. C. (2019). Türkiye'nin komşu ülkelerle ticareti üzerine bir değerlendirme. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 8 (1), 292-313.
- Saban, M. ve Güğercin, G. (2009). Eylül Üniversitesi, Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri, *Denizcilik Dergisi*, 1 (1).
- Seçkin, Ümit. (2014). *Liner Taşımacılığında Dış Ticaret Operasyon İşlemlerinin Lojistik Süreçlerinin İncelenmesi Ve Ambarlı Limanı Örneği*. [Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Şahin, I. F. (2022). Türkiye'nin 1980-2021 Dönemi Dış Ticaret Gelişiminin İrdelenmesi. *Gümrük Ticaret Dergisi*, 9 (27).
- Şerefli, M. (2016). Dış ticaretin ekonomik büyüme üzerine etkisi: Türkiye örneği. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13 (3).
- Ticaret Bakanlığı (2024). *İsrail'e ihracat kısıtlaması*. <https://ticaret.gov.tr/haberler/israile-ihracat-kisitlamasi>. (09.04.2024)
- Ticaret Bakanlığı (2023). *Dış Ticaret Lojistiği Raporu*. Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü.
- TRT Haber, (2023). *Kızıldeniz'de neler oluyor?* <https://www.trthaber.com/haber/dunya/kizildenizde-neler-oluyor-821685.html>. (19.12.2023)

- TUSMOD, (2024). *Rota Bazlı Navlun Endeksi*. <https://tusmod.org/navlun-endeks>
- TÜİK, (2024). *Dış Ticaret İstatistikleri*. <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Dis-Ticaret-104>
- UTİKAD (2022). *Lojistik Sektörü Raporu*. <https://www.utikad.org.tr/UTIKAD-Raporlari>
- Yaycı, C. (2019). Irak'ta yaşanan savaşlar ve Türkiye'ye etkileri. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 15 (30), 331-352.
- Yazıcı, M. (2016). *1995-2014 Döneminde Türkiye- İsrail Dış Ticareti* [Sözlü Sunum]. 2nd International Middle East Symposium: State, Non-State Actors and Democracy in The Middle East, Kırıkkale.

## EXTENDED SUMMARY

In response to Israel's expansionist policies in the Palestinian territories, Hamas launched an operation against Israel on 7 October 2023, called the Aqsa Flood, which had a wide repercussion all over the world. As a result of Israel's air and ground attacks, tens of thousands of people lost their lives in Gaza, Palestine. Civilians who managed to survive started to migrate to safer areas but safe areas were also bombed by Israel. In response, some groups declared war against Israel. Accordingly, attacks against Israeli-flagged ships in the Red Sea began to be organised, and many attacks occurred, disrupting trade in the region in particular and world trade in general. In order for international trade to continue, companies used the Cape of Good Hope route as an alternative. This means higher freight charges, longer travelling distances, extra fuel costs, and longer transit times. In this process, food products faced the danger of spoilage, there were disruptions in the raw material supply process, importing companies could not receive their goods on time and disruptions occurred in the supply chain.

The increase in exports through the production of value-added products is very important in terms of closing the current account deficit. Since Turkey is a natural bridge between the Middle East, Central Asia and Europe in terms of maritime transport, it has a great potential especially in terms of transit transport activities. This situation reveals the importance of Turkey in terms of international and transit transport.

In direct proportion to the importance of maritime transport in terms of international trade and the intensity of its use, political problems, crises and wars on both global and regional scale have an impact on maritime transport in the first place. A significant portion of the world maritime trade is carried out through the Red Sea. However, after the events of 7 October, ship passage through the Red Sea has decreased to a great extent, especially as a result of the attacks of the Houthis in Yemen on the merchant ships passing through the Babul Mendep Strait.

In this study, the extent to which Turkey's foreign trade with Israel was also affected in an environment where global maritime trade was affected as a result of the attacks on merchant ships in the Red Sea with Operation Al-Aqsa Flood was analysed by considering the change in foreign trade figures according to the time periods before and after the operation. In the context of foreign trade, import and export statistics in dollar terms are discussed. Since the last data of March 2024 was available, the difference between the data of October, November, December 2022 and January, February, March 2023, October, November, December 2023 and January, February, March 2024 was investigated on the basis of 6-month periods. Products were analysed on the basis of ISIC REV4 and the first 15 products were considered. Two separate hypotheses were formed about whether there is a difference or not, and the aim of the study was tried to be achieved with the help of hypothesis tests. The comparison of Turkey's foreign trade data with Israel before and during the Aqsa Flood Operation, the last phase of the Palestine-Israel war, makes this study unique in that it deals with a current issue.

Within the scope of the research, secondary data analysis method, one of the quantitative research methods, was used. It was determined that the data obtained did not show normal distribution. For this reason, in order to test the hypotheses, the Wilcoxon Signed-Rank test was used.

According to the hypothesis test results, the first hypothesis is rejected and the second hypothesis is accepted. Therefore, it has been determined that there is no statistically significant difference in import amounts in dollar terms between the pre-war and war period, while foreign trade figures in dollar terms in exports show a statistically significant difference. It was also observed that the war between Palestine and Israel had a negative impact on Turkey's foreign trade with Israel. In addition, it has been revealed and supported with graphs that this war has caused an increase in prices, route changes and prolonged product delivery times in maritime transport.

As a result of the findings of the study, it has been seen that the war has shown its effect mostly on ironsteel and cement-lime and gypsum in exports and mostly on refined petroleum products manufacturing industry in imports. Disputes, conflicts and terrorist incidents between the countries in the region can negatively affect regional security and accordingly commercial and economic activities.

In addition, the Republic of Türkiye Ministry of Trade imposed export restrictions on 54 product groups from Turkey to Israel until Israel declares a ceasefire in Gaza and allows uninterrupted humanitarian aid to reach Gaza with its decision that entered into force on 9 April 2024. However, this study reveals that Turkey's exports

to Israel decreased in the first 9 products before the export restriction. The study also shows that the problems that arise between countries cause international crises and affect other countries negatively.

In future studies, the effects of wars and crises on international trade networks and supply chains can be examined more comprehensively by addressing them in a macro framework, as well as the economic, social and cultural effects of different war and crisis periods can be investigated comparatively. In addition, the effects of war and crisis periods can be analysed in depth on specific sectors to contribute to the literature.